

125 Jahre
Berliner Yacht-Club



Dieses Erinnerungs-Lesebuch entstand 1991 unter der tatkräftigen Mitwirkung von Monika Lorenz, Katja Barnikow, Otto Gleier, Günther Reinhardt und Kraft Lancellotti sowie zahlreichen Clubangehörigen, denen mein Dank und der Dank der Mitglieder des Berliner Yacht-Clubs gilt.

Berlin im Dezember 1991

Gesa Gruber

Vorwort

125 Jahre Berliner Yacht-Club 1867 – 1992

Im Zeichen der Freude und des Dankes gehen wir in das Jahr 1992, dem 125. Bestehen des Berliner Yacht-Clubs.

Die Wiege des BYC stand in Stralau und das Gründungsprotokoll trägt das Datum vom 25. November 1867, unterzeichnet vom ersten Vorsitzenden des BYC, Herrn Sehlmacher.

Die erste Regatta wurde am 7. Juni 1868 auf der Dahme zwischen der Rohrinsel bei Köpenick und der Bammelecke gesegelt. Mit der weiteren Entwicklung des Segelsportes in den folgenden Jahrzehnten wurde der BYC weit über unsere Landesgrenzen bekannt. Ein Blick in alte Jahrbücher gibt Auskunft über das damalige Zeitgeschehen des Segelsports. Für Jahrzehnte war die Heimat des BYC Grünau – dort stand unser Clubhaus. Leider wurde am 27. Januar 1944 durch einen Bombenangriff das Clubhaus und die Hafenanlagen vernichtet. Aber es kam noch schlimmer – durch den Bau der Mauer. Die Mitglieder, wohnhaft in West-Berlin, wurden von den Mitgliedern im Osten getrennt.

Hier an dieser Stelle möchte ich den Namen unseres früheren Vorsitzenden und Commodore Wilhelm Raatsch dankend erwähnen, denn seiner Entschlossenheit und Tatkraft – gemeinsam mit den Mitgliedern des BYC in West-Berlin – ist es zu verdanken, daß der BYC heute seine neue Heimat, sein Clubhaus und seinen Yachthafen am Wannsee hat.

Eine jahrzehntelange Kameradschaft hat zu diesem Erfolg beigetragen. In diesem Zusammenhang möchte ich noch einen Kameraden nennen, der sich besonders verdient gemacht hat – es ist unser Ehrenvorsitzender auf Lebenszeit Otto Gleier, Mitglied im BYC seit 1927.

Ich schließe mit den Worten »Tradition heißt: Altes erhalten – Neues gestalten« und füge hinzu das ungeschriebene Gesetz der Kameradschaft: »Alle für Einen – Einer für Alle«

*Max Erb
Commodore des Berliner Yacht-Club*



Ich wünsche dem Berliner Yacht-Club viel Erfolg und eine glückliche Zukunft über weitere Jahrzehnte.

Zum Geleit



125 Jahre Berliner Yacht-Club, ein bemerkenswertes Jubiläum. Da tauchen viele Gedanken auf: wie war es früher, was war damals, wie hat es wohl angefangen? Das sollte man mal aufschreiben. Ein geschichtliches Buch zum Jubiläum? Der Gedanke wurde nach reiflicher Überlegung aufgegeben, denn eine Loseblatt-Sammlung sollte genügen.

Viele Fragen, zusammengestellt und in die Mitgliedschaft getragen, haben eine Welle der Vergangenheitsforschung ausgelöst. Ein Fieber hat den Club erfaßt. Nicht mehr einzelne, nein, viele Mitglieder haben gestöbert, gefragt und geschrieben – mit offensichtlich wachsender Begeisterung. Auch andere wurden gefragt. Eigene und angelesene Erfahrungen sind ausgetauscht worden.

Der Rahmen einer Loseblatt-Sammlung war bald gesprengt. Na ja, vielleicht eine Festschrift als Anlage zum »BYC-Aktuell«? Aber so viele Mitglieder haben ihren BYC erforscht und so viele Beiträge darüber geschrieben, daß es schade wäre, diese nicht zu einem Buch zusammenzufassen.

Leicht gesagt, aber wie soll es aussehen, das Buch? Wie der Einband, das Innenleben, die Reihenfolge, welche Bilder, ja welche Berichte sollten gedruckt werden? Es ging von neuem los. Es wurde sortiert und getüftelt, auch mußten doppelte Informationen gestrichen und gekürzt werden.

Alt und jung wurden eingespannt, um Rat und Tat gebeten, Berichte aus alten Unterlagen sind ergänzend hinzugefügt, die Innenseiten des Einbandes entworfen und gemalt, das Layout und ein Drucker gefunden worden.

Es liegt vor Ihnen: das Buch. Ein »Lesebuch zum 125-jährigen Jubiläum des Berliner Yacht-Clubs«.

Nun können Sie nachlesen über die Tradition des BYC, seine Entwicklung, über alte, neue und schon immer dagewesene Probleme im Wandel der Zeiten.

Die Vergangenheit des Clubs aus der Sicht der heutigen Mitglieder. Ein Gemeinschaftswerk, das Spaß bereiten soll beim Blättern und Lesen, ohne Anspruch auf lückenlose Vollständigkeit zu erheben. Es zeigt auch, daß die Mitglieder eine Gemeinschaft bilden in ihrem BYC.

