



BERLINER  
YACHT-CLUB  
1867



## Liebe Mitglieder,

*unser Berliner Yacht-Club besteht in diesem Jahr 150 Jahre. Eine lange Zeit mit viel Auf und Ab. Immer wieder ist es den wechselnden Vorständen gelungen, unseren Club aktiv und lebendig zu erhalten, den wechselnden Zeiten anzupassen und zum Teil auch neu zu gestalten.*

*An dieser Stelle gebührt der Dank allen, die sich ehrenamtlich für unseren Berliner Yacht-Club eingesetzt haben und einsetzen.*

*Besonderer Dank gebührt Willy Raatsch. Er hat nach dem Totalverlust der Grünauer Heimat des BYC die erreichbaren Mitglieder zu wöchentlichen Treffen aufgefordert, der Donnerstagsrunde. Am Anfang waren es nur zehn, später 30 oder 40 Teilnehmer. Er hat damit die Mitglieder zusammen gehalten und mit diesem Rest den BYC am Wannsee neu etabliert. Zunächst war der BYC viele Jahre als Gast im VSaW und hat sich dann durch die Fusion mit dem Segler Verein Wannsee wieder selbständig gemacht.*

*Seit 2003 ist das sehr schöne Grundstück am Wannsee Eigentum des BYC und die neue Heimat unseres Clubs. Dank des aktiven Einsatzes von Oliver Witte gegen viele Behördenwiderstände hat er nach rund sieben Jahren eine Baugenehmigung für ein neues Clubhaus erreicht. Im jetzigen Jubiläumsjahr ist es fertig und steht unserer Clubgemeinschaft zur Verfügung.*

*Ich danke allen Mitgliedern, die sich in unsere Clubgemeinschaft einbringen. Nur wenn weiterhin viele Mitglieder an der Gestaltung des Clublebens aktiv mitwirken, dann bleiben wir der Berliner Yacht-Club, in dem sich Alt und Jung gleichermaßen zu Hause fühlen.*

*Dem Vorstand wünsche ich für die Zukunft eine glückliche Hand, den richtigen Kurs vorzugeben, um die Erfolge und die Gemeinschaft in unserem BYC weiterhin zu erhalten.*

Ihr Timm Gleier  
Kommodore

# 150 JAHRE BERLINER YACHT-CLUB EIN BLICK NACH VORNE

»Der Berliner Yacht-Club blickt im Jubiläumsjahr 2017 auf 150 Jahre Segelsport-Geschichte zurück. Betrachtet man diesen langen Zeitraum etwas genauer, lässt sich eines mit Sicherheit sagen: Der Club hat sich immer wieder angepasst und verändert.«

**Von Jürgen Kahl.** In allen seinen Phasen haben die äußeren Umstände den Club wesentlich geformt. Seine entscheidende Prägung hat der Club allerdings immer von den Menschen mit ihren persönlichen Ideen und Konzepten erfahren. In dieser Tradition befinden wir uns heute an dem Punkt, wo es nötig ist, den Berliner Yacht-Club neu zu denken. Es gilt, wie zu jedem früheren Zeitpunkt in der Geschichte, den notwendigen Wandel im Jetzt aktiv zu gestalten.

Deshalb ist für uns das Jahr 2017 nicht nur ein Jahr des Rückblicks auf die große Tradition, sondern vielmehr der Blick in die Zukunft, verbunden mit der Verantwortung, den Berliner Yacht-Club immer wieder mit unseren Ideen und Konzepten zu bereichern. Die Erwartungen der Segelsportler an „ihren Verein“ haben sich grundlegend gewandelt. Veränderte Bedürfnisse der Menschen erfordern zukünftig neue Sport- und Freizeitangebote mit neuen Konzepten.

## DER CLUB ALS PLATTFORM

In früheren Zeiten haben sich die Segler zusammengefunden, ihr Schiff mitgebracht und es bei uns festgemacht. Sie haben die Stege gebaut, das Clubhaus erweitert, die Jugendabteilung wachsen lassen und sind Regatten gesegelt; für viele ist der Verein ihr Leben, ein Stück Heimat. Sie sind hier zu Hause und identifizieren sich damit, wenn sie sagen: „Mein Club!“ Das ist die besondere Atmosphäre, die wir alle kennen und in der wir heute neue Mitglieder in unserem Club herzlich willkommen heißen. Sie bildet die unschätzbar wertvolle Grundlage für das gemeinsame Clubleben.

Heute kommen aktive Segler zu uns, die neue Erwartungen an das Clubleben und neue Bedürfnisse bezüglich der Angebote in unserem Club haben. Sie vergleichen die verschiedenen Vereine, die Liegeplätze, die unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten und fragen: „Welches Angebot passt optimal zu mir? In welchem Club kann ich von den Erfahrungen der Mitglieder am meisten profitieren?“ Sie sehen den Club als Plattform für die Ausübung ihres Segelsports und stellen sich selbst die Frage: „An welcher Stelle der Plattform kann ich mit meinen persönlichen Erfahrungen und Fähigkeiten am besten andocken und damit die Clubgemeinschaft selbst aktiv mitgestalten und bereichern?“

Auch die Bedürfnisse der aktiven Mitglieder ändern sich. Langjährige Mitglieder schränken ihre seglerischen Aktivitäten altersbedingt ein. Bei den jungen Erwachsenen steht das eigene Boot nicht mehr an vorderster Stelle auf der Prioritätenliste, denn es bindet zu viele Ressourcen. Die aktiven Jugendlichen wünschen sich „coole“ Bootsklassen und spannende Teams, wenn sie ihre Freizeit auf dem Wasser verbringen sollen.

Auf diese geänderten Bedürfnisse müssen wir uns einstellen – und dafür sind wir auch gut gerüstet. Wir haben etwas zu bieten: Ein wunderschönes Clubgelände mit einem einzigartigen Blick, einen großen Hafen mit 150 Liegeplätzen, zwei große, moderne Gebäude, eine hervorragend funktionierende Organisation, eine lebendige Jugendarbeit, die Austragung von großen Regatten, ein breites Angebot für das Freizeits segeln in allen Altersgruppen und ein hochmotiviertes Team Seesegeln.

Der Berliner Yacht-Club ist heute eine moderne Dienstleistungsplattform für ein lebendiges Clubleben. Das Clubhaus und das neue Jugendhaus sind fertiggestellt. Beide wollen künftig bespielt werden. Es ist nicht mehr das kleine Haus, das wir selbst gebaut haben, sondern es sind zwei moderne Gebäude, die wir Mitgliedern und Gästen anbieten können.

## DER CLUB VERÄNDERT SICH

Als der Berliner Yacht-Club sein altes Grundstück in Grünau verkauft hat und die Mitglieder mit großer Mehrheit beschlossen, das Geld in ein neues und modernes Clubhaus zu investieren, stellten sie die Weichen für diese Veränderung. Die Häuser wurden unter tatkräftiger Beteiligung aller Mitglieder gebaut, sonst wären sie nicht möglich gewesen. Die Veränderung ist damit heute gebaute Realität. Dem Wandel bei den Bedürfnissen müssen wir Rechnung tragen, indem wir den Club heute neu denken und die Angebote unserer Club-Plattform ständig weiter ausbauen.

## FÜR EIN STARKES CLUB-TEAM

Bildeten früher die einzelnen Ressorts für sich eigene „kleine Vereine“ im Club, denen man sich meist nach Alter zugehörig fühlte, so steht heute die Zusammenarbeit der Ressorts als großes Team im Vordergrund. Alle Angebote aus den einzelnen Ressorts werden auf der Club-Plattform zu

»Die ganz große Stärke des Berliner Yacht-Club ist bis heute das Engagement seiner Mitglieder – und die Selbstverständlichkeit, mit der sie sich in das Clubleben einbringen.«

einem gemeinsamen und vielfältigen Angebot gebündelt und aufeinander abgestimmt. Das erfordert ein völlig neues Denken bei den Verantwortlichen und eine große Offenheit für die Synergien im gemeinsamen Miteinander. Das Denken in Ressorts wird ersetzt durch das gemeinsame Segeln in Formaten über alle Lebensphasen hinweg.

Es ist eine sehr schöne Erfahrung, wenn Mitglieder heute mit Begeisterung berichten, welche Entdeckungen sie in anderen Ressorts, für die sie sich bis dahin nicht engagierten, gemacht haben. Dort lässt sich vielfältiges Wissen aufspüren und man kann ganz nebenbei neue und interessante Menschen treffen und kennenlernen.

## DIE JUGEND BEGEISTERN

Bei uns segeln derzeit 110 Kinder und Jugendliche. Dass es diese Möglichkeit gibt, ist ein großartiges Geschenk. Ob ein Kind Spaß am Segeln findet, lässt sich nicht von vorneherein sagen oder erzwingen. Wenn aber die Neugierde geweckt ist, dann ist es das vielleicht beste Angebot, das Eltern ihrem Kind mitgeben können: Spaß am Segeln, freie Zeit mit Freunden zu verbringen. Wenn alle von Individualisierung sprechen, dann gilt das für die Opti-Kinder nicht. Sie sind im direkten Austausch miteinander, denn sie kommunizieren zuerst persönlich und erst dann über das Internet. Sie erleben sich selbst im Team. Und: Sie lernen, Verantwortung für ihr Boot und für ihr Team zu übernehmen. Eine der schönsten Erfahrungen ist es, wenn die zusammengeschweißten Opti-Teams geschlossen und mit großer Begeisterung in die nächste Bootsklasse wechseln. Dafür braucht es „coole“ Boote, die bei den Jugendlichen ein Leuchten in den Augen erzeugen. Unser Ziel ist es, den Kindern und Jugendlichen für alle Altersgruppen attraktive Segelangebote zu machen, um ihre Begeisterung für den Segelsport zu wecken und wach zu halten.

## BEI REGATTEN GANZ VORN

Der Berliner Yacht-Club hat im Jahr 1868 mit der „Regatta von Berlin“ eine der ersten großen Segelregatten Deutschlands ausgerichtet. Auch in den 150 Jahre danach war und ist der Club regelmäßiger Ausrichter von nationalen und internationalen Regatten und Meisterschaften auf dem Berliner Wannsee und an der Ostseeküste.

Paul Wiesner ersegelt im ersten olympischen Segelwettbewerb einen Sieg und schreibt damit nicht nur Club-, sondern auch Sportgeschichte. Sportliche Erfolge begleiten seitdem das Regattasegeln im Berliner Yacht-Club, allen voran segelte Oskar Gleier, der mit seiner „Emmy II“, einem 35er Kreuzer, zahlreiche Siege für den Club nach Hause geholt hat. Aber auch nach der Jahrtausendwende folgen weitere sportliche Höhepunkte bei Welt- und Europameisterschaften in den verschiedenen Klassen. Bei den Olympischen Spielen in Peking vertritt Ute Höpfner im Yngling nicht nur Deutschland, sondern auch den Berliner Yacht-Club.

Der Verein gehört zu den Gründungsmitgliedern des Sailing Team Germany (2009) und der Deutschen Segel-Bundesliga (2013), aus der später die Sailing Champions League (2015) hervorgegangen ist. Im Jahr 2015 wird der Berliner Yacht-Club Vizemeister der Segel-Bundesliga und kann im Anschluss in St. Petersburg beim 1. Act der Sailing Champions League gegen 23 Clubs aus 12 Ländern den ersten Platz erringen und sich damit eindrucksvoll für das Finale in Porto Cervo qualifizieren. Am Ende wird der BYC zweitbesten deutscher Club und belegt Platz 15 von den 32 besten Vereinen Europas.

Viele der Segler des Bundesliga-Teams haben ihre seglerische Karriere im Berliner Yacht-Club bereits in der Opti-Klasse begonnen. Das zeugt zum einen von der hohen Qualität der Jugendausbildung und zeigt zum anderen, dass sich die Jugendlichen und jungen Erwachsenen nach dem Jugendsegeln für die attraktiven sportlichen Segelformate interessieren, die ihnen der Club heute anbietet. Mit dem Beginn im Opti und der weiteren Entwicklung zur aktuell erfolgreichsten Kielbootklasse, der J/70, gibt es im BYC damit eine klare sportliche Linie und einen sehr erfolgreichen Übergang aus der Jugend zum aktiven Regattasegeln.

Mit der Segel-Bundesliga ist auch viel Bewegung in den gesamten Verein gekommen. Und das nicht nur bei den Aktiven: Mittlerweile reisen ganze Fan-Gruppen des Clubs extra zu den Final-Wettkämpfen und unterstützen unsere Segler tatkräftig vor Ort oder fiebern gemeinsam im Club vor dem Bildschirm mit, wenn die Regatten live übertragen werden. Aber auch im Bereich der klassischen Yachten verfügt der BYC über eine



Der Berliner Yacht-Club ist heute am Ostufer des Wannsees zu Hause.

große und äußerst erfolgreiche Gruppe von Regattaseglern, die mit ihren schnellen und liebevoll restaurierten Booten regelmäßig an nationalen und internationalen Regatten teilnehmen und dabei die sportlichen Erfolge des Vereins abrunden.

Dass es sportlich auch ein bisschen gemäßigter zugehen kann, zeigt die geliebte Mittwochregatta, die schon vor einigen Jahrzehnten im BYC eingeführt wurde und seitdem regelmäßig alle sportbegeisterten Mitglieder zusammenführt, um nach erfolgreicher Wettfahrt am Abend den Sonnenuntergang gemeinsam auf der neuen Terrasse zu genießen.

#### FÜR DAS FREIZEIT- UND SEESEGELN BEGEISTERN

Das Freizeit- und Seesegeln hat in unserem Club eine ganz lange Tradition. Segeln für alle, unabhängig von Alter, Erfahrung oder körperlicher Fitness, verbunden mit einem intensiven Erfahrungsaustausch zwischen jüngeren, älteren und neuen Mitgliedern ist die Voraussetzung für ein erfülltes Seglerleben. Die vielfältigen Events in diesem Bereich sind beliebte Treffpunkte für alle Mitglieder und zählen zum Herzstück des Clublebens. Hier entstehen in einer Kultur von Teamwork neue Ideen und Initiativen. Hier werden die Kontakte geknüpft zu Partner-Clubs im In- und Ausland. Die vielfach ausgezeichneten Fahrtenberichte der Seesegler wecken die Lust auf die weite Ferne, kombiniert mit Tipps und Infos für Seemannschaft und Traumziele in aller Welt.

#### FÜR EIN LIFELONG SAILING

Wir wollen unsere Mitglieder durch ihr gesamtes seglerisches Leben hindurch mit attraktiven Segel-Angeboten begleiten. Für jeden Lebensabschnitt bietet der Club passende Formate, die vom Optimisten bis zum Seesegeln reichen. Das gemeinsame Segeln schafft die Brücke zwischen den Kindern und Jugendlichen und den Erwachsenen und älteren Mitgliedern. Moderne Bootsklassen und Formate wie die Bundesliga und das Seesegeln der Jugend sind wesentliche Bausteine für ein Lifelong Sailing, egal ob man aktiv segelt oder nur mitfiebert und stolz auf den Club ist.

#### FÜR EINE GUTE KOMMUNIKATION

Das Miteinander im Club lebt heute mehr denn je von der Kommunikation der Mitglieder untereinander und von der Kommunikation über die Clubangebote nach außen. Bei 800 Mitgliedern und über 200 Veranstaltungen im Jahr kommt der Kommunikation heute eine zentrale Bedeutung zu. Ein professionell arbeitendes Redaktionsteam versorgt die Mitglieder tagesaktuell und online über alle Veranstaltungen und Aktivitäten.

Der Einsatz moderner Online-Kommunikation verändert das Zusammenleben innerhalb des Club auf sehr positive Art und Weise. Die Mitglieder verfügen über eine effiziente Kommunikationsplattform und stehen im ständigen Austausch untereinander. Interessierte Segler können sich jederzeit online über das umfangreiche Angebot im Club informieren. Die Erfahrung zeigt, dass sich immer mehr Mitglieder durch die Kommunikationsplattform tatsächlich persönlich treffen, dass sich neue Seglerteams zusammenfinden und die Mitglieder verstärkt gemeinsam Aktivitäten planen und gemeinsam umsetzen.

#### AUS ERFAHRUNG LERNEN: DIE SEGELAKADEMIE WANNSEE

Der Berliner Yacht-Club verfügt durch seine lange Tradition und seine aktiven Segler über einen großen Erfahrungsschatz und über ein großes Wissen rund um den Segelsport. Mit der neu gegründeten Segelakademie Wannsee öffnet der Berliner Yacht-Club diesen Erfahrungsschatz für eine breite Öffentlichkeit. Neben den Angeboten im Rahmen der traditionellen Segel-Ausbildung in Theorie und Praxis entstehen ein umfassendes Archiv und eine Informationsplattform zu allen Themen des Segelns. In der Segelakademie Wannsee werden zukünftig die gesammelten Erfahrungen archiviert und für alle zugänglich gemacht.

#### EIN STARKES TEAM MIT ANDEREN VEREINEN

Alle großen Segelvereine in Berlin stehen vor großen Herausforderungen. Bei den Vereinen untereinander wird sich zukünftig ebenfalls ein neuer Teamgeist herausbilden. Mit arbeitsteiligen Strukturen werden sich die

Vereine gegenseitig ergänzen und ihre Angebote aufeinander abstimmen. Nur so wird es möglich sein, die Attraktivität des Segelsports auf den Berliner Gewässern in der Breite zu erhalten. Diese Art der Zusammenarbeit ist nicht selbstverständlich und erfordert neues Denken bei den Mitgliedern aller Vereine. Die Anfänge sind gemacht: So verantwortet der Berliner Yacht-Club die Ausbildung für die 29er-Klasse an Wannsee und Unterhavel. Das Trainingsangebot steht den Mitgliedern der assoziierten Vereine offen.

Die Zusammenarbeit der Berliner Vereine bei der Ausrichtung von großen nationalen und internationalen Regatten hat bereits eine langjährige Tradition. Zukünftig werden die Vereine auch ihre Zusammenarbeit im Seesegeln weiter ausbauen und die gemeinsamen Potentiale bündeln.

#### DAS ENGAGEMENT DER MITGLIEDER

Die ganz große Stärke des Berliner Yacht-Club ist bis heute das Engagement seiner Mitglieder - und die Selbstverständlichkeit, mit der sie sich in das Clubleben einbringen. Sämtliche Clubaktivitäten werden ausschließlich vom ehrenamtlichen Engagement der Mitglieder getragen. Sie sind zuverlässig da, organisieren Regatten, helfen, wo sie gebraucht werden, nehmen die Dinge selbst in die Hand. Sie entwickeln eigenständig neue Konzepte und organisieren Helferteams, um diese umzusetzen - und sie haben dabei riesigen Spaß.

Dieses Engagement ist ein Teil von dem, was unseren Club ausmacht - und vielleicht auch etwas, was ihn von anderen Clubs unterscheidet. Wenn wir heute vom Club als Dienstleistungsplattform sprechen, dann geht es nicht darum, das ehrenamtliche Engagement durch bezahlte Dienstleistungen zu ersetzen. Es geht vielmehr darum, dass die Mitglieder durch ihr eigenes Engagement immer wieder neue und attraktive Angebote für den Club schaffen, die sie dann selbst in optimaler Weise für sich nutzen können, und zwar so, wie es ihrer jeweiligen Lebensphase gerade am besten entspricht.

»Der Club ist so groß und vielfältig, dass immer Menschen zusammenfinden, die sich gut verstehen.«

#### DAS NEUE DENKEN

Wer neu dazukommen möchte, schaut zuerst: Was bietet der Club, was will ich selbst, wie passt das zusammen? Es zählen der Liegeplatz am Steg, das Gelände, das Clubhaus. Erst später wird dann deutlich, dass es um mehr geht: Hier trifft man auf Menschen, mit denen man gerne einen Teil seiner Freizeit verbringt und wo gerne auch mal angepackt wird. Der Club ist so groß und so vielfältig, dass sich immer Menschen zusammenfinden können, die sich gut verstehen. Die Grundlagen für diese Atmosphäre zu schaffen, ist vielleicht das größte Angebot, das wir heute machen können.

#### DER NAME ALS BOTSCHAFT

Der Berliner Yacht-Club ist die Wiege des sportlichen Freizeitsegelns in Deutschland. Berlin ist damit der Ort, an dem das Freizeitsegeln erfunden wurde. Der Berliner Yacht-Club steht mit seinem Namen seit nunmehr 150 Jahren stellvertretend für den Segelsport in Deutschland. Das sportliche Niveau im Jubiläumsjahr macht der langen Tradition des Clubs große Ehre. Nach 150 Jahren gehört der Berliner Yacht-Club heute zu den modernsten Segelsportvereinen in Deutschland. Der Name Berliner Yacht-Club steht für eine große Tradition, auf die die Mitglieder heute zu Recht stolz sind.

Das vorliegende Buch möchte Ihnen im Jubiläumsjahr 2017 die Gelegenheit geben, die Atmosphäre zu erspüren, die den Berliner Yacht-Club im Laufe der 150 Jahre seiner Geschichte zu dem machte, was er heute ist. In dem Bewusstsein, dass es auch zukünftig die Menschen mit ihren Ideen und Konzepten sein werden, die die Atmosphäre in unserem Club prägen, laden wir Sie herzlich zu uns in den Berliner Yacht-Club ein.

Ihr Jürgen Kahl  
Vorsitzender

\*









# DER CLUB SEGELT





Fans aus dem Berliner Yacht-Club verfolgen die Rennen live oder im Internet und bejubeln ihr Team (Foto oben). 2015 segelte die BYC-Mannschaft auf Platz zwei (Foto rechts).

## DER HEISSE SOMMER IN DER BUNDESLIGA

Wie der BYC in der Saison 2015 beinahe die Segel-Bundesliga gewonnen hätte - und 2016 in Act I der Sailing Champions League in St. Petersburg siegte

**Von Cornelia Gerlach.** Es ist der helle Wahnsinn. Niemand guckt mehr aufs Wasser. Alle starren nur noch auf ihr Handy. Halten die Luft an. Kreischen merkwürdige Kommandos. Fixieren ein Segel, das zwischen anderen Segeln über das Display flitzt. Außenstehende müssen uns für verrückt halten. Aber das ist uns egal. Wir wollen nur eins, nämlich dass sie gewinnen. Und das tun sie: Die Regatta-Cracks vom Berliner Yacht-Club holen beim ersten Event der Sailing Champions League im August 2016 in St. Petersburg den Sieg.

Segeln war ja lange eher ein Sport für Individualisten, nicht besonders öffentlichkeits-wirksam und schon gar nichts, das man mit Fan-Kultur verbindet. Aber seit es die Segel-Bundesliga gibt, hat sich da viel verändert.

Für mich beginnt der Wandel an einem sonnigen Sommertag, 2015. Wir sitzen auf unserem Folkeboot, das gemütlich am Steg schaukelt, halten den Kaffee in der Hand und schauen auf den See. Ein paar Clubmitglieder schlendern über den Steg. „Wollt ihr mit“, rufen sie herüber. Wohin? „Unsere Jungs anfeuern.“ Klaro. Seit Wochen verfolgen wir die Rennen der Segel-Bundesliga, anfangs nur so nebenbei, inzwischen mit ansteigender Fieberkurve. Der Berliner Yacht-Club segelt ganz vorne mit. Und wir wollen gewinnen, wenn man das denn so sagen kann. Wir trinken den letzten Schluck Kaffee, packen noch schnell Sonnencreme und Mütze ein und laufen rüber zum Südsteig, wo ein Pulk von Leuten wartet.

Im Rückblick erscheint die Bundesliga-Serie 2015 wie ein Sommermärchen - fast zu schön, um wahr zu sein. Es war der Sommer, in dem wir zu Fans wurden - in einer Sportart, die ansonsten ja nicht dafür berühmt ist, Schlachtenbummler im größeren Maßstab zu mobilisieren - wenn man mal von den Eltern bei Optiregatten absieht, die mit Fernglas bewaffnet jeden Kreuzschlag ihrer kleinen Helden verfolgen.

Unser Hund guckt verdutzt, dass er nun plötzlich Motorboot fahren soll - an einem Tag, der zum Segeln ansonsten hervorragend geeignet wäre. Wir steigen in den Dicken, der satte Dieselsound des clubeigenen Motorboots läuft an, und schon tuckern wir über den Wannsee. In der Ferne, unverkennbar, laufen schon die Rennen. Die Boote sind alle gleich, nur der Top der Segel hat jeweils eine andere Farbe. Das Ganze geht Zackzacki: Start, Kreuz, vorm Wind zurück - und einen Moment später sitzt schon wieder eine andere Mannschaft im Boot und das Spiel beginnt aufs Neue: Start, Kreuz, vorm Wind zurück.

Es war im Winter 2013, dass Jens Kuphal und Erhard Zimmermann im Club anfangen, für die Segel-Bundesliga zu werben. Die Idee: Vereins-Mannschaften treten gegeneinander an. 18 Teams sind dabei, in jedem Kader sind maximal 20 Seglerinnen und Segler, aus denen sich für den jeweiligen Wettkampf eine Mannschaft bildet. Gesegelt wurde auf J/70, die von einer Werft gestellt und gewartet werden. Sechs Events, 36 Clubs,







Mit dem vereinseigenen Kutter Dicker pendelten Fans zwischen Club und Regattabahn.



**BUNDESLIGA 2015:** Moritz Bruhns, Philipp Bruhns, Valentin Gebhard, Jens Kuphal, Stephan Mölle, Max Nickel, Rhipil Raabe, Sven Rüggesiek, Niko Warminski, Heiner Wilkens, Max Wohlfeil.

144 Seglerinnen und Segler lauten die derzeit offiziellen Zahlen. Nicht gezählt die Fans in den Vereinen. Der BYC gehört zu den Gründungsmitgliedern der Segel-Bundesliga und ist von Anfang an mit dabei.

Neben der Regattastrecke liegt die Nane, unser Startschiff, vor Anker, voll gepackt mit Zuschauern. Hier gibt es Leute, die kompetent erklären können, was draußen auf der Bahn gerade geschieht. Ohne die wäre es manchmal schwierig gewesen, das richtige Boot im Auge zu behalten. Während es bei anderen Regatten ja reicht, sich eine Segelnummer zu merken, um seinem Favoriten zu folgen, ist hier ein genauer Blick nötig: Denn die Boote werden immer wieder getauscht. Aber bald gelingt es, Gesichter zu unterscheiden. Moritz Bruhns, Philipp Bruhns, Valentin Gebhard, Stephan Mölle, Max Nickel, Rhipil Raabe, Sven Rüggesiek, Niko Warminski, Heiner Wilkens und Max Wohlfeil sind für den Berliner Yacht-Club am Start, Jens Kuphal managt das Team.

Ältere Mitglieder können lustige Geschichten erzählen, sie fördern zum Beispiel eine Kopie aus dem BYC-Aktuell von 2005 zu Tage, wo unter der Überschrift: „Eigentlich wollte er nur eine Kokosnuss“ zwei Kinderbilder von Valentin Warminski zu sehen sind. Eins zeigt ihn mit gespanntem, fast düsteren Blick. Das zweite, offensichtlich wenige Minuten später aufgenommen, zeigt ihn überglücklich juchzend. Zwischen beiden Bildern spielt die Geschichte. Sie handelt von der Preisverleihung beim Kokosnuss-Cup. „Im Vorfeld hatte Valentin vorsorglich tief gestapelt und

verkündet, dass er eigentlich nur eine Kokosnuss haben möchte und das T-Shirt eh viel zu groß sei. Doch sein Gesicht spiegelt Hoffen und Bangen.“ Dann wird es verkündet: Valentin belegte damals Platz 14 - und kam mit T-Shirt und Pokal nach Hause. „Wohl selten ist ein 14. Platz mit solcher Freude verbunden“, schreibt der Vater. Am Montag danach nimmt Valentin Pokal und T-Shirt mit in die Schule. Allerdings passt der Pokal nicht in den Ranzen, und der Ehrenkranz plus Opti bricht ab. Valentin ist untröstlich. Und schon am nächsten Tag macht der Vater sich auf den Weg, um den Pokal reparieren zu lassen. Was auch gelingt.

Aus den Archiven kommt auch ein Artikel von 2007 zu Tage, mit einem Foto von Max Nickel als Berliner Jüngstenmeister im Optimist B. Der glitzernde Pokal, den er hält, ist fast größer als er selbst, und über dem Club-T-Shirt baumelt eine schwere Plakette. Max Nickel war der erste Berliner Jüngstenmeister im Opti B, der aus dem BYC kam. Im Sommer 2015 ist sein Grinsen vielleicht sogar noch größer. „Super. Großartig. Wir sind zufrieden“, sagt er in die Kamera.

Während wir auf der Nane stehen und jeden Kreuzschlag, jede Halse kommentieren, frage ich mich manchmal, ob die Jungs im Boot das überhaupt wahrnehmen. Oder ob sie so fokussiert sind, dass eigentlich alles andere egal ist. Wir kümmern uns weiter nicht drum, sondern fiebern weiter. Vielleicht gibt es ja so etwas wie eine telepathische Übertragung, die gute Energien aus dem Fanblock ins Boot schickt.

Die Organisatoren machen es uns auch leicht. Wieder zurück im Club sehen wir, dass die Wettfahrten sogar live übertragen werden. Im Schatten des Containers, der während der Bauzeit das Büro beherbergt, läuft ein Video, Grüppchen versammeln sich, beobachten gespannt. Und immer, wenn das Team vom BYC den anderen das Heck zeigt, fangen alle an zu jubeln. Nicht nur die Jungs im Boot rücken in diesen Tagen dicht zusammen. Auch die Fans an Land spüren Gemeinschaft. Und genießen das. „Ihr fahrt ja richtig vorn mit“, hören wir in Gesprächen mit Freunden aus anderen Vereinen immer wieder. Und in diesen Momenten schwillt die Brust.

Natürlich sehen wir auch den Aufwand, der in dieses Projekt geht: Die viele Zeit, die die Aktiven investieren, das Material, das Geld, die Sponsoren und auch die Unterstützung durch die Mitglieder, die nötig ist, um ein Engagement von dieser Größe zu tragen.

Zum Finale will der Club sogar einen Bus chartern und damit die Fans nach Hamburg transportieren. Das ist dann doch eine Nummer zu groß. Aber da sind etliche schon so darauf aus, an der Alster die letzten Rennen zu beobachten und Däumchen zu drücken, dass sie auf eigene Faust nach Hamburg reisen. Und wir anderen verbringen Stunde um Stunde vorm Laptop, um online live mitzuerleben, wie „unsere Jungs“ ihren Platz auf dem Siegetreppchen verteidigen. Die Ergebnisse 1, 1, 1, 2, 5, 1 am Samstag ließen die Hoffnungen ins Unermessliche wachsen, abends war der

BYC nur noch acht Punkte im Rückstand. Der Sieg schien zum Greifen nahe. Dass am nächsten Tag dann doch der Deutsche Touring Yacht-Club aus Tutzing seine Spitzenposition behauptete, tat dem Glücksgefühl keinen Abbruch.

Und dann gibt es dieses unglaubliche Bild, das auf Facebook die Runde macht: Die drei siegreichen Teams auf dem Treppchen, die sich gegenseitig mit Champagner und Sekt nass spritzen wie ausgelassene Kinder. Natürlich klicken wir auf „like“ und schicken das Bild in unsere sozialen Netzwerke. Denn in diesem Moment sind wir stolz wie Bolle auf unseren Verein. Und sammeln in den kommenden Tagen überall Glückwünsche ein, sogar von Kollegen, von denen wir dachten, dass sie sich fürs Segeln eher weniger interessieren. Wir bedanken uns fröhlich. Und gehen am nächst folgenden Mittwoch ein ganz klein wenig selbstbewusster sehr überpünktlich in den Feierabend, um zum Start der Mittwochregatta auf dem Wannensee zu sein.

2016 ging der Taumel dann beim Sailing Champions League in St. Petersburg weiter. Dieser Sieg hat uns glücklich gemacht. Dass der BYC in der Bundesliga 2016 sogar um den Klassenerhalt kämpfen musste - geschenkt. Dass der Gesamtsieg in der Sailing Champions League dann an den Deutschen Touring Yacht-Club ging - egal. Im Jubiläumsjahr 2017 geht der Spaß weiter, zur Halbzeit liegt der BYC im Gesamtklassament auf Platz drei. Als echte Fans sind wir natürlich immer wieder mit dabei. \*



# EIN PERSÖNLICHES INTERMEZZO

Vom Kick beim schnellen Segeln - bei der Mittwochregatta genauso wie beim Offshore-Racing

**Von Jens Kuphal.** Mein Einstieg im Berliner Yacht Club liegt noch gar nicht so lange zurück. Ich bin eigentlich ein echtes Fahrtensegler-Kind, hatte leider keine klassische Opti-Karriere sondern bin mit meinen Eltern und meinem Bruder das Mittelmeer rauf und runter gekreuzt - und war daher auch in keinem der Berliner Vereine. Vor ein paar Jahren habe ich dann das ISAF-Sicherheitstraining mitgemacht und dabei den Berliner Yacht-Club für mich entdeckt.

Im Mai 2013 wurde das Intermezzo Racing Team gegründet. Das Besondere daran ist, dass bis heute fast die gesamte Crew aus dem Berliner Yacht-Club kommt. Wir segeln alle gemeinsam unter dem Stander dieses Clubs nicht nur mittwochs bei unserer clubeigenen Mittwochregatta auf dem Wannensee, sondern genauso bei einer ORC-Weltmeisterschaft in Kopenhagen im letzten Jahr. Wir tragen die BYC-Farben schwarz, weiß, rot hinaus in die große, weite Welt.



Ob Training oder Rennen, Jens Kuphal (dritter von links) und sein Team sind im Sommer fast jedes Wochenende unterwegs.

Im Intermezzo Racing Team segeln mehrere Generationen miteinander: Jugendliche und Junioren - vor allem aus unserer Bundesliga-Mannschaft; und dazu wir Oldies, die endsprechende Offshore-Erfahrung mitbringen. Auch Profis verstärken immer wieder unser Team: Seit dem letzten Jahr haben wir Robert Stanjek als Coach und Taktiker mit an Bord und konnten für dieses Jahr Jörg Riechers als Navigator für die Langstrecken gewinnen. Mich persönlich interessiert am See-Segeln aber vor allem die Kameradschaft an Bord und natürlich auch an Land. Es ist schön zu erleben, wie alles Hand in Hand geht und sich einer für den anderen einsetzt.