Vielen Dank, allen, die mitgeholfen haben.

Ich wünsche unserem Berliner Yacht-Club auch für die Zukunft viel Gemeinsamkeit und dem jeweiligen Vorstand stets eine glückliche Hand, den richtigen Kurs anzulegen. Die Erfolge werden sich dann von selbst einstellen.

Dem Berliner Yacht-Club stets eine Handbreit Wasser unter dem Kiel und Mast- und Schotbruch bis zum nächsten Jubiläum. Mit einem dreifachen Hipp-Hipp-Hurra

Ihr Timm Gleier
Vorsitzender

Berlin-Wannsee, 1992

Dem Berliner Yacht-Club

gegründet am 25. November 1867

verleihe ich die

Sportplakette des Bundespräsidenten

als Auszeichnung für die in langjährigem Wirken erworbenen
besonderen Verdienste um die Pflege und Entwicklung des Sports

Bonn, den 15. Januar 1985

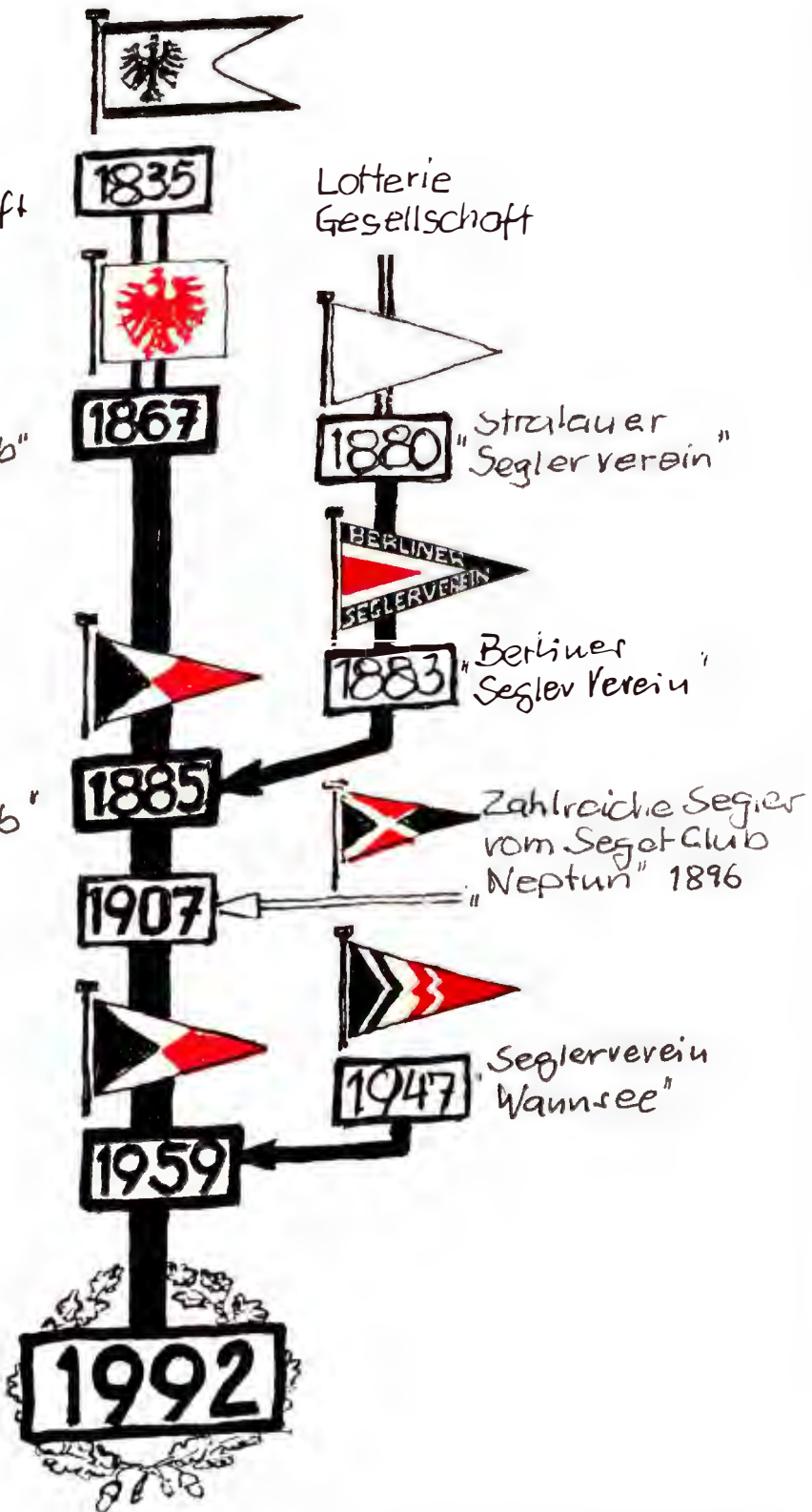
Der Bundespräsident



Richard v. Weizsäcker

Inhaltsübersicht

125 Jahre BYC	11
Grünau	35
Dependance am Scharmützelsee	63
Neuanfang am Wannsee	69
Berliner Zeitdokumente.....	91
Jugendsegeln	105
Segelfrauen.....	129
Regattasegeln.....	137
Eissegeln und Surfen.....	161
Fahrten- und Seesegeln	173
Das ist unser Club.....	199
Anhang	211