Als Skipper bin ich verantwortlich für Crew und Schiff. Als Steuermann bin ich nur ein Teil vom Ganzen. Ich ordne mich komplett unter. Ich steuere nur. In andere sportlichen Entscheidungen mische ich mich nicht ein. Wenn das Schiff aus dem Hafen ausläuft, übernehmen die Jüngeren. Sie machen das Boot schnell und bestimmen auch den Kurs.

Auf der Regattabahn segeln wir nach Zahlen - und nicht nur nach Gefühl. Für jeden Wind gibt es Zielvorgaben, sogenannte Target Speeds. Durch eine Vermessungsformel wird berechnet, wie schnell das Boot bei der entsprechenden Windstärke und dem jeweiligen Windwinkel sein kann. Und diese Geschwindigkeiten muss ich erreichen. Wenn ich richtig gut bin, segeln wir schneller. Das ist deshalb möglich, weil die Targets Mittelwerte sind. Aber wenn ich deutlich unter dem Target liege, sind die Segel nicht richtig getrimmt oder der Steuermann konzentriert sich nicht richtig.

Ich habe da im vergangenen Jahr eine unheimliche Schule durchlaufen. Robert Stanjek als mein persönlicher Coach stand so wie ein „Pferdeflüsterer“ hinter mir und hat mir das regelrecht eingepflegt. Die anderen schwitzen, weil sie sich permanent körperlich betätigen, meine Herausforderung besteht darin, die Konzentration manchmal über viele Stunden zu halten.

Bei unserer ORC-Kampagne haben wir inzwischen knapp 15 Leute im Kader, in der Bundesliga sind es etwa zwölf, mit denen wir zusammen eine Saison gut bestehen können. Diese Kader aufzubauen war und bleibt die eigentliche Arbeit. Alle Beteiligten sind bereit, sich immer wieder viel abzuverlangen und sich weiter zu entwickeln.

Aber natürlich spielt auch das Material eine Rolle. Nach der ORC-Weltmeisterschaft 2014 vor Kiel sprach mich Karl Dehler an und fragte, ob wir nicht ein neues Schiff zusammen bauen wollten. Alle paar Jahre geht die Dehler Werft auf ein Team zu und sagt: „Für euch bauen wir jetzt mal ein ganz besonderes Boot.“ Dieses Angebot hatten wir uns quasi ersegelt und haben sofort angenommen.

Die neue Dehler 42 wiegt zwei Tonnen unter der Serie. Ich war dabei, als der Rumpf in Polen laminiert wurde. Kalle Dehler persönlich stand zwei Tage neben dem Band und hat dafür gesorgt, dass alles optimal lief. Mit der neuen Intermezzo haben wir dann 2016 auf Anhieb den Warnemünde-Cup und die polnische ORC-Meisterschaft gewonnen. Für die anstehende Saison haben wir uns wieder einiges vorgenommen.

Der Name „Intermezzo“ verbindet für mich persönlich die beiden großen Leidenschaften meines Lebens - die Musik und das Segeln. In der Oper ist ein Intermezzo das Zwischenspiel, oder auch Lustspiel genannt. Es ist der Moment, wo die Narren die Bühne betreten und sich die Leute amüsieren.

Segeln - das ist für mich mein ganz persönliches Intermezzo. \*



Die Intermezzo mit ihrem markanten Design ganz in Schwarz fällt auf.



# VOM VORSCHIFFS-MÄDCHEN ZUR WELTMEISTERIN

Heute ist Nina Grunow 45 Jahre alt, Anwältin, Mutter und eine der besten Match-Racerinnen der Welt. Im Team der Dänin Lotte Meldgaard holte sie 2015 im ISAF Match-Race der Damen vor Middelfart den Weltmeister-Titel. Sie lebt mit ihrer Familie in Kopenhagen. Aber sie fühlt sich immer noch als Teil vom Berliner Yacht-Club. »Irgendwie fühlt man sich hier zuhause«, sagt sie.

**Von Cornelia Gerlach.** Es war eine laue Sommernacht vor vielen, vielen Jahren. Die Tabano lag vertäut in Kerteminde. Irgendwer spielte im Cockpit Gitarre, ein paar Jugendliche saßen und lachten. Achim Deichsel und Hansgeorg Zoske hatten den Törn organisiert, sie wollten rund Fünen, die Jugendlichen sollten Meilen fressen, um ihren Segelschein zu machen, und das Fahrtsegeln lernen. Es war einer jener Abende, die zu schön sind zum Schlafen. „Eigentlich müsste man ablegen“, sagte wer. „Gut, machen wir“, sagte Achim, der Skipper. Und dann sind sie spontan in die Nacht gefahren. Leuchtfeuer suchen. Sterne. Sonnenaufgang. Samsø.

Nina kam 1987 zum BYC, da war sie 15. Damals hatte sie zwar schon ein wenig Opti gesegelt, aber sich wenig dafür begeistert. Im Club traf sie auf die Piraten-Segler, die damals noch regelmäßig trainierten und auch zu Regatten fuhren, nicht so ambitioniert wie die 420er-Segler, aber Nina fand schnell Anschluss.

Ein Jahr später schon segelten sie Dickschiff, mit Frank „Pio“ Piotrowski und Axel Paul. „Die haben mich shanghai“, erzählt sie. Und sie? Fing Feuer. „Das hat total Spaß gemacht“, sagt sie heute. Bald waren sie bei der Warnemünder Woche mit dabei, starteten für die 60 Seemeilen von Berlin. Dass sie 20 Jahre jünger war als die anderen Segler, gereichte eher zum Vorteil. „Man ist nicht so groß und man ist schnell.“ Nina lernte viel von den Älteren. Und die förderten ihr Talent.

Als Daimler-Benz 1992 das AeroSail-Projekt startete, brachten Pio und Axel ihre Vorschoterin ins Gespräch. In einem mehrtägigen Lehrgang wurden damals die Talente gesichtet, Jochen Schümann war dabei. Und Nina bekam ihre Chance. Der Talentverlauf begann, jetzt war sie bundesweit im Einsatz, trainierte auf der Ostsee, im Mittelmeer und lernte das Handwerk des Regatta-Segelns von der Pike auf. „Das ist das Wissen, das ich heute noch mit mir rumtrage“, sagt sie. Studium und Training habe sie gut kombinieren können.

Sie schnupperte rein in die Welt der Dickschiff-Segler. „Das ist eine total abgefahrene Szene.“ Eine der Jüngsten zu sein, erlebte sie als witzig, sie wurde überall hin mitgenommen, nach Kiel und auch nach Antigua oder Mallorca. „Eine phantastische Zeit.“ Als Studentin hätte sie sich vieles nicht leisten können. „Aber in der Dickschiff-Szene hast Du ja immer die Älteren, die das Geld haben, und die Jüngeren, die Zeit mitbringen und

ordentlich zupacken können.“ 1996/97 nahm Eberhard Lusk sie mit auf die Bank von Bremen, um die Hongkong-Challenge zu segeln, von Panama nach Honolulu. Nina war als gute Taktikerin dabei, und als einzige Frau. Und mit jeder neuen Chance, die sie bekam, wuchs ihr Netzwerk.

Über Match-Race und „Mädchen-Segeln“ führte ihr Weg zur Olympia-Kampagne. Ziel war, 2004 in Athen im Yngling zu starten. Dreieinhalb Jahre haben sie dafür trainiert, oft in Dänemark, weil es dort starke Yngling-Felder gab. Fast hätte es geklappt, erst in der letzten nationalen Ausscheidung sind sie rausgeflogen. Dass sie inzwischen in Kopenhagen lebt, ist eine schöne Begleiterscheinung jener Jahre.

Heute haben sich die Schwerpunkte verschoben. Die Arbeit nimmt einen großen Raum ein. Und die Familie. Trotzdem bleibt Zeit fürs Segeln. Für den Königlich Dänischen Yachtclub ist Ninas Team in der Segelbundesliga dabei. Ihr Programm: Dreimal die Woche Krafttraining im Fitnessstudio, regelmäßig laufen, und natürlich das Training auf dem Wasser. „In Dänemark kann ich locker nach dem Beruf noch segeln gehen. Wenn ich um sechs aus der Kanzlei komme, ist es noch lange genug hell.“

„Fürs Arbeitsleben ist Segeln ein guter Sport“, sagt Nina Grunow. „Es gibt viele Qualitäten, die man übertragen kann.“ Ihr hilft vor allem die Kunst, Netzwerke zu knüpfen, zu pflegen und zu nutzen. „Ich habe ja früher immer die Sponsoren rangeschafft“, sagt sie. Für die Kanzlei akquirierte sie lange Kunden. Auch Teamwork hat sie gut gelernt. „Wenn das auf dem Wasser nicht klappt, dann klappt es beruflich auch nicht.“

2015, vor der Weltmeisterschaft, hat sie sich einen Personal Trainer gebucht. Der hat genau geschaut, welche Muskeln sie brauchte, um auf dem Vorschiff gut zu agieren. Was ein Glück war. Denn die WM war geprägt von viel Wind. Spi hoch, Spi runter, Spi einsammeln – „das ist ja das, was am meisten wehtut“ – hat sie ohne große Muskelschmerzen überstanden. Dass sie mit Abstand die älteste Mannschaft waren – im bewährten Team mit Anne Sofie Munk-Hansen, Tina Gramkow, Vivi Lund Møller, Josephine Nissen und Lotte Meldgaard – gereichte ihnen so zum Vorteil: Sie beherrschten das Boot. Während andere immer wieder aus dem Ruder liefen, haben sie den Starkwind gut genutzt. „Nur fliegen wäre schöner gewesen“, sagt Nina Grunow. „Es ist schon ein tolles Gefühl zu merken, dass man etwas richtig gut kann.“ \*

Nina Grunow (links) im Boot mit Steuerfrau Lotte Meldgaard (ganz rechts) und ihrem Team auf dem Weg zum WM-Titel.







Beim Gold-Cup der Schärenkreuzer auf der Flensburger Förde segelten Matthias Grothues-Spork und sein Team 2016 auf Platz eins.

## RASENDE ZAHNSTOCHER

»Mein Leben ist ohne Segeln prinzipiell möglich, aber dann eigentlich sinnlos«, sagt Matthias Grothues-Spork. Seine Leidenschaft gilt den Schärenkreuzern.

**Von Matthias Grothues-Spork.** Irgendwann um die Jahrtausendwende fragte mich mein Freund Henri, ob wir zusammen auf einem größeren Schiff segeln wollen. So landete ich auf dem 12er Flica - und lernte, dass man auf klassischen Yachten nicht nur Kaffeesegeleln kann, sondern auch ernsthaft Regatten segelt. Ich war infiziert. Als ich ein Foto von dem 22er Schärenkreuzer Pinocchio sah, fuhr ich nach Schweden und kaufte ihn. Damit begann meine Liebe zu den Booten, die Konstrukteur Henry Rasmussen einst als rasende Zahnstocher bezeichnet hat. Sie wurde 2016 mit dem Sieg beim World Cup vor Flensburg gekrönt.

Pinocchio war ein wunderschönes Schiff in einem leicht desolaten Zustand. Mit einem geliehenen Landy und mit einem geborgten Anhänger brachte ich die alte Dame zu Bootsbauer Frank Fritze nach Potsdam. Der verwandelte sie in eine Augenweide. Ich sorgte dafür, dass die Technik und Beschlüge regattamäßig funktionierten. Ich nannte sie Eos, nach der Göttin der Morgenröte.

Früher bin ich Flying Dutchman gesegelt, da war es manchmal schwer, Mitsegler zu finden. Auf dem Schärenkreuzer war das kein Problem mehr. Schnell hatte sich ein Crewpool aufgebaut, wir konnten auch die Regatten des Freundeskreis Klassische Yachten besuchen. In Schweden hatte ich über die Eos, ex Pinocchio, gehört, sie sei sehr schön, aber doch ziemlich langsam. Aber wo wir antraten, schafften wir einen Platz auf dem Treppchen, meistens den ganz oben.

Dass die Eos sich schnell als Pacemaker etabliert hatte, zeigte sich während der Max Oertz Regatta. Bei 6 Windstärken mit ordentlicher Welle brach der Ruderkopf. Steuern mit der Pinne ging nicht mehr. Den Langkieler kann man aber auch mit den Segeln steuern. Also segelten wir weiter. Die Führung hatten wir bereits, wir mussten nun Downwind in Richtung Neustadt. Den Spinnaker haben wir im Sack gelassen, den Teufel wollten wir nicht am Bart zupfen. Die Verfolger haben den Spi auch nicht gezogen, so dass sich unser Vorsprung noch vergrößerte. Als wir an der Tonne die langsameren Schiffe der anderen Startgruppen trafen, wurde es eng. Ich brüllte, man solle doch bitte etwas Platz für uns lassen, wir seien manövrierbehindert. Die anderen Segler müssen gedacht haben ich sei verrückt geworden und taten das, was man bei einem Verrückten auf einem 11 Meter langen Holztorpedo macht, man hält Abstand. Meine Crew, Lika und Werner, haben mir hinterher mitgeteilt, dass sie meinen mentalen Zustand in dem Moment ähnlich eingeschätzt haben. Aber wir gewannen das Rennen. Als ich unsere direkten Gegner fragte, warum sie denn nicht den Spi gezogen hätten, sagten sie: „Wenn Eos keinen Spi zieht, dann muss es schon ganz schön dicke kommen.“ Sie hätten den Spi deshalb sicherheitshalber auch weggelassen.

Bei der Meisterschaft zum 100jährigen Bestehen der Schärenkreuzer-Klasse lernte ich, dass die Eos zwar schnell ist, die Schärenkreuzer, mit denen die Schweden segeln, aber schneller sind. Für uns war da mehr als ein zehnter Platz nicht drin.

Also garte in mir die Idee, einen dieser schwedischen Schärenkreuzer zu kaufen. Ich fuhr mehrmals in den Norden, um mir die Objekte meiner Begierde anzusehen. Die meisten waren in schlechtem Zustand. Technik und Oberflächen kann ich mit meinem Budget richten, aber mir wurden nur ungewöhnlich gestapeltes Brennholz, lackierter Kompost oder Pilzkulturen angeboten.

2013 bekam ich dann die Info, dass in der Nähe von Göteborg die Pilgrim, ein später Harry Becker Riss zu verkaufen wäre, das Boot sei in einem Top Zustand. Also nix wie hin. Ich machte einen Probeschlag bei Sonne und leichtem Wind, kaufte das Boot und brachte es nach Berlin - und stellte dann fest, dass zwar der Rumpf in gutem Zustand war, alles andere aber auseinanderfiel.

Der Holzmast zum Beispiel war zu kurz, daher passten die Vorsegel nicht. Also sollte er verlängert werden. Beim Abbauen der Beschlüge fiel unten ein Stück Mast von ca. 25 cm Länge einfach ab, es war mit zwei Stehbolzen verstärkt stumpf an den oberen Teil des Mastes geklebt worden. Wenn je etwas Druck in das Rigg gekommen wäre, hätte der Mast sich von alleine verabschiedet. Mann, hat mich der alte Schwede über den Tisch gezogen ...

Im folgenden Winter wurde das Boot technisch aufgerüstet und in einen segelfertigen Zustand versetzt. Die Pilgrim sollte auch international vorne mitspielen können. Hier gibt es drei Komponenten, auf die ich Einfluss nehmen kann: Vortrieb, Widerstand und Bedienung. Für guten Vortrieb bestellte ich bei einer Firma, die für schnelle Segel bekannt ist und über langjährige Erfahrung mit den 22ern verfügt, ein Groß und meine Lieblingsgenua, die medium-heavy, auch Genua 2 genannt. Den alten Mast ließ ich auf Maß bringen. Das Unterwasserschiff wurde glatt geschliffen. Und eine große Zahl von guten Mitseglern hatte Lust auf der Pilgrim zu segeln.

Die erste Regatta war mal wieder die Max Oertz Regatta in Neustadt. Als Crew hatte ich meinen alten Segelkumpel Henri, seinen Sohn Piet, 10 Jahre alt und mit Adleraugen gesegnet, sowie Ephraim an Bord. Die Pilgrim fuhr wie die Feuerwehr. Bei den Up and Down Rennen am Freitag und bei der eigentlichen Max Oertz Regatta am Samstag wurden wir gesegelt und berechnet Erster. Ein bisschen hat dabei geholfen, dass wir da Piet dabei hatten. Die Tonnen werden bei der Regatta so weit auseinander





Bei den 22er Schärenkreuzern sind die Schweden traditionell stark:

gelegt, dass es manchmal einfach nicht möglich ist, die nächste Tonne zu sehen. Also fällt man nach der Luvmarke einfach ab, zieht den Spi und segelt dahin, wo man die Halsentonne vermutet. Leider stimmt so eine Vermutung nicht immer. Adlerauge Piet meldete nach einigen hundert Metern, dass er die Tonne sehen könnte und sie doch deutlich anders als vermutet lag. Spinnaker runter und wieder hoch an den Wind, das Manöver klappte super und der Vorsprung vergrößerte sich auf uneinholbar. Piet hatte sich den Pokal verdient.

Kurz vor dem Einlaufen in den Hafen kam erst eine Bö und dann der Mast von oben. Das untere Drittel hatte sich in drei große und einen kleinen Teil zerlegt. Wir hatten Glück, keiner wurde verletzt, der Hafen war nahe, Hilfe sofort zur Stelle. Auch Piet hat nix abbekommen und segelt weiter gerne. Der Mast wurde zunächst repariert, um die Saison über segeln zu können. Mit Erfolg. Bei der Classic Week wurden wir in der Gesamtwertung Erster.

Auch bei den German Classics lag die Pilgrim, trotz harter Konkurrenz durch Nils Bunkenburg mit seiner Tricksonita, bald in Führung. An der Luvmarke fiel mir auf, dass ich etwas zu viel Spiel in der Pinne hatte. Auf dem Spinnakergang wurde das immer mehr, irgendwann brauchte ich einen Pinnenausschlag von 90°, bevor das Boot reagierte. Dann ging die Pinne auf einmal ganz leicht und das Boot reagierte nicht mehr. Also Spi weg und mit den Segeln steuernd aus dem Feld raus. Da aufländiger Wind war, ankerten wir vor Laboe und riefen die DGZRS an. Die schleppten uns bis kurz vor den Hafen, hängten uns dort einen Treibanker ans Heck und brachten uns so sicher unter den Kran. Dort sahen wir, dass der Ruderenschaft war in Höhe der Wasserlinie durchgerostet war. Das Ruderblatt

hat sich ein Seemannsgrab in der Strander Bucht gesucht. Ich brauchte schnell ein neues. In 14 Tagen stand der Eurocup im Berliner Yacht-Club an, den ich mit organisiert hatte und wo ich unbedingt mitsegeln wollte. Ulli Schütte baute mir in 10 Tagen ein neues Ruder mit einem Schaft aus rostfreiem Stahl ein.

Beim Eurocup zeigte sich: Gerade bei leichtem Wind konnte ich nicht die Höhe der Konkurrenz fahren. Auch die Beschleunigung war geringer. Bei mehr Wind gab es auch vordere Plätze, sogar einen Tagessieg, aber zu mehr als einem 6. Platz reichte es nicht. Es war trotzdem ohne Zweifel eine der schönsten Veranstaltungen, an denen ich teilgenommen habe.

Wieder optimierten wir. Die Pilgrim bekam einen neuen Mast und die Püttinge wurden weiter nach innen gelegt, so dass die Vorsegel enger geschotet werden können. Das Unterwasserschiff wurde glatt wie ein Kinderpopo. Jetzt musste nur noch die Bedienung optimiert werden: Also Wassertraining, Regattatraining, Kraftraum, Taktikschulungen? Nein, wir haben soviel gesegelt, wie es passte, viel schöne Zeit auf dem Wasser verbracht und sind auch ein paar Regatten gesegelt - darunter die schwedische Meisterschaft in Nynäshamn 2015, wo wir Zweiter wurden.

Und dann kam die Saison 2016 mit dem ersten World Cup in Flensburg bei Olli Berking. Der World Cup war ein Fest. Perfekte Partys, perfekte Wettfahrtsleitung, perfektes Ambiente, die Zwölfer auf der Nebenbahn, nette Leute, Frank Kiesewalter und Bernard Kryszak als Crew, ausreichend Wind, neun Wettfahrten und als Endergebnis ein erster Platz. Besser kann es von nun an nicht mehr werden, eigentlich kann ich jetzt aufhören zu segeln. \*



Mit der Eos stieg Mathias Groethus-Spork bei den Klassikern ein. Bei Regatten in Schweden (oben) und auf der deutschen Ostsee (links und unten) wurde die alte Dame gefordert. Bei der Pilgrim brach sogar der Mast (unten rechts).



Mit ihren langen Überhängen sind die Schärenkreuzer wahre Racer.





Markus und Joshua von Lepel sind ein eingespieltes Team im Flying Dutchman.

## WENN DER VATER MIT DEM SOHNE ...

**Von Markus von Lepel.** Nach 20 Jahren hatte ich mir wieder eine Flying-Dutchman-Jolle gekauft. Als Jugendlicher war ich fünf Jahre lang in dieser Bootsklasse gesegelt, die damals noch Olympia-Status hatte. Danach folgten viele Jahre Sportbootsegelei. 2010 war ich die ewigen Crewbaustellen leid und wollte wieder zurück zum Jollensegeln. Also machte ich mich auf, einen guten Vorschoter zu finden, 1,90 Meter lang und 90 Kilo schwer sollte er sein, dazu flink und Regatta-affin. Schwierig, schwierig. Nachdem ich knapp zwei Jahre mit wechselnden Vorschotern mäßig erfolgreich gesegelt hatte, kam ich, zuhause in der Küche sitzend, auf die Schnapsidee, es mit einem Vater/Sohn Gespann zu versuchen.

Joshua war 16 und gerade dem 420er mit 1,90 Meter Länge im wahrsten Sinne des Wortes entwachsen. Er hatte zuvor die Jugendabteilungen im BYC durchlaufen und war ein klasse ausgebildeter Segler geworden. Aber konnte das gut gehen? Es gibt ja eine Menge Stresspotenzial mit Vater und Sohn auf einem Boot ...

Am Ende probierten wir es im Spätsommer 2011 einfach auf einer kleineren Klassenregatta aus und waren baff erstaunt, wie gut das Zusammenspiel funktionierte. Wir gewannen gleich unsere erste Regatta. Der Schlüssel zum Erfolg war, dass wir klar definiert hatten, wer wofür zuständig ist, und dass wir das Vater-Sohn-Ding an Land ließen, sobald wir gemeinsam auf das Boot stiegen.

Inzwischen blicken Joshua und ich auf unsere sechste gemeinsame Saison zurück - und auf eine tolle Entwicklung. Wir haben die Aufgaben klar verteilt und Verantwortungsbereiche definiert. Joshua macht die Trapez-Arbeit ist für Strategie und Großtaktik zuständig. Diese Informationen gibt er an mich, den Steuermann, weiter. Mein Job ist es vor allem, das Boot gerade zu segeln und maximal auf Geschwindigkeit zu halten. Ferner liegt es an mir, aus den Informationen von Joshua die Klein- und Feldtaktik festzulegen und zu entscheiden, wann wir unsere Manöver einleiten.

In der Deutschen Rangliste haben wir uns jedes Jahr gesteigert, vom 31. Platz im Jahr 2012 auf den 8. Platz in der Saison 2016, und das obwohl die Zeit für das Training oft fehlt. Joshua ist Opti-B-Trainer im BYC, studiert Maschinenbau und organisiert Trainingslager. Für das Vater/Sohn-Segeln bleibt da wenig Zeit, aber die gesammelte Erfahrung und die Kontinuität in der Crew gleicht den Trainingsrückstand ein wenig aus - zumal die Konkurrenz ja auch nicht mehr wie früher aus Vollprofis, sondern nur noch aus engagierten Amateurseglern besteht.

In der Saison 2016 hatten wir uns mit der Weltmeisterschaft am Steinhuder Meer und der Internationalen Deutschen Meisterschaft in Leipzig zwei Highlights vorgenommen. Bei der WM sprang ein 15. Platz im Feld von 115 Booten heraus - zwischenzeitlich hatten wir sogar auf Platz 10 gelegen. Eine tolle Siegerehrung rundete die WM dann gebührend ab, Weltmeister wurde der ehemalige Olympiasieger und mehrfache Weltmeister im FD aus Dänemark.

Die internationale Deutsche Meisterschaft fand Anfang Oktober in Leipzig am Cospudener See statt. Knapp 50 Boote aus vier Nationen hatten sich für die drei Tage eingefunden. Im Gesamtergebnis erreichten wir einen starken fünften Platz bei dieser IDM. Hätte uns dies jemand vorher angeboten, hätten wir den Platz sofort genommen.

Was wir aus der Saison 2016 mitnehmen ist die Erkenntnis, uns in den Top 10 in Deutschland festgesetzt zu haben. Aber über allem steht der Spaß am Segeln und das schöne Gefühl, dass Vater und Sohn ein ziemlich gutes Gespann sind und den Berliner Yacht Club ordentlich nach außen vertreten.

Vielleicht schaffen wir es mit dem Berliner Yacht Club in den nächsten Jahren, die internationale Deutsche Meisterschaft der FDs an den Wannensee zu holen. Wir würden uns sehr freuen!

✱½



Der Vater steuert, der Sohn steht im Trapez und macht die Taktik.





*Emmy II kreuzt mit ihrer klassischen Silhouette auf der Havel.*

## DIE RÜCKKEHR DER EMMY II

Schiffe haben ihr eigenes Leben. Manchmal treiben sie sich jahrelang herum, um dann doch wieder dorthin zu kommen, wo sie einst zu Hause waren. Im Fall der Emmy II ist das der Berliner Yacht-Club.

**Von Cornelia Gerlach.** Die Emmy II ist ein 35 Quadratmeter Nationaler Kreuzer und wurde 1921 auf der Bootswerft von Ernst Winkler in Schmöckwitz gebaut. Ihr Eigner war Oskar Gleier, Mitglied im Berliner Yacht-Club und im Zeuthener Yacht-Club und einer der größten Regattasegler seiner Zeit. Heute ist die Emmy II wieder im Berliner Yacht-Club zu Hause. Die Brüder Tobias und Florian Bressler haben die Yacht 2005 gekauft und liebevoll restauriert. Seither segelt sie wieder mit der Segelnummer T16 unter dem Stander des BYC.

Am Anfang stand eine Kleinanzeige. „35 Nat. Kreuzer, Baujahr 1921, zu verkaufen“ stand da. Der Preis war günstig. Tobias und Florian Bressler, die schon als Kinder im Opti angefangen hatten und in den frühen 2000er Jahren einen gemütlichen Jollenkreuzer restauriert hatten, machten sich auf den Weg nach Spandau, um das Schiff zu besichtigen. Der erste Eindruck war zwiespältig.

Einerseits: Das Boot war ganz schön abgerockt, der Rumpf zwar mit Glasfaser-Matten überzogen, aber danach nicht mehr glatt geschliffen, so dass der Kunststoff in groben Strukturen die Außenhaut prägte und der Yacht

den Charme eines Stahlpotts gab. Zudem war die Wasserlinie falsch gezogen. „Samson“, stand in viel zu großen Buchstaben am Rumpf. Bis ein Schmuckstück aus dem Kreuzer würde, war viel zu tun.

Andererseits: Sie war schön. Die klaren Linien hatten die Zeiten überdauert, das Cockpit war aus edlem - wenn auch seit Jahren nicht mehr gut gepflegten - Mahagoni, die Kajüte gemütlich. Man ahnte sofort, was für ein wunderbarer Anblick die Yacht einmal gewesen sein musste - und auch wieder werden könnte.

Das Abenteuer begann - mit einem Schreck. Bei der Überführung der Yacht schien diese so miserabel zu segeln, dass es zum Heulen war. Alle anderen Yachten waren schneller, manchmal hatte die Crew den Eindruck, dass sie überhaupt nicht vom Fleck kam. Sie hatten gedacht, mit der Emmy II eine schnelle klassische Yacht erworben zu haben. Sollten sie sich getäuscht haben? Des Rätsels Lösung kam beim Slippen: Am Unterwasserschiff hatte sich eine dicke Muschelbank gebildet, sogar ein Aal lebte gut genährt in diesem Dickicht. Da hatte offensichtlich schon lange niemand mehr geputzt.

Tobias und Florian Bressler hatten Erfahrung im Restaurieren alter Boote, sie hatten schon den Jollenkreuzer von Grund auf überholt. Jetzt gingen sie an die Arbeit - und das mit Bedacht: Ziel war, nicht nur viel zu schufren, sondern auch viel zu segeln. Deswegen geschahen die Arbeiten in Etappen. Wer die Emmy II heute im Club sieht - egal ob am Steg oder auf dem Winterlager-Platz, wird kaum glauben, dass sie einmal für ein paar Euro zum Verkauf stand.

Die beiden Brüder begannen auch, die Geschichte ihres Kreuzers zu recherchieren. Sie entdeckten, dass das, was heute eine Rarität ist, Anfang des 20. Jahrhunderts eine ausgesprochen beliebte Klasse war. 1911 hatte der Postdamer Yacht-Club auf dem Deutschen Seglertag beantragt, eine Alternative zu den damals üblichen Yachten der Meter-Klasse zu schaffen. Diese waren für die Binnenreviere zu schwer gebaut, dadurch zu träge und vielen Seglern zu teuer.

So entstanden die Kreuzer-Klassen mit Yachten in verschiedenen Größen, wobei jeweils die maximalen Maße für Segelfläche, Länge, Breite, Tiefgang, Gewicht und anderes festgelegt waren, sich die Konstrukteure innerhalb dieser Vermessungsregeln aber frei ausprobieren durften. Allein von den 35er Nationalen Kreuzern wurden bis 1925 beim DSV 79 Exemplare registriert, insgesamt gab es davon im Laufe der Jahre wohl

130. Auf einer eigenen Website haben die Bresslers die Geschichte der Emmy II und auch der Klasse dokumentiert. Sie wollen andere ermutigen, sich auch dieser schönen Klassiker anzunehmen und etwas dafür zu tun, dass sie auch in Zukunft noch segeln.

Florian und Tobias Bressler verfolgten die Spur ihrer Yacht zurück durch die Zeiten. Bald war klar: Sie war als Emmy II vom Stapel gelaufen, Auftraggeber und erster Eigner war Oskar Gleier. Der ist im Berliner Yacht-Club ja durchaus ein Begriff, allein schon deshalb, weil die große interne Pfingstregatta nach ihm benannt ist, aber auch, weil er mit 547 ersegelten Pokalen den Rekord hält. Als Oskar Gleier bei der Bootswerft Winter in Schmöckwitz die Emmy II in Auftrag gab, hatte er bereits mehrere andere Yachten sehr erfolgreich gesegelt. Jetzt wollte er mit der Zeit gehen, eine schnelle Kreuzer-Yacht musste her. Sein Sohn Otto erinnert sich: „1922 wurde der 35er T16 fertig, den mein Vater bei der Bootswerft Winkler bauen ließ.“ Die Yacht machte ihren ersten Eigner froh - so, wie sie es mit den Eignern von heute auch tut.

Aus dem Berliner Yacht-Club ist die Emmy II heute nicht mehr wegzu-denken. Wenn Florian und Tobias Bressler an schönen Sommertagen ihre Segel setzen, dann ist das ein stolzer Anblick. Das „T 16“ im Segel erinnert an alte Zeiten - und trägt diese Erinnerung stillvoll in die Gegenwart. ✱



*Der Nationale Kreuzer von 1921 ist bis ins Detail liebevoll restauriert.*





Auf der Wappen von Bremen in der Karibik: Eberhard Lusk mit selbst gefangenem Fisch.

# HEUTE HIER, MORGEN DA ...

## WIE EBERHARD LUSK DIE WELTMEERE BESEGELT

Es gibt unter den Seglern ja viele verschiedene Typen. Die einen fahren Wochenende um Wochenende um immer die gleichen Tonnen auf dem Wannsee und setzen alles daran, schneller zu sein als andere, die das gleiche Sportvergnügen pflegen. Andere finden Gefallen daran, in stillen Buchten zu ankern; oder sehen ihr Boot als schwimmendes Urlaubshaus, mit dem sie von Hafen zu Hafen schippern; wieder andere lieben es, am Schiff zu werkeln, dass alles gut in Schuss ist. Es gibt aber auch Menschen, die segelnd die Welt bereisen.

**Von Cornelia Gerlach.** Eberhard Lusk ist auf den Weltmeeren unterwegs. Wenn man versucht, seine Reisen auf einer Weltkarte einzuzichnen, muss man oft absetzen und springen. Das Bild beginnt mit kleinen Kreisen, 400 Seemeilen im westlichen Mittelmeer, 360 Seemeilen vor der Ligurischen Küste. Doch schnell werden die Linien länger, die geschlossene Form löst sich auf. Jetzt sind Striche zu zeichnen, die zwei Punkte miteinander verbinden. 2440 Seemeilen von Bremerhaven über Lissabon, Palma nach Porto Cervo war der erste dieser langen Törns, da hatte Lusk eine Segelyacht mit überführt. Es sollten viele Langfahrten folgen.

Sein Lebenslauf als Segler ist lang. Eberhard Lusk begann mit Törns auf vergleichsweise kleinen Charter-Yachten, aber bald auch mit der Segelkameradschaft Wappen von Bremen auf großen Yachten, mit bis zu zehn Leuten Crew. Lusk steigt als Wachgänger ein, übernimmt aber schnell Verantwortung an Bord, erst als Wachführer, ab 1977 im privaten Rahmen als Skipper, und seit 1991 fährt er als Schiffer I für die Segelkameradschaft Wappen von Bremen. Mit wechselnden Crews, auf immer anderen Kursen beweist er sein Können.

Viele seiner Reisen hat Lusk später schriftlich dokumentiert. Seine Berichte an einem grauen Wintertag zu lesen ist wie eine Aufforderung, den Alltag zu unterbrechen und eigene Linien in die Meere zu pflügen. So wie Lusk 1984. Da ging er am 18. Mai in Sydney an Bord der Segelyacht

Blue Moon - und stieg erst 136 Tage später wieder ab. Der Schnörkel, den er in diesen Monaten gedreht hat, ist sein schönster. Er liegt im Korallenmeer, zwischen Australien, den Salomon-Inseln und den neuen Hebriden. Mal folgt die Linie der Küste, mal geht sie in langen Sprüngen über den Ozean, dann wieder im Zickzack von Insel zu Insel. Über den 17. Juni schreibt er: „Wir ankerten immer noch vor der Insel... eine richtige kleine Südseeoase, wie man sie von Bildern kennt: weißer Strand vor grünem Bewuchs, glasklares türkisfarbenes Wasser, Seevögel und Krebse am felsigen Teil der Küste. Im Wasser tolle Korallen, gute Sicht nach allen Seiten, etwa zehn Meter tief mit sandigem Boden und warm. Zu schön, um wahr zu sein? Es war wahr.“ Die Bilder, die Lusk von diesem Törn mit nach Hause bringt, zeigen Segelkanus, Hütten aus Stroh, Südsee-Schönheiten in bunten Kleidern - und die Crew der Blue Moon, entspannt und braun-gebrannt, mal faul in der Sonne liegend.

Aber es geht auch anders, mit mehr Ehrgeiz. Beim Columbus-Race 1992 ist Eberhard Lusk als Schiffer I an Bord der Wappen von Bremen III. Start ist in Las Palmas, Ziel ist San Juan auf Puerto Rico. An Bord: Zehn Männer. 2907 Seemeilen Regatta, 61 Boote sind am Start. Die Wappen von Bremen III geht als 18. Schiff ins Ziel. Sie ist sogar schneller als die Yacht vom Hamburgischen Verein Seefahrt, die als wichtigster Konkurrent antritt. Hinterher schreibt Lusk: „Gegen die Yacht Störtebeker wurde die Ansgar-Kette erfolgreich verteidigt.“



Ob schwere See vor Island (oben) oder Südsee-Idylle (unten) - die großen Törns waren voller Abenteuer.

Immer wieder hat Eberhard Lusk auch BYCler für seine Reisen begeistert. Bei der Hongkong Challenge auf der Bank von Bremen 1996/97 war zum Beispiel Nina Grunow mit dabei. Dieser Törn war, wie alle, von langer Hand vorbereitet. So traf man sich zuvor für ein Wetter-Seminar, um das Auswerten von Wetterkarten zu üben und mehr über die Windsysteme zu erfahren. Die Regatta führt von Panama nach Honolulu. Da muss der Skipper sich entscheiden: Die Nordroute führt durch eine große Schwachwindzone, bis er den Nordostpassat erreicht. Die Südroute führt schnell in den Südostpassat, ist aber 1000 Seemeilen länger.

Lusk rekapitulierte die Lektionen aus der Wetterkunde, entschied sich für die Nordroute und steuerte die Bank von Bremen nach 30 Tagen und neun Stunden ins Ziel - nach Wertung gemäß dem Channel Handicap System auf Platz eins, nach International Measurement System auf Platz zwei hinter der NV Hamburg. „Obwohl länger als vier Wochen unterwegs, wurde die Stimmung immer besser. Dazu trug auch bei, dass eine Dame an Bord war, die wegen ihrer seglerischen Fähigkeiten und ausgeglichenen Art von allen geschätzt wurde.“

Auf 47.082 Seemeilen addieren sich die Kurse, die Eberhard Lusk in all den Jahren gesegelt ist. Damit hält er im Berliner Yacht Club den Rekord. Rund um die Welt sind es, über den Daumen gepeilt, je nach Route 25.000 bis 30.000 Seemeilen. \*







Herta Steinberg am Ruder der Wotan. Die Eheleute wechselten sich ab und übernahmen umschichtig die Wachen.



Peter Steinberg ist leidenschaftlicher Rudergänger. Die Selbststeueranlage anzuschalten kam nur ganz selten in Frage.

## ZEHN SCHIFFE NAMENS WOTAN

Angefangen haben Herta und Peter Steinberg im Ruderboot. Doch das war schnell zu klein. Je weiter die Reisen wurden, desto seetüchtiger mussten die Yachten sein.

**Von Cornelia Gerlach.** Das Schiff ist verkauft. Peter Steinberg sitzt in seinem Arbeitszimmer in Frohnau, umgeben von gemütlichem Holz, ein wenig wie in der Kajüte einer Yacht sieht es bei ihm aus. Herta, seine Frau, kommt dazu. Eine Kiste mit Logbüchern steht unter dem Tisch, große, vollgeschriebene Bände mit Winden und Wetter, Kursen und Landmarken, mit Stichworten, hinter denen sich Geschichten verbergen. Sie fangen auch sofort an zu erzählen – aus bald 50 Sommern, die sie gemeinsam auf dem Wasser verbracht haben, und von ihren Schiffen. Es waren zehn, alle hießen Wotan.

Wotan der erste war ein Ruderboot, ein Zweier. In der Ruder-Riege hatten Herta und Peter sich kennengelernt, und schon damals gingen sie zusammen auf Tour. Aber: „Der Bug war zu niedrig“, sagt Herta – ein Satz, der im Laufe des Gesprächs noch öfter fällt. Auf dem Wannensee herrschte schon damals reger Verkehr, Wellen schwappten, mehr Freibord wäre schön. So kauften die Steinbergs sich einen Piraten. „Wir haben uns langsam hochgearbeitet“, kommentiert er; und sie erzählt, wie sie bei einem der ersten Ausflüge mit diesem Boot vorm Schildhorn kenterten – und alles schwamm, die Luftmatratzen und die Decken, die Kleider und Geschirr. Alles schwamm. Die Wasserretter hatten noch nie so viel Kram aus einem Piraten bergen müssen. Aber die Steinbergs sahen schon die Jolle als ein Fahrzeug, mit dem sie unterwegs sein wollten. Sie lernten was draus: In Zukunft wurde alles wasserdicht verpackt. Okay, der Pirat war dann wohl doch zu niedrig. Aber der Spaß am Segeln war gewachsen.

Wotan der dritte war dann ein Jollenkreuzer. Neue Reviere standen offen, zur Elbe, durch den Nord-Ostsee-Kanal und dann auf die Schlei, mit dem Wind bis es nicht mehr weiter ging nach Schleswig und wieder zurück nach Maasholm. Schlechtes Wetter kündigte sich an.

Ein alter Fahrtenkipper nahm Peter Steinberg zur Seite und sagte: „Pass mal auf, Jungchen, morgen wird es noch einen segelbaren Tag geben – und da machst du, dass du nach Schilksee kommst.“ Der Sturm kam tat-

sächlich, sogar die Kümos suchten Schutz in der Bucht vor Schilksee. Der Wind zerrte am Mast, der kleine Jollenkreuzer lag mit 15 Grad Schlagseite im Hafen. Nach dem Sturm segelten Herta und Peter in einem langen Schlag nach Heiligenhafen. Es war dunkel, als sie dort ankamen. Theoretisch war ja klar, wie man sich dann orientiert: Man sortiert die Lichtsignale der Seezeichen. An. Aus. An. Aus. Blink. Blitz. Funkel. „Wir haben den Fahrstuhl im Hochhaus ausgezählt“, erinnert sich Peter. Statt der Ansteuerung brachten sie zwei Lichter an Land in Deckung und wollten auf dieser Peillinie in den Hafen. Das ging auch gut. Bis das Schwert plötzlich schabte.

Als sie später dann endlich festgemacht hatten, kam der Zoll an Bord. Die Blicke waren finster. „Wo kommt ihr her“, wollten die Beamten wissen. Sie hatten gesehen, wie Herta und Peter bei dem Versuch, vom Flach herunter zu kommen, mit ihrer Taschenlampe funkelten. Und: Sie hatten gedacht, das sind Schmuggler, die Lichtsignale geben.

Es sind Geschichten wie diese, die all die Jahre überdauern. Segeln ist Abenteuer. Auch wenn die Steinbergs von sich sagen, nie Risiken eingegangen zu sein, passierte immer wieder Unvorhergesehenes. Mutig haben sie sich den Herausforderungen gestellt – fast immer zu zweit, als eingespieltes Team.

Zuhause in Berlin gab es Anerkennung dafür. Peter Steinberg steht auf, holt eine kleine Skulptur, Segel mit Eichenlaub: Eine Auszeichnung für diesen Törn. Eine von vielen, die dann folgen sollten. Der Schrank in Peters Arbeitszimmer ist voll mit Pokalen und Preisen, an der Wand hängen Bilder und Plaketten – darunter viele Auszeichnungen durch die Kreuzer-Abteilung vom DSV und vom Berliner Segler-Verband.

Auf den Jollenkreuzer folgte die IF-Boot-Phase. Vier Stück hatten die Steinbergs, jedes hieß Wotan, und jedes hat seine eigene Geschichte. Das erste wurde gleich in der ersten Saison im Hafen von Helsinki schwer

beschädigt, als ein Kiesfrachter beim Manöver mit seinem Anker im Rigg hängen blieb. Mit dem zweiten gerieten die Steinbergs in den schwedischen Schären in schweres Wetter. Es war ein flauer Tag. Herta lag gemütlich in der Koje. Da zog unerwartet ein Gewittersturm auf, wie die Schweden ihn alle zehn Jahre einmal erleben. Peter rollte die Fock ein und segelte nur unter Groß weiter. Fast hätte er auch den schützenden Hafen von Lilla Karnö erreicht. Aber da schlug der Wind um und kam nun von vorne. Die Segel knallten. „Als die Pinne sich bog, fand ich das nicht mehr lustig“, erzählt Peter. Er versuchte das Groß zu bergen. Der Sturm griff in die aufgerollte Fock, zerrte sich eine Tüte aus dem Tuch und schlug wie wild hin und her, bis der Mast brach und das ganze Rigg im Wasser lag. Da war Ruhe. Es dauerte lange, bis ein Motorboot kam, um sie zu retten.

„Ich musste ja wieder arbeiten“ ist ein Satz, der sich wie ein Refrain durch die Geschichten zieht. Peter Steinberg war Chef von einem Konstruktionsbüro, Herta arbeitete bei einer anderen Firma, beide mussten ihre freien Zeiten also gut koordinieren. Jahr um Jahr haben beide ihren Urlaub gespart, um diese großen Reisen machen zu können. 1979 kauften sie eine Albin Ballad, die seetüchtiger war als die If-Boote.

Mit der Albin Ballad kam Peter Steinberg in den Berliner Yacht-Club. Zuvor hatte er seine Boote in Tegel. Aber der Tegeler See ist klein und die Ballad ist schnell. Wofür man als Freund großer Reisen überhaupt einen Club in Berlin braucht? Peter Steinberg lacht. „Man hat ja nicht immer Urlaub“, sagt er. Davor und danach wollten sie Regatta segeln, die Gemeinschaft pflegen.

Sich ehrenamtlich zu engagieren, gehörte für die Steinbergs zum Segeln dazu. Etliche Jahre hat Peter sich im BYC als Jugendtrainer engagiert. Später war er im Fahrten-Ausschuss und im Regatta-Ausschuss vom BYC aktiv. 1998 wurde er zum Fahrtenobmann im Berliner Segler-Verband gewählt und hatte das Amt bis 2015 inne. Herta dagegen fuchste sich in die

Arbeit auf dem Startschiff ein und war über viele Jahre auch bei großen Regatten mit dabei, bei der Warnemünder Woche zum Beispiel. Trotzdem blieb Zeit für große Törns. 1989 stiegen die Steinbergs auf eine gebrauchte Hanseat 70 um – und 1996 auf eine Hanseat Kommodore, um auf große Fahrt zu gehen. Als sie in Rente gingen, wurde der Spielraum größer. Den haben sie reichlich genutzt. Zu den Shetlands, den Faröer-Inseln ging die Reise, zu den Lofoten und ums Nordkap.

Drei Jahre waren sie schon in Rente, als die Winde günstig waren, und es gelang, den Polarkreis zu queren. Auch eins dieser Traumziele. Leider versagte hoch oben im Norden die Maschine, der Auspuff war falsch eingebaut, Wasser lief rückwärts in den Motor – und irgendwann war die Dichtung durch. Das ganze Schiff war voller Qualm. Und kein Hauch von Wind. Totenflaute. Per Funk haben sie die Küstenstationen angerufen. „Wir treiben umher“, hat Peter Steinberg ihnen verklickert. Ein Fishing Boat werde kommen, sagten die Funker – ein riesiges Schiff, die Mastspitze der Wotan war so hoch wie dessen Antennen auf dem Aufbau des Trawlers.

Da erschien auf der Nock des Trawlers ein Mann, grinste freundlich und manövrierte den Riesen auf Armes Länge neben die Yacht. Dann reichte er eine Schlepptrasse rüber. Los ging die Schleppfahrt. „So schnell ist die Wotan in all den Jahren nicht gewesen“, erzählen die Steinbergs. Der Spiegel sackte ab, die Hecksee war gewaltig. Aber: Alles ging glatt. Geld wollte der Retter keins. Aber mit Bier und Schnaps konnten die Steinbergs sich revanchieren. Eine Woche dauerte es dann, bis Ersatzteile beschafft waren und sie mit vereinten Kräften den Motor wieder repariert hatten. Die Kreuzer-Abteilung prämierte die Reise im Fahrtenwettbewerb mit Silber.

Wotan der zehnte ist jetzt verkauft. Nach 67.565 Seemeilen machen die Steinbergs Schluss mit den großen Törns. Und jetzt? „Man kann träumen“, sagt Peter Steinberg. Norwegens Fjorde, die einst nur per Boot gut zu erreichen waren, sind heute auch mit Straßen bestens erschlossen. \*



Der Nordfjord ist ein Seitenarm der Lofoten. Wer ihn erreicht, sprüht Jahreszahl und Schiffsname auf eine Steilwand.



Früher haben Thea und Achim Deichsel meist Clubmitglieder auf der Tabano mitgenommen. Heute segeln sie zu zweit.



## EIN LEBEN LANG

Thea und Achim Deichsel nahmen viele mit auf die Ostsee

**Von Cornelia Gerlach.** Sonntagmorgen. An Bord der Tabano ist der Frühstückstisch gedeckt, mit Blümchen und Toast und heißem Kaffee. Es fühlt sich an wie Urlaub. Aber es ist nur der Auftakt zu einem schönen Tag im Club.

Wir kamen eher zufällig zu dem Frühstück an Bord der Tabano. Wir waren mit Hund und Picknickkorb zum Wannensee gefahren, um das Wochenende auf unserem Folkeboot zu verbringen. Draußen angekommen stellen wir fest, wir haben alles dabei, sogar die Zahnbürste und den Camembert, nur der Wasserkessel fehlt. Also kein Kaffee? Das geht nicht.

Auf dem Steg traf ich Achim Deichsel. Ob wir vielleicht ein bisschen heißes Wasser von ihnen bekommen können? „Klar“, brummelte Achim. Irgendwie ist daraus dann eine Einladung zum Frühstück geworden. Mit Hund, da war Achim streng. Und so saßen wir dann in der gemütlichen Kajüte der Tabano und erfuhren gesprächsweise, wie das so ist, wenn man ein Leben lang segelt.

Achim und Thea sind oft so ziemlich die ersten, die am Anfang des Sommers den Mast legen und aufbrechen zu ihrer Reise in den Norden. Und sie sind oft auch so ziemlich die letzten, die zurückkommen, wenn die Tage kürzer wurden, braungebrannt und mit noch schwankenden Beinen, und dann langsam wieder Fuß fassen in Berlin. Im Club werden sie begrüßt mit den Worten: „Ihr habt gefehlt.“ Schnell sind sie wieder präsent - Thea mit ihrem Blick auf Haus und Garten und Achim mit helfenden Händen und fachkundigem Rat, wo immer am Boot etwas zu tun ist.

Für Thea begann der Spaß in der Zuschauerrolle. Ihr Vater war - wie schon der Großvater - leidenschaftlicher Regattasegler und zusammen mit seinem Bruder an den Wochenenden meist am Start. Die Familie machte Picknick am Ufer, und manchmal durfte die Tochter, wenn das Rennen vorbei war, mit ins Boot.

Achims erstes Boot war ein Finn Dinghy. Aber bald wollte er ein anderes. Für ihn steht fest: „Wenn man eine Familie gründet, muss man sich entscheiden. Entweder die Familie kommt mit, dann ist es mit dem Regattasegeln vorbei. Oder die Frau hat keine Lust und bleibt an Land und der Mann segelt mit seinen Freunden. Dann ist das Regattasegeln prima.“ Mit

Thea hatte er eine Frau, die das Segeln so liebt wie er selbst. So entschieden sie sich für Variante A (bei Regatten war er „nur“ als Mitsiegler dabei) und verbrachten die Sommer mit ihren Kindern auf dem Wasser.

Zunächst im Piraten. Schon damals haben sie gerne an Bord übernachtet. Thea kann die Bettenverteilung noch heute präzise beschreiben: Als erstes musste der große Hund in den Stauraum unter das Achterdeck kriechen. Dann wurde der Reitbalken abmontiert, um mehr Platz zu schaffen. Auf der einen Seite vom Schwertkasten lag Achim mit dem jüngeren Sohn, die andere Seite teilte sich Thea mit dem Großen. Wie oft sie das so gemacht haben? „Jedes Wochenende, wenn das Wetter es erlaubte.“

Die Kinder wurden größer, die Schiffe auch. Und mit ihnen die Reisen. Über Jahre waren die Deichsels mit einem Seefahrtkreuzer unterwegs, einer schmucken klassischen Yacht, schlank und von beeindruckender Länge, für den sie Sommer um Sommer den Transport durch die DDR zur Ostsee organisierten. Später - da hatten sie schon die Tabano, mit der sie heute noch segeln - wurde Kertemünde in Dänemark ihr Heimathafen. Der Berliner Yacht-Club hat eine Partnerschaft mit dem Kertemünde Sejlklub. Die Lage am Großen Belt eröffnete neue Reviere.

Viele sind über die Jahre mit ihnen gesegelt. Erst die Freunde der Söhne. Später Clubkameraden. 61 Clubmitglieder waren mehr als 14 Tage mit ihnen unterwegs, insgesamt sind wohl an die 100 Mitglieder mit Deichsels gesegelt. Achim und Thea sind gesellig, sie nahmen andere mit hinein in ihren Urlaub, organisierten Crewwechsel, halfen bei der Logistik. Es waren wunderschöne Reisen. Aber wer ein Leben lang segelt, der merkt auch: Alles ändert sich. Heute segeln sie lieber zu zweit. Da kann man dem eigenen Takt folgen. Und wenn, wie im Sommer 2016, das Wetter über Tage zu sehr windet, dann bleibt man halt im Hafen. Man ist ja niemandem verpflichtet.

2017 bleiben sie vielleicht einfach mal den Sommer in Berlin. Fahren freitags raus in den Club und montags zurück in die Stadt, und genießen dazwischen das Leben an Bord, das Urlaubsfeeling. Thea schenkt Kaffee nach. Achim neckt den Hund, der sich auf dem Teppichboden räkelte. Für Thea und Achim Deichsel ist die Tabano ein zweites Zuhause. Im Berliner Yacht-Club ist sie gut vertäut. \*

Bummelpapa III segelte zunächst unter dem Stander des BYC. Der 40er Schärenkreuzer gehörte dem Großvater von Thea Deichsel.



## EIN BILD AUF REISEN

**Von Cornelia Gerlach.** Das Bild, das bei der Langstreckenregatta vom Deutschen Touring Yacht-Club als Wanderpreis für die schnellste klassische Yacht vergeben wird, zeigt einen 40er Schärenkreuzer, der mit schickem Twist im Segel raumschots durch die Wellen prescht. Als Karola und Tim Gruber 2016 das Ölgemälde zum zweiten Mal überreicht bekamen, wollten sie es dann doch genauer wissen: Was ist das für ein Boot? Was ist die Geschichte hinter dem Gemälde?

Tim klopfte bei der Vereinigung der 40er Schärenkreuzer an. Deren Präsident, Dr. Stefan Frauendorfer, erkannte das Boot - es ist die 1921 gebaute Yacht R2 Bummelpapa III des erfolgreichen Steuermanns Emil Krüger, geboren 1880 und Mitglied im Berliner Yacht-Club seit 1911.

Der Name Bummelpapa war Tim und Karola als langjährigen BYClern durchaus ein Begriff. Auf Bummelpapa X ist Thea Deichsel groß geworden; sie ist die Enkelin von Emil Krüger. Der war ein leidenschaftlicher Segler, der sich alle paar Jahre ein neues Boot kaufte und alle auf den gleichen Namen taufte. Nur die Ziffern hinter dem Namen änderten sich. Bummelpapa III ließ er auf der Pabst-Werft in Köpenik bauen, es war ein 13,30 Meter langer Schärenkreuzer aus Mahagoni auf Eiche. 1921, nach

nur einer Saison, ließ Krüger die Yacht auf die Bahn verladen, um bei der Münchner Woche zu starten. Er gewann die Regatta, und statt den Schärenkreuzer aufwändig wieder nach Berlin zu verfrachten, verkaufte er ihn in Süddeutschland. Aus dieser Zeit stammt das Ölgemälde. Später ist die Yacht unter unterschiedlichen Namen auf vielen Revieren erfolgreich gesegelt. Heute befindet sie sich restauriert am Attersee.

Aber wie kam das Gemälde dann zum DTYC? Tim recherchierte weiter und erfuhr: Emil Krüger hatte zwei Söhne. Einer der beiden war Heinz, der Vater von Thea, und lebte in Berlin. Der andere, Peter, lebte in Bayern und war von 1979 bis 1993 Vorsitzender des Deutschen Touring Yacht-Club. Ihm zu Ehren gibt es die jährlich von DTYC ausgerichtete Langstreckenregatta. Das Ölgemälde von BUMMELPAPA III wird hier als Wanderpreis für die schnellste klassische Yacht vergeben.

So klein ist die Welt. Tim und Karola Gruber, beide Mitglied im Berliner Yacht-Club, segeln mit ihrer Alt-H-Jolle H 365 Ariel heute auf dem Starnberger See - und haben sich sehr gefreut, dort dieses Gemälde, das an ein Urgestein des Berliner Yacht-Clubs erinnert, als Wanderpreis überreicht zu bekommen. \*





# AXEL IM GLÜCK

Die meiste Zeit seines Lebens hat Axel Schulz sonstwo verbracht. Mit 65, wir schreiben das Jahr 2005, zog es ihn zurück nach Berlin. Seine Dicke musste mit. Sie sind schon seit 1979 ein Paar. Für sie fand er zunächst am Jungfernsee einen beschaulichen Liegeplatz, sehr ruhig, zu ruhig – einsam.

**Von Axel Schulz.** Vieles kann der Mensch entbehren, nur andere Menschen nicht. Also reifte der Entschluss, mich nach einem Verein umzusehen. Ich tuckerte an den Wannsee, da checkte ich die anderen Clubs. Beim einen sprachen sie viel vom Geld, beim anderen vom Kaiser, der wohl mal zu Besuch war, zuletzt kam mir noch der ASV in den Sinn, oben in der Scharfen Lanke. Da habe ich früher als Schüler und Student gerudert und immer sehnsuchtsvoll auf die Prosit geschaut. Ich traf auf einen Herren mit Elbsegler auf dem Kopf und Goldknöpfen an der Jacke, der examinierte mich, dann fiel sein Blick auf meine Dicke und er sagte: „Ja, mit dem Kahn... Kommen sie doch am Wochenende, da haben wir Havel-Klassik, da passen Sie gut dazu.“

Ich kam und die Illusion siegte. Bei der Siegerehrung stellte sich heraus, dass es eine Frau, Maria Busch war, die sie gesteuert hatte. Dann trat der Eigner, ein baumlanger Kerl namens Hans Heckmann auf, selbst schon 82, verkündete, die Illusion – ein Sieben-Segellängen-Kreuzer – würde am nächsten Tag ihren hundertsten Geburtstag feiern und lud, ihr zu Ehren, alle Regattateilnehmer in den BYC am Wannsee ein. Klar, das ließ ich mir nicht entgehen. Kinder, da war was los! Riesenrummel inklusive Berliner Abendschau. Natürlich gab es auch was zu trinken, man kam sich näher und plötzlich hieß es:

**„MENSCH, KOMM DOCH IN UNSEREN CLUB!“**

So einfach ist das allerdings nicht. Man muss sich beim Vorstand vorstellen und es gibt eine Probezeit zu bestehen. Ein Vorstellungstermin war bald gefunden und ich fieberte dem Tag entgegen, bereitete mich vor und fragte mich, was die Leute denn am liebsten hören wollten. Eine leise Ahnung hatte ich ja schon durch die Gespräche in den anderen Clubs. Also hübschte ich meinen Lebenslauf auf, bis ich mir selber gefiel. Ich hatte bis dahin ja keine Ahnung, was für ein interessanter Typ ich bin. Natürlich waren anderthalb selbstkritische Punkte dabei, denn kleine Selbsttadel zeugen von Redlichkeit und Bescheidenheit.

Dann kam der Tag des großen Auftritts! Freitag, 13:30 Uhr. Frischer Haarschnitt, gepflegter Bart, saubere Fingernägel sind ja Standard. Als Kleidung wählte ich von oben nach unten eine marineblaue Strickmütze, einen Marinepullover Marke Leuchtturm, meine 501, geglättet, nicht gebügelt und dunkelblaue Bootsschuhe mit weißer Sohle, also gewandert als lässiger Wassersportler, begab mich ins Clubhaus, nein nicht ins Vorstandszimmer, in den Keller, in die Ökonomie, um mich noch mit einem Achtel Riesling zu couragieren, Pfefferminzdrops griffbereit in der Hosentasche. Als sich meine Augen an das Halbdunkel gewöhnt hatten, traf mich fast der Schlag:

Mit seinem Dicken, einem Motorboot aus Stahl (Foto unten), ist Axel Schulz am Start. Das geht auch ohne Mützenabzeichen (links).



Ganz hinten im Winkel hockte eine Abordnung des Vorstands, graue Minen, schwarze Anzüge, eine Dame in schwarzem Kleid, blasse Hände gefaltet auf dem Tisch. So deplaziert hatte ich mich schon lange nicht mehr gefühlt. Doch trotzig entschlossen schritt ich auf die Herrschaften zu, klopfte sportlich jovial auf den Tisch, setzte mich mit dem Rücken zum Fenster auf den angebotenen Stuhl.

Sie musterten mich mit zusammen gekniffenen Augen gegen das Licht schier endlose drei Sekunden lang, und dann nuschte einer der Herren mit leichtem Trauerflor im Tonfall: „Entschuldigen Sie bitte unseren Aufzug, aber wir kommen gerade von der Beerdigung eines unserer langjährigen und hochgeschätzten ...“

Im Geiste formulierte ich eine Beileidbekundung und holte, nachdem mein Vis a Vis geendet hatte, tief Luft, kam aber nicht zu Wort, denn die Dame wischte mit heller Stimme die düstere Stimmung beiseite, seufzte und begann, wie bei Beerdigungen gemeinhin üblich, in der Vergangenheit zu schwelgen, von verdienten Mitgliedern, der Jugendarbeit, der Gemeinnützigkeit. Die anderen fielen ein und fingen auch an zu erzählen, ein bunter Katalog von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft fächernte sich in den nun folgenden Minuten vor mir auf:

Ansegeln, Absegeln, Stegfest Nord und Süd. Frühlingswettfahrt, Senatspreis, ach, und Berlin-Matchrace, Kokosnuss-Cup, Opti-Regatta für die Eltern, Mittwochsregatten, Fafnir-Preis, Oskar Gleier-Preis – die Trophäe gut einen Meter hoch, Kiel, Warnemünde. Ein neues Haus wolle man bauen, für die vielen Siegerehrungen und so, nicht mehr die Kellerkinder vom Wannsee sein. Fahrtenseglers Labskaus und Sherrytimes und Kultur und Kakao und Herbstpäckchen und Clubdienst im Frühjahr, im Herbst, und Adventfeier, und Captain's-Dinner, und Skatrunden und alle Jahre wieder Nikolaus, Damenweihnachtsfeier und Silvester.

Bei so vielen Events läuft man keine Gefahr zu verhungern und zu verdursten, dachte ich, und der Vorstand macht auch einen guten, freundlichen Eindruck. „Ja, das freut uns aber, dass Sie bei uns Mitglied werden wollen!“ war das Resümee der Dame, die das Gespräch eröffnet hatte. Ich war überhaupt nicht zu Wort gekommen, keiner wollte wissen, was für ein toller Kerl ich bin. Neptun sei Dank! Denn so eine Selbstdarstellung ist gefährlich, eine Art Versprechen, das man auch erfüllen muss. Bald wurde ich nach angemessener Frist, in der mich der Club nicht enttäuschte, ordentliches Mitglied. Hab' es nie bereut.

Ma ehrlich, der BYC is ja och een Vaein zum Knuddeln!



# DIE ZAUBERFORMEL

Segeln verlangt Teamgeist. Im Berliner Yacht-Club helfen die Bootseigner sich untereinander. Besonders deutlich wird das im Frühjahr und im Herbst beim Kranen. Eine Crew aus Ehrenamtlichen stellt das Knowhow und packt an.

**Von Cornelia Gerlach.** Morgens früh, die Dämmerung hängt noch über dem Wannsee. Ein Wildschwein trottet über die Straße. Ein Auto rollt auf das Clubgelände zu. Dann noch eins. Bald viele. Männer und auch ein paar Frauen steigen aus. Begrüßen sich mit Handschlag, klopfen sich auf die Schulter, ziehen Arbeitshandschuhe an und setzen Helme auf. Ein Brummen dröhnt über den Bootsplatz. Der große schwere Kran fährt seine Hydraulik aus, bald hängt die Traverse vor dem Morgenrot. Los geht's.

Wer zu Anfang oder Ende der Saison zum Slippen auf das Clubgelände kommt, erlebt eine ganz besondere Atmosphäre. Eine Truppe von Experten ist da am Werk. Sehr konzentriert. Sehr präzise. Während die Bootseigner oft sehr aufgeregt sind - bloß nichts vergessen, Mensch, wenn das mal gut geht - gibt das Kranteam Routine und Sicherheit. Blickt man auf die Hände dieser Leute, sieht man, dass sie sonst ganz andere Dinge tun: Ein Richter, ein Orthopäde, Architekten und Journalisten sind dabei, sie haben sich drei Tage freigenommen, damit das Kranen und Aufbocken der Boote reibungslos gelingt. Die meisten tun das schon seit Jahren.

Willi Bröll, der Hafenmeister, ist mit dabei. Aber an diesen Tagen hat er die Hände in den Hosentaschen. „Mit anzupacken ist nicht mein Job“, sagt er - ein überraschender Satz von einem, der seit bald 30 Jahren zu den Anpackern im Club gehört. „Ich Sorge für die Verpflegung und bin da, wenn es Streit gibt“, erklärt er. Was Tiefstapelei ist. Denn mindestens ebenso wichtig ist, dass er seit nunmehr 16 Jahren dafür sorgt, dass es Jahr um Jahr wieder eine Kran-Crew gibt, die mit Sachverstand und Spaß ans Werk geht. Wie er das hinkriegt? „Keine Ahnung“, sagt er und guckt ratlos, als ginge es um die Geheimformel für einen Zaubertrank. Sabine, seine Frau, hat so eine Ahnung von der wichtigsten Zutat: „Indem Du ein Vorbild bist“, sagt sie. Willi streicht sich verlegen über den Bart. „Ich mache schon viel“, räumt er dann ein. Dass er selbst so verbindlich für den Club da ist, mache es anderen leicht, sich zu engagieren.

Tatsächlich wissen alle, die öfter im Club sind, dass Willi fast immer da ist; dass man ihn fast immer was fragen kann, dass er sehr oft mit anpackt - und mit diesem Engagement das besondere, vom Ehrenamt getragene Klima im Berliner Yacht-Club mit prägt. „Da sind die Leute, wenn ich sie direkt anspreche, auch immer bereit, etwas zu tun.“ Und wer mit anpackt merkt schnell, dass Mit-Anpacken auch Spaß macht. So ist es auch bei der Kran-Crew. Hinter den Kulissen zieht Willi Bröll die Fäden. Er weiß, wen er da im Team hat; weiß, wer was kann; wer noch lernen muss; wer erstmal

ausprobieren will, ob diese Aufgabe passt. Er weiß auch zu schätzen, dass hier so viele mit anpacken. Und schafft es immer wieder, dass zwölf, manchmal auch 15 erwachsene Menschen sich drei Tage frei nehmen, um die Boote zu bewegen. Dabei hat er immer auch die Zukunft mit im Blick. „Ich passe auf, dass die Gruppe nicht überaltert“, sagt er.

Die Grundstruktur hat Willi von seinen Vorgängern übernommen. In der Satzung hatten sie festgehalten, dass der Club zwar Winterlager-Plätze stellt, aber jeder Bootsbesitzer selbst dafür zu sorgen hat, sein Boot dort abzustellen. Im Grund könnte also auch jeder selbst einen Kran bestellen. Stattdessen aber tun sich die Bootsbesitzer zusammen und organisieren die Arbeit gemeinschaftlich. Einer hilft dem anderen. Und die Kran-Crew bildet das Kernteam, das dafür sorgt, dass alles glatt geht. Die Altvorderen, wie Willi sie nennt, hatten schon seit Jahrzehnten die Arbeit ehrenamtlich organisiert, in den mageren Nachkriegsjahren und auch danach.

Praktisch heißt das: Die Bootseigner bereiten gemeinsam den Winterlagerplatz vor und helfen sich gegenseitig beim Rücken der Böcke. Dann kommt der Kran. Es gibt einen Plan, die Bootseigner wissen ungefähr, in welchem Zeitfenster ihr Boot dran ist, und bringen ihr Boot zum Slip. Sie sind dafür zuständig, dass ihr Boot richtig im Bock steht. Aber das Kranteam steht ihnen mit seiner Expertise zur Seite - und es muss nicht jeder mit einer eigenen Mannschaft von Helfern anrücken.

Als Willi im Jahr 2000 die Aufgabe als Hafenmeister übernahm, waren es vor allem ältere Mitglieder, die das Kranen organisierten. Er holte die ersten jüngeren ins Team. Manches änderte sich. „Alkohol geht gar nicht“, hieß bald schon die Devise. Willi holte Leute dazu, die sich mit moderner Technik auskannten. Die Abläufe änderten sich. Aber das Grundprinzip blieb das gleiche: Das Slippen blieb eine Gemeinschafts-Aktion und ehrenamtlich organisiert.

Es ginge auch anders. Man könnte eine Firma beauftragen; den Hafen in eine Marina mit Werft umbauen. Man könnte das alles auch gegen Geld machen lassen. Natürlich würde das teurer. Aber Willi ist etwas anderes viel wichtiger als das Geld, nämlich dass sich die Mitglieder mit ihrem Verein identifizieren. Und er ist überzeugt, dass es dafür gut ist, wenn jeder mit anpackt. „Der Club gehört Dir und mir und uns allen!“, sagt er. Dieses Gefühl der Verbundenheit wächst mit jedem Handschlag, insbesondere, wenn Leute zusammen arbeiten.



Hafenmeister Willi Bröll sorgt dafür, dass Hafen und Gelände gut in Schuss gehalten werden.