125 Jahre Berliner Yacht-Club

Prolog

Wer in unseren Tagen von irgendeinem Punkt im Gelände des Berliner Yacht-Clubs seinen Blick weithin über die Fläche des Wannsees schweifen läßt, wer als Mitglied sogar mit einer Art von Besitzerstolz die vielfältigen Stege, den mächtigen Flaggenmast, die gepflegten Grünanlagen und die große Zahl der an den Stegen liegenden Boote überschaut, dem mag es schwerfallen, sich daran zu erinnern, daß dieses riesenhafte Clubgelände mit all seinen Anlagen und seinen natürlichen Schönheiten erst – gemessen an der Geschichte des Berliner Yacht-Clubs – seit recht kurzer Zeit Clubgrundstück ist. Besonders den jüngeren Mitgliedern wird es oft nicht ganz verständlich sein, wenn sie die »Alten« mit etwas wehmütvollen Worten von Grünau und Saarow, von der Dubrow und dem Schamützelsee erzählen hören, »wie schön es dort war«, sind sie sich doch mit Recht einig, daß der Berliner Yacht-Club heute wohl über das landschaftlich schönste Gelände verfügt, während Grünau und Saarow doch für sie recht nebelhafte Begriffe sind. Und doch, die Wiege des Berliner Yacht-Clubs stand nicht am Wannsee, sie stand in einem Gebiet unserer schönen Stadt, das für uns unerreichbar ist, im Osten von Berlin, in Stralau.

Auf den folgenden Seiten soll versucht werden, das Rad der Geschichte in Gedanken ein wenig zurückzudrehen und ein Bild zu entwickeln, aus jenen Tagen, die den Beginn der deutschen Sportsegelerei überhaupt und die Entstehung des damit ursächlich verbundenen »Berliner Yacht-Clubs« bewirkten. Den natürlichen Gegebenheiten zufolge gliedert sich dieser Bericht in drei Hauptteile: die Vorgeschichte von 1835–1867, den Ursprung und die Zeit bis zum Zusammenbruch und das Wiederaufblühen.

*Alfred Stahnke
aus der Festschrift 100 Jahre BYC, 1967*

Vorgeschichte des BYC ab 1835

Anfänge des Lustsegelns

Um den Beginn des Segelns »zum Vergnügen« zu verstehen, muß man sich die historischen Begebenheiten vergegenwärtigen, die in den Jahren nach 1800 bestanden. In Großbritannien, dem klassischen Land des Segelsportes, herrschte dank seiner »splendid isolation« Ruhe, so daß sich schon 1802 der erste Segelclub, der »Gibraltar-Yacht-Club« etablieren konnte, dem sehr bald weitere im englischen Mutterland folgten. Anders in den deutschen Ländern. Hier bestimmten Kampf und Not das Leben und erst nach dem Befreiungskriege von 1813 begann sich langsam eine Wendung anzubahnen; dennoch hatte man keine Zeit und Lust, um Neuerungen als Vergnügen einzuführen.

Die kleine Stadt Berlin des Jahres 1835 begann am Oberbaum und endete am Unterbaum der Spree. Spreeaufwärts, oberhalb der festen Oberbaumbrücke war freie Natur. An den Spreeufern befanden sich kleine Fischerdörfer. Das erste dieser Dörfer hieß Stralau, im Jahre 1244 von den wendischen Edlen von Stralow gegründet, das 11 Fischerdörfer aufwies. Daran hatte sich bis zum Jahre 1835 nicht viel verändert, nur am Spreeufer hatten sich inzwischen einige Häuser und Gaststätten angesiedelt. Hatte hier anfangs ein einfacher Kahn mit Sprietsegel seine Bahn gezogen, so zeigten sich seit 1830 die ersten bescheidenen Anfänge einer »Lustsegelerei«.

Die Stralauer Flotte zählte in diesen Jahren 17 Boote verschiedener Typen. Wir finden Namen wie ARIEL, DELPHIN, CAROLINE, HOFFNUNG, NEPTUN und SCHWALBE. Dazu kam ein Boot der Gardepioniere mit 3 Luggensegeln; es hieß DER 18. JULI, eine Erinnerung an die letzte Lustfahrt König Friedrich Wilhelm des III. nach Treptow. Das reviermäßige Auftauchen der »Stralau'schen Lustgondeln« bildete die Keimzelle zu späterer sportlicher Betätigung in Vereinen.

Als geradezu ideal muß dieses Revier der ersten Segler bezeichnet werden. Die Oberbaumbrücke war die letzte feste Brücke sprecaufwärts. In Cöpenick bestand seit Urzeiten eine hölzerne Ziehbrücke, die mit stehenden Segeln passiert werden konnte. Bis zum Scharmützelsee und nach Teupitz gab es nur vereinzelt weitere Ziehbrücken, und schon bei der »Krampen-Bude« war eine »seit der Pfahlbauzeit von anderen Menschen nicht besuchte Gegend« wie es Otto Protzen einmal humorig beschrieb.