Das Kranen ist Teamwork. Eine erfahrene Crew steht den Eignern tatkräftig zur Seite.

Im Berliner Yacht-Club hat Willi dieses Grundprinzip kennen und schätzen gelernt. Der Club, die Gemeinschaft, wurde schnell ein wesentlicher Teil seines Lebens und kam und kommt gleich hinter Familie und Beruf. Mit anzupacken war ihm nicht lästige Pflicht, sondern ein Weg, um die Gemeinschaft und das Band zwischen dem Einzelnen und dem Club zu stärken. Mit anderen zusammen dafür zu sorgen, dass das Gelände gepflegt, die Stege in Ordnung, die Infrastruktur gut in Schuss ist - und natürlich auch, dass die Boote ins Wasser kommen und auch wieder heraus. „Wenn das nicht mehr da ist, dann ist etwas falsch“, sagt Willi. Aber er ist ganz vergnügt. Auch heute noch gibt es viele, die sagen: „Das ist mein Verein. Die Steganlage, die Häuser, das schöne Grundstück - das gehört uns.“

Willi kam 1989 in den BYC. Sein guter Ruf ging ihm damals voraus. „Der Mann hat goldene Hände“, sagte jemand, als der Vorstand über seinen Aufnahmeantrag beriet. Es war schnell klar, dass Willi mehr sein wollte als einfaches Mitglied. Sein Plan war, Regattawart zu werden. Über Jahre hinweg war er dann auch Stellvertreter in diesem Amt, das Frank „Pio“ Piotrowski damals bekleidet hat. Willi war leidenschaftlicher Regattasegler und versierter Vorschoter, segelte auf dem H-Boot, war bei der Europameisterschaft der Melges mit am Start, fuhr mit seinem Jollenkreuzer die Klassiker-Regatten mit und hat sogar mal die Mittwochregatta gewonnen. Nebenbei hat er sich als Wettfahrtleiter qualifiziert. 23 Mal war er bei der Warnemünder Woche und fünf Mal bei der Kieler Woche mit auf dem Startschiff vom Berliner Yacht-Club. „Anfang der 90er Jahre war das eine Auszeichnung“, erzählt er. Es gab immer mehr Interessenten als Plätze, und man konnte durchaus sagen: Wenn Du mitwillst, dann tu doch noch dies oder jenes für den Club. Und die Leute taten das gerne.

Im Jahr 2000 suchte der Vorstand jemanden, der Hafenmeister werden könnte. Das verträgt sich gut mit dem Engagement für die Regatta-Abteilung, dachte Willi und stellte sich zur Wahl. Seither kümmert er sich ununterbrochen und damit länger als jeder andere Hafenmeister in der langen Geschichte des BYC.

Zu seinen Aufgaben gehört es, die Liegeplätze zu verwalten. Kein einfacher Job. Die Warteliste ist lang, viele würden gerne ihre Yacht oder

ihre Jolle auf der Sonnenseite des Wannsees liegen haben. „Ich versuche jedem einen Platz geben“, sagt Willi. Und fügt hinzu: „Wenn ich es kann.“ Denn die Ressourcen sind beschränkt. Und mancher ist ärgerlich, wenn er erstmal warten muss. Um mehr Plätze zu schaffen, hat Willi die Wanderer eingeführt - Boote ohne festen Liegeplatz, die zum Beispiel Lücken füllen, während andere auf großem Törn sind. So finden 27 Boote mehr als früher Platz im Hafen.

Willi erzählt gerne von guten Zeiten. Zum Beispiel von der Ära der Tausendfüßler - das waren Frauen - viele Frauen -, die hier und da ein Stück Verantwortung übernahmen und sich gekümmert haben, dass alles so schön war, wie sie es gerne haben wollten. Irgendwer stellte zum Beispiel jedes Jahr wieder einen Weihnachtsbaum auf. Schmückte fürs Captains Dinner die Tische. Kümmerte sich um Planzen auf dem Gelände. Die Liste ist endlos, so wie Tausendfüßler schier unendlich viele Arme haben. Aber auch Tausendfüßler werden älter, manche leben nicht mehr, andere sind weggezogen, vieles, was einst wie von alleine geschah, ist eingeschlafen.

Aber: „Es kommen wieder neue“, sagt Willi, der als ständiger Beobachter den Club im Blick hat. Es seien zwar noch längst nicht so viele wie früher, die mit anpacken. Aber dafür bringen sie neuen Schwung mit. Er setzt darauf, dass nun nach der langen Umbauphase wieder mehr Ruhe einkehrt im Club und sich neue Strukturen bilden können. Er tut das seine dafür, das Prinzip der gegenseitigen Hilfe in die Zukunft zu tragen und dafür zu sorgen, dass der Club eine Interessengemeinschaft bleibt, und jeder und jede sich so gut einbringt, wie möglich.

Drei Tage dauert es, bis im Herbst auch das letzte Boot an Land steht. Oft dämmt es schon, wenn die Kran-Crew die Helme absetzt und sich müde und zufrieden auf den Heimweg macht oder sich noch auf ein Getränk an den Tresen begibt. Ein paar Tage später geht Willi dann noch einmal mit wachem Blick über den Bootsplatz. An seiner Seite ein Statiker. Jeden einzelnen Bock schauen sie dann noch einmal an. Und mancher Bootsbesitzer bekommt einen Brief und wird aufgefordert, sein Boot besser zu sichern. Kein Schiff ist umgestürzt in den 16 Jahren, in denen Willi jetzt Hafenmeister ist. Er klopft auf Holz. Das soll auch so bleiben. \*





Die Saison ist noch jung, wenn im April die Optis A und B um den Rüdiger-Weinholz-Preis segeln.



110 Kinder und Jugendliche sind derzeit im BYC aktiv. Erfahrene Trainerinnen und Trainer führen sie an den Sport heran.



Ob konzentriert auf dem Weg zur Luv-Marke (Foto oben) oder patschnass nach einer Kenterung (Foto unten) – Spaß ist das Wichtigste.



## KLEINES BOOT MIT GROSSEN FOLGEN

Heute ist der Opti aus dem Berliner Yacht-Club nicht mehr wegzudenken. Man kann sich kaum noch vorstellen, dass das einmal anders war.

**Von Gesa Gruber.** Ein ganz normaler Nachmittag unter der Woche. Jungen und Mädchen laufen mit knatternden Segeln über den Parkplatz, albern, fachsimpeln, haben Spaß. Gemeinsam lassen sie ihre Boote zu Wasser, kreuzen aus dem Hafen und raus auf den See. Trainerboote laufen aus, legen einen Kurs und los geht's.

Fast jeden Tag ist Training im BYC, für die Jüngsten, die Opti B, die Opti A, die 29er und die Breitensegelgruppe. Dazu kommen die großen Trainingslager und Regatten, immer wieder werden die Boote verladen und Gruppen von Kindern und Jugendlichen machen sich auf die Reise quer durch Deutschland und auch Europa, zum Gardasee und an die Ostsee, nach Südfrankreich oder Kiel.

Man kann sich kaum noch vorstellen, dass das mal anders war. Und doch gab es eine Zeit ohne Jugendabteilung. Nach dem Zweiten Weltkrieg lag im BYC die Jugendarbeit zunächst brach, der Club war Gast im Verein Seglerhaus am Wannsee und dadurch ziemlich eingeschränkt. Erst durch die Fusion mit dem Segler Verein Wannsee 1959 erlangte der BYC seine Autonomie zurück. Neben Gelände und Clubhaus fand er am Wannseebadweg 55 eine leistungsfähige Jugendabteilung mit gut organisierter Jugendarbeit vor, die es fortzuführen galt.

Die Jugendlichen – die jüngsten waren 14 – segelten damals auf Zweimannjollen wie Lindenblatt, Pirat, Korsar und Einhandbooten wie O-Jolle und Finn Dinghi. Seemannschaft und Yachtgebräuche wurden ernst genommen. Ausbildungsfahrten mit Jugendlichen führten zum Mittelmeer und

in die Ostsee. In den letzten Jahren wurden jugendliche BYC-Skipper bei Fahrtenwettbewerben mit Preisen vom DSV ausgezeichnet. Als Veranstalter von Jugendregatten machte sich der Berliner Yacht-Club bald einen Namen; aktuell richtet er für alle im Club vertretenen Jugendbootklassen Regatten aus.

Mit der Einführung des Optimist-Dinghi änderte sich 1968 die Jugendarbeit schlagartig. Die jüngsten Mitglieder waren nun plötzlich sechs und sieben Jahre alt. Die Älteren mussten sich erst daran gewöhnen, dass Schulkinder, die noch nicht richtig lesen und schreiben konnten, ernst zu nehmende Steuerleute und Segelkameraden waren. Diese jungen Segler brachten ihre Eltern mit, („der Opti ist ein Dreimannboot“), wodurch sich völlig neue Aspekte ergaben. In den letzten Jahren sind unter den Segel-Anfängern immer eine ganze Reihe von Kindern, deren Eltern schon in den 70er Jahren Optisegler im Berliner Yacht-Club waren.

Seit 35 Jahren hat die Jugend-Abteilung um die 100 Mitglieder zwischen 6 und 18 Jahren, aktuell zählt sie 110 Jugendliche. Der von der Jugend-Abteilung gewählte Jugendleiter ist Mitglied des Vorstandes. Eine Jugendordnung – Bestandteil der BYC-Satzung – garantiert eine gewisse Eigenständigkeit, ohne dass die Jugend-Abteilung einen „Club im Club“ bildet. Finanzielle Unterstützung und Zuwendungen des Berliner Yacht-Club an jugendliche Segler sind in einem Sportförderkonzept geregelt. Die Jugend-Abteilung fördert neben dem Regattasegeln auch den Breitensport und macht attraktive Angebote an jene, die das Fahrten- und Freizeitssegeln lieben, darunter Seetörns in den Sommerferien.





Für Anfänger ist der Kokosnuss-Cup das Highlight der Saison.



Für die Größeren sind die Trainingslager am Gardasee Legende. So windstill wie hier ist es dort selten.



Die Aussicht, zum ersten Mal im Leben einen Pokal zu gewinnen, lockt mehr als 70 Kinder an den Start.



Die Seetörns führen ans Fahrtsegeln heran. Die Kreuzer-Abteilung hat sie als vorbildlich prämiert.



Wie Klassenfahrt: Das Trainingslager der 29er in Cavalaire-sur-Mer in Südfrankreich.



Mit neuen Jugendbootklassen hat sich auch das Spektrum der Umsteigerboote verändert. Aktuell trainieren im BYC die Jugendlichen sehr erfolgreich im Laser und im 29er, das Training für die 420er ist in Kooperation mit anderen Vereinen organisiert. Trainiert wird in unterschiedlichen Gruppen, wobei theoretische und praktische Ausbildung seit der Anstellung eines hauptamtlichen Trainers (1995) intensiviert und professioneller wurde. Seit Jahrzehnten erwerben BYC-Jugendliche und Junioren Trainerlizenzen und betreuen wiederum die jüngeren BYC-Segler. Die jüngsten Erfolge bestätigen das BYC-Konzept für diese Form der Jugendarbeit: 2016 und 2017 wurden zwei BYC-Jugendliche deutscher Jugendmeister im 29er, 2016 bestes Mädchenteam DJM 29er, 2016 und 2017 bestes Mädchen DJüM Optimist U13.

In Trainings-Camps in Berlin und außerhalb und unter der Woche wird regelmäßig trainiert, am Wochenende heißt es Regatta segeln in Berlin, im Umland oder auch auf weiter entfernten Revieren; hierbei sind selbstverständlich auch die Eltern beteiligt. Durch den „Fall der Mauer“ erschlossen sich auch für unsere jugendlichen Regattasegler völlig neue Reviere. Waren für Opti-Segler bis 1989 die nächst gelegenen Regattareviere die Allertalsperre bei Wolfsburg oder das Steinhuder Meer, lernten sie nun die unzähligen Seen des Berliner Umlands, in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern kennen - in Trainingslagern und Regatten.

An der Ausrichtung der Regatten des Berliner Yacht-Club für die Jugendbootklassen ist die Jugend-Abteilung maßgeblich beteiligt. Die originelle Opti-Anfänger-Regatta, der Kokosnuss Cup mit seinem Segel- und einem Landspiele-Teil, wird von der Jugend-Abteilung organisiert, ebenso die Opti A-B Regatta Rüdiger-Weinholz-Preis und eine Opti-Eltern-Regatta.

Seit Beginn der 70iger Jahre erfuh die seglerische Ausbildung von Kindern und Jugendlichen im Berliner Yacht-Club einen erheblichen

Aufschwung. Sehr bald stellte sich allerdings die Frage: „Was kommt nach der Jugendabteilung?“ Seit 40 Jahren bewegen uns diese Dauerbrenner - uns genau so, wie alle Vereine, die eine sorgsame Jugendarbeit leisten: „Was kann der Verein unternehmen, damit die aufwändige Jugendarbeit nicht im Sande verläuft?“ „Wie können die gut ausgebildeten Segler dem Verein erhalten bleiben und ihn vertreten?“

Vieles wurde diskutiert, unterschiedliches wurde mit wechselndem Erfolg ausprobiert. Rückwirkend gesehen haben sich im Berliner Yacht-Club zwei Maßnahmen aus dem Jahre 2006 bewährt.

1. Der Einsatz einer Schwertzugvogel-Jolle. Um dieses und weitere Boote sammelten sich Jungsegler, deren Ambitionen nicht beim Regattasegeln lagen. In den Sommerferien brechen sie zu Seetörns auf und wurden dafür schon zweimal von der Kreuzer-Abteilung mit der Silbernen Möwe für den besten Jugendtörn ausgezeichnet.

2. Die Club-Streamline, zu der schnell eine zweite dazu kam. Daraus entwickelte sich eine leistungsstarke Gruppe, die den Berliner Yacht-Club erfolgreich vertrat. Als es 2013 galt, für die neu gegründete Segel-Bundesliga Teams zusammenzustellen, konnte der Berliner Yacht-Club auf einen Pool verlässlicher, leistungsfähiger und erfolgreicher Streamline-Junioren zurückgreifen und wechselnde Vierermannschaften plus Ersatzmann für sechs überregionale Regatten zusammenzustellen. Bis auf eine Ausnahme stammen diese Segler inzwischen alle aus der Jugendabteilung des Berliner Yacht-Club.

Eine offizielle Anerkennung seiner Jugendarbeit erfuh der Berliner Yacht-Club am 4. Oktober 2016: Ihm wurde vom Deutschen Olympischen Sportbund in Kooperation mit der Commerzbank „Das Grüne Band für vorbildliche Talentförderung im Verein“ verliehen. \*



Wie Mücken tanzen die 29er über das Wasser. Kommt Wind, flitzen sie mit 20 Knoten und mehr über den See.



# AUF GROSSER FAHRT

**Von Axel Paul.** Es war dann anno 1966 oder 1967, als unsere Eltern auf die nicht ganz uneigennützig Idee verfielen, ihrem segelbegeisterten Zweitgeborenen so ein kleines viereckiges Boot zu schenken, das unser Vater in Dänemark entdeckt hatte. Es hatte nämlich den Vorteil, dass es uns Kindern als eigenes Segelboot dargeboten werden konnte. Gleichzeitig war es am Süllrand mit Dollen ausgerüstet und somit als prima Ruder-Beiboot für das Schiff unserer Eltern, die Fair Lady brauchbar. Kein Mensch käme heute mehr auf die Idee, so etwas zu machen. Aber ihnen leuchtete das ein.

Dieses Boot war vermutlich der erste Optimist, der unter dem Stander des Berliner Yacht-Club gesegelt ist. Es wäre längst in Vergessenheit geraten, wenn nicht die Archivarin in Vorbereitung auf den 150. Geburtstag des BYC in alten Mitgliederverzeichnissen gestöbert hätte. Dabei stieß sie auf ein Mitglied namens Christian Paul, bei dem eine Segelyacht mit Namen Kanntapper verzeichnet war, Typ: Optimist! Und das, nachdem man in der Jugendabteilung jahrelang geglaubt hatte, mit der Anschaffung der ersten Cluboptimisten im Jahr 1969 ganz vorn mit dabei zu sein.

Eine zaghafte Nachfrage bei mir bestätigte den Verdacht. Christian Paul ist mein jüngerer Bruder, mit dem wir gerade auf die Ålandinseln gesegelt sind, um ihn dort mit seiner Simone zu verheiraten. Und Kanntapper war in jungen Jahren sein Spitzname, da er mit Begeisterung die Geschichte von dem dicken fetten Pfannekuchen erzählte, der immer „kanntapper, kanntapper in den Wald hinein“ flüchtete.

Damit ja keine Zweifel über den Eigner dieses Optis aufkamen, wurde er kurzerhand auf den Spitznamen des Eigners Kanntapper getauft. Kanntapper hat uns beigebracht zu segeln. Ich war damals zarte 14, unser jüngster Bruder Matthias gerade einmal sechs Jahre alt. Die meisten See-meilen hat Kanntapper sicher auf dem Deck der Fair Lady zurückgelegt. Die meiste Zeit auf dem Wasser hat er in allen Häfen und Buchten zu-

gebracht, die wir in damals endlos erscheinenden langen Sommerferien besuchten. Vom ersten Tag an scheute niemand die Mühe, das Bootchen sofort nach dem Anlegen zu Wasser zu bringen und den Hafen ruderd oder - besser - bei Wind segelnd zu erkunden.

Bei zu langer Warteschlange sind wir dann auch schnell mal zu zweit gesegelt. Dabei entwickelten wir eine Technik, die mit zunehmender Übung auch bei den leichtgewichtigen jüngeren Geschwistern (immerhin sind wir mit unserer Schwester Sibylle vier) dazu führte, die maximal verträgliche Windstärke deutlich zu erhöhen. Der Mast, der damals noch aus einem einfachen, dicken Holzstiel bestand, bog sich manchmal beängstigend. Es ist schon erstaunlich, dass wir ihn mit zunehmendem Wind und wachsendem Gewicht aller Crewmitglieder niemals abgesegelt haben. Sogar als der Eigner ernsthaft versuchte, ihn mit Hilfe eines Besenstiels und eines Bettlakens mit einem Spinnaker auszustatten, hat der Mast das ausgehalten.

Auch auf Langfahrt wurde unser Opti eingesetzt. Bei der Überquerung der Orther Bucht auf Fehmarn in Richtung Flügler Leuchtturm zum Beispiel. Einmal geriet er sogar in Seenot. Unser Jüngster hatte zusammen mit seinem Freund Momme versucht, den Passathafen in Travemünde in Richtung Fehmarn zu verlassen. Der weise Entschluss, am Molenkopf doch lieber umzukehren, konnte wegen des aus der Trave herauswehenden Windes und Stromes nicht in die Tat umgesetzt werden. Die jungen Herren mussten Schlepperhilfe in Anspruch nehmen.

Die Spuren unseres Kantapper verlieren sich mit dem Verkauf des Mutterschiffes Mitte der 70er Jahre. Den Wannsee hat unser Kanntapper nie kennengelernt, weil die Yacht unserer Eltern an der Ostsee lag. Aber er war ziemlich sicher der erste Optimist, der unter dem Stander des Berliner Yacht-Club segelte. \*

*Mehr Segelfläche wäre schön, dachte Christian Paul ...*



*... und baute mit seiner Schwester Sibylle einen Spinnaker für den Opti.*



*Im Hochsommer wird das Training zum erfrischenden Badespaß.*

## »KENTERN KANN ICH«

**Von Cornelia Gerlach.** Freitagnachmittag. Die Saison ist noch jung, draußen ist es grau, windig und kalt. Also kein Training heute für die Opti-Anfänger-Kinder. Sondern Theorie. Oben im Jugendraum sitzen zehn Jungen und Mädchen gemütlich um den großen Tisch. Die Trainerinnen erklären die Ausweichregeln. Auf dem Flipchart zeichnen sie immer wieder neue Situationen. Ein Boot kommt auf Steuerbord-Bug. Das andere hat den Baum an Backbord. Wer muss ausweichen? Und warum?

Eins der Kinder in dieser Runde ist Finja Köbisch. Vor ihr liegt das Blatt Papier, auf dem sie mit ordentlicher Handschrift die Regeln notiert. Während die Trainerin redet, fängt Finja an zu malen. Wellen. Erst kleine, dann immer größere Wellen, wie draußen auf dem Wannsee an einem Tag wie heute. Finja ist acht. Dass sie in der Anfängergruppe mitmacht, geht ihr eigentlich ein bisschen gegen den Strich. „Ich habe schon mit fünf Opti gesegelt“, sagt sie. Damals lebte sie noch in Bayern und kam nur während der Ferien zu den Großeltern nach Berlin. Aber zum Wannsee zu fahren und segeln zu gehen, gehörte immer mit dazu. Jetzt sind sie nach Berlin gezogen - und machen den Anfängerkurs mit, um systematisch die Wissenslücken zu schließen.

Das Anfängertraining im BYC beginnt im Schwimmbad. Bevor die Kinder das erste Mal mit Wind und Wellen zu tun bekommen, lernen sie spielerisch das Boot kennen, werfen es um, richten es wieder auf, steigen ein und springen raus. Ein Riesenspaß. „Kentern“, sagt Finja, „kann ich.“ Das hat sie nicht nur im Schwimmbad, sondern auch an warmen Sommertagen auf dem Wannsee geübt - eine gute Voraussetzung, um die Situation auch dann zu meistern, wenn das Boot mal unfreiwillig umkippt.

Während Finja und ihr älterer Bruder Linjo oben im Jugendraum die Ausweichregeln lernen, sind draußen unter dem Mastenkran Oma, Opa und ihre Mutter gerade dabei, den Mast auf Opas Yacht zu stellen. Dick eingemummelt in warme Jacken ziehen sie mit frostigen Händen die Wanten-

spanner an. Durchs Fenster schauen ihnen die Kinder immer mal wieder dabei zu. „Wir waren schon mit meinem Opa auf der Ostsee“, erzählt Finja stolz. Und Linjo beschreibt den Törn aus seiner Sicht: Morgens ablegen, segeln bis man keine Lust mehr hat, dann in den Hafen oder in einer schönen Bucht Anker werfen. „Und dann geht man in die Kajüte und macht es sich gemütlich.“ Das tollste aber war, sich unterwegs an einer langen Leine hinterher ziehen zu lassen. Da sind sie mitten auf dem Meer von Bord gesprungen, haben sich am Strick festgehalten, und dann hat der Opa den Motor angemacht und sie gezogen, dass es nur so gespritzt hat. „Das war lustig“, sagt Finja.

Dass sie selbst segeln lernen, scheint den beiden geradezu logisch. Zwar haben sie noch keinen eigenen Opti. Aber mit den Club-Booten sind sie vertraut. „Tradeport 1 oder 2 sind meine Lieblingsboote“, sagt Finja. Linjo nimmt am liebsten Tradeport 4. Wind und Wellen fürchten sie nicht. Wenn Sturm ist, denken die Trainer sich was aus. Einmal zum Beispiel war so richtig viel Wind. Da sind nur Linjo und sein Freund mit dem Opti rausgefahren. Alle anderen Kinder waren im Motorboot und haben zugeschaut, wie die beiden Großen Wenden und Halsen fuhren. „Das war lustig“, sagt Finja, und die Bewunderung für den Bruder schwingt da mit.

Auch Flaute die kann Achtjährige nicht schrecken. „Dann paddeln wir“, sagt sie, „das ist noch einfacher als Segeln.“ Aber am besten sei es immer noch, wenn so ein richtig schön ordentlicher Wind ist. „Halbwind ist mein Lieblingskurs“, sagt sie mit Kennermiene. Kreuzen dagegen findet sie eher schwierig. Aber irgendwie meistert sie das auch.

Die Trainerinnen klatschen in die Hände. „Weiter geht's“, die Pause ist vorbei. Finja rutscht wieder in die Bank, nimmt den Stift und macht da weiter, wo sie aufgehört hat: Während die Trainerinnen erklären, dass Steuerbord immer in Fahrtrichtung rechts ist, malt sie fröhlich weiter an ihren Wellen. Und dann ein Boot, das darin tanzt. \*





Die ersten Boote waren aus Holz, zum Teil hatten die Väter sie selbst gebaut.

In den 70er Jahren segelten die Kinder mit Gummistiefeln und Ölhose.



Heute gehören Neopren- und Trockenanzüge zur Grundausrüstung. Beim Trainingslager am Gardasee ist es oft noch kühl.

## EIN VATER ERZÄHLT – SO WAR ES VOR 40 JAHREN

**Von Edgar Gruber.** Es war am 27. Juli 1973, dass ich für meinen Sohn Tim, der damals neun war, ein kleines Segelschiffchen kaufte und nicht so recht wusste, wohin damit. Der Vater unseres Nachbarn war Schriftwart im Berliner Yacht-Club. Am folgenden Wochenende stellten wir Tim dem Jugendleiter Benno Bluhm vor, der gleich mit Tim im Opti eine Runde drehte. „Kann bei uns bleiben“, meinte er mit kundigem Blick. Unser Opti hatte einen Hafens, Tim ein seglerisches Zuhause und meine O-Jolle wurde auch geduldet.

Heute, mehr als vier Jahrzehnte später, kann ich sicher sagen: Die Investition in das kleine Holzschiff hat sich vielfältig gelohnt. Sogar die Schulleistungen wurden positiv beeinflusst. Naturwissenschaften machten sowieso keine Probleme – aber plötzlich schrieb Tim einen sehr guten Deutschaufsatz, freies Thema: Regatta-Segeln. Die Lehrerin hatte keine Ahnung von der Materie.

Das Boot veränderte unser Leben. Mit Hilfe eines Anhängers und diverser Dachgepäckträger lernten wir Regatta-Revier im Wessiland kennen. Ohne Trainer. Unseren Witz kauften wir uns selber, zusammen mit anderen Eltern, die auch gerne das freie Wochenende mit ihren Kindern beim Segeln verbrachten. Das Berliner Umland war uns leider durch die politischen Umstände versperrt. Der Müggelsee war wegen der innerdeutschen Grenze unerreichbarer als der Tegernsee.

Eins dieser Wochenenden ist mir besonders im Gedächtnis geblieben. Wir steuerten zusammen mit dem Nachbarvater und dessen Sohn Robert das Steinhuder Meer an. Dort kamen wir in einer Familienpension unter. Zum Frühstück wurden wir im Wohnzimmer mit frischen Brötchen verwöhnt, dazu gab es die Zeitung, in der wir die Wind- und Wettervorhersagen studierten. Frisch gestärkt ging's zur Steueremannsbesprechung und an den Start.

Als Eltern verfolgten wir die Rennen vom Ufer aus. Wir sahen eine Reihe kleiner eckiger Segel, die sich bei dem mäßigen Wind im Gänsemarsch gemächlich auf dem See bewegten. Der Nachbarvater hatte ein hervorragendes Fernglas mitgebracht. Bei der letzten Wettfahrt wurde er zunehmend unruhiger. „Was ist los“, fragte ich, „bist du mit Robert nicht zufrieden?“ Ich hielt seine Kritik für die üblichen Aufgeregtheiten der Zuschauer-Eltern an Land. „Gib mir mal das Glas.“ Tatsächlich: Sein Sohn Robert parkte ohne ersichtlichen Grund. Er ließ Tim vorbei und nahm erst dann wieder Kurs aufs Ziel, wo er kurz nach Tim ankam.

Nach der Preisverteilung kamen beide freudestrahlend mit einem kleinen Pokal in der Hand bei uns an. „Sag mal, warum hast Du denn Tim vorbei gelassen?“ „Na ja“, piepste Robert. „Tim war doch bei den vorherigen Durchgängen besser als ich und ich hab doch gedacht, wenn einer von uns beiden Aussicht auf ein Töpfchen im ersten Drittel hat, ist er es.“ \*½

## EINE MUTTER ERZÄHLT – SO IST ES HEUTE

**Von Susanne Meyer.** Es fing ganz harmlos an. Es war Sommer, und wir wollten ganz blauäugig die Kinder für eine Woche aus den Füßen bekommen. Suse Bergmann empfahl das Segelcamp im BYC. Paul war sofort Feuer und Flamme. Als wir ihn hinterher wieder abholten, war er müde und glücklich. Seither ist er segelverrückt – und das hat unser Leben ganz schön verändert. Dazu gehört auch, dass inzwischen auch beide Eltern das Segeln gelernt haben und gerne auf dem Wasser sind.

Heute ist Paul ein erfolgreicher Regattasegler. Dem Opti ist er inzwischen entwachsen und segelt zusammen mit Linus von Oppen im 29er. Die beiden sind viel unterwegs. Wir als Familie planen unsere Ferien nach den Regattaterminen. Anders in früheren Zeiten müssen die Eltern heute nicht mehr zu jeder Regatta selbst fahren – die großen Trailer und Vereinsbusse sowie das tolle Engagement der Trainer und einzelner Eltern ersparen das teilweise. Aber es beeinflusst natürlich trotzdem unsere Planung.

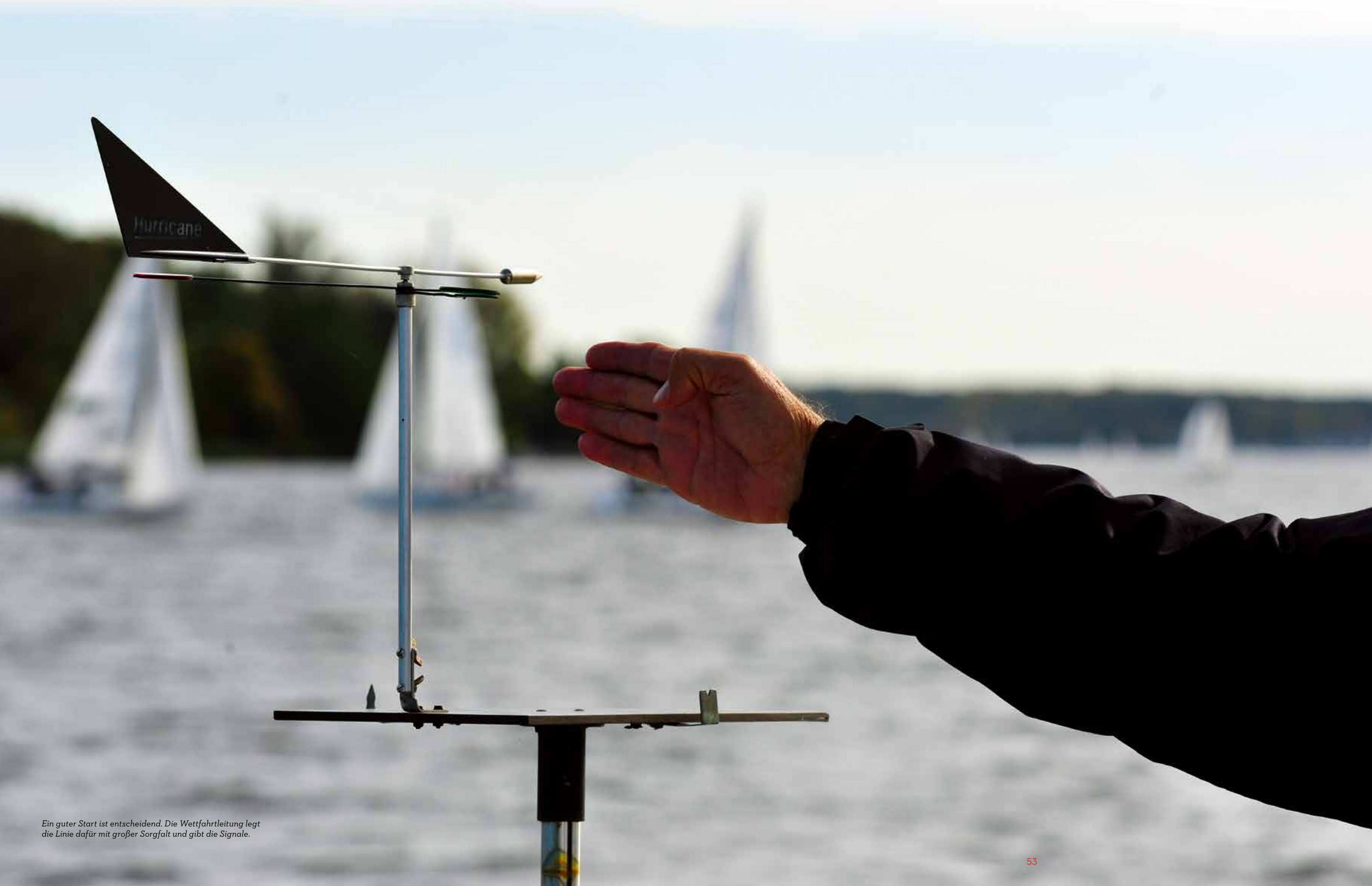
Einmal kamen die Kinder morgens um 4 Uhr vom Opti-Trainingslager am Gardasee. Die Autobahn war wegen eines umgestürzten Limonaden-Transporters gesperrt gewesen. Alles nicht so schlimm, die Kinder haben wohl sogar von der Ladung profitiert; Alex Bilke hat alle Abholer rechtzeitig über die Verzögerung informiert. Aber es war ein seltsamer Anblick, wie nach und nach Lichter aus dem dunklen Wald auftauchten und die Eltern sich mitten in der Nacht auf dem Vereinsgelände versammelten.

Später, als Paul schon 29er segelte, gab es noch mal ein ähnliches Erlebnis. Nur war da die Information nicht rechtzeitig zu mir durchgedrungen. Ich stand auf dem Clubgelände und wartete – und beschloss dann, im neuen Jugendraum ein bisschen zu schlafen, bis ich die Busse und Trailer kommen hörte.

Als Opti-Eltern haben wir viele ausgesprochen sympathische Mit-Eltern kennengelernt. Als Paul im Trainingslager in Cavalaire war, hatten wir uns mit der Großfamilie in einem schönen Ferienhaus in der Nähe einquartiert. Ostermontagabend ruft Lexi bei uns an: Er habe gesehen, dass bei uns noch Platz sei. Nun sei ein Elternpaar gekommen, das noch Unterkunft während der Regattatage brauche – sie seien auf dem Weg zu uns. Mit gutem Wein und den Resten vom Vortag wurden daraus ein schöner Abend und eine Freundschaft – diesen Winter geht es gemeinsam in den Ski-Urlaub.