Die Tavernen-Gesellschaft

Erst 1835 fanden sich die ersten Segler zu einer seglerischen Genossenschaft, der »Tavernen-Gesellschaft« zusammen, die wir als ersten Segler-Verein, nicht nur von Berlin, sondern von ganz Deutschland überhaupt, ansprechen können. Das Segeln zum Vergnügen blieb zunächst ein Vorzug der ersten Kreise der Stadt. Die Segler waren Söhne und Töchter reicher Berliner Bürger, Akademiker und Offiziere, als bekanntester unter ihnen: Friedrich Bloch. Auch eine Reihe von Künstlern der damaligen Zeit wird genannt: Eduard Hildebrandt, Hoquet, und Ludwig Pietsch. Dieser Zusammenschluß erreichte die für damalige Begriffe sehr stattliche Zahl von 100 Mitgliedern.

Die Tavernen-Gesellschaft hatte sich ihren Namen nach dem Liegeplatz der Boote, der »Taverne zu Stralau« gewählt. Das war ein ansehnliches zweistöckiges Gebäude, das dem General von Wreeck gehörte, »das zu Clubzwecken ermiethet ward«.

Es lag unmittelbar am Wasser und der Eigentümer hatte zahlreiche Bootsstände angelegt. Vor dem Gebäude stand ein großer, die Höhe des Hauses weit überragender Flaggenmast, an dem die schwarze Adler-Flagge wehte, malerisch zeigte sich hinter dem Haus an der Landstraße eine Reihe hoher Pappeln.

Fahrverbindung »mit öffentlichen Verkehrsmitteln«, wie es heute so schön heißt, gab es damals natürlich noch nicht. Die Segler kamen zu Fuß, zu Pferde oder mit Pferdefuhrwerken aus Alt-Berlin zur Taverne von Stralau. Erst 1840 wurde eine »Chaussee« vom Stralauer Tor in Berlin bis hin zum Dorf angelegt.

Das Leben in der Tavernen-Gesellschaft bestimmten vorwiegend gesellschaftliche Prinzipien, wobei das Vergnügen nicht zu kurz kam. Beliebt waren Korso-Fahrten auf der Spree, wobei nicht nur Segelboote, sondern auch Ruderboote und - heute längst vergessene - »Gesellschaftskähne«, mit einem Verdeck, wie sie die inzwischen auch beinahe ausgestorbenen Kremser hatten, beteiligt waren. Viel Wert wurde auf eine Ausschmückung gelegt und so zeigten die Segelboote möglichst viele Flaggen und Wimpel. Böllerschüsse ertönten von Bord, und abends gab es ein Feuerwerk. Geschwaderfahrten führten zum gegenüberliegenden Treptow, wo sich nahe der Abtei-Insel das Lokal von Christiany (später Zenner) befand. Hier erschienen nicht nur im Sommer, sondern auch im Winter die Segler in ihrer Tracht, die sich an die Marineuniform der Preussischen Marine anlehnte: Zur blauen Hose wurde die weiße Matrosenbluse mit Überfallkragen getragen, darüber eine

Jacke mit goldenen Knöpfen. Die Kopfbedeckung war ein breitrempiger, schwarzer Lackhut, der mitunter unternehmungslustig in den Nacken geschoben wurde.

In der zeitgenössischen Presse heißt es, daß die Segler damals beim Tanz auf den Bällen infolge ihrer Tracht angenehm von den zivilen Tänzern in Frack und Glacé-Handschuhen abtasteten.

Die Segelböte

Wir wollen uns jetzt der Betrachtung der Boote widmen, die uns ja am meisten interessieren.

Die ersten Segelboote kamen unverkennbar von der Waterkant und aus der Großschifferei (auch die Kriegsmarine wird als Herkunft einiger Boote erwähnt). Sie hatten also ihr Dasein an der Küste oder gar an Deck eines Tiefwasser-Seglers begonnen. Einige stammten auch aus der Zeit des Großen Korsen, wo sie als Zollwachschiffe mit dem Kapern englischer Schmuggelkutter beschäftigt waren (historisch).

Hochbordige und schwerfällige Kielboote mit dem bekannten langen Lateralplan, wie es in der Seefahrt üblich, die Bilge mit Steinen oder Eisen vollgeladen, kreuzten langsam durch die Fluten der Spree. Die Schiffsrümpfe waren oben offen, zuweilen auch halb gedeckt, und außen, in Gedenken an die bewunderten Großsegler der Meere, mit Stückpforten bemalt. An Bord befand sich oft ein Böller und damit wurde auch feste geschossen, (ohne daß man damals erst die hohe Obrigkeit hätte um Erlaubnis fragen müssen). Diese Bewaffnung erregte ein wohliges Gruseln bei dem Gedanken an das Seeräubertum, das damals noch die Hohe See unsicher machte. Die breite und niedrige Takelage der Kutter und Schoner wurde unverändert auf der Spree beibehalten und bestand aus zwei, mitunter auch drei Masten mit baumlosen Luggerseglern und einer Gei-Vorrichtung, bei einigen auch mit Klüverbaum und Klüverseglern.

Schon die Bedienung der vielen Segel bedingte eine erhebliche sportliche Gewandtheit und viel Kraft, wie wir uns überhaupt bei der Betrachtung dieser damaligen gesellschaftlichen Vergnügungen von dem Eindruck frei machen müssen, daß dieses mehr Vergnügen als Sport gewesen wäre.