Natürlich nehmen wir auch Anteil an den Regatten – auch mittels moderner Technik. Ein Rat an andere Eltern: Verfolgt die Rennen nicht auf dem Tracker. Meist verschwindet das beobachtete Boot vom Bildschirm. Man denkt, das Kind sei gekentert, verletzt oder habe aufgegeben (was Mütter eben so denken...), und dann war doch nur die Verbindung unterbrochen. Und auch die positiven Zwischenstände bei der ersten Luvtonne sind beim Zieldurchlauf Schall und Rauch. Für mich ist das zu aufregend ... \*





*Ein guter Start ist entscheidend. Die Wettfahrtleitung legt die Linie dafür mit großer Sorgfalt und gibt die Signale.*





# GLÜCK & ERFOLG





»Auf den Club  
lasse ich nichts  
kommen.«

#### WERNER BAUMGARTEN

„Ich bin seit 1974 im Regatta-Ausschuss und ebenso lange als Schiedsrichter tätig. Wo und wann für den Club etwas getan werden musste, war ich ansprechbar.“

1966 und 1967 war ich Deutscher Vizemeister auf der H-Jolle mit Klaus Jung, 1968 Bronze, nachdem wir in der letzten Wettfahrt auf dem letzten Raumwind-Gang unter Spinnaker gekentert waren. Der Meistertitel war weg. 1968 bekam ich mein erstes Finn Dinghy. Im Finn war ich fünf Mal Berliner Meister. 1995 gewann ich den Eispokal des Segler Club Spandau. Der wurde 35 Jahre ausgesegelt, bevor ich ihn endgültig hatte. Schärfster Gegner war mein Bruder Christian. Von 1981 bis 1990 segelte ich mit Timm Gleier zusammen recht erfolgreich Dyas, von 1995 bis 2001 segelten wir zusammen Drachen - und landeten 1998 bei der Deutschen Meisterschaft vor Travemünde auf Platz 3. Seit 2006 segele ich wieder Drachen mit Manfred Herpolsheimer. Just for fun.“





**OTTO GLEIER**

Im Starboot 1942 Deutscher Meister mit Arno Gaedke. Im Drachen 1961 Deutscher Meister mit Hanne Twelkmeier (Mitte) und Teddy Bär (rechts) vom VSaW.



**SIEGFRIED-REIDAR UECKER**

In der O-Jolle 1965 und 1966 Europameister-Vize, 1966 Deutscher Vize-Meister, 1967 Deutscher Meister und Europameister.



**KLAUS JUNG**

1966 und 1967 Deutsche Vizemeister H-Jolle mit Werner Baumgarten, 1968 Bronze.





### JOACHIM GAEDKE

Im Soling 1971 im Olympiakader.  
Im H-Boot 1986 IDM-Vize mit Peter Buchmann und Eckhart Stegwallner und 1993 IDM-Meister mit Andreas Deichsel und Thomas Gottwald.

### UNSERE MEISTER VON 1900 BIS 2017

Kriterien: Weltmeister, Europameister, Deutscher Meister, andere nationale Meister oder Vize-Meister, erster und zweiter bei Bestenermittlung oder German Open.

Paul Wiesner - Schwertflunder  
Arno Gaedke, Otto Gleier - Starboot  
Otto Gleier - Drachen  
Siegfried Reidar Uecker- O-Jolle  
Klaus Jung, Werner Baumgarten - H.Jolle  
Werner Fiala, Irmgard Teetz, Irmgard - Tornado  
Frank Piotrowski - Tornado  
Timm und Inge Gleier - Dyas  
Maria und Lothar Busch - H-Boot  
Joachim Gaedke, Peter Buchmann, Eckhart Peter - H-Boot  
Susanne Bergmann - 47Oer, Drachen  
Andreas Deichsel, Thomas Gottwald, Thomas Kausen u.a. - H-Boot  
Axel Oberemm - Korsar  
Ralf Jambor, Jens Schreiber - Pirat  
Andreas Bock - H-Boot, DN-Schlitten  
Stephan Ulrich - 42Oer, 47Oer, weitere Klassen  
Jörg Langner - Korsar  
Marcus von Lepel, Hans-Hermann Rüggesiek - Beneteau 25  
Nina Grunow - Yngling, Match-Race  
Kai Gritzke - 42Oer, 47Oer  
Thomas Kausen, Alexander Eilhard, Marvin Gallinger - H-Boot  
Uti und Frank Thieme - Korsar, 47Oer  
Ute Höpfner - Yngling  
Sten Höpfner - Tornado  
Hermann Müller - Beneteau  
Thilo Keller - A-Cat  
Matthias Grothues-Spork, Frank Kiesewalter, Bernard Kryszak - 22er Schäre  
BYC-Segel-Bundesliga-Team - J-70  
Jens Kuphal und Team - OCR Seesegeln  
Stephan Mölle - Platu 25  
Cosima Schlüter - Optimist  
Johanna von Lepel - Optimist  
Fenja Valentien, Emma Frederking - 29er  
Paul Pietzcker, Linus von Oppen - 29er

Anmerkung der Redaktion: Diese Liste ist chronologisch sortiert. Sie wurde mit größter Sorgfalt zusammengetragen. Sollten wir jemanden übersehen haben, bitten wir um Nachsicht und eine kurze Nachricht. Natürlich gibt es sehr viel mehr sehr gute Segler und Seglerinnen im Berliner Yacht-Club, die aber auf Grund der genannten Kriterien hier nicht erwähnt sind. Es sind die persönlichen Erfolge, die zählen.

Gesa Gruber





#### FRANK PIOTROWSKI

1973 Deutscher Vizemeister, 1977 und 1978  
Deutscher Meister im Tornado zusammen mit  
Jochen Vogel (PYC), 1976 im Olympiakader.  
Und immer wieder Wettfahrtleiter.

»Erfolge sind relativ und liegen in der Betrachtungsweise, schon die Teilnahme an Regatten und der Wettstreit mit den anderen Teilnehmern macht Spaß. Uns begeistert die Entspannung und gleichzeitige Herausforderung beim lautlosen Gleiten durch die Natur der Seenlandschaft. Am BYC schätzen wir besonders die Aufnahme in eine Clubgemeinschaft mit vielen guten Bekannten und Freunden.«



#### INGE UND TIMM GLEIER

1971 im Olympiakader im Soling.  
1983 und 1984 mit Inge Gleier Österreichischer Vize-Meister auf der Dyas.  
Timm war vielfacher Landesmeister in verschiedenen Bundesländern in unterschiedlichen Bootsklassen, im Finn Dinghy, 470er, Dyas und Drachen.





»Mich mit den Elementen Wind, Wasser, Wellen, Regen, Sturm auseinander zu setzen und das Boot bei jeder Gelegenheit zu beherrschen – das liebe ich am Segeln. Und das harmonische Zusammenspiel mit der Crew.«

**MARIA BUSCH**

1985 Vizemeisterin bei der IDM der H-Boote mit 71 Booten am Start; sie musste sich damals Horst Nebel geschlagen geben, er war der Lokalmatador vom Ammersee.  
2005 erster Platz bei der Havelklassik mit dem „Siebensegellängenkreuzer“ von Hans Heckmann. Der 100. Geburtstag der Illusion konnte mit dem Gewinn der Regatta in dem Jahr gekrönt werden.



**SUSANNE BERGMANN**

1987 Deutscher Vizemeister im Drachen mit Vincent Hoesch in Berlin, Olympiakader im 470er.  
1995 Vize-Europameister 470er mit Tanja Stemmler (jetzt Jacobsohn) in Røbel, 2013 Internationaler Mittelmeer-Meister im Drachen mit Tanja Jacobsohn in Cannes.

»Mein Motto:  
Segeln ist Leben.«





»Ich liebe den Kampf auf dem Wasser - nicht nur mit den Gegnern sondern auch mit der Natur, mit Wind, Wellen und Strom.«



**ANDREAS DEICHSEL**

Der BYC bedeutet für mich Kindheitserinnerungen wie zum Beispiel das freitägliche Grillen am Zugang zum Nordsteg. Wir haben das Gelände des BYC als Abenteuerspielplatz genutzt und Baumhäuser oder unterirdische Höhlen gebaut - zum Ärger einiger älteren Clubmitglieder. Da ich beruflich sehr eingebunden bin, kann ich ihn jetzt nicht mehr so nutzen wie ich es gern würde und zum Beispiel bei der Mittwochregatta mitsegeln.

Im H-Boot mit Thomas Gottwald und Joachim Gaedke Sieger bei der Internationalen Deutschen Meisterschaften 1993, der Kieler Woche 1989 und 1991, sowie beim Goldenen Pfingstbusch Kiel 1989 und 1991. Mit der Sprinta Sport 1988 Europameister, im Schwertzugvogel 1989 Schweizer Meister.

»Das ist für mich die schönste Art der Fortbewegung, ich mag die Kombination aus Sport- und Naturerlebnis.«

**AXEL OBEREMM**

Dem BYC bin ich sehr dankbar für die schnelle Aufnahme nach meinem beruflichen Wechsel nach Berlin 1989 und die vielen schönen Stunden, die ich seitdem dort verbracht habe.

In der ersten Saison mit Gerd Linnemann sind wir 1990 gleich Jugendeuropameister und Deutscher Vizemeister geworden, 1992 Deutscher Meister in Berlin beim BYC, 2011 Deutscher Meister in Hamburg. Von 2003 bis 2016 waren wir zwölfmal Gewinner am Gardasee.





**THOMAS KAUSEN**

2002, 2007, 2010 und 2012 Internationaler Deutscher Meister im H-Boot, (2012 mit Alexander Eilhardt und Marvin Gallinger), 2015 Vize-Weltmeister im H-Boot auf dem Gardasee.



**UTE HÖPFNER**

Der BYC war eine starke Stütze bei meiner Olympiakampagne. Die Zeit als Jugend-Trainer war fordernd und eine tolle Erfahrung! Es freut mich sehr, dass so viele „Kinder“ heute noch aktiv segeln und den Junioren im BYC immer wieder eine Möglichkeit dazu eingeräumt wird. Und es macht mich total stolz, zu sehen dass die „Jungs“ die Segelbundesliga immer wieder rocken!

Vierter Platz bei den Olympischen Spielen 2008 in Peking / Qingdao, Vizeweltmeister 2006 vor La Rochelle, leider punktgleich mit dem Weltmeister, und dritter bei der WM 2008 vor Miami - alles im Yngling.

»Am Segeln liebe ich,  
dass Muskelkraft manchmal  
durch Geist wettgemacht  
werden kann«



**ANDREAS BOCK**

Der BYC bedeutet für mich Erholung, Sport, die schöne Landschaft, Essen und Trinken gemeinsam zu erleben mit anderen Menschen, die so ähnlich ticken. Schön wäre, wenn es mir gelingen könnte, die Freude daran an Jüngere weiterzugeben.

Seit 1999 bin ich im Berliner Yacht-Club, da war ich schon 41 Jahre alt und 27 Jahre Mitglied im Hamburger Segel-Club. Größter Segelerfolg während der Zeit im BYC ist der Gewinn der DN-Europameisterschaft 2007 in Haapsalu, Estland.

»Segeln ist eine technische Sportart. Es ist genial, wie ein (Eis) Boot hoch am Wind segelt. Wenn Material, Trimm und Bedienung perfekt zusammenspielen, sind alle Kräfte in einer dynamischen Balance. Das sind seltene Momente. Wenn ich es bemerke, bin ich glücklich.«







»Kaffeesegeeln ist schön, um die Wette zu segeln ist aber cooler. Wir lieben es, uns den Wind um die Nase wehen zu lassen.«

**UTI UND FRANK THIEME**

2007 bis 2017 acht Mal Deutscher Meister im Korsar, 2016 im 470er, 1. Platz, World Masters Cup (mit Frank Thieme). Uti ersegelte 1991 mit Monika Leu im 420er den dritten Platz bei der Weltmeisterschaft in Israel und siegte bei der Kieler Woche.





»Ich liebe es, mich mit den Elementen Wind, Wasser, Wellen, Regen, Sturm auseinander zu setzen und das Boot bei jeder Gelegenheit zu beherrschen.«

**THILO KELLER**

Größte Erfolge: Deutscher Meister bei den German Open 2014 im A-Cat auf dem Wannsee und Vize bei den dänischen Meisterschaften.



»Segeln bedeutet hartes Training und Böen immer im Blick. Mir macht das Spaß. Und es ist toll, jungen SportlerInnen das Segeln beizubringen, ihre Faszination zu wecken und zu erleben, wie sie sich weiterentwickeln und Erfolg auf dem Wasser und Land haben.«



**ALEXANDER EILHARDT**

Internationaler Deutscher Meister 2012 im H-Boot mit Thomas Kausen.

»Ich liebe die Seeluft und die Erfolge.«

**COSIMA SCHLÜTER**

Deutsche Jüngstenmeisterin im Optimist 2016 U13 Helgoland, Bestes Mädchen 2016, 1. Platz Benjamini Mädchen Holland 2016, Berliner Meister im Teamsegeln 2014 und 2015 6. Platz bei der Europameisterschaft 2017





»Das Zusammenspiel von Team und Technik fasziniert mich. Ich versuche, beides im Einklang mit den Elementen zu verknüpfen und durch gute Taktik den Vorteil für uns herauszuholen. Und natürlich ist es auch schön, immer wieder alte und neue Freunde auf den Regattabahnen zu treffen. Der Club ist für mich eine ideale Ausgangsposition für Trainings, Regatten und Treffen mit Segelfreunden.«

#### STEPHAN MÖLLE

Vize-Meister 2016 bei der German Open der J 70 (Team Ahlgrimm)





**HERMANN MÜLLER**

Deutscher Vizemeister 2008, 2009 und 2010 bei der German Open der Beneteau 25.



»Ich liebe es, mit Wind, Wasser, Wetter und dem Segelboot zu spielen.«



**HANS-HERMANN RÜGGESIEK**

„Ich mag den Wettbewerbsanreiz, schnell über den Regattakurs zu kommen. Und ich freue mich, den schönsten Anker-Platz in Berlin genießen zu dürfen, wo ich mit Gleichgesinnten meinem Sport nachgehen kann. Der erste Platz bei den Mittwochregatten 2000 ist mir genauso lieb wie der Sieg bei der German Open 2004 mit der Beneteau 25.“



»Man kann immer noch etwas verbessern und lernt nie wirklich aus. Der BYC ist unser Heimatverein. Hier wird jedem das ermöglicht, was ihm am meisten Spaß macht, ob Breiten- oder Leistungssport.«

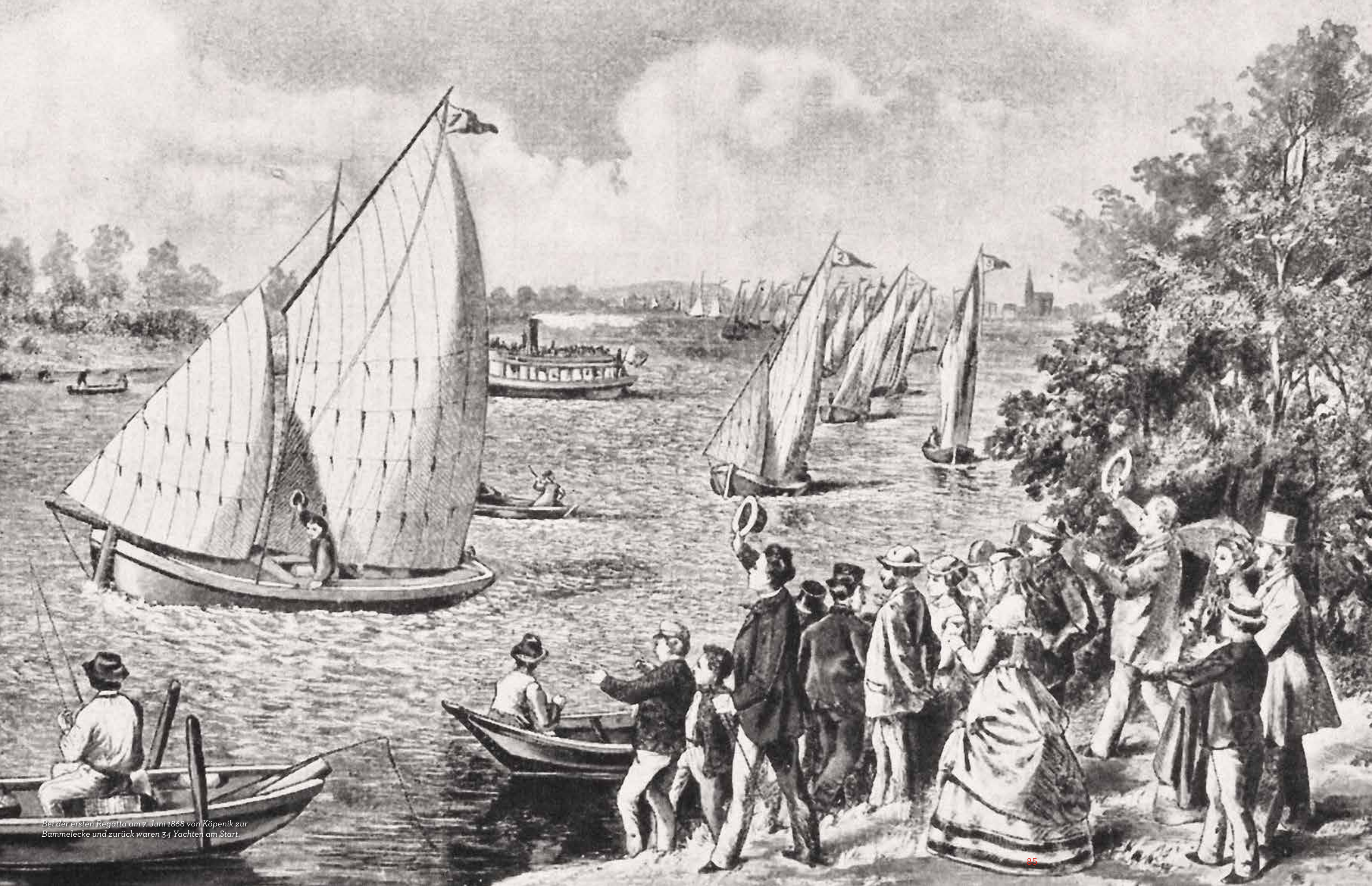


PAUL PIETZCKER & LINUS VON OPPEN

48. Platz bei den Weltmeisterschaften,  
der 18. Platz bei den Europameisterschaften,  
2016 und 2017 Erster bei der IDJM der 29er.







Bei der ersten Regatta am 7. Juni 1868 von Köpenik zur Bammelecke und zurück waren 34 Yachten am Start.





# WIE ALLES BEGANN





1892 baute der BYC sein Clubhaus in Grünau (linke Seite). Das Revier dort lud zum Regatta- wie zum Fahrtsegeln ein (unten). Für den Saal des alten Clubhaus hatten die Damen das Mobiliar gespendet (rechts). Gründer und erster Vorsitzender war Wilhelm Sehmacher (ganz unten).



## IM RAUCHIGEN LOKAL

Die Wiege des deutschen Segelsportes stand in Stralau. Hier bildete sich um 1835 als erste seglerische Gemeinschaft die Tavernen-Gesellschaft, der vielleicht erste Verein seiner Art in Deutschland. In Stralau wurde am 25. November 1867 auch der Berliner Yacht-Club gegründet, anfangs noch unter dem Namen Berliner Segler-Club. Schon in der kommenden Saison waren 37 Boote zur ersten Regatta am Start. Gesegelt wurde noch in Kuttern mit baumlosen Luggerseglern.

**Von Cornelia Gerlach.** 150 Jahre ist es her, dass in dem rauchigen Lokal des Herrn Padow 40 Männer zusammen saßen und den Berliner Segler-Club gründeten, aus dem später der Berliner Yacht Club werden sollte. Das war am 25. November 1867. Bilder zeigen Männer mit Backenbart und steifem Kragen. Sie segelten auf der Oberspree, zwischen Stralau und Grünau, ihre Boote lagen vor den Grundstücken ihrer Familien vor Anker. Für ihren Stander wählten sie schwarz, weiß und rot, die Farben des Norddeutschen Bundes, zu dem sich damals gerade alle deutschen Staaten nördlich des Mains zusammengeschlossen hatten, und aus dem 1871 das Kaiserreich hervorging.

Seinen jetzigen Name trägt der Berliner Yacht-Club seit 1885. Das erste eigene Clubhaus bezog er 1892, und zwar an der Wassersportallee 2 in Grünau, weit vor den Toren Berlins. Im Osten der Stadt, auf Dahme und Spree, wurde der „Club“, wie man ihn damals nannte, schnell zu einem Zentrum

des Segelsports. Auf den Gewässern im Westen hatte sich fast zeitgleich der Verein der Segler der Unterhavel gegründet, aus dem später der Verein Seglerhaus am Wannsee hervorging. Engagierte Segler waren Mitglied in beiden Vereinen.

Schon in der ersten Saison lud der Club zur Regatta ein. Es war die erste Wettfahrt überhaupt auf Berliner Gewässern - und ein Riesenspektakel: „Riesige Klüverbäume, Stengen als Mastverlängerung, Toppsegel und manns hohe Bug-Spriets kennzeichneten damals die sportgerechte Yacht. Die Starts waren noch nicht „fliegend ohne Zeiten“, bei denen man nach Traberart hinter der Linie herumkurvt und erst beim Startsignal in die Bahn einschwenkt. Es wurde damals nach Art einiger Automobilrennen gestartet, indem die Mannschaften erst beim Startsignal ihre Segel heißen durften und alsdann mehr oder weniger davon brausten.“ (Aus der Festschrift: 90 Jahre BYC)

Viel hat sich in den 150 Jahren seit der Gründung geändert: Der Name, der Stander, sogar das Revier. Das stolze Clubhaus in Grünau gibt es nicht mehr, die meisten Boote sind im Januar 1944 bei einem Bombenangriff verbrannt. In der Festschrift zum 90jährigen Bestehen heißt es: „Mancher von uns hat noch die Spur der geschmolzenen Bleikiele gesehen, die Ende Januar 1944 vom Bootsschuppen des Clubs in Grünau neben der Slipanlage hinab ins Wasser der Dahme führte. Dieses Blei ist in der Nacht des Bombenangriffs dort so zischend erloschen wie Silvesterblei. Aber eine ganze Welt versank in diesem Lavastrom. Mit seiner Bootsflotte war damals eigentlich der ganze Berliner Yacht-Club zugrunde gegangen, zumindest war er an seinem Lebensnerv schwerstens getroffen.“

Im Westen hat der Berliner Yacht Club dann nach dem Krieg neu angefangen. Mitglieder bauten aus Kistenbrettern die ersten Stege, einige wenige Boote gab es - und viel guten Willen. Heute sind wir einer der großen Vereine am Wannsee. Im Jubiläumsjahr weihen wir unser neues Clubhaus ein. Viele Mitglieder haben Stunde um Stunde, Tag um Tag, Jahr um Jahr investiert, dass dies möglich wurde. Sie sorgen dafür, dass der Club jung bleibt und mit der Zeit geht. Sie tragen den Spirit des Berliner Yacht-Club in die Zukunft. Denn der hat sich in den 150 Jahren nicht geändert: Hier kann man Freunde finden und Freundschaften pflegen. Das war 1867 so. Und das soll auch so bleiben. \*



# DIE ERSTE REGATTA

Wie ein Reporter das Rennen erlebte. Ein Bericht aus dem „Berliner Fremden- und Anzeigblatt“ vom 9. Juni 1868

„Da liegt sie, unsere reizende Spreeflotte auf schwankendem Kiel mit den schlanken Masten und flatternden Standern! Vier Wochen lang vorher gab es schon kaum ein anderes Gespräch unter Seglern, als über den Wind, und als der Morgen des 7. Juni herankam, da blickten schon lange vor 4 Uhr viele besorgte Gesichter auf die Spree, deren Fläche durchaus spiegelglatt blieb. Dann kam der Dampfer „Stralow“ und schleppte alle Böte, die nicht schon am Abend vorher nach Köpenick gefahren waren und bei Selchow einen Ankerplatz gesucht hatten, hinauf. Von dem herrlichen Sachseschen Wellenbade, das die Berliner wohl niemals kennen lernen werden, fing er an und nahm Boot für Boot ins Schlepptau. Stromaufwärts fuhr die Flotille, dass die Kiele schäumten.

An der Rohrinselfelde wurde Halt gemacht und die Boote legten sich, wie weiland die griechischen Schiffe bei Troja, halb ins Schilf und lauerten kampfbereit auf den Anfang des Rennens, während Hunderte von naseweisen Kähnen der Seestadt Köpenick sie zum großen Ärger des Strommeisters umschwärmten, der doch gern freie Bahn haben wollte. Stolz wie Schwäne blähten einige ungeduldige Boote schon versuchsweise ihre Segel auf und probierten einmal den Wind, indem sie die Rohrinselfelde umkreisten und einen neugierigen Blick auf den großen Prahm warfen, der, an der Insel aufgestellt, das geheimnisvolle Zelt des Richterkollegiums enthielt, wo der Altmeister der Berliner Segelei, Capitain Hindenburg, sowie seine Genossen Neuss und Freudemann saßen.

Am Ufer hatten sich verschiedene Hunderte von Zuschauern sowie ein fliegender Budiker mit Speise und Trank und ein Photograph mit seinem Kasten eingefunden. Ein Reporter, der wahrscheinlich kein Programm erhalten konnte, watete mit den in die Stiefel gesteckten Hosen am sumpfigen Ufer entlang und schrieb sich eifrig Nummer und Namen jedes Bootes auf, woraus man ersehen kann, dass den armen Zeitungsschreibern die Sammlung von Notizen oft sehr schwer wird. Leider konnte ich ihm nicht helfen, da ich mir selber erst ein Programm vom Richterstege holen musste, wo die verschiedenen Ehrenpreise in einer gewissen diskreten Zurückgezogenheit sich auf einem Tische befanden. Die Herren gestatteten natürlich, einen Blick darauf zu thun, und so kann ich denn erzählen, dass die ersten Preise aus Flaggen bestanden, die aber noch auf dem Wege von Hamburg nach Berlin waren, da sie, wie so manches Geschenk, nicht zur rechten Zeit abgeschickt waren, die zweiten Preise waren vier prächtige „Bootskieker“ oder Marinegläser, die dritten geschliffene Trinkgefäße - man könnte auch Seidel sagen, wenn es die Würde des Festes erlaubte - mit geschmackvoll verzierten Deckeln, und endlich waren für die zweite und die dritte Segelklasse zwei Albums als vierter Preis eingesetzt.

Inzwischen hatte der große Dampfer „Borussia“, von Berlin kommend, die Angehörigen der Segler, darunter viele Damen, mitgebracht, und so fuhr

er denn im majestätischen Bogen unter lautem Jubelruf der Menge um die Insel worauf er wieder umkehrte und sich bei Grünau aufstellte, da von dort aus die ganze Regatta zu übersehen war.

Inzwischen wurde die rote Flagge am Richterstege aufgehisst, - ein Zeichen, dass jeder zum Absegeln sich bereiten müsse und die Fahrt ging los. „Clara“ eröffnete den Reigen! Scharf an dem lauen West-Süd-West, mit straffen Segeln hielt sie sich, bis sie den Richtersteg passiert hatte, dann ließ sie die Leinwand etwas locker und immer aufmerksam jede Brise nutzend, schoss sie schnell und stetig vorwärts.

„Albatros“ folgte zwei Minuten später, hatte aber anfangs nicht das Glück wie „Clara“, welche ohne Aufenthalt die schlimme Ecke bei Grünau nahm und weit voraus war, als „Albatros“ eine halbe Wendung machen musste und dennoch eine Flaggenstange beinahe rasierte. Interessant war der „Nordstern“, das vierte Boot, welches seinen Vorgänger No. 3 bald eingeholt hatte und nun scharf und heiß sich mühte, die beiden vorderen einzuholen. Doch als er um die Ecke bog, schwamm „Clara“ schon in weiter Ferne so ruhig wie ein Wölkchen am Himmel.

Inzwischen waren die anderen zwei Böte auch nachgekommen, während von den übrigen noch wenig zu erblicken war. „Clara“ schoss also über den „Falken“ weg und wendete, als sie plötzlich sich in einer Windstille befand, so dass sie sich minutenlang nicht vom Fleck rühren konnte. Dies brachte seine Nachfolger „Albatros“ und „Nordstern“ näher und einen Moment waren alle drei Böte dicht aneinander. Nun aber ermannte sich „Clara“ wieder und schoss schnell und sehr stetig vorwärts, aber die „Albatros“ hatte sich so fest an ihre Fersen gehängt, dass beide Böte jeden Fuß Weges fast gemeinsam zurücklegten, bis schließlich kurz vor dem Richterstege „Clara“ noch einen Vorsprung gewann. Als drittes Boot kam bald darauf der „Nordstern“ an.

Diese drei Böte waren nicht nur die schnellsten unter den 7 Böten der 1. Klasse, weshalb sie auch die drei Preise erhielten, sondern sie waren überhaupt die schnellsten unter allen 34, die die Regatta mitmachten. Inzwischen waren sämtliche Böte in dem Zeitraum von etwa einer halben Stunde nach der Reihenfolge ihrer Nummern abgelassen worden und da der Wind etwas aufbruste, so fuhren sie wie ein fliegendes Gewölk über das Gewässer, einen herrlichen Anblick gewährend. Was nun jedes Boot für Mittel anwendete, um durch schlaue Benutzung der Segel den Anderen zuvorzukommen, das ist unmöglich zu schildern.

So schäumten und brausten denn die Kiele der konkurrierenden Böte durch die Fluten und Boot auf Boot kehrte zurück und wurde notiert. Endlich um 1 Uhr 35 Min. 35 Sek. kehrte das letzte Fahrzeug heim ...\*  
\*



In der Taverne des Herrn Kracht in Stralau erholten sich schon 1833 Segler von ihren Vergnügungsfahrten.

# FONTANES SEGELTOUR

**Von Kirsten Köppen.** Im Sommer 1874 segelt Theodor Fontane auf der Yacht „Sphinx“ des Eigners Backhusen aus dem Berliner Segler-Club spreeaufwärts bis Teupitz. Damals firmiert der BYC noch unter diesem Namen. Mit dessen Begründer Sehlmann soll Fontane befreundet gewesen sein. „Das Segelboot ist übrigens keine bloße Nußschale, sondern eine Art englische Yacht mit zwei Kajüten und allem möglichen Komfort (sogar Eiskeller) eingerichtet. Das Ganze reizt mich sehr.“

Für Theodor Fontane erfüllt sich ein ‚Lieblingwunsch‘. „Ich war sofort entschlossen, an der Expedition teilzunehmen und schwelgte vorweg in den blauen Seeflächen, die den ganzen Weg zwischen Köpenick und Teupitz ausfüllen.“ Die dreitägige Fahrt (7.-9. Juli) soll einen brillanten Beschreibungsstoff abwerfen für den Band Spreeerland, den vierten Teil der Wanderungen durch die Mark Brandenburg. Fontane fragt denn auch beim abendlichen Platznehmen in der Kabine mit Hängelampe nach dem Boot, seiner Bauart, nach seinem Schicksal und vor allem auch nach dem Seglerclub. „Kapitän Backhusen, im allgemeinen kein Mann der großen Rede, war plötzlich in seinem Element und nahm gern das Wort. Ich weiß nicht, um welche Zeit der Klub ins Leben trat, aber seit einer Reihe von Jahren ist er da. Er hat wohl an die hundert Mitglieder oder mehr.“

Schauplatz der Clubregatten ist die inzwischen bekannte, 2.000 Meter lange Regattastrecke auf dem langen See bei Grünau. „Ich darf sagen, es wird dabei mehr Kunst gezeigt, als mancher von uns Spreefahrern erwarten möchte“, schwärmte Backhusen. „Ja, es ist ein Vergnügen, wie es kein größeres gibt, solche Wettfahrt mit vollen Segeln, zumal, wenn es stark windet und nun allerhand Unberechenbarkeiten hier zu Havarien führen, dort Boot und Mannschaft mit Niederlage bedrohen. So das letzte

Mal. Wir musterten einunddreißig Fahrzeuge, ein wundervoller Anblick: aber nur fünf und zwanzig erreichten das Ziel. Die anderen sechs hatten Schiffbruch erlitten. Der „Elektra“, unserem schönsten und größten Boot, brach der Mast glatt über Deck ab und stürzte samt der Takelage in den Seddin-See; der „Styx“ rannte fest; der „Forelle“ platzte von dem mächtigen Segeldruck die Wantenverbolzung und hob sich aus dem Schiffskörper heraus; der „Sturmvogel“ zog Wasser und mußte große Gummiplatten auf die Lecks nageln, um sich zu halten. Ein nicht geringerer Unfall traf die „Undine“. Ihr riß der Leitwagen aus, der das Segel hält, und zwar gerade in dem kritischen Moment des Lavierens. Aber Willy Krüger, der sie führte, setzte sich als lebender Ballast auf den Leitwagen und ließ sich halb durch die Wellen schleppen. So glückte es ihm, die Regatta wenn nicht siegreich, so doch ruhmreich mit auszusegeln.“

Schon damals waren Platzierungen wichtig. Ein Wettfahrtleiter entschied über Sieg oder Niederlage: „Und dieses Schiedsrichteramt ist nun freilich das Schwerste von allem. Es handelt sich immer wieder darum, durch minutiöseste Rechnungen festzustellen, wie viele halbe und viertel Sekunden Vergütung jedes Boot im Verhältnis zu seiner Größe empfangen oder zu gewähren hat. Nur nach dem Resultat dieser Berechnung werden die Preise verteilt, so daß es vorkommen kann, daß das drittschnellste Boot leer ausgeht und das drittlangsamste gewinnt.“

Und in der Art schrieb Fontane noch Manches über den Club, aber der Spreeband erzählt davon und so breche ich hier ab und schließe mich seinem Wunsch im Schlusswort der Wanderungen an: „Das Lesen dieser Dinge möge dem Leser wenigstens einen Teil der Freude bereiten, den mir das Einsammeln seinerzeit gewährte.“\*  
\*





Die Aschenbrödel, mit der Paul Wiesner 1900 antrat, war eine Schwertflunder

## PAUL WIESNER UND DER OLYMPIASIEG VON 1900 IN PARIS

**Von Gesa Gruber.** Paul Wiesner holte das erste Gold für Deutschland - und hat vielleicht nie davon erfahren. Das war 1900. Die Geschichte damals war ziemlich vertrackt. Aber heute steht der Namen Paul Wiesner in allen offiziellen Listen, und das Olympische Komitee hat ihm die Goldmedaille für seinen Sieg bei den Sommerspielen in Paris zuerkannt. Paul Wiesner war Mitglied im Berliner Yacht-Club. In diesem Beitrag werden ein paar der Rätsel rund um seinen Olympiasieg gelüftet.

Paul Wiesner, geboren am 10. September 1855, war von Beruf Handelschuldirektor. Er trat im Alter von 43 Jahren 1898 in den Berliner Yacht-Club ein und übernahm bald Vorstandsämter. Bis zu seinem Tode 1930 gehört er dem BYC-Schifferrat und dem BYC-Ehrenrat an. 1900 startete er bei den Regatten anlässlich der Weltausstellung in Paris.

Diesem ersten Auslandswettbewerb folgten zahlreiche Erfolge bei Regatten auf fernen internationalen und nationalen Gewässern und natürlich auch in Deutschland. Wiesner hat viele unterschiedliche Schiffe gesegelt und zahlreiche Preise und Ehrenpreise gewonnen. Als er 1930 im Alter von 75 Jahren starb, war Inhaber eines Segelbootes, der „Libelle III“.

Paul Wiesner konnte mit 41 noch nicht segeln. Ohne seglerische Vorkenntnisse trat er als gestandener Mann in den Potsdamer Yacht-Club ein, bevor er zwei Jahre später auch zum BYC kam. Das Segeln erlernte er dort bei einem PYC-Clubkameraden, Franz Zenker, einem offensichtlich genialen Segler, der sich überdies als Windmüller auf das Beobachten und Beurteilen der Wetterverhältnisse verstand.

Franz Zenker war nicht nur Wiesners Lehrmeister, jahrelang (auch 1900 in Paris) hat er dessen zahlreiche Rennyachten erfolgreich geführt (nach: „50 Jahre Potsdamer Yacht-Club“, 1941). Wiesner selbst fand schnell Gefallen am Segeln und kaufte in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg fast jede Saison ein neues, schnelles Schiff, mit dem er bei Regatten im In- und Ausland startete.

In Paris soll Wiesner unter den „Farben des Potsdamer Yacht-Club“ gestartet sein (WASSERSPORT, 31. Mai 1900). Aber: Er war, wie viele Segler damals, gleichzeitig Mitglied im Berliner Yacht-Club (Grünau) und im Potsdamer Yacht-Club (Wannsee), er segelte im Osten und im Westen von Berlin. In beiden Vereinen bekleidete er jahrzehntelang Ämter.



Im Jahrbuch des Berliner Yacht-Club kommt der erfolgreiche Segler zwar groß heraus, aber von Olympia ist da nicht die Rede.

Paul Wiesner hat sich nie für olympische Segelwettbewerbe angemeldet. Gemeldet hat er sich für die Regatten anlässlich der Weltausstellung 1900 in Paris. Ausgeschrieben waren die Concours Internationaux d'Exercices Physiques et de Sports (Internationale Wettbewerbe für Leibesübungen und Sport). Die Weltausstellung war das große Ereignis, die Sportwettkämpfe standen in deren Schatten. Und Olympia hatte damals noch nicht die Bedeutung, die es heute hat.

Aber: Jahre später, als sich der vierjährige Rhythmus der Olympischen Spiele eingespielt hatte, hat das Internationale Olympische Komitee die sportlichen Wettbewerbe anlässlich der Weltausstellung 1900 in Paris zu den zweiten Spielen der Neuzeit erklärt - nach dem glanzvollen Auftakt 1896 in Athen. Eine Reihe von Disziplinen wurden nachträglich als olympisch anerkannt. Andere wurden allerdings nicht akzeptiert; beispielsweise fanden nur 10 der 13 gesegelten Wettfahrten Berücksichtigung in der olympischen Einreihung und Wertung durch das IOC. In die Liste der Olympia-Sieger wurde Wiesner, wie die anderen teilnehmenden Sportler auch, erst im Nachhinein aufgenommen.

Paul Wiesner wurde bei der Regatta disqualifiziert. Zu den Segelwettbewerben lagen 64 Meldungen aus fünf Nationen - Frankreich, England, Holland, Amerika, Deutsches Reich - vor, darunter ein deutsches Boot, die Schwertflunder ASCHENBRÖDEL, von Paul Wiesner (in der Dokumentation wird fälschlicherweise Martin als Vorname angegeben) mit seiner dreiköpfigen Crew. Die kleineren Boote (bis zu 10 Tonnen Gewicht) segelten auf der Seine bei Meulan, etwa 35 Kilometer westlich von Paris. Die größeren Yachten mit 10 bis 20 Tonnen Gewicht gingen bei Le Havre an den Start. Drei Wettfahrten waren für jede teilnehmende Yacht vorgesehen. Als Auftakt fand am Sonntag, dem 20. Mai eine „offene“ Wettfahrt auf der Seine statt (cours d'honneur), zu deren Teilnahme alle 64 Boote verpflichtet waren. Viele Zuschauer erfreuten sich an dem einzigartigen Anblick. Wiesner ging als zweiter durchs Ziel, als Preis wurde ihm unter anderem eine Skulptur verliehen. Außerdem segelten die Teilneh-

mer je zwei Wettfahrten, bei denen die Boote nach Gewicht in fünf Klassen eingeteilt waren. Die ASCHENBRÖDEL von Wiesner wurde erst nach der Regatta vermessen - und dabei stellte sich heraus, dass sie in der „falschen“ Klasse angetreten war (eine halbe bis eine Tonne Gewicht). Sie hatte gesiegt, aber wurde disqualifiziert - und konnte so den internationalen Eintonner-Pokal der Weltausstellung 1900 nicht in Empfang nehmen und nach Berlin bringen.

Aber: Die Rennen fanden zeitlich versetzt statt. In der zweiten Klassen-Wettfahrt startete die Aschenbrödel in der Gruppe der Ein- bis Zweitonnen-Boote. Wiesner siegte souverän und erhielt ein Preisgeld von 1.500 Francs. Er ersegelte einen ersten und einen zweiten Platz.

Bei den Olympischen Spielen in Paris wurden keine Goldmedaillen vergeben. Wiesner erhielt in Paris nachweislich einen gegenständlichen Preis und eine Geldsumme. Medaillen waren damals noch nicht üblich, in einigen Sportarten erhielt der Sieger eine silberne, der zweite eine bronzene Medaille. Goldmedaillen gab es erstmals 1908 in London.

Aber: Jahrzehnte später hat das Internationale Olympische Komitee die ersten drei Plätze eines Wettkampfs rückwirkend mit Gold-, Silber und Bronzemedaillen bedacht. In der „Liste der olympischen Medaillengewinner aus Deutschland ab 1896“ ist verzeichnet:

Wiesner, Martin (GER)  
Goldmedaille Segeln 1-2 Tonnen / Männer  
Silbermedaille Segeln offene Klasse / Männer

Zahlreiche Sportler von Paris 1900 haben nie erfahren, dass sie an Olympischen Spielen teilgenommen haben oder gar Olympiasieger geworden sind. Zu diesen gehören offensichtlich auch Paul Wiesner und seine Crew. Seine BYC-Nachkommen dürfen ihn aber mehr als 100 Jahre später als zweifachen Medaillengewinner ehren. \*



# DER CLUB WIRD LAZARETT

»Als im Jahre 1914 der unglückselige Krieg über unser Deutsches Vaterland hereinbrach, und noch ehrliche Begeisterung in unserem Herzen brannte, da fassten die Mitglieder des B.Y.C. in der Generalversammlung vom 10. August den einmütigen Beschluss, das Clubhaus der Heeresverwaltung zu Lazarettzwecken zur Verfügung zu stellen.«

So steht es im Jahrbuch 1914-1919 des Berliner Yacht-Club. Ein Oberstabsarzt kam, die Räume zu besichtigen, Mitglieder des Clubs kauften Betten und Geschirr, ein Arzt übernahm die Leitung. Und dann kamen die Verwundeten aus den Schützengräben und von den Schlachtfeldern, „die armen Kerle, die blass und krank nun in der neuen Heimat geborgen lagen, und nicht wussten, wie sie sich all der Liebe erwehren sollten.“ Darunter waren auch etliche Mitglieder des Berliner Yacht-Club, sogar der damalige Vorsitzende Conrad Schultz wurde im Lazarett operiert. \*



*Die Verwundeten, die oft sehr traumatisiert aus den Schützengräben zurückkamen, wurden in den Räumen des Clubs einquartiert. Auf dem Gelände konnten sie sich von den Schrecken des Krieges erholen.*





*Hoch am Wind:  
Die Emmy II von Oskar Gleier fuhr meist ganz vorn mit.*





# DIE GOLDENEN 20ER





Theorie am Modell: Auf Seemannschaft wurde in den 20er Jahren viel Wert gelegt. Ein Kapitänleutnant organisierte den Unterricht. Mädchen waren noch nicht zugelassen.

## DIE JUGEND SEGELT

Im Ersten Weltkrieg herrschte Männermangel im Berliner Yacht-Club. Von rund 220 Mitgliedern des Berliner Yacht-Club standen 77 unter Waffen im Feld. Es fehlte an Segel-Mannschaft. Man entschied sich deshalb dafür, jüngere Mitsegler zu aktivieren. Und so wurde mitten im ersten Weltkrieg (und zeitgleich mit dem VSaW) 1916 die Jugend-Abteilung des Berliner Yacht-Club gegründet. Die Ausbildung war streng reguliert, und so wurden aus den „Jungmannen“ sehr bald „brauchbare Crewmitglieder“.

**Von Gesa Gruber.** Die Jugendabteilung des Berliner Yacht-Club bestand zunächst nur aus drei, später aus 20 Mitgliedern. Mindestalter der ausschließlich männlichen Jugendlichen (Jungmannen) war 14 Jahre; mit 18 Jahren wechselten sie in den Status Junior, der bis zum Alter von 25 Jahren galt. Mädchen fanden erst ab 1938 Aufnahme in der Jugendabteilung des BYC.

Sorgsam wurde auf die Ausbildung der Jugendlichen geachtet, die Teilnahme an theoretischer und praktischer Unterweisung war Pflicht (siehe Jugendordnung von 1926). Nach 1928 hatte die Jugendabteilung ihr eigenes Schulschiff: eine ehemalige englische Rennyacht von 18 m Länge über Deck, als Ketch getakelt mit Groß- und Topsegel, Besan und vier Vorsegeln

(nämlich Fock, Innen- und Außenklüver, Flieger) - Segelfläche am Wind ca. 135 qm. Der Klüverbaum war drei Meter lang, Großsegel und Besan hatten Gaffeltakelung. Auf diesem Segler, von dem für Unterrichtszwecke auch ein Modell existierte, erhielten die BYC-Jugendlichen ihre praktische Ausbildung. Sie segelten mit diesem Schiff auch auf der Ostsee.

Im Zuge der Einführung der „Marine-Sturmjugend“ zwang das nationalsozialistische Regime die BYC-Jugendabteilung ab September 1933, neben der seglerischen Ausbildung das Exerzieren zu üben. Der Zweite Weltkrieg schränkte die Jugendarbeit drastisch ein; ihr vorläufiges Ende fand sie 1944, als das Clubhaus und die Boote in Grünau durch Bomben und Feuer zerstört wurden. \*

Der Materialenverwalter hat für Ordnung und Sauberkeit im Jugendraum und für die ordnungsgemäße Aufbewahrung des Inventars der Clubjollen zu sorgen. Umherliegende Privatsachen hat er an sich zu nehmen. Das Fahrtenbuch ist zu kontrollieren.

3. Um das der Jugendabteilung gesteckte Ziel (§ 1 der Statuten und §§ 49 und 52 des Grundgesetzes des D. S. V.) zu erreichen, ist es unbedingt erforderlich, daß sich sämtliche Mitglieder regelmäßig und pünktlich an allen Veranstaltungen der Jugendabteilung beteiligen. Es wird deshalb stets eine Anwesenheitsliste geführt. Wer durch häufiges Fehlen seine Interessenlosigkeit beweist, wird aus der J. A. ausgeschlossen.

4. Neu eingetretene Mitglieder der J. A. haben sich zur ersten Einführung:

- a) Segeln mit kleinen Fahrzeugen von Dr. Dessauer,
- b) Das blaue Buch vom D. S. V.

anzuschaffen. Außerdem haben sie sich bekanntzumachen mit den Statuten der J. A., der Standerordnung des B. Y. C. und den besonderen Vorschriften für die J. A.

5. In ihrem Verhalten auf dem Clubgrundstück und auf der Fahrt haben die Mitglieder der J. A. stets Rücksicht auf das Ansehen des Clubs zu nehmen.

6. Die Kleidung beim Segeln ist blau oder weiß. Vorschriftsmäßige Mützenabzeichen sind beim Clubökonom Hermann zu erhalten.

### II. Die Fahrten auf den Clubbooten

1. Jedes Boot untersteht einem von der Leitung bestimmten Führer. Dieser hat für die sorgsamste Pflege des Bootes zu sorgen und die ihm zugewiesene Mannschaft nach den besonderen Vorschriften auszubilden. Von Zeit zu Zeit findet eine Prüfung der Mannschaft statt.

2. Der Führer trägt bei der Fahrt die volle Verantwortung. Die Mannschaft hat seinen Anordnungen unbedingt Folge zu leisten. Widerspenklichkeit ist dem Leiter zu melden.

• 28 •

Im Jahrbuch von 1926 (links) sind Auszüge aus der Jugendordnung veröffentlicht. Aber auch in Uniform kam der Spaß nicht zu kurz (rechts). Eine beeindruckende 18-Meter-Ketsch diente als Schulschiff (unten).







Bei den Vorentscheiden in Kiel (oben links) qualifizierte sich Willy Raatsch (rechts) mit der Kickerle.



# WILLY RAATSCH

## UND DER PREIS DES AMERIKANISCHEN PRÄSIDENTEN

Es sind die goldenen 20er Jahre in Berlin. Die Stadt blüht auf. Wirtschaftlich geht es ab 1924 rasant aufwärts, Kunst, Kultur und Wissenschaft gedeihen prächtig. Die Menschen wollen den ersten Weltkrieg schnell vergessen, sie wollen leben, tanzen und feiern.

**Von Cornelia Gerlach.** Der Club blüht. Jeden Donnerstag treffen sich die Herren. Sie haben ein eigenes Liederbuch herausgegeben und es gibt sogar eine Hauskapelle mit Musikern aus den eigenen Reihen. Aber auch seglerisch geht wieder viel: Mit schnell verdientem Geld lassen die Mitglieder Boote bauen, die Verzeichnisse aus jener Zeit zeigen: Fast der gesamte Bootsbestand ist jünger als 1919.

Willy Raatsch ist einer der erfolgreichsten Regattasegler in jenen Jahren. Er steuert die schnellsten Yachten und fährt für deren Eigner die Siege ein. So auch in der Saison 1929 - in jenem Jahr, als Deutschland zum ersten Mal nach dem Ersten Weltkrieg wieder bei internationalen Regatten starten darf. Zehn Jahre lang hatte die International Yacht Racing Union (Vorläufer der ISAF) den Deutschen Segler-Verband nach dem Ersten Weltkrieg ausgeschlossen. 1929 wurde der Sportboykott aufgehoben. Die deutschen Segler kehrten auf die internationale Bühne zurück. Die Zeitschrift Yacht schreibt: Der DSV „hat die Fühlungnahme mit dem Ausland eingesetzt, die hoffen lässt, dass die wettseglerischen Beziehungen zu anderen Ländern sich allmählich festigen und fördernde Rückwirkung auf den Sport in der Heimat nicht verfehlen werden.“ Es ging also um mehr als nur um gutes Segeln - es ging um die Rückkehr auf die internationale Bühne. Willy Raatsch war dabei - und trug an seiner Mütze das Wappen des Berliner Yacht-Club in die Welt.

Eine der prestigeträchtigsten Regatten vor 1914 waren die Amerika-Rennen der Sonderklasse gewesen. An diese Tradition knüpfte man jetzt an. Allerdings galten die Boote der Sonderklasse als veraltet. Man ging stattdessen mit Schärenkreuzern an den Start. Diese schnellen Konstruktionen waren in Deutschland in den Zwanzigern sehr populär. Das mag

zunächst verwundern, denn die Schären sind ja ursprünglich Boote aus Schweden. Aber auch hier hatte die Weltpolitik eine Rolle gespielt: Indem die IYRU Deutschland boykottierte, mussten die deutschen Segler sich nach anderen Möglichkeiten umsehen, um sich international zu messen. Sie fanden sie in den neutralen Ländern des Ostseeraums, vor allem in Schweden, wo die Schärenkreuzer zu Hause sind. (Quelle: (Klaus Kramer im „Yachtportarchiv“ über die Hintergründe der „Schärenkreuzerpolitik“ des Seglerverbandes). Diese schlanken, als „rasende Zahnstocher“ liebevoll titulierten Boote setzten sich an der Küste und auf den Binnenrevieren schnell durch. Von 1922 bis 1932 entstanden allein bei Abeking & Rasmussen in Bremen 52 dieser Boote in verschiedener Größe. Der Hamburger Reeder Erich Laeisz - die Namen seiner flying P-Liner pflegten, wie der Schärenkreuzer Pan, stets mit P zu beginnen -, Prinz Heinrich von Preussen oder der Industrielle Hanns Stinnes mit seinen Glückauf gehörten zu den Prominenten in dieser Szene.

Die Kickerle war ein 30er Schärenkreuzer, schmal, wendig und leicht zu segeln, mit vergleichsweise wenig Segelfläche versehen, mit den langen Überhängen an Bug und Heck. Eigner war der Berliner Leo Roß, ein Kaufmann, der 1923 in den Club kam. Henry Rasmussen aus Svendborg hatte die Yacht konstruiert. Für den begnadeten Bootsbauer war der Schärenkreuzer „ein Boot für hohen feinfühlig segelsportlichen Genuss, kurz ein Rennkreuzer im besten Sinne des Wortes.“

Die deutsch-amerikanischen Regatten fanden ab 15. August 1929 in der Bucht von Marblehead statt. Veranstalter war der Deutsche Segler-Verband und der Corinthian Yacht Club. Jedes Land stellte drei Schärenkreuzer, für Deutschland gingen die Kickerle, die Hathi und die Glückauf an



Die Gegner - hier das US-Team - konnten einpacken, so souverän segelte die Mannschaft von Willy Raatsch.

Kickerle geht an den Start.







Zurück in Berlin, begrüßte der Berliner Yacht-Club den siegreichen Steuermann Willy Raatsch (mit dem Hoover-Pokal). Rechts von ihm steht Direktor Bohl, damals Vorsitzender des BYC, links von ihm Frau Raatsch und daneben Leo Roß, der Eigner der Kickerle.

den Start. Die Boote mussten laut Ausschreibung von einem „Landesangehörigen“ entworfen, im Land gebaut und von einer dreiköpfigen Amateurbesatzung des Landes gesegelt werden. Es ging also explizit um ein Kräftemessen zwischen zwei Ländern. Der deutsche Botschafter war ebenso involviert wie der amerikanische Präsident Herbert Hoover, der den Preis gestiftet hatte.

Die drei deutschen Boote hatten sich zuvor in Regatten vor Kiel für das Rennen qualifiziert. Beobachter hatten sehr genau hingeschaut, welches Boot bei welchen Bedingungen seine Stärken und Schwächen hat. Die Kickerle zum Beispiel galt als Favorit für Leichtwind, während die Glückauf bei Leicht- und Mittelwind gut lief und die Hathi auch für härteren Wind geeignet war. Alle drei Schiffe wurden verladen und in die USA verfrachtet. Willy Raatsch saß auf der Kickerle am Ruder – an Stelle von Oskar Gleier, der aus beruflichen Gründen nicht nach Amerika reisen konnte. Die Vorschot bediente Richard Spelling, die Großschot Henry „Jimmy“ Rasmussen, der als Bootsbauer und Konstrukteur auch für den Riss und den Bau der Yacht verantwortlich zeichnete. Für Rasmussen war die Regatta in den USA zugleich ein Werbeauftritt. Der Konstrukteur wollte den US-amerikanischen Markt für sich erschließen. Entsprechend hoch war die Motivation, gut zu segeln.

Das taten sie dann auch. In der alten Ausgabe der Yacht ist haarklein nachzulesen, mit welchen taktischen Tricks und was für geschickten Wendeschlägen die Kickerle ihre Siege einfuhr. Es ist zu vermuten, dass Segler von einst diese Berichte so ähnlich aufmerksam studierten wie wir heute die Übertragungen der Segelbundesliga. Das Ergebnis: Die Kickerle

wurde in vier Rennen einmal viertes und dreimal erstes Boot und trug so maßgeblich dazu bei, dass die deutsche Mannschaft den Preis des damaligen US-Präsidenten Hoover mit nach Hause bringen konnte.

Die Yacht jubilierte: „Somit darf die diesjährige Fahrt nach drüben als die Einleitung einer Segelkameradschaft angesehen werden, die auch für unseren Segelsport belebend wirken wird“, heißt es da. Und weiter: „Nicht zu unterschätzen ist aber auch der politische Erfolg, den unser Besuch in Amerika errungen hat, Nichts vermag mehr die Sympathie der Amerikaner zu erringen, als wenn man sie mit Spitzenleistungen schlägt.“

Auch in der US-Presse fand die Regatta großen Nachhall. In der New York Times zum Beispiel hieß es: „Die Deutschen, deren Kampf um den Platz an der Sonne durch den unglücklichen Ausgang des Krieges unterbrochen war, haben jetzt wieder die Herrschaft zur See und in der Luft an sich gebracht. Nicht genug damit, dass sie mit der Bremen das schnellste Schiff der Welt gebaut haben und dass sie als erste mit dem Zeppelin die Welt umrundet haben, jetzt haben sie uns auch noch zum ersten Mal in unseren eigenen Gewässern vor Marblehead mit ihren Segelbooten geschlagen und damit ihrem Meisterschaft in der Seemannschaft von neuem bewiesen.“ Das Foto der siegreichen Mannschaft zeigt Willy Raatsch in der Mitte, sitzend. Während seine Mitsegler beide in weißen Takelblusen antreten – bei Rasmussen sieht man darunter noch den Schlips – trägt er dunkelblau, dazu eine Mütze mit weißem Deckel und schmalen Schirm. In seinen Augen glitzert der Spaß am Abenteuer. Willy Raatsch blieb dem Berliner Yacht-Club über Jahrzehnte verbunden und führte ihn als Vorsitzender durch schwere Zeiten. Doch dazu später. \*



(von links): Richard Spelling, Willy Raatsch und Henry Rasmussen mit dem Pokal.



# OSKAR GLEIER UND DIE POKALE



Wahre Kunstwerke sind die wertvollen Pokale, die Oskar Gleier gewann (oben und links) - einige hatte sogar der Kaiser gestiftet (Foto unten).



**Von Cornelia Gerlach.** Mit 547 errungenen Preisen im Laufe seines Lebens hält Oskar Gleier im Berliner Yacht-Club den Rekord. Als er 1897 die ersten Erfolge verbuchte, war er 17 und startete beim Segelclub Neptun. Sein Vater Edmund Gleier, selber Segler, hatte ihm mit 15 eine Jolle geschenkt und mit 17 ein offenes Schwertboot mit langem Klüverbaum, Topsegel und Flieger, mit dem er schnell vorneweg fuhr. Als der SC Neptun sich 1909 auflöste, trat Gleier zusammen mit einer Gruppe anderer Neptun-Segler in den Berliner Yacht-Club ein. „Sein Ruf als Trimmkünstler und Steuermann von Rang war da schon gefestigt“, heißt es in der Festschrift zum 70. Jubiläum von 1937. In den 20er Jahren saß er auf den 75-qm-Yachten Hertha III und Hertha IV (Eigner: Richard Spelling) am Steuer. Ob in Kiel oder am Starnberger See - er siegte. Und auch mit seiner eigenen Yacht, dem 35-qm-Kreuzer Emmy II, lag er vorn.

Wertvolle Preise brachte Oskar Gleier mit nach Hause, darunter Pokale von Prinz Eitel Friedrich, vom Kronprinzen und den vom Kaiser gestifteten Samoa- und den Armour-Pokal von den Rennen der Sonderklasse bei der Kieler Woche (ab 1909). Oft war er für die Eigner großer Yachten am Steuer. Ein Nachruf in der Zeitschrift „Die Yacht“ von 1937 liest sich als Who is Who des Segelsports des frühen 20. Jahrhundert. Seinen letzten Sieg errang er bei der Kieler Woche 1936 auf der Dubrow III, einem 50-qm-Seefahrtskreuzer.

Oskar Gleier hat ein reiches Erbe hinterlassen. Da sind zum einen die Pokale, die von einer Generation zur anderen in Ehren gehalten werden. Zum anderen gab er die Leidenschaft für das Segeln weiter. Oskar führte seinen Sohn Otto schon früh an den Sport heran. Er sagte ihm morgens Bescheid, wann er nachmittags da sein könnte, und der Junge machte bis dahin das Boot segelklar. Nachdem die Segel gesetzt waren, erklärte der Vater dem Sohn, worauf es beim Trimmen ankommt, beobachtete ihn noch eine Zeit und verschwand in der Kajüte zum Mittagsschlaf. Otto wiederum vermittelte seinem Sohn Timm den Spaß am Segeln. Die Gleiers blieben dem BYC treu. So kommt es, dass die Familie über mehr als 100 Jahre die Geschicke des Berliner Yacht-Club mit geprägt hat. \*



Seine Clubkameraden beschrieben ihn so: „Von kleiner Statur, durch sein Gehörleiden vielfach behindert, wirkte Oskar Gleier auf den ersten Blick fast unscheinbar. Aber wenn er mit seiner bedächtigen, oft mit Humor gewürzten Weise zu sprechen begann, dann merkte man bald, dass die schlichte Schale einen goldenen Kern barg, einen hilfsbereiten, klugen und feinen Menschen, der ebenso ruhig wie überlegt, wie er die Pinne zu führen verstand, auch das eigene Wort führte, und dessen wohl durchdachter Rat von der Leitung des Clubs stets gerne gehört wurde.“ (Aus: Siebzig Jahre Berliner Yacht-Club, 1867-1937)



Familie Gleier Anfang der 20er Jahre. Skipper war Oskar, das Ruder führte sein Sohn Otto.



Die Emmy II bei der Berliner Herbstwoche 1922.





*Das Starboot Grönau gehörte dem Club.  
Arno Gaedke und Otto Gleier wurden 1942  
damit Deutsche Meister.*





# STÜRMISCHE ZEITEN



# DR. ROLLE UND DAS EISBEIN

Die Sportvereine waren in der NS-Zeit gleichgeschaltet. Auch im BYC gab es Politik-Unterricht.



*Im Winter 1937 lud der Dietwart zum Clubabend ein.*

**Von Edgar Gruber und Cornelia Gerlach.** Im Laufe seiner Geschichte hat der Berliner Yacht-Club viele Ämter vergeben. Manche, wie das des Kassenswarts, gibt es von Beginn an bis heute. Andere, wie das des Dietwarts, waren nur kurz in Mode und sind wieder in Vergessenheit geraten. Im BYC hatte Dr. Johannes Rolle ab Mitte der 30er Jahre dieses Amt inne. Die Nationalsozialisten hatten es den Vereinen verordnet. Der Dietwart sollte sich darum kümmern, dass alle die rechte Gesinnung vertraten.

Johannes Rolle war Motorbootfahrer, Eigner eines mit 8,70 Meter eher kleinen Bootes namens Sigrid. Im Mitgliederverzeichnis ist er als Direktor geführt, wohnhaft in Schöneberg, seit 1918 im BYC, und als die Nazis 1933 an die Macht kamen, war Johannes Rolle 52 Jahre. Er war damals schon im Vorstand. Als stellvertretender Vorsitzender übernahm er die Aufgabe, sich um Clubmitteilungen zu kümmern. Im Rückblick auf das Jahr 1933 heißt es da:

„Noch hatte die Segelzeit nicht begonnen, da schlugen die gewaltigen politischen Ereignisse, die zwischen dem 5. und 23. März ein untragbares System hinweggefegt hatten, ihre Wellen bis in die stillen Gewässer unseres Clublebens.“ Vermutlich hat Rolle diese Sätze geschrieben, wie fortan alles aus seiner Feder sind sie stark ideologisch gefärbt. Worum es ging? Am 5. März 1933 hatten die Wahlen zum Reichstag stattgefunden, bei der die NSDAP 44,5 Prozent der Stimmen erlangte. Es sollten die letzten freien Wahlen sein, denn am 23. März verabschiedete der Reichstag das Ermächtigungsgesetz. Die Demokratie - von Johannes Rolle im BYC-Jahrbuch als „untragbares System“ bezeichnet - war faktisch abgeschafft.

Die Machtergreifung der Nazis wirkte sich sofort und unmittelbar auf das Clubleben aus. Auf dem Stiftungsfest am 25. März 1933 hielt Dr. Rolle eine flammende Rede. Es gebe so viele Flaggen bei den Seglern, die Rennflaggen, die Signalflaggen, die Namensflaggen, die Clubstander und die alte Kriegsflagge. Nur eine fehle noch. Er titulierte sie als die „Flagge der Kämpfer, denen der Sieg der nationalsozialistischen Bewegung zu danken sei.“

Offensichtlich gab es zu diesem Zeitpunkt schon eine „Gruppe der Nationalsozialisten im BYC“, die dafür Sorge trug, dass die Hakenkreuzfahne im Clubhaus aufgehängt wurde. Dr. Rolle forderte dann die Anwesenden auf, ein dreifaches Sieg-Heil auf Adolf Hitler auszubringen. „Dann intonierte die Kapelle das Horst-Wessel-Lied, dessen erster Vers stehend gesungen wurde“, heißt es in dem Bericht.

Das alles ist nichts ungewöhnliches für jene Zeit, es hat sich so oder so ähnlich tausendfach in deutschen Vereinen zugetragen. Die Gleichschaltung des öffentlichen Lebens war Teil der Strategie, die die Nazis verfolgten. Ab 1934 wurde so auch der Segelsport in Deutschland neu geordnet. Der bisherige Deutsche Segler-Verband wurde mit dem Seglerbund und dem Nationalsozialistischen Wassersportverband zusammengeschlossen und die drei bildeten nun einen neuen Deutschen Segler-Verband. Ab Dezember 1938 wurde der Nationalsozialistische Reichsbund für Leibesübungen zu einem von der NSDAP betreuten Verband erhoben, die Sportvereine waren nun den Gauleitern der NSDAP unterstellt. Die Gleichschaltung war damit komplett, die Vereine hatten ihre Eigenständigkeit verloren.

Der Vorsitzende des BYC, Bernhard Bohl, war damals Leiter der Wettfahrtabteilung und mit daran beteiligt, das Regatta-Wesen umzustrukturieren. Bisher hatten die Vereine die Regatten organisiert, nun wurde das Land in Wettfahrtbezirke aufgeteilt und die Bezirksführer waren für das Ausrichten der Regatten verantwortlich. So sollten große, repräsentative Wettfahrtreihen möglich werden, die glanzvoller und geschlossener als bisher durchgeführt wurden. Das Ziel hieß jetzt: Olympia!

Im August 1934 führten die Nazis das Amt des Dietwarts ein. Dessen Aufgabe war es, im Auftrag des Reichssportführers alle Turn- und Sportvereine im nationalsozialistischen Sinne zu schulen und deren Ideologie und Erziehungsziele, also Rassebewusstsein, Gemeinschaftssinn, völkische Haltung und antijüdische Ressentiments, an die Mitglieder heranzutragen. Im BYC-Jahresbericht für 1935 ist verzeichnet, dass Johannes Rolle das Amt übernahm und Kurse zu Rasselehre, Volkstum, Weltanschauung organisierte, auch der Eroberungsfeldzug im Osten wurde theoretisch vorbereitet.

Johannes Rolle organisierte den Unterricht, der über zwei Wintermonate hinweg jeden Donnerstag stattfand. Dass dies nicht nur einige wenige betraf, zeigt der Jahresbericht von 1939: Da hatten im März und April sich 65 Kameraden der Prüfung unterzogen. Wer Regatta segeln wollte, musste diese Prüfung bestehen. So wurden die aktiven Segler geködert, sich intensiv mit der Ideologie des Nationalsozialismus zu befassen. Wer sich dem verweigerte, durfte nicht starten.

Aber Johannes Rolle hatte es schwer. Im November 1937 beklagte er sich bitterlich. Die Mitglieder kämen zu den Dietabenden nur, wenn es auch leckeres Essen gab. Im Oktober hatte er Eisbein organisiert, und die Leute kamen in Scharen. Im November gab es nur eine Rede des Gau-Dietwarts und keine Gaumenfreuden - und es kamen gerade mal zehn Hanseln. „Niemals, liebe Kameraden, habt Ihr Euren Dietwart, der seit nunmehr zwei Jahren neben seinen sonstigen Vorstandsämtern unermüdlich, ohne Rücksicht auf persönliche Angelegenheiten, auf Zeit und Kraft, nur für Euch und die große gemeinsame Sache seinen schwierigen Posten versieht, tiefer enttäuscht“, schreibt Rolle ziemlich empört an die Mitglieder. Aber er gibt die Hoffnung nicht auf, „dass auch diese Drückeberger sich eines Tages zu vollwertigen, achtbaren und angesehenen Clubkameraden durchmausern werden.“

Zwei Jahre später beginnt Deutschland den Krieg, der Europa, Berlin und auch den Berliner Yacht-Club in Schutt und Asche legt. \*

# DER CLUB ALS RETTUNG

Ulrich Huhse hat über viele Jahre Regattasegler im BYC gesponsort. In einem Brief, geschrieben 1998, erzählt er, wie er dazu kam.

**Von Ulrich Huhse.** Im Jahre 1939 wurde ich als Jungmann, so nannte man uns damals, auf Empfehlung meines Paten, Erwin Schalk, befreundet mit meinem Vater - beide waren nicht in der NSDAP -, in die Jugendabteilung des Berliner Yacht-Club aufgenommen. Sicher wollten beide, dass ich nicht in der Hitler-Jugend dienen musste.

Ich gehörte seit 1933 der Bündischen Jugend an (einer freien Jugendbewegung ähnlich den Pfadfindern, Anm. cg), die irgendwann dem Jungvolk angegliedert wurde. Am 1. Dezember 1936 machte das „Gesetz über die Hitler-Jugend“ die Parteijugend zur Staatsjugend. Knapp drei Jahre später, im März 1939, verordnete die Regierung für alle Jungen und Mädchen die „Jugenddienstpflicht“, gleichgestellt mit Arbeitsdienst und Wehrpflicht. Jeder musste sich bei der Hitlerjugend melden. Tat er das nicht, so hatten die Eltern mit Geldstrafen bis zu 150 Reichsmark oder mit Haft zu rechnen.

Um dieser Zwangsmaßnahme zu entgehen, wurde ich durch die Unterstützung meines Paten und anderer in den BYC aufgenommen und erhielt eine Bescheinigung, dass ich dem Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen angehöre und in stärkerem Maße an Regatten beteiligt bin. Dadurch bin ich der Zwangs-HJ entgangen. „Leistungssport“ wurde offenbar als Ersatzleistung anerkannt.