Korsofahrten – sportliches Segeln

Schon in dieser alten Zeit gab es zwei große Machtfaktoren: Das war einmal die Presse, zum anderen die königliche Hofgesellschaft; beiden verdanken wir, daß uns zwei wichtige Ereignisse überliefert sind:

Am 16.07.1845 wurde von der Tavernen-Gesellschaft eine Korsofahrt veranstaltet, an der etwa 30 Boote teilnahmen. »Vorauf Musik«, berichtete die Zeitung den Zeitgenossen und: »sie manövrieren - en flotte - mit sehr präzisen Schwenkungen umher«. Ein Jahr später, im Juni 1846, veranstaltete der Hof in Potsdam einen großen Wasserkorso. Die Tavernen-Gesellschaft wurde dazu vom Prinzen Carl, dem Bruder Wil-



Ein uns überliefertes Bild von 1842 zeigt die Boote in ihrem damaligen Aussehen, ebenso wie die deutliche Kopie, die 1905 von dem Marine-Maler Prof. Willy Stöwer angefertigt wurde.

Das Bild von 1842, vor dem Tavernen-Gebäude, entstand auf Veranlassung des alten Hindenberg und wurde seinerzeit von einem Maler C. Baumgärtner in Öl gemalt und gelegentlich einer Korsfahrt als Preis vergeben.

helms des I., eingeladen. Der Prinz sandte einen Dampfer nach Stralau und ließ die Boote abholen. Das Einlaufen des langen Schleppzuges in Potsdam mit den flaggengeschmückten Yachten in Kiellinie erregte besonderes Aufsehen.

Dieses war im Jahre 1846 die erste Berührung der Spreesegler mit den damals noch völlig einsam liegenden Gewässern der Havel. Im Laufe der folgenden Jahre wandelte sich die Lustsegelei und nahm, begünstigt durch jüngeren Nachwuchs, sportlichere Formen an. Immer noch beherrschten jedoch das Bild auf der Spree die schweren von der Küste herkommenden Boote. Dieses wurde insbesondere noch gefördert durch frühe Blauwasser-Seeleute, die sich nach Berlin zur Ruhe setzten und dennoch mit dem Wasser verbunden bleiben wollten. Der bekannteste unter ihnen war der Großschiffahrts-Kapitän Wilhelm Schlmacher; er war Eigner eines dieser Boote, damals zeitgenössisch noch »Segelböte« genannt, das als Dreimaster getakelt und mit Luggerseglern versehen war. Sein Name war FLIEGENDE WELLE und sollte auf den damals berühmten Yankee-Clipper FLYING CLOUD anspielen. Für unsere heutigen Begriffe wird diese FLIEGENDE WELLE auf der Spree wohl recht langsam gewesen sein, aber wir wollen das nicht lächelnd kritisieren, man konnte eben noch nicht schneller segeln.

...wohl aber auf der Spree

Zu Schlmacher gesellten sich, ebenfalls aus der christlichen Berufsseefahrt kommend, die »Capitaine« Hindenberg und Eichmann. Alle drei hatten durch die in hoher Blüte stehenden Chinafahrten erhebliche Vermögen erworben, aus denen nun einiges dem aufblühenden Segelsport in Berlin zugute kam. Die nunmehr einsetzende Verbreiterung des Segelsportes und auch des allgemeinen Verkehrs auf der Spree können wir an einem Ausspruch des ehemaligen See-Kapitäns Heinrich Smith ermessen, der sich in seinem Ruhestand in Berlin als

Schriftsteller für maritime Themen einen Namen gemacht hatte. Er sagte nämlich: »Auf dem Meere zu segeln ist kein Kunststück, wohl aber auf der Spree«, (was würde er wohl sagen, wenn er heute den Wannsee an einem schönen Sommersonntagnachmittag sehen könnte?). Hindenberg, von dem in der Überlieferung immer von »dem alten Hindenberg« die Rede ist (er war 1867 etwa 50 Jahre und damit für damalige Begriffe ein alter Mann), erkannte, daß die schweren von der Küste kommenden Boote für die hiesigen Gewässer fehl am Platze waren. Er ging ans Konstruieren von Einmastern, sloopgetakelten Yachten mit riesigen Segelflächen, die bald das seglerische Bild auf der Spree erheblich verändern sollten. Weiter oben hatten wir schon einmal vermerkt, daß es üblich war, möglichst viele, bunte Flaggen aller möglichen Länder zu führen. Diese Sitte wurde insbesondere von den aus der Berufsseefahrt herkommenden Sportseglern aufgenommen, die Erinnerungsflaggen aus ihrer Seefahrerzeit zu setzen pflegten. Von der Großschiffahrt wurden auch die bestickten Namens- und Preisflaggen übernommen, die in Übergröße von den Rachen wehten.

Nachdem die ersten Boote der Tavernen-Gesellschaft unter dem Zeichen des schwarzen Adlers gesegelt waren, setzte sich nunmehr der brandenburgische Rote Adler immer mehr durch.

Gründung des ersten Segelclubs in Berlin

Zwischen 1860 und 1865 war ein ganzer Teil mehrmastiger Boote auf die Berliner Gewässer gekommen, man war auf der Ober-Spree durch scharfen Wettbewerb immer unternehmungslustiger geworden, und so wurde die Flotte zusehends größer. Vom Jahr 1867 an begann der wirkliche Bau von Booten an der Spree, Hindenbergsche Konstruktionen wurden von dem Bootsbauer Krüger gebaut, und damit gewann das einmastige Boot die Oberhand.