Leiter der Jugendabteilung war Herr Otto Gleier und unser Schulungsleiter Herr Mettin. Der Jugendabteilung standen „O-Jollen“ (Olympia-Jollen, die - so denke ich - für die Olympischen Spiele 1936 konstruiert wurden) zur Verfügung. Ich war in der Zeit von 1940 bis 1943 bei Arno Gaedke (Vater von Joachim Gaedke und Gitti Langosch) und Otto Gleier Vorschotmann auf dem clubeigenen Starboot GRÜNAU.

Wir, die Jungmannen, durften bei einigen „alten Herren“ mitsegeln, abends Klarschiff machen, die Schiffe pflegen, die Segel zum Trocknen aufhängen, die Decks feudeln, die Persenninge überlegen und festmachen. Im Frühjahr haben wir beim Handschleifen und Lackieren der Schiffe dem Hafenmeister geholfen. Wir haben „Tetje“, dem Hafenmeister, beim Zuwasserlassen oder im Herbst beim Anlandbringen und im Schuppen, so weit es in unseren Kräften lag, geholfen (dabei habe ich gelernt, mit schweren Lasten umzugehen). Autokräne gab es hierfür nicht, es war leider Krieg in Deutschland. \*

Unser Segelrevier war die Dahme, der Seddin-, der Müggel- und der Scharmützelsee. Am Scharmützelsee hatte der BYC in Saarow-Dorf ein Clubhaus, das in den Sommermonaten durch mehrere selbstbediente Schleusen erreichbar war. Ich war zweimal mit meinem Lehrmeister, Theo Haß, dort. Otto Gleier hatte mich einem alten Praktiker zugeteilt, der eine H-Jolle besaß. Von Theo Haß habe ich viele Fertigkeiten, die das Segeln und auch die Regattaregeln betrafen, gelernt. Auch in die Künste der Segelmacherei wurde ich von ihm eingewiesen. Hierfür bin ich allen, die mich gefördert haben, sehr dankbar.

1943 wurde ich zur Marine eingezogen. Ich diente unter anderem bei Kapitänleutnant Rolle, der Kommandant eines Torpedo-Bootes war. Er war der Sohn eines „alten Herrn“ aus dem Berliner Yacht-Club. Er hat mich geschont. Von ihm wurde ich auf die Offiziersschule nach Mürwick geschickt, dort konnte ich unter anderem mein seglerisches Können beweisen, das mich sicher an manch einem Fronteinsatz vorbeischrammen ließ.

Nach Kriegsende brach leider der Kontakt zum BYC ab. Gründe gab es sicher einige. Unter anderem hatte ich damals den Eindruck, dass Herr Raatsch eher Leute mit Geld gebrauchen konnte - und das hatte ich als Russlandgefangener bei meiner Heimkehr sicher nicht. So war das nun einmal. Berufsbedingt hatte ich meinen Wohnsitz in den Raum Stuttgart verlegt und war dort für die Fa. AEG-Telefunken auch im Ausland tätig. Seit 1958 lebe ich im Raum Braunschweig, leider auch hier in einer Gegend, die seearm ist. So musste ich auf meine Leidenschaft, das Segeln, verzichten.

Später habe ich den Kontakt zum BYC dann wieder aufgenommen und einige junge Leute im BYC finanziell unterstützt (Anm. der Redaktion: Huhse hat zum Beispiel Nina Grunow gesponsert, die 2015 mit ihrer Crew die ISAF Weltmeisterschaft der Damen im Match Race gewonnen hat).

Sicher wird man mich fragen, was mich dazu veranlasst hat. Hierzu meine Antwort: Von 1939 bis 1943 und auch danach haben mir Mitglieder des BYC dazu verholfen, dass ich nicht in der Hitler-Jugend dienen musste, und dass ich später bei der Marine geschont wurde, weil ich bei dem Sohn eines „alten Herrn“ diente, der mich zu vielen Lehrgängen abkommandiert hat, was sicher zu meinem Überleben beitrug. So geht mein Dank an meine Förderer. \*



# ABGEBRANNT

Aus: 100 Jahre Berliner Yacht-Club

»Es kam das Jahr 1944 – genauer gesagt der 27. Januar 1944 – als der Himmel über Grünau blutrot gefärbt war. Als der Verfasser dieser Zeilen, der zu der Zeit selbst in Grünau wohnte, der Ursache nachging, stand er plötzlich vor einem lodernden Flammenmeer: das Clubhaus des Berliner Yacht-Clubs und seine gesamte Flotte versanken in Schutt und Asche. Nichts blieb von unserem schönen Clubhaus übrig – selbst von den Kastanien im Garten waren nur noch die verkohlten Stümpfe zu sehen, und unsere Yachtflotte, angefangen von den großen Seekreuzern bis zu den 6-m-R-Yachten, den 30-qm-Schärenkreuzern, den 45igern usw., gab den Flammen immer wieder neue Nahrung. Als der Morgen graute, sah man nur noch einen breiten, dicken Bleifluss von den geschmolzenen Kielen all dieser Yachten, der sich zum Ufer der Dahme wälzte. Dies war die bitterste Stunde des Berliner Yacht-Clubs.«

## VERGEBLICHE SCHATZSUCHE

Lothar Voß, heute Kapitän der Fregatte Royal Louise, war als Jugendlicher Mitglied in der Seglervereinigung, die auf dem ehemaligen BYC-Gelände in Grünau ansässig war. Seine Freunde und er wussten von dem großen Feuer und den geschmolzenen Kielen. Sie hatten gehört, dass sich flüssiges Metall in einem breiten Strom bis in den See ergossen hatte. Sie haben oft nach dem Blei gesucht, erzählt er. Immer wieder buddelten sie unter den Steganlagen. Doch ohne Erfolg. Umso überraschter war Voß, als die Archivarin des BYC ihm im Sommer 2015 die Schrottrechnung zeigte und er erfuhr, dass das Metall schon 1944 ordnungsgemäß erfasst und abtransportiert worden war. \*

**THOMSEN, RACH & Co.**  
METALLE

**BERLIN-NIEDERSCHÖNEWEIDE**  
BERLINER STRASSE 19

TELEGRAMM-ADRESSE:  
„R A T O M K O“

Anschrift bis auf weiteres:

FERNSPRECHER: BERLIN 63 51 97 / 63 51 98

Berlin-Treptow, Defreggerstr. 14  
Fernsprecher: 68 34 59

BANKKONTO:

BERLINER HANDELS-GESELLSCHAFT, BERLIN W 8

Firma

POSTSCHECK-KONTO: BERLIN 386 07

Berliner Yacht-Club

CODES: } A. B. C. 6th EDITION  
MOSSE

R B Nr. 2/0256/5043

(1) Berlin - Grünau

Wassersport-Allee

Ihre Zeichen:

Ihr Schreiben vom:

Unser Zeichen:

Tag:

Nr. 14

28. November 1944

**Betrifft: Metallmobilisierung aus Fliegerschäden.**

Ueber die von Ihnen inzwischen übernommenen Bleiabfälle

am 20.10.44 1.700 kg

" 22.11.44 3.040 "

erlauben wir uns, Ihnen beifolgend ordnungsmässige  
Quittung zu überreichen.

Heil Hitler !

Ernst Lepp.  
Potsdam

Blei abgeholt durch Frau Waller  
Berlin - Treptow  
Hellingstr. 9.



- 3 -

# SOMMER OHNE SEGEL

Juli 1944. Krieg. An Segeln ist nicht zu denken. Oder gerade? Ein Rundschreiben von Willy Raatsch

## Sommer ohne Segel

Abgesehen von einigen Kameraden, deren Fahrzeuge von den Terrorbomben verschont geblieben sind, müssen wir uns im Sommer 1944 ohne Segel behelfen. Denn die Mehrzahl der noch auf dem Clubgrundstück lagernden Yachten hat so schwere Beschädigungen der inneren Verbände und der Decks erlitten, daß eine Reparatur etwa die gleichen Kosten und die gleiche Arbeit wie ein Neubau verursachen würde. Garnicht zu reden davon, daß bei den meisten dieser Boote die Masten oder die Segel oder beides verbrannt sind.

Wir müssen uns daher mit dem Gedanken vertraut machen, den Sommer ohne Segel zu verbringen.

Nun, so wird mancher sagen, wir haben heute schon ohnehin alle Hände voll zu tun, wir sind beruflich und nebenamtlich so scharf herangenommen, daß uns in der Woche kaum eine Mußstunde bleibt. Da wollen wir den Sonntag, so weit er überhaupt dienstfrei und nicht durch Brandwachen oder ähnliches ausgefüllt ist, dazu verwenden, um uns ordentlich auszuschlafen, um unsere privaten Angelegenheiten zu regeln, Briefe zu schreiben, kleine oder größere Schäden an der Wohnung oder am Hause auszubessern und uns, sofern dann noch ein Stündchen bleiben sollte, dem Familienleben zu widmen, das ja so wie so jetzt überall zu kurz kommt.

Schön und gut! Aber wo bleibt dann der B.Y.C.? Seht einmal, der Club ist ja nicht wie ein Buch, das man auf Jahre in den Schrank stellen kann, ohne daß es von seinem Wert verliert. Das man, und sei es auch nach langer Zeit, mit fast dem gleichen Vergnügen liest, wie zuvor. Er ist auch nicht wie eine Flasche Wein, die mit der Lagerzeit womöglich noch an Reife, Ausgeglichenheit und Güte gewinnt.

Der Club ist etwas lebendes, etwa wie eine Pflanze, die man hegen und betreuen muß, wenn man sich an der Blüte und der Frucht erfreuen will.

Es geht also nicht an, daß man den B.Y.C. auf einige Jahre,

- 4 -

- 4 -

sagen wir mal, bis Kriegsende, einfach in die Ecke stellen und allenfalls die vielleicht sogar ermäßigten Beiträge zahlen, um dann eines schönen Tages mit der Forderung hervorzutreten: "So da bin ich, nun möchte ich einen schönen Bootsstand, einen Ankleideschrank und eine bequeme Reparaturgelegenheit für mein Boot haben und bei netter Unterhaltung in angenehm eingerichteten Räumen möglichst gut und preiswert essen und trinken."

So einfach geht das nicht! Vielmehr muß sich jeder von uns auch weiterhin um das kümmern und für das einsetzen, was der Krieg von unserem B.Y.C. übrig gelassen hat und auch bei allen Terrorangriffen bestehen lassen muß, weil es unzerstörbar ist, für den Club als Idee, vertreten durch die geistige Gemeinschaft aller Kameraden, der Lebenden wie der Toten.

Ja, auch der Toten. Denn sie haben uns den B.Y.C. als ein heiliges Vermächtnis hinterlassen, die Braven Jungen, die so gern mit Schot und Pinne umgingen, die so gern für den Club arbeiteten und schufteten, weil sie ganz genau wußten, für wen sie das taten. Sollen wir uns von ihnen beschämen lassen?

Was wird denn eigentlich von uns verlangt? Lediglich das Eine, daß wir uns hin und wieder einmal auf einer der Zusammenkünfte, die bekanntlich an jedem Donnerstag ab 5 Uhr Nachm. in der Riviera zu Grünau stattfinden, sehen lassen, oder daß wir an den größeren B.Y.C.-Treffen, die von Zeit zu Zeit des Sonntags in einer der wenigen noch verbliebenen Gaststätten Groß-Berlins stattfinden, und zu denen der Vereinsführer besonders einladen wird, teilnehmen.

Das ist keine Last und kein Opfer, sondern ein Vergnügen, eine Erholung und eine Ausspannung, die unseren Nerven bestimmt sehr wohl tun wird, und die uns gleichzeitig wieder einmal mit dem Mutterboden des Clubs in Berührung bringt, auf daß wir daraus neue Kraft und neue Zuversicht schöpfen mögen wie der Riese Antäus aus der Berührung mit der mütterlichen Erde.

Ist das zuviel verlangt?

Darum auf, liebe Kameraden! Denkt nicht, an diesem Donnerstag habe ich was besseres vor, aber am nächsten oder übernächsten Donnerstag, da komme ich ganz gewiß. Nein, gerade dieser Donnerstag, der muß es sein. Und beim nächsten Mal, da komme ich natürlich erst recht.

Wenn schon ein Sommer ohne Segel, dann wenigstens ein Sommer mit den Kameraden vom B.Y.C.

Grüße sandten:

20.6.44 Oberltn. Dieckow, L. 35 606 Lg.Po. Posen  
20.6.44 Bartsch und Frau aus Brückenberg  
25.6.44 Matrose Seide von Bord (M 12 320)

- 5 -





*Ein Prost auf die Fusion: Beim ersten gemeinsamen Ansegeln im April 1959 stießen die Aktiven vom Seglerverein Wannsee und Berliner Yacht-Club miteinander an.*





# AM WANNSEE





Die Jugendabteilung des SVW verkaufte Postkarten, um den Bau der neuen Lindenblatt-Jollen mit zu finanzieren.

# NEUANFANG

1945. Die Stadt liegt in Trümmern, auch das schöne Clubhaus in Grünau ist zerbombt. Die Yachten und Jollen sind verbrannt. Aber der Berliner Yacht-Club will überleben.

**Von Cornelia Gerlach.** Als der Zweite Weltkrieg zu Ende geht, ist Willy Raatsch Vorsitzender eines Clubs ohne Zuhause und fast ohne Boote. Als leidenschaftlicher Regattasegler ist er seit 1909 Mitglied und seit 1938 Vorsitzender des Berliner Yacht-Club. Aus dem jungen Kerl mit forschem Blick, der 1929 den Pokal des amerikanischen Präsidenten mit nach Hause brachte, ist ein gestandener Mann geworden, der mit goldenen Knöpfen an dunkelblauer Jacke vor die Mitglieder tritt. Er krempelt die Ärmel hoch und packt an: Auch der BYC soll wieder aufgebaut werden.

Wieso der Berliner Yacht-Club mit ein und demselben Vorsitzenden durch Krieg, Kapitulation und Nachkriegsjahre segeln konnte, ist bis heute nicht aufgearbeitet. Möglicherweise war Raatsch seit seinem großen Sieg in den USA so anerkannt, dass er über die Zweifel erhaben war. Oder er hatte zur Nazi-Zeit den Ball so flach gehalten, dass er weiterhin tragbar war. Oder er ist eines von vielen Beispielen in der westdeutschen Geschichte, wo alte Eliten bis in die späten 60er Jahre überdauerten.

Die Aufgabe, vor der Raatsch in den ersten Nachkriegsjahren steht, ist schwierig. Alle Vereine sind verboten. Am 28. April 1945, also noch vor der Kapitulation, hatte Stadtkommandant Nikolai Bersarin die Auflösung der NSDAP und ihrer Gliederungen verkündet, auch der Nationalsozialistische Reichsbund für Leibesübungen und die von ihm geführten Sportverbände und -vereine hören auf zu existieren. Das betrifft auch die Segler.

Zwar konstituiert sich in Berlin schon am 7. Juni 1945 wieder ein Sportamt, und alle Sportlerinnen und Sportler werden aufgerufen, „sich für Wiederaufbau und Durchführung des Sportbetriebs, frei von faschistisch-

nationalistischem Einfluss und ohne militärischen Zwang, zur Verfügung zu stellen.“ Schon am 17. Juli 1945 findet die erste Regatta auf dem Wannensee statt. Allerdings ist der Spaß von kurzer Dauer. Die Alliierte Kommandantur, die bald die Verwaltung Berlins übernimmt, gibt im November 1945 eine Liste der Sportarten heraus, die zugelassen sind. Alle anderen sind verboten – auch das Segeln, weil es angeblich der militärischen Erziehung dient.

Was bleibt, ist die Geselligkeit. Nur ein kleiner Teil der Mitgliedschaft lebt noch, viele sind im Krieg gefallen, andere verwundet oder in Gefangenschaft. Der Rest ist verstreut. Schon in den letzten Kriegsjahren hat Willy Raatsch die Mitglieder immer wieder donnerstags zum Herrentag versammelt – im Café Riviera in Grünau und später in einem Hinterzimmer im Berliner Kindl am Ku’damm. So gelingt es ihm, eine kleine Schar von Leuten zusammenzuhalten.

Willy Raatsch hat großes Interesse daran, dass der Segelsport bald wieder in Gang kommt. Er besitzt einen 80er Seefahrtskreuzers, der 1937 bei Abeking und Rasmussen in Bremen gebaut auf den Spitznamen seiner Frau Nane getauft ist. Die Yacht hat den Krieg wohlbehalten auf dem Grund der Havel überlebt. Für Raatsch ist klar: Sobald die Lage es wieder zulassen würde, könnte er auch wieder segeln. Er hilft, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen.

Umso erfreulicher ist, dass die Alliierten das Verbot schon Mitte März 1946 wieder lockern und ab 1947 auch Segeln wieder zulassen – wenn auch nur in einem einzigen Verein, dem Seglerverein Wannsee auf dem Grundstück des Brandenburgischen Yacht-Club am Strand südlich von



Sie tanzten Boogie, und da wackelte die Wand und die Decke. Segeln und Geselligkeit prägten das Leben am Wannsee.



Schwanenwerder. Die Nane von Willy Raatsch taucht als Flaggschiff des BYC dort wieder auf. Allerdings ist die Farbkombination schwarz-weiß-rot verboten, so dass man im SV Wannsee zunächst unter schwarz-weiß-blauem Stander segelt. Erst später wird das Blau wieder durch Rot ersetzt.

Die Vereine rund um den Wannsee rücken in dieser ersten Nachkriegszeit zusammen. Der Verein Seglerhaus am Wannsee (VSaW), der ab 1947 in den Räumen des Motor-Yacht Club von Deutschland wieder anfangen darf, gewährt dem BYC und auch dem Potsdamer Yacht Club (der sich damals Havel-Yacht Club nennen musste) Gastrecht.

Im September 1948 lädt der VSaW zur ersten ordentlichen Hauptversammlung nach dem Krieg ein. Auf dieser Versammlung lässt Willy Raatsch sich zum stellvertretenden Vorsitzenden des VSaW wählen. Aber sein Herz schlägt für den Berliner Yacht-Club. Dabei ist bald klar, dass kaum eine Chance besteht, nach Grünau zurückzukehren. Das Gelände dort ist beschlagnahmt und wird von verschiedenen anderen Organisationen genutzt. Ein neuer Ort muss gefunden werden.

Das Mitgliederverzeichnis von 1939 zeigt, dass schon vor dem Krieg ein großer Teil der BYC-ler in den westlichen Bezirken der Stadt ansässig war. Willy Raatsch zum Beispiel wohnte in einer Villa in Lankwitz. Von jenen, die ihren Hauptwohnsitz in der Nähe des Clubgeländes in Grünau hatten, verlassen etliche später die sowjetisch besetzte Zone und ziehen in den Westteil der Stadt. Wenn der BYC weiter bestehen will, dann bietet sich der Wannsee mit den angrenzenden Segelrevieren auf der Havel und Scharfen Lanke und dem Stößensee geradezu an – und damit ein Neuanfang des Clubs im Westen.

Im November 1948 kann der VSaW in sein Haus zurückkehren. Unter dem Dach seines großen, ehrwürdigen Gebäudes gewährt er anderen Vereinen Asyl. PYC, SVO3 und BYC ziehen mit ein.

Doch der Traum von einem eigenen Gelände, von einem eigenen Clubhaus bleibt, und Willy Raatsch verfolgt ihn durch die Zeiten. Ende der 50er Jahre sieht er eine Chance, ihn zu verwirklichen: Der Seglerverein Wannsee kann sich vorstellen zu fusionieren. An einem fröhlichen Abend im Juni 1958 fährt Raatsch mit einer Abordnung von BYC-Mitgliedern ans andere Ufer zu einem Sondierungsgespräch, um auszuloten, wie man zusammenkommen könnte.

Man tauscht Stander aus, erzählt sich gegenseitig seine Geschichte, hält Vorträge und klatscht Beifall. „Wir trennten uns in der Hoffnung, dass der aufgenommene Kontakt zwischen dem SVW und dem BYC sich weiter vertiefen möge und beide Vereine öfter Gelegenheit finden werden, nicht nur bei Regatten, sondern auch bei gesellschaftlichen Veranstaltungen ihre Verbundenheit zu dokumentieren“, heißt es in einem Bericht über das Ereignis.

Tatsächlich kommt man schnell zusammen. 1959 fusionieren beide Vereine. Willy Raatsch beschreibt den SVW als einen Verein mit jungen, tatkräftigen und erfahrenen Seglern, „von denen wir hoffen, dass sie mit uns zusammen den BYC von neuem aufbauen und mithelfen, ihm seine frühere Bedeutung im Segelsport wieder zu verschaffen.“ Willy Raatsch ist 73 Jahre, als er sich vornimmt, den „alten, ehrwürdigen BYC“ wieder aufzubauen. Zehn Jahre sind ihm noch vergönnt. Er stirbt 1968. In einem Nachruf schreibt Otto Gleier: „Er war der Vater des jetzigen BYC.“ \*



Aus Kistenbrettern nagelten die Segler sich einen Steg (linke Seite). Die Fenster für die Veranda stammten von den Mistbeeten einer Gärtnerei (unten rechts). Aber man hatte durchaus Stil: Die Jugendlichen begleiteten die Regatta vom Motorboot aus (Foto Mitte).



## EINE TREPPE FÜR DAS CLUBHAUS

von Hans Heckmann, geschrieben am 18. Februar 2006

Im Jahre 1948 etwa erlebte ich zum ersten Male unser Clubhaus. Ich war auf der Suche nach Seglern. Die fand ich am Wannsee. Es gab keinen Zaun und noch weniger ein Tor. Einige Boote gab es schon, zumeist renovierungsbedürftige hölzerne Segler. Die Masten fehlten oft. In dieser Zeit gab es wenig Brennbares, Sägen gab es aber noch. Die Holzmasten passeten dann in Rucksäcke und Öfen. Einige überlebten im Vereinshaus des Brandenburgischen Yacht-Club, der in früheren Zeiten auf dem Gelände ansässig gewesen war.

Das Obergeschoss, mit einem Notdach geschützt, barg noch Reste. Es gab keine Treppe und auch keine Bohlen auf den tragenden Balken. Mir kommt der Name von Professor Jessen in Erinnerung. Er hatte eine bedeutende Position beim Forstamt und war auch Mitglied im Brandenburgischen Yacht-Club. Weit vor meiner Zeit, noch im zweiten Weltkrieg, konnte er das Material für das Dach - da Kriegslast - herbeischaffen. Ich erinnere mich - es gab trotz aller Mängel in dem fast leeren Haus Alkohol (ein Alkoholsatzgetränk, aus Rübeschnitzel gebrannt) und Brause. Die Fenster im Obergeschoss waren mit Brettern vernagelt.

An einem sonnigen Frühlingstag mit auch damals ganz dunkelblauem Wasser balancierte ich über die Balken bis zu einer jener vernagelten Fensteröffnungen. Da hatte ich dann den Einfall, dieses Leergeschoss nutzbar zu machen. Wir hatten im frühen Vorstand - der Segler Verein-Wannsee hatte von den Alliierten die Genehmigung, den allerersten Verein, einen Segelverein zu gründen - auch einen Hausobmann. Der, wie auch der ganze Vorstand hatte nichts dagegen, das Obergeschoss herzurichten. Also ging ich tatkräftig ans Werk.

Der Hausobmann war beruflich Hausverwalter und Architekt. Er versprach, nicht nur die Planung zu machen. Er wollte auch beim Aufbau mit-helfen. Seine Mithilfe bestand dann darin, dass er mich beaufsichtigte und mir Ratschläge gab. Er hieß Keylpflug. Zum besseren Verständnis baute ich dann ein Modell mit den gedachten Wänden, Türen und Fenstern.

Ich baute zum ersten Mal in meinem Leben eine Holzterrasse. Sie gibt es immer noch. Richtige Fußbodenbretter fanden sich im Hause. Ich verlegte sie ganz und gar ohne Hilfe. Immer wieder gab es Nöte, da Material beschafft werden musste. Eine spätere Kommission, die sorgfältig alle Materialausgaben prüfen musste, wunderte sich über eine Position von fünf Reichsmark für ein Pfund Nägel. Da hätte man doch sicher für fünf oder zehn Kilo einen besseren Preis haben können! Mein Begründung war: Ich hatte nur fünf Reichsmark.

Ähnlich erging es mir mit dem verzinkten Gewebdraht, der als Sicherung der einzelnen Heraklit-Platten von 50 x 1,50 Metern nötig wurde. Dazu fällt mir folgendes ein: die Putzer, die Werftmeister Blumentritt in Werder aufgetrieben hatte, sollten anrücken und mein Plattenwerk verputzen. Meine Frau hatte mich auf den Weg geschickt, Milch, Kartoffeln und Brot zu holen. Ich driftete aber wieder mal ab und kam mit den notwendigen Drahtrollen zurück. Das gab Ärger!

Früh am nächsten Tag mit dem Fahrrad kamen meine Drahtrollen noch gerade eben rechtzeitig an. Verzinkte Krampen konnten wir auch noch auf-treiben. Das war nun ein Gefühl: Auf einer selbst gebauten Treppe über einen richtigen Fußboden gehen zu können! Der liegt nach mehr als 50 Jahren immer noch - wie so manches, was sich aus dieser frühen Zeit sehr lange erhalten hat!

Nun kamen Fensterrahmen, Türen und Zargen. Firma Valentin in der Chausseestraße in Wedding konnte liefern. Alles musste mit der S-Bahn über Westkreuz zum Bahnhof Nikolassee befördert werden, dann zu Fuß, auch mit dem Fahrrad zum Segler Verein gelangen. Die Verglasung und die Elektrik habe ich dann anderen überlassen.

Es hat mir unglaublich viel Spaß gemacht, diese Treppe zu bauen, denke ich heute. Vielleicht ist erklärlich, dass ich an dem Gebäude mehr hänge als viele andere Segler. \*







*Schmirgeln und Lackieren gehören dazu, wenn man eine Holzjacht bewahren will.*

## DIE ILLUSION UND DIE FREUDE AM BEWAHREN

**Von Cornelia Gerlach.** Es war ein strahlender Sommertag mit herrlichem Wind, als von Norden her ein Korso klassischer Yachten Kurs auf den Berliner Yacht-Club nahm. Ein Mast ragte, über die Toppen geflaggt, hervor: Er gehörte der Illusion von Hans Heckmann, der anlässlich des 100. Geburtstags seines Sieben-Segellängen-Kreuzers eine große Party gab. Es gab viel zu feiern: Am Tag zuvor hatte die Illusion die „Havel-Klassik“ gewonnen und zu Pfingsten den Oskar-Gleier-Preis geholt, beide Male mit Maria Busch als Steuerfrau. Es gab Musik und Tanz und viele vergnügte Gäste. Das ist nun schon wieder mehr als zehn Jahre her. Viel ist passiert, der Eigner verstorben, das Schiff steht an Land. Welche Zukunft die Illusion hat, ist nicht klar. Aber mehr als 70 Jahre hat sie mit ihrer stolzen Silhouette das Bild des Berliner Yacht-Club mit geprägt.

Hans Heckmann hatte die Yacht, von Trockenfäule zerfressen, nach Kriegsende auf dem Grundstück bei Schwanenwerder entdeckt. Er war im Zweiten Weltkrieg jüngster Offizier der U-Boot-Flotte gewesen und hatte wie durch ein Wunder überlebt. So kam er in das zerstörte Berlin zurück. Nach Feierabend zog es ihn zum Wasser. Das Gelände, auf dem heute der Berliner Yacht-Club liegt, war wenig einladend. Die Engländer, Franzosen und Amerikaner hatten die wenigen, noch intakten Yachten beschlagnahmt. Aber eine stand, aufgebockt auf Ziegelsteinen und von ein paar wackeligen Böcken abgestützt, hoch und trocken auf dem Gelände: eine verahrloste Yacht ohne Namen am Rumpf, angeblich herrenlos, der Besitzer verstorben, dessen Erbe in Kriegsgefangenschaft. Das Schiff war

stehen geblieben, weil es ein großes Leck im Unterwasserbereich hatte. Aber es besaß einen Admiraltäts-Anker mit Kette und eine schmiedeeiserne Pinne, was beides überzeugte.

Trotzdem kaufte Heckmann erstmal eine andere Segelyacht, die er für 8000 Reichsmark von der Operettensängerin Maria Beling erwarb. Das Boot lag unter Wasser, sie bargen es und stellten fest, dass es unrettbar war. Wertvoll aber waren die Segel und der Kiel. Heckmann verkaufte das Blei - zwei Tonnen für rund 3000 Reichsmark, wie er später gerne erzählte. Die Illusion konnte er für 500 Reichsmark vom Bergungsauftragten des Berliner Senats erwerben. In den Monaten darauf machte Heckmann den Kreuzer - den Namen hatte seine Schwester Charlotte beigesteuert - wieder flott. Ihren ersten Einsatz hatte sie, noch ohne Mast, als Startpram bei der 60-Seemeilen-Regatta.

Als nächstes musste ein Mast her. Heckmann fand einen auf dem Gelände vom Motor Yacht-Club, allerdings war der viel zu groß, er hatte zuvor auf einem holländischen Wattenmeer-Schiff gestanden. Trotzdem, Heckmann wollte ihn haben. Der Preis wurde auf fünf Liter Leinöl festgesetzt, das man damals im Bootsbau zum Imprägnieren des Holzes verwendete. Heckmann kannte einen Tischler, der Leinöl hatte. Ein Tauschgeschäft kam zustande. Sie legten den Mast ins Wasser und schleppten ihn mit einem Ruderboot quer über den See, wo sie ihn mit Hilfe von Werftmeister Hannes Blumentritt mit Hobel und Stecheisen in ein Format brachten, das zu den

*Hans Heckmann hatte Freude an seiner Illusion.*



30 Quadratmetern Segelfläche passte, die aus dem Handel mit der Operettensängerin kamen. Das waren 13 Meter Mast - mehr, als die Illusion ursprünglich getragen hatte.

Hans Heckmann war ein erfinderischer Geist. Von Beruf her war er als Elektro-Ingenieur tätig und entwarf im Laufe der Jahre die Beleuchtung für rund 185 klassische und moderne Bauwerke in Berlin. Zudem hatte er einen Faible für historische Straßenlaternen und pflegte das „Archiv zur Kunst- und Entwicklungsgeschichte der Berliner Öffentlichen Beleuchtung“, als Kandelaber-Heckmann hat er das Bundesverdienstkreuz erhalten. Eine Sammlung seiner schönsten Fundstücke ist bis heute im Tiergarten zu bewundern. Der Spaß am Bewahren hat auch seine Liebe zur Illusion geprägt.

Die Vorgeschichte der Yacht blieb zunächst im Dunkeln. Zwar kannte Willy Raatsch, damals Vorsitzender des BYC, die Sieben-Segellängen-Kreuzeryacht noch unter dem Namen Scottie. In der Zeitschrift „Die Yacht“ gab es etliche Berichte über deren Erfolge. 1905 hatte ein deutscher Segler bei dem schottischen Bootsbauer Alfred Mylne die Scottie in Auftrag gegeben. 1906 lief sie auf der Robertsons-Werft vom Stapel - und räumte 1906 und 1907 bei allen Ostsee-Regatten, wo sie am Start war, kräftig ab. In den ersten beiden Saisons soll sie gleich 41 Rennen gewonnen haben. Da hatte Raatsch sie als harte Konkurrentin erlebt. Heckmann verfolgte die Spur und nahm Kontakt zur Werft auf, die tatsächlich die Pläne in einem klimatisierten Raum verwahrt hatte. Alles war da vorhanden, Konstruktionszeichnungen, Besegelung, maßstabsgerechte Zeichnungen, so sorgfältig dokumentiert, dass man die Yacht ohne große Umstände auch noch einmal neu hätte bauen können. Was Heckmann aber nicht tat. Stattdessen hielt er die Illusion Jahr für Jahr in Schuss. Im Winter 2002/2003 ließ er seine Yacht auf der Werft von Julian Safert in Tschechien von Grund auf überholen. Sie bekam einen neuen Kielbalken, die Spanten wurden entrostet und verzinkt und das Deck wurde neu verlegt.

Viele ältere Clubmitglieder haben auf der Illusion das Segeln gelernt. Eine Weile war sie sogar als Jugendschulschiff im Einsatz, später hat Heckmann selbst dann immer wieder Leute mitgenommen. Sein Spruch dazu hieß: „Auf dem Schiff kannst Du das Segeln niemandem beibringen, das segelt von selbst.“ Bei den Mittwochsregatten war sie über Jahrzehnte mit am Start, ebenso Pfingsten bei der Regatta um den Oskar-Gleier-Preis. Ihren 100. Geburtstag feierte Heckmann während der Havel-Klassik, wo die alte Dame, über die Toppen geflaggt, einen Korso bis zum Berliner Yacht-Club anführte.

Als Yacht ohne Motor hat sie sich dabei immer den Gegebenheiten gefügt. War Wind, zog sie rasant durch die Wellen. War keiner, glitt sie stolz und majestätisch mit dem kleinsten Hauch übers Wasser. „Wie ein Luftgespinst“, beschrieb Heckmann ihre Erscheinung. Bis fast zuletzt kam er jedes Frühjahr mit Latzhose und Pudelmütze und schwang den Pinsel, um die Illusion am Leben zu erhalten. Als er im Herbst 2016 starb, stand sein Schiff zum Verkauf, 2017 hat der Club die Illusion erworben. Jetzt drücken viele die Daumen, dass diese stolze Yacht noch eine lange Zukunft hat. \*





1927 hatte der Berliner Yacht-Club das Fischerhaus in Bad Saarow am Scharmützelsee als Feriendomizil erworben.

## DIE WENDE ALS GLÜCKSFALL

**Von Cornelia Gerlach.** Die Grenze war auf! Um halb acht am 9. November 1989 war die Nachricht in der Aktuellen Kamera gelaufen, der Nachrichtensendung der DDR, um 20 Uhr berichtete die Tagesschau. Die Mauer, die Berlin in Ost und West teilte, fiel. Timm Gleier wollte live dabei sein. Er zog die Jacke über und fuhr zusammen mit seiner Frau Inge zur Oberbaumbrücke, wo die Ostberliner nach West-Berlin strömten. Wenig später standen die beiden inmitten der feiernden Leute, die mit wehenden Fahnen eine Grenze überquerten, die solange mit Wachtürmen und Scharfschützen gesichert war. Was für ein tolles Gefühl.