Noch eine andere Eigenschaft hatten die Berufsseefahrer mit nach Berlin gebracht. In England waren sie mit den Segel- und Yacht-Clubs bekannt geworden und es wurde nun auch das Wort »Club« importiert, das einen spezifischeren Begriff schuf als der bisherige Ausdruck Tavernen-Gesellschaft.

So wurde 1867 am 25. November der erste Club in Berlin, der »Berliner Segler-Club« gegründet, der später in »Berliner Yacht-Club« umbenannt worden ist. Damit schien das Schicksal der ersten Tavernen-Gesellschaft erfüllt worden zu sein; immer mehr Anhänger kamen zu dem neuen Club, und das Bild der Tavernen-Gesellschaft begann zu verblassen. Sie hat noch 1880 bestanden und wurde dann von jungen tatkräftigen Seglern verdrängt, die sich ebenfalls im Hause der Taverne etablierten. Wir finden in damaligen Veranstaltungen, die von der Taverne ausgingen, bei beiden Vereinen die gleichen Namen der Teilnehmer. An anderer Stelle wird das Erlöschen der Tavernen-Gesellschaft um 1881 erwähnt, an dritter Stelle wird

jedoch berichtet, daß sie noch vorhanden haben soll. Das Erbe wurde vom Berliner Segler-Club »Berliner Yacht-Club« übernommen.

Auch der damals bestehende Club wurde 1883 mit dem »Berliner Yacht-Club« vereinigt. Von Chronisten stimmen mit dem Sprung sowohl der Tavernen-Gesellschaft als der Berliner Yacht-Clubs überein und somit ist festzustellen, daß die auch heute noch vorhandenen Seglervereine an Spree und Havel ansässigen Berliner Yacht-Clubs den Grundstein gelegt hat.

Gerhard Meyer
aus der Festschrift 100 Jahre BYC, 1967



ch 1887 mit 11 Mitgliedern bestan-
ber von der Tavernengesellschaft
Club von 1867 und damit vom
ommen.

Stralauer Segler-Verein fusio-
acht-Club«. Eine ganze Reihe
ren Angaben über den Ur-
ellschaft als auch des Berli-
t darf es als sicher gelten,
e große Begeisterung der
er schon damals vorhan-
im deutschen Segelsport

1867 – 1959

Berliner Segler-Club

Vor fast genau 100 Jahren, am 25. November 1867, fanden sich in dem rauchigen Lokal des Herrn Padow in Stralau vierzig alte Berliner Segler zusammen, um jenes denkwürdige Schriftstück zu unterzeichnen, das als Geburtsurkunde des BYC anzusehen ist. Allerdings nannte man sich zunächst noch Berliner Segler-Club.

Unter der Leitung seines tüchtigen Präsidenten Schlmacher nahm der Club für damalige Verhältnisse einen erfreulichen Aufschwung. Schon am 7. Juni 1868 wurde die erste Regatta zwischen der Rohrsinsel bei Köpenick und der Bammelecke veranstaltet. Ein Clubhaus gab es damals noch nicht. Vielmehr trafen sich die Mitglieder anfänglich im Lokal von Padow oder in Riemers Hofgarten und bei Christiany, dem späteren Zenner in Treptow. Die Yachten des Clubs, meist halbgedeckte oder offene Kielboote und Jollen von 15–40 qm Segelfläche, ankerten auf der Strecke von Sachsens Wellenbad bis zur Abtei und zum Eierhäuschen vor den Anwesen der einzelnen Mitglieder. Neben den Regatten, von denen man schließlich drei im Jahr veranstaltete, fand alljährlich mindestens ein Wasserkorso statt.

Nach dem Tode des ersten Vorsitzenden, Schlmacher, wurde 1882 der bisherige zweite Vorsitzende Schmauch zum Präsidenten gewählt. In dieser Zeit machte sich allerdings eine gewisse Stagnation in der Entwicklung des Clubs bemerkbar: der Mitgliederstand ging zurück, es fehlte an frischem Nachwuchs. Diese wenig erfreuliche Erscheinung war nicht zuletzt auf den Wettbewerb des im Jahre 1880 entstandenen »Stralauer Seglervereins« zurückzuführen, der im Jahre 1883 den Namen »Berliner Seglerverein« annahm. Dieser Verein verstand es in geschickter Weise, die jüngeren Segler der Oberspree, darunter auch einige nachher im Berliner Yacht-Club sehr bekannt gewordene Segler, wie zum Beispiel Hackewitz, Hävecker usw., an sich zu ziehen, um schließlich zahlenmäßig den älteren »Berliner Segler-Club von 1867« zu überflügeln.

Berliner Yacht-Club

Aber Einsichtige gab es auch schon damals und man erkannte bald in beiden Vereinen, daß sich ein solcher Wettbewerb nicht zum Nutzen auswirkte. Nach längeren Verhandlungen wurde am 26. Februar 1885 die Fusion beider Vereine beschlossen. Am 3. März desselben Jahres erhielt der aus der Vereinigung entstandene Bund den Namen Berliner Yacht-Club und am 5. März wurde der heutige BYC-Stander zum ersten Mal gesetzt.

Ungeachtet dieser Tatsache hat aber der Deutsche Segler-Verband im Jahre 1931 dem Berliner Yacht-Club das Gründungsjahr 1867 zugestanden. Unter der tatkräftigen Leitung seines neuen Vorsitzenden, Hans Katte, entwickelte sich der Berliner Yacht-Club zu einem der führenden Vereine des Berliner Segelsportes. Äußerlich trat dieses u. a. auch dadurch zutage, daß er 1886 anlässlich der Versammlung der deutschen Naturfor-

scher und Ärzte beauftragt
Fest-Regatta zu veranstalte
ber der genannten wissensch
Zuschauer auf 12 Dampfern
Berliner Yacht-Club dem neu
Verband bei. Diese Mitglieds
ge, denn schon am 30. Novem
da nach Ansicht des Berliner Ya
ausreichende Berücksichtigung
gesetz des Verbandes nicht erfüllt
schloß sich der Berliner Yacht-Clu
Segler-Verband an.

Im eigenen Haus auf eigenem Boden

Bis zum Jahre 1890 hatte der Club au
zichten müssen und sich mit gemieteten
Wie die Chronik berichtet, wurde am 8.
der Königlichen Regierung unser späterer
Grünau auf 18 Jahre gepachtet. In wenig
durch Ausgabe von Anteilscheinen zu je M
eines Clubhauses erforderliche Kapital in H
durch die 120 Mitglieder des Clubs aufge
stung muß heute als besonders lobenswert
den, wenn man den seinerzeitigen Geldwert in



Wilhelm Schlmacher

Wilhelm Schlmacher (gestorben 1892), ein Seeschiffahrtskapitän mit langjähriger seemännischer Erfahrung, gilt als der Gründer des Berliner Yacht-Clubs - Berliner Segler Club 1867 und war gleichzeitig der erste Präsident. 15 Jahre lang versah er dieses Ehrenamt mit Umsicht und Geschick bis zu seinem Tode, der ihn im März 1892 »nach der Rettung eines jungen Menschen aus den eisigen Fluten der Spree« ereilt.

heute betrachtet. Am 16. August 1891 fand dann die Einweihung des nach den Plänen des damaligen Club-Vorsitzenden, P. E. H. Schultze, erbauten Clubhauses durch ein von weit mehr als 300 Mitgliedern und Gästen besuchtes Festmahl statt. Das Clubheim erbrachte hier zum ersten Male den Beweis, daß seine Räume auch für Festlichkeiten größeren Stils ausreichten.

Aber nicht genug damit – schon im Dezember gleichen Jahres wurde für den Bau der Nebengebäude, der Bootsstände und der Slipanlage abermals eine Anleihe von M 25.000,- durch Ausgabe von Anteilscheinen aufgenommen. Auch dieser hohe Betrag wurde bei der großen Opfer- und Clubfreudigkeit der Mitglieder schnell aufgebracht.

Kaum ein Jahr nach der Einweihung des Clubhauses, am 12. September 1892, wurde der sehr verdiente Vorsitzende P. E. H. Schultze dem Club durch den Tod entrissen. An seine Stelle trat Prof. Dr. Assmann, unter dessen Leitung der Berliner Yacht-Club ganz ungewöhnliche sportliche und gesellschaftliche Erfolge errang. Zum ersten Mal nahmen Yachten des Clubs an der Kieler Woche teil und kehrten, mit Preisen reich beladen, heim. Am Vorabend des damaligen »Segler-Tages« waren sämtliche Vertreter Gäste des Berliner Yacht-Clubs in Grünau. Das Jahr 1893 brachte den weiteren Ausbau der Steganlage. 31 Club-Yachten beteiligten sich an 15 deutschen und einer ausländischen Regatta mit 166 Starts und 66 Preisen.



Albert Zech

Albert Zech (gestorben 1909), einer der Gründer des Berliner Yacht-Clubs 1867. 42 Jahre lang interessierte er sich für sämtliche Clubangelegenheiten und beteiligte sich am Clubleben. Dem BYC hinterlies er ein Legat von 2000 DM, ohne besondere Bestimmungen an die Zuwendung zu knüpfen.



Gustav Hackewitz

Gustav Hackewitz (1854–1930), aus dem Berliner Segler-Verein stammend, steuerte ab 1885 45 Jahre lang binnen und buten erfolgreich Yachten unter dem Stander des Berliner Yacht-Clubs, beispielsweise KLABAUTERMANN, FILOU, FELIX, CARMEN II, JENNY, NORMA, GORCH I und II. Auch als 75-jähriger Steuermann wußte er sich auf der FRIJA inmitten der jüngeren Segelwelt »vortrefflich zu behaupten«.

Auch das Jahr 1894 brachte ähnliche Erfolge. Auf welcher Höhe aber auch das gesellschaftliche Leben dieses Jahres stand, ist daraus zu ersehen, daß das Sommerfest des Jahres 1894 von 600 Personen besucht wurde. Im Jahre 1895 beteiligte sich der Club ganz groß an den Wettfahrten aus Anlaß der Einweihung des Kaiser-Wilhelm-Kanals in Kiel. Von 20 Berliner Yachten gehörten 10 dem Berliner Yacht-Club an, die trotz der glänzenden Besetzung der Kieler Woche gut abschnitten. Nach langwierigen Verhandlungen mit der Königlichen Regierung konnte dann endlich im Jahre 1897 das Club-Grundstück käuflich erworben werden, so daß der Berliner Yacht-Club nunmehr auf eigenem Grund und Boden wohnte.