Im Frühjahr 1989 erst hatte der Berliner Yacht Club Timm Gleier zum Vorsitzenden gewählt. Glückliche Fügung, könnte man im Nachhinein sagen. Die Familie Gleier ist eng mit der Geschichte des Berliner Yacht Club verbunden, sein Großvater Oskar und sein Vater Otto waren schon begeisterte Segler im Club, als der noch im Ostteil der Stadt ansässig war.

Mit der O-Jolle über den Langen See und den Seddin See gesegelt zu werden, gehört zu den frühen glücklichen Momenten in Timms Leben. In Grünau hatte er seine Ferien verbracht. Seine Tante hatte auch nach der Teilung Berlins noch ein Grundstück in der Nähe vom ehemaligen Clubgelände. Er war dort zum Segeln mitgenommen worden. Die Welt, die sich mit dem Fall der Mauer nun wieder öffnete, war ihm vertraut - auch wenn sie sich in den Jahren der DDR natürlich stark verändert hatte.

Zwei Grundstücke hatten dem Berliner Yacht-Club vor dem Krieg gehört. Beide lagen im Osten. Es gab den Stammsitz in Grünau mit dem prächtigen Clubhaus mit Türmchen, Veranda und einem vornehm möblierten Saal. Und es gab die Dependance in Bad Saarow, wo die Segler mit ihren Familien die Wochenenden verbrachten. Auch dort gab es ein, wenn auch bescheidenes Gebäude. Beide Grundstücke waren nach dem Krieg enteignet und neuen Nutzern übergeben worden.

Timm will, schneller als andere, möglichst konfliktfrei die offenen Vermögensfragen des Clubs klären. Die Rückübertragung des Clubvermögens und der Kauf des Grundstücks am Wannsee machen Arbeit bis ins Jahr 2003 - dann erst würde er den letzten Aktenordner als erledigt vom Schreibtisch nehmen können. Natürlich war der geglückte Wandel vom Club an der Dahme zum Club am Wannsee nicht das Werk eines Einzelnen. Möglich war das nur, weil so viele so viel gute Arbeit leisteten. Hier Namen zu nennen ist schwierig, ohne einzelne zu vergessen. Aber klar ist: Das war keine One-Man-Show, sondern echtes Team-Work.

Noch im Herbst 1989 schrieb der Vorstand an die Segler im Osten. Die Kontaktaufnahme mit der Seglergemeinschaft, den Nutzern des Grundstücks am Scharmützelsee, gestaltete sich erstaunlich problemlos. Der Brief war noch unterwegs, da erhielt der BYC Post: Die Segler vom Scharmützelsee wollten auch das Gespräch. Die Vorsitzenden verabredeten telefonisch, sich am Moritzplatz zu treffen, nur ein paar wenige Schritte vom Grenzübergang Heinrich-Heine Straße entfernt, einer mit Beton, Flutlicht

und Stacheldraht bewehrten Schleuse zwischen den beiden Teilen der Stadt. Wie würden sie sich erkennen? Der Vorsitzende der Seglergemeinschaft Scharmützelsee versuchte sich zu beschreiben. „Ich bin nicht mehr ganz jung, und das Haar wird schon spärlich.“ Timm war es zu riskant, sich auf solche Beschreibungen zu verlassen. Er nahm seine Aktentasche, knotete den BYC-Stander dran und hielt sie sich vor die Brust. So war er nicht zu verfehlen. Man setzte sich im Clubhaus gemeinsam an einen Tisch.

Zu den Nutzern des Grundstücks an der Wassersportallee 2 in Grünau gestaltete sich der Kontakt schwieriger. Dort hatte die Gesellschaft für Sport und Technik (GST) ihren Marineclub und betrieb vormilitärische Jugendarbeit. Es sollten Jahre vergehen, bevor der BYC-Vorstand das Gelände zum ersten Mal wieder betrat. Das Verhältnis blieb lange eher frostig, nach dem Motto: „Die Wessis wollen uns unser Grundstück wegnehmen.“ Einmal - irgendwann Anfang der 90er Jahre - brach der Seesportclub dann doch von Grünau aus zu einem Besuch an den Wannsee auf, zünftig auf dem Seeweg mit dem Kutter. Allerdings hatten sie als Ausdruck ihres Protest dafür die DDR-Fahne gehisst. „Die haben wir wieder weggeschickt“, erinnert sich Timm Gleier. Eine solche Provokation wollte er sich nicht gefallen lassen. „Die legten dann auch schnell wieder ab.“

### RÜCKÜBERTRAGUNG DES GRUNDSTÜCKS IN GRÜNAU

Als eine der ersten großen Amtshandlungen für den BYC nach der Wende stellte der Vorstand den Antrag, dass beide Grundstücke im Osten rückübertragen werden. „Das war relativ schlicht“, erinnert sich Timm Gleier. Man musste ein Formular ausfüllen und an den Stadtrat für Finanzen senden. Im ersten Moment erschien die Rechtslage präzise. Der BYC als ehemaliger Eigner bekommt alles wieder - theoretisch. Der Weg, der folgte, war dann steinig. Aber sie fuchsten sich ein, gingen auf die Ämter, blätterten sich durch die Grundbücher, stießen auf geschwärzte Seiten (Bad Saarow) und durchgestrichene Zeilen (Grünau). Zudem bestand die Sorge, dass die Treuhand das Grundstück an Investoren verkaufte.

Einmal zog ihnen die Bürokratie buchstäblich den Boden unter den Füßen weg, als das Landesamt zur Regelung offener Vermögensfragen (LAROV) im Jahr 1993 verkündet, der Berliner Yacht Club von heute sei nicht identisch mit dem Berliner Yacht Club von 1945 und eine Rückübertragung sei deshalb nicht möglich. Die Argumentation: Offiziell habe es in der ersten Nachkriegszeit keinen Club gegeben. 1995 gab es dann ein Grundsatzurteil, nach dem die in Westberlin weiter existierenden Vereine als Nachfolger anerkannt wurden.

Doch der Anspruch auf das Grundstück am Scharmützelsee verfiel. Es war vor 1949, vor Gründung der DDR enteignet worden - und würde deshalb nicht rückübertragen. Das ist so im Einigungsvertrag geregelt. Nur für das Grundstück in Grünau nimmt das LAROV im September 1996 die Prüfung auf. Die Mühlen mahlen langsam. Am 7. Mai 1998 wird die Rückübertragung rechtskräftig. Am 7. Juli folgt der Eintrag ins Grundbuch. Und erst am 18. Februar 1999 wird das Übergabeprotokoll datiert.





Der Berliner Yacht-Club bekam sein altes Grundstück in Grünau zurück, das er verkaufte.

#### VERKAUF DES GRUNDSTÜCKS IN GRÜNAU

Ob der Berliner Yacht-Club mit dem Grundstück glücklich werden würde, war alles andere als gewiss. Zunächst einmal war er nun Vermieter in Grünau. Im Jahr zuvor war auf dem Grundstück die Union Sozialer Einrichtungen (USE) als Hauptmieter eingestiegen. Dort arbeiten überwiegend behinderte Menschen in verschiedenen Gewerken, von der Gastronomie bis hin zum Bootsbau. Der Seesportclub war Untermieter - und lag mit der USE im Clinch. Mal zahlten die Seesportler die Stromkosten nicht. Mal stritt man sich um Zugang zu den Stegen. Oft versuchten die Streithähne, den BYC als künftigen Eigentümer auf die eigene Seite zu ziehen. Aber der ließ sich nicht für eine Seite einnehmen.

Im November 1998 rief der Seesportclub zur Demo vor das in Vermögensfragen involvierte Köpenicker Rathaus. Neun Leute kamen und hielten ein Transparent hoch. Ein anderes Mal hatte jemand bei Nacht und Nebel Eisenstücke an die Slip-Rampe geschweißt, um sie unbrauchbar zu machen. Und dann standen plötzlich Schilder vorm Steg. Erst eins, auf dem stand, dass die Stege dem Seesportclub gehörten. Dann, davor, ein zweites, dass sie Eigentum vom BYC seien und der USE dessen Pächter ist. Erst als der Fall vor dem Landgericht am Tegeler Weg verhandelt werden sollte, konnte man sich dann doch überraschend einigen.

Timm Gleier war erleichtert, als die Union Sozialer Einrichtungen das Gelände kaufen wollte. Es ging um sehr viel Geld. „Das waren Größen, die man als Vorstand nie ganz alleine entscheiden kann“, sagt Timm Gleier. Im März 2002 ermächtigte die Mitgliederversammlung den Vorstand, das Grundstück in Grünau zu veräußern. Optionen waren ein Erbbaupachtvertrag auf 33 Jahre oder ein Verkauf. Die Union Sozialer Einrichtungen unterschrieb den Vertrag am 19. März 2002 mit Kaufoption.

#### DER KAUF DES GRUNDSTÜCKS AM WANNSEE

Was tun mit dem Geld? Es auf ein Konto zu packen, war keine gute Idee. Als gemeinnütziger Verein darf der BYC kein Barvermögen anhäufen, ein Großteil ginge dann an das Finanzamt. Man beschloss ein Grundstück am Wannsee zu kaufen. Ein Haus zu bauen. Die Provisorien durch etwas zu ersetzen, das Zukunft verspricht. Im Senat ist der politische Wille für Grundstücksgeschäfte da. Wasserwerke, kommunale Wohnungen, alles wird privatisiert. Das Geld soll die Löcher im Staatssäckel stopfen. Das Grundstück am Wannsee würde als Wassergrundstück im oberen Preissegment

liegen. Aber im Senat ist auch klar, dass es hier um Sportförderung geht. Inzwischen möchten auch andere Vereine ihre Grundstücke kaufen. 1998 sind es 35, 1999 schon 70. Das Thema wird jetzt auch öffentlich diskutiert: „Schnäppchen für Reiche“ titelt eine Zeitung, und in einem anderen Artikel heißt es: „Der Senat verkauft Grundstücke an Sportvereine, und nur wenige können davon profitieren“. In dieser Gemengelage muss die Verwaltung entscheiden. Und das dauert. Aus dem Sommer 1997 ist ein Brief erhalten, in dem Timm Gleier die Behörden mal wieder daran erinnert, dass der BYC daran interessiert ist, sein Grundstück zu erwerben. In formvollendeter Höflichkeit schließt er mit den Worten: „Ich möchte hiermit unser Interesse noch einmal in Erinnerung bringen.“ Jahr um Jahr vergeht.

Und es gibt wieder eine böse Überraschung: Da heißt es plötzlich, das Clubhaus gehört gar nicht dem BYC, sondern der Stadt. Der Senat für Forsten und Stadtentwicklung fördert entsprechende Dokumente zu Tage. Man muss in der Geschichte graben, um das zu verstehen: Auf dem Gelände waren vor dem Krieg zwei Vereine ansässig. Das Clubhaus am Wannseebadweg hatte 1927 der Brandenburgische Yacht-Club gebaut, der nicht weiter bestand. Es waren die Mitglieder des Seglervereins Wannsee (SVW), die das Gebäude dann nutzten. Als der SVW und der BYC 1959 fusionierten, war das Vereinsheim natürlich Teil des gemeinsam genutzten Geländes. Sie betrachteten das Haus als ihres. Klarer Fall? Denkste!

Aus Sicht der Stadt stellte sich die Situation ganz anders da. Der Brandenburgische Yacht-Club war nicht wieder aufgelebt, weshalb das Haus an die Stadt übergang. „Da stellste plötzlich fest, dass dein Haus dir gar nicht gehört“, sagt Timm Gleier schmunzelnd. Jetzt sollten sie belegen, dass sie das Haus wieder aufgebaut hatten. Sie kramten Bilder aus den Archiven, auf denen nur noch eine Ruine zu sehen war. So hatte es ausgesehen, damals, als die Mitglieder mit viel Schaffenskraft daran gingen, sich auf den Mauern des zerstörten Gebäudes ein neues Clubhaus zu bauen. Sie erzählten die alten Geschichten aus der Nachkriegszeit, die im Club überliefert wurden - von Hans Heckmann, der Bretter für die Treppe mit dem Fahrrad heran schleifte, und von Horst Garthe, der Fenster aus ehemaligen Mistbeeten organisierte und daraus die Veranda aufbaute. Man konnte auch belegen, dass der Club all' die Jahre die Grundsteuer für das Gebäude bezahlt hatte.



Mit dem Geld konnte der Club das Gelände am Wannsee erwerben.

Aber da war nichts zu rütteln. Der Senator für Stadtentwicklung beharrte darauf, dass das Clubhaus Eigentum der Stadt Berlin ist. Man traf sich. Verhandelte. Und einigte sich darauf, dass der BYC sein Clubhaus kaufen würde - allerdings zu einem Preis, der der Tatsache Rechnung trug, dass die Mitglieder aus der Ruine ein brauchbares Domizil gemacht hatten.

Es gab auch positive Überraschungen. Zum Beispiel, als Vermesser feststellten, dass das Grundstück deutlich kleiner ist als all die Jahre angenommen, was den Kaufpreis natürlich senkte. Oder als ein Gutachter befand, dass es sich gar nicht um ein Wassergrundstück handelt. Da waren alle verblüfft. Genau genommen gäbe es vor dem zu kaufenden Grundstück Schwemmland, die Segler müssen also immer erst das aufgespülte Gelände überqueren und hätten daher auch keinen direkten Zugang zum Wasser. Das hat den Grundstückswert noch einmal deutlich gemindert.

Wenn Timm Gleier aus jenen Jahren erzählt, türmen sich die Aktenordner auf seinem großen Esstisch. Manchmal schüttelt er dann verwundert den Kopf. „Mensch, Du hast überhaupt nicht mitbekommen, wie viel Zeit Du auf diese Dingen verwandt hast.“ Dann verweist er auf Inge, seine Frau. „Ohne sie wäre das alles nicht möglich gewesen“, sagt er fest. Anfangs waren sie beide ja noch voll im Beruf, hatten Firma und Mitarbeiter und mussten für Aufträge sorgen. Und dann hatten sie auch noch ein anspruchsvolles Hobby. Als Regattasegler waren sie den Sommer über viel unterwegs, Timm erinnert sich, wie sie früh um fünf wieder in Berlin ankamen, unter die Dusche stiegen und dann in die Firma gingen, wo um 7 Uhr der Betrieb losging.

Timm Gleier profitierte davon, dass ein starkes Team hinter ihm stand - dafür ist der Finanzierungsausschuss ein gutes Beispiel. Der Ausschuss sollte Geld auftreiben, um die Zeit zwischen dem Kauf des Wannsee-Grundstücks und dem Verkauf des Grundstücks in Grünau zu überbrücken. Da waren bis zu 15 Leute beteiligt, um ein Konzept zu entwickeln, das möglichst alle Mitglieder tragen konnten. Man beschloss, keine Umlage zu machen, sondern in die Runde zu fragen, wer dem Verein private Darlehen geben würde. „Es war ein Aufruf an die Mitglieder, sich freiwillig zu beteiligen“, erinnert sich Timm Gleier. Und zwar nicht mit Kleckerbeträgen, sondern von 1.000 Euro an aufwärts. Der Finanzierungsausschuss brachte das Geld so tatsächlich zusammen - weitgehend in Eigenregie, ohne dass der Vorsitzende da hinterher sein musste.

Am 17. Juni 2003 kam die Vorabinformation: Der BYC kann kaufen. Am 28. August 2003 wird der Vertrag endlich unterzeichnet. „Denk doch mal“, sagt Timm, „elf Jahre, nachdem der BYC die ersten Briefe in dieser Angelegenheit schrieb.“ Acht Tage später wird das Ereignis gefeiert. Der Vorstand lädt die Mitglieder zu Sekt im Saal ein.

Es ist sehr heiß an diesem Spätsommertag. Aber zur Feier hat Timm sein Club-Sakko angezogen, mit dem Wappen vom BYC. „Wir waren da in sehr fröhlicher Stimmung“, erinnert sich Timm. „Liebe Mitglieder, liebe Clubbesitzer“, ruft er in den Saal. „Großgrundbesitzer“, scherzt jemand dazwischen. Timm Gleier greift das Wort auf und setzt noch mal an: „Also: Liebe Großgrundbesitzer! Es ist vollbracht - es wird unser Grundstück.“ Er bezeichnet den Moment als historisch.

Das Manuskript seiner Rede hat Timm in einem der vielen Aktenordner verwahrt, in denen der Verlauf dieser Verhandlungen, Beschlüsse und Verträge dokumentiert ist. In seiner Rede vor den Mitgliedern skizziert er noch einmal den langen Weg bis hin zu diesem Kauf. Und er schließt mit den Worten: „Es ist unterschrieben, unsere Ahnen wären zufrieden.“ Dann hebt er das Glas und fordert die Mitglieder auf, einen „bedeutenden Streifen“ darauf zu trinken. Eine merkwürdige Formulierung. Aber die Älteren lachen: So hat es Willy Raatsch immer ausgedrückt - der Mann, der als Vorsitzender den Club durch die Nazi-Zeit führte und danach dafür sorgte, dass der BYC am Wannsee eine neue Bleibe fand.

Auf der Hauptversammlung im März 2005 legte Timm Gleier sein Amt als Vorsitzender nieder. Oliver Witte übernahm. Um 16.15 Uhr war die Versammlung zu Ende. Und dann? Timm Gleier überlegt, als er von diesem Moment erzählen soll. Sein Blick wandert noch einmal über den Berg von Akten, die auf dem Esstisch vor ihm liegen. Dann dreht er sich um und ruft seine Frau. „Inge! Kannst Du Dich noch erinnern?“ „Wir haben uns in den Arm genommen“, sagt sie, „weil wir so froh waren, dass das jetzt geschafft ist.“

Fragt man Timm Gleier, ob er in all den Jahren nicht manchmal dachte: Jetzt reicht es, jetzt schmeiß ich hin, dann sagt er ganz ruhig: „Nein. Ich wollte das gerne zu Ende bringen.“ Auf halbem Wege stehen bleiben - das wollte er nicht. „Das Haus bauen kann dann der Nächste.“ Eine feine Startsumme dafür war ja da. \*





*Das neue Clubhaus und die Geschäftsstelle  
(im Vordergrund) laden ein zum Verweilen.  
Architektin ist Lika Valentien.*





Das Bau-Team beim Richtfest: Der damalige Vorsitzende Oliver Witte mit Philipp Theden und Gesa Gruber (ganz rechts) vom damaligen Vorstand, die Bearbeiterin aus der Senatsverwaltung Jeannette Thalheim, das Architekturbüro Lika Valentien mit Claudia Urhahn und Elisabeth Florian. Auf dem Bild fehlen Rüdiger Weinholz vom BYC-Vorstand und Bauleiter Mathias Gussmann.



Auf der Basis des alten entstand das neue Clubhaus. Im Frühjahr 2017 nahmen die Mitglieder die Räume und die große, einladende Terrasse in Betrieb.

## EIN NEUES ZUHAUSE FÜR DEN CLUB

**Von Cornelia Gerlach.** Jetzt steht es da, das neue Clubhaus. Seit dem Frühjahr sind die Türen offen, und das Leben ist eingezogen. An der Bar, auf der Veranda, auf den breiten, zum Sonnen, Klönen und Chillen einladenden Stufen und an den weiß eingedeckten Tischen, wo die Gastronomie leichte Verpflegung und köstliche Speisen serviert, hat der Berliner Yacht Club einen neuen Mittelpunkt gefunden. Die ersten großen Feste sind hier gefeiert, die ersten stolzen Reden gehalten, die ersten Sieger geehrt und die ersten Kinder mit Eis beglückt. Und es werden noch viele folgen.

Erstaunlich ist, wie schnell sich dieses Haus in das Clubleben einfügt. Fast schon vergessen sind die Zeiten, als so viele Clubmitglieder mit so viel Energie ans Werk gingen, um es zu errichten und wie viel Diplomatie und Fingerspitzengefühl, Überredungskünste und Durchhaltewillen sie aufbrachten, um dieses Clubhaus Wirklichkeit werden zu lassen.

Die Ausgangslage: Am 20. August 2003 unterzeichnet der BYC den Kaufvertrag für das Grundstück am Wannsee, auf dem er bis dahin zur Pacht logierte. Der Verein hat viele Mitglieder und eine blühende Jugendabteilung, es ist dringend an der Zeit, der Gemeinschaft ein angemessenes Zuhause zu schaffen. Und: Es gibt Fördergelder, und zwar in erheblicher Höhe. Der Vorstand verfolgte die Idee, bezüglich des Baus bei der Förderstelle des Senats

anzuklopfen - und fand offene Türen. Er lernte, dass es ein Vereins-Investitionsprogramm gibt, aus dem Vereinsstätten jeglicher Art bezuschusst werden, vom neuen Steg bis zum Bootsschuppen. Aber auch, warum denn nicht, für ein neues BYC-Clubhaus am Wannsee, sagte die zuständige Mitarbeiterin. Der BYC stellte den Antrag. Das Geld wurde bewilligt. Mit diesem Geld konnte der Club bauen. Die Mitgliederversammlung wählt Oliver Witte zum Vorsitzenden, der fortan den Bau vorantreibt. Und: Die Mitgliederversammlung beschließt am 10. Februar 2006: Wir wollen bauen. Ein Wettbewerb wurde ausgeschrieben und vom späteren Vorsitzenden Jürgen Kahl organisiert. 13 Architekten beteiligten sich, einige wenige Entwürfe kamen in die engere Wahl. Die Mitgliederversammlung stimmte für den Entwurf von Lika Valentien.

Was nun kam, ist wie das Segeln auf dem Wannsee an besonders launischen Tagen. Da fährst Du mit Spinnaker an der Pfaueninsel entlang. In einem Moment scheint alles gut zu laufen. Und im nächsten killen die Segel und nichts geht mehr.

„Absolutes Bauverbot“ hieß in diesem Fall die Bö von vorne. Der Uferstreifen vom Strandbad Wannsee bis nach Spandau ist geschützt, hier wird das Trinkwasser für mehr als 600.000 Haushalte in Berlin gewonnen. Das gilt auch für das Grundstück vom BYC. Geregelt ist das im Gesetz.

Zuständig war die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz. Ihr lag es fern, die Segler vom Wannsee zu unterstützen. Die Fördergelder gerieten in Gefahr, sie werden nur jeweils für das betreffende Jahr bewilligt. Wenn sie nicht abgerufen werden, dann verfallen sie. Zuständig für die Förderung war die Senatsverwaltung für Inneres und Sport. Die Sachbearbeiterin war eine Frau mit Herz für den Berliner Yacht-Club. Als sie hörte, wie schwierig es war, die Baugenehmigung auf den Weg zu bringen, sorgte sie dafür, dass die Fördermittel im nächsten Haushaltsjahr weiter zur Verfügung standen. Im Nachhinein wissen wir, dass sie dies nicht nur einmal sagen musste, sondern acht Jahre in Folge.

Für die Förderung war übrigens die Jugendarbeit ein wesentliches Argument. 225 Kinder und Jugendliche hatte der BYC damals im aktiven Training: Das zog und zieht noch heute. Viel Diplomatie war nötig, um schließlich doch eine Lösung zu finden.

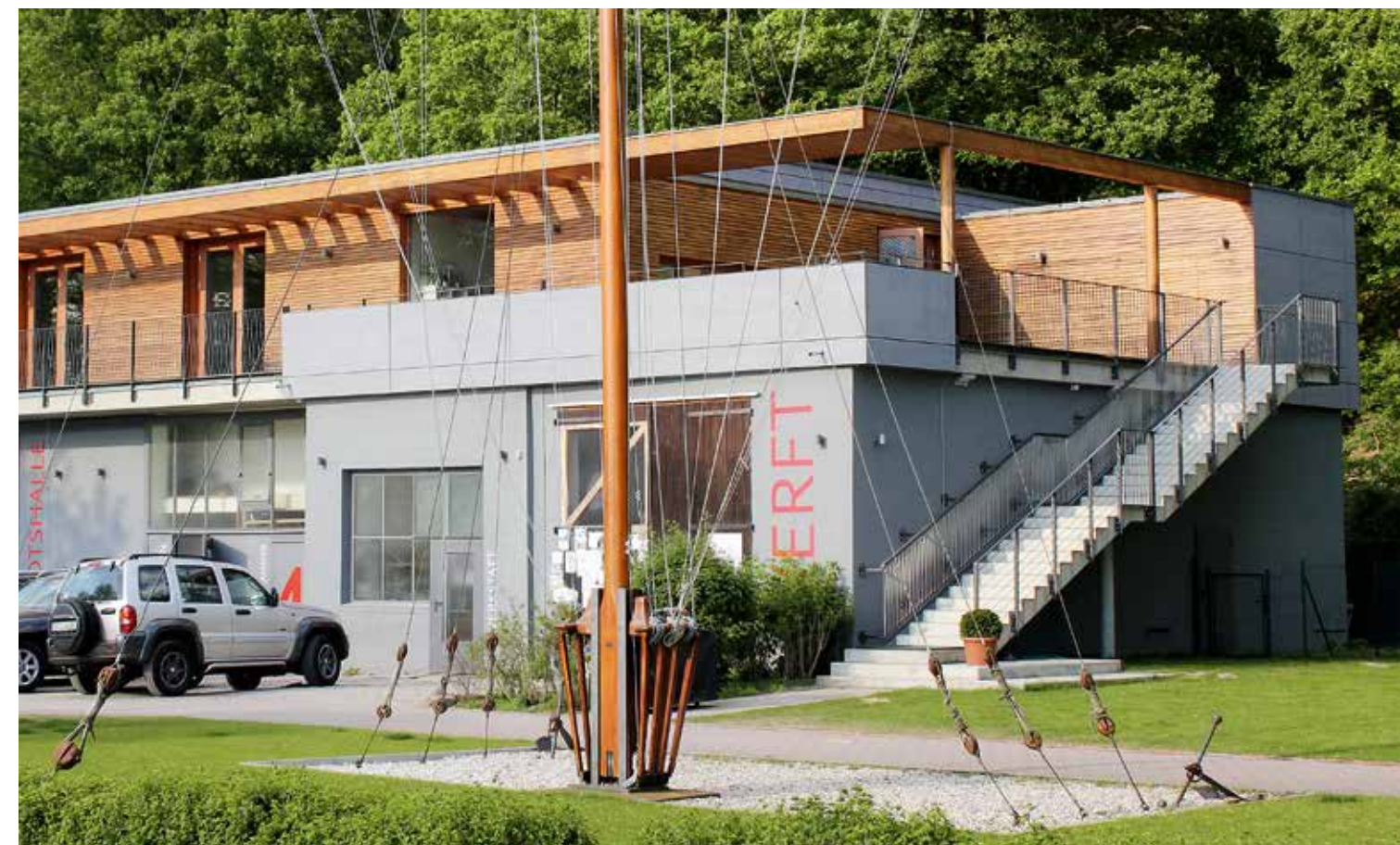
Die neuen Pläne sahen nun das Sanieren im Bestand vor. Die Bootshalle würde aufgestockt werden, das Clubhaus auf der Basis der alten Mauern erneuert. 2011 gab es einen Senatsbeschluss für das Aufstocken der Halle und Sanierung/Umbau vom Clubhaus. Das würde teurer werden als der ursprünglich geplante Neubau, weil es sich jetzt um zwei

Häuser handelte. Bei einer Mitglieder-Versammlung wurde abgestimmt, ob man das denn nun in dieser Form noch wolle. Es gibt ein Foto von diesem Moment. Es zeigt hochgestreckte Arme, Stimmkarten, fröhliche Gesichter. Ein klares Ja. Es gab nur eine Stimme dagegen.

Im ersten Schritt wurde die Bootshalle aufgestockt. Dann wurde im zweiten Bauabschnitt das Clubhaus saniert. Die Auflagen waren extrem scharf. Nichts entging den Überwachern - auch nicht, dass eine Wand umfiel, die hätte stehen bleiben sollen. Baustopp! Schließlich wurde eine wasserdichte Wanne gebaut, durch die nie wieder ein Tropfen Gift in den Boden gelangen kann.

All die baubedingten Verzögerungen trugen die Mitglieder mit Fassung mit. Von August 2013 bis Anfang 2017, also fast vier Jahre lang, hatten sie kein Clubhaus, die Halle war von August 2013 an bis zum Herbst 2014 nicht nutzbar, anschließend lange nur teilweise nutzbar. Trotzdem fiel keine der traditionellen Veranstaltungen - clubintern und offizielle Regatten - aus. Für jedes Event wurde eine schöne Lösung gefunden. Die Mitglieder versammelten sich in der Tews-Schule, Captain's Dinner fand in Clärchens Ballhaus statt. Die Gastfreundschaft der benachbarten SVO3 und eine rührige Ökonomie überbrückten manches, Phantasie und Improvisation, gelegentlich auch Humor den Rest.





Um Platz für die Jugend zu schaffen, wurde die Bootshalle aufgestockt (Foto oben). Zum 100jährigen Bestehen der Jugendabteilung war der Saal fertig. Er ist auch groß genug für Versammlungen und Feste. Im Sommer ist die Terasse Treffpunkt für alle (Foto links).

Die gesamte Habe des Clubs war von Juli 2013 bis Mitte 2017 zum Teil in Containern und in zwei Holzhäuschen auf dem Gelände verstaut, der größte Teil aber in einem Depot beim Schatzmeister; Pokale und Preise, Tischwäsche, Medien und das Archiv lagerten bei Mitgliedern privat. Das Sekretariat war mit der Jugend-, Regatta- und Fahrtenabteilung zusammen in einem Doppel-Container stationiert (Ende August 2013 bis Ende August 2016), auch die ganze Kommunikation lief dort zusammen. Die Ökonomie logierte zunächst in einem Zelt (von August 2013 bis Mai 2014), anschließend in der Werft (ab Mai 2014 bis Ende Dezember 2016).

Die Mitglieder trafen sich im Freien, so lange die Witterung es zuließ, oder in Zelten. Für die Weihnachtsfeier wurde darin gemütlich geheizt. Ab Herbst 2014 war dann die Halle fertig, und man hatte wieder ein Dach über dem Kopf. In zahllosen Stunden packten viele mit an, damit der Traum vom neuen Clubhaus Wirklichkeit werden konnte. Sie schleppten Möbel, malten Wände, putzten das neu verlegte Parkett oder steuerten Geld bei, um dieses oder jenes Extra zu finanzieren.

Das Ergebnis ist nun unser Haus am See. Im Jubiläumsjahr 2017 füllten die Mitglieder die schmucken Räume mit Leben. Beim Bezirksansegeln, das der BYC zusammen mit dem VSaW ausrichtete, erlebten mehr als 1000 Seglerinnen und Segler aus vielen Vereinen die offizielle Einweihung mit. Es gab viele Glückwünsche aus Politik und Sport, und Oliver Witte und Lika Valentien überreichten dem Kommodore Timm Gleier ein großes Ölgemälde, das seine Majestät der Kaiser 1892 als Preis gestiftet hatte. Es hing im alten Clubhaus in Grünau an der Wand. Jetzt schmückt es das neue Haus am Wannsee. So schließt sich der Bogen, und der Berliner Yacht Club hat wieder ein repräsentatives Zuhause. <sup>1/2</sup> \*







OUR PLACE TO BE:  
Legendar sind die Sonnenuntergänge vor  
der Terrasse vom Berliner Yacht Club.



# INHALT

## BILDNACHWEISE

Die Fotos stammen, wo nicht anders angegeben, aus Privatbesitz der Mitglieder und aus dem Club-Archiv, den Jahrbüchern, Festschriften und den Mitteilungsblättern des BYC.

*Nikos Alevromytis:* Seite 77  
*Mike Anderson:* Seite 21  
*Johannes von Bülow:* Seite 45  
*Edgar Gruber:* Seite 36, 50, 106  
*Gesa Gruber:* Seite 34, 39, 50, 130  
*Timon Gruber:* Seite 35  
*Mila Hacke:* Seite 131, 134  
*Sören Heese:* Titelbild, Seiten 10/11, 22, 28, 47, 74/75, 82, 83  
*Sönke Hocho:* Seite 127  
*Intermezzo Racing Team:* Seite 19  
*Sven Jürgensen:* Seite 78/79  
*Horst Krapohl:* Seiten 8, 14, 16, 132/133, 136, 137, 138/139  
*Pavel Nesvadba:* Seite 18  
*Jörg Reckhenrich:* Seite 132/133  
*Marion Schnurbus:* Seite 52/53, 137  
*Inga Thomann:* Seite 40/41, 42, 43, 44, 49  
*Lars Wehrmann:* Seite 15, 17  
*Die Yacht, 1929:* Seite 102, 103, 104, 105

<b>VORWORT</b> .....	<b>5</b>
Ein Blick nach vorne .....	6
<b>DER CLUB SEGELT</b> .....	<b>13</b>
Der heiße Sommer in der Bundesliga .....	14
Ein persönliches Intermezzo .....	18
Vom Vorschiffs-Mädchen zur Weltmeisterin .....	20
Rasende Zahnstocher .....	22
Wenn der Vater mit dem Sohne .....	26
Die Rückkehr der Emmy II .....	28
Heute hier, morgen da .....	30
Zehn Schiffe namens Wotan .....	32
Ein Leben lang .....	34
Ein Bild auf Reisen .....	35
Axel im Glück .....	36
Die Zauberformel .....	38
Kleines Boot mit großen Folgen .....	40
Auf großer Fahrt .....	48
„Kentern kann ich“ .....	49
Ein Opti-Vater erzählt .....	50
Eine Opti-Mutter erzählt .....	51
<b>GLÜCK &amp; ERFOLG</b> .....	<b>55</b>
Unsere Meister von 1900 bis 2017 .....	61
<b>WIE ALLES BEGANN</b> .....	<b>87</b>
Im rauchigen Lokal .....	88
Die erste Regatta .....	90
Fontanes Segeltour .....	91
Paul Wiesner und der Olympiasieg von 1900 in Paris .....	92
Der Club wird Lazarett .....	94
<b>DIE GOLDENEN 20ER</b> .....	<b>99</b>
Die Jugend segelt .....	100
Willy Raatsch und der Preis des amerikanischen Präsidenten ....	102
Oskar Gleier und die Pokale .....	105
<b>STÜRMISCHE ZEITEN</b> .....	<b>111</b>
Dr. Rolle und das Eisbein .....	112
Der Club als Rettung .....	113
Abgebrannt .....	114
Sommer ohne Segel .....	116
<b>AM WANNSEE</b> .....	<b>121</b>
Neuanfang .....	122
Eine Treppe für das Clubhaus .....	124
Die Illusion und die Freude am Bewahren .....	126
Die Wende als Glücksfall .....	128
Ein neues Zuhause für den Club .....	134
<b>MEILENSTEINE</b> .....	<b>143</b>