Sportliche Erfolge

Die Jahre 1900 bis 1910 waren dem inneren Ausbau und einer regen sportlichen Betätigung gewidmet. Es begannen die mit dem Namen Paul Wiesner untrennbar verknüpften seglerischen Expeditionen ins Ausland. Diese trugen nicht nur dem Berliner Yacht-Club, sondern auch dem deutschen Namen im internationalen Seglersport unauslöschlichen Ruhm ein.

In diese Zeit fiel auch der Übertritt einer größeren Anzahl tüchtiger Segler aus dem Segler-Club Neptun. Diese Blutaufrischung war für den Berliner Yacht-Club segensreich, führte

sie ihm doch Männer wie Ernst Dettmer, Oscar Gleier, Anton Haag, Ernst Kalies, Max Thomas, Ludwig Ryhiner und last not least, Willi Raatsch, unseren späteren Commodore, zu. Sie alle waren berufen, als Sportsleute oder führende Mitglieder Bedeutendes für den Club zu leisten. Die Hingabe und Opferwilligkeit der damaligen Mitglieder mag auch daraus hervorgehen, daß im Jahre 1910 von den Damen des Clubs die gesamte Einrichtung des auch in den anderen Berliner Segler-Kreisen berühmt gewordenen Schiffer-Zimmers gestiftet wurde. Hier fanden dann später unsere traditionellen Herren-Abende statt, bei denen alt und jung sich bei einem fröhlichen Umtrunk sportlich und geistig ausrichten konnten und die im Laufe der Zeit auch ein Anziehungspunkt für so manchen Sportkameraden aus anderen Vereinen wurden.

Auf einem glanzvollen, am 12. März 1910 veranstalteten Bankett überreichte unser Ehrenmitglied, der Landrat Dr. von Achenbach, im Auftrage Seiner Majestät des Kaisers unserem Kameraden Göttling wegen seiner Verdienste um den Segelsport, die er sich als Eigner des KLABAUTERMANN auf zahlreichen Regatten erworben hatte, den »roten Adler-Orden«. Dies war wiederum Anlaß für die Mitglieder des Berliner Yacht-Clubs, einen Fonds von nicht weniger als M 5.418,- zu sammeln, der dann von den stets gebefreudigen Herren



Georg Göttling

Georg Göttling (1843–1915, BYC-Mitglied seit 1887) war nicht nur ein erfolgreicher Regattasegler binnen und auf See, sondern auch großzügiger Yachteigner und freigiebiges Mitglied von Bootsbau-Gesellschaften - z. B. BEROLINA, FELIX, GEORG, - mit dem der Berliner Yacht-Club den Samoa-Pokal (Kiel) gewann. 27 Jahre lang war er als Vorstandsmitglied tätig. Seine letzte große Stiftung von 5000 Mark war zur Beschaffung von Wettfahrtenpreisen bestimmt.



Martin Buchholtz

Martin Buchholtz (1858–1930), 1885 vom Berliner Segler-Verein kommend, gilt als Mitbegründer des Berliner Yacht-Club und hat während seiner 45-jährigen BYC-Zugehörigkeit 27 Jahre lang die verschiedensten Vorstandsämter zum Wohle des Vereins ausgefüllt. Besondere Verdienste erwarb er sich durch seine fundierten Kenntnisse der Segel-, Verbands- und Wettfahrtbestimmungen sowie durch sein Verhandlungsgeschick innerhalb und außerhalb des Clubs.

Georg Göttling und Oscar Gleier auf über M 6.000,- aufgerundet wurde.

Die Jahre 1912 und 1913, in denen der Club von dem Vorsitzenden Schumacher, und nach ihm von Conrad Schulz, geführt wurde, brachten in innerer und äußerer Hinsicht einen weiteren erfreulichen Aufstieg. Das Clubleben wurde durch die Schaffung einer eigenen Ökonomie angenehmer gestaltet. In sportlicher Beziehung seien hier nur Namen wie: Alt, Berke, Wiesner, Thomas, Tobias genannt, und so schritten wir von Erfolg zu Erfolg.

Zäsur durch den 1. Weltkrieg

Aber schon bald verdüsterten dunkle Wolken den politischen Horizont. Wenn sich auch das Jahr 1914 in sportlicher Hinsicht zunächst glänzend anließ und unsere Yachten bei den Frühjahrs-Wettfahrten und auch in Kiel überall auf den ersten Plätzen lagen, so machte der Ausbruch des 1. Weltkrieges bald dem friedlichen Wettkampf ein Ende. Das Clubhaus wurde als Lazarett zur Verfügung gestellt und mit 90 Betten ausgestattet. Viele Clubkameraden haben hier Heilung und Genesung gefunden. Doch so mancher unserer damaligen Kameraden sollte nicht mehr in die Heimat zurückkehren.

BYC in Grünau und in Bad Saarow

Nach Kriegsende und der darauffolgenden Revolution stiegen die Mitgliederzahl und die sportlichen Erfolge des Clubs zwar erheblich an, so daß z. B. im Jahre 1921 bei 295 Mitgliedern 823 Starts und 446 Preise verzeichnet werden konnten; doch machten diese, durch wirtschaftliche Scheinblüte und Inflation bedingten Zahlen langsam wieder einem normalen Zustand Platz. Der Club festigte sich und erstarkte allmählich soweit, daß man sogar schon wieder mit dem Gedanken der Errichtung einer Filiale im Westen Berlins, und zwar am Stössensee spielte. Aus diesem Plan wurde allerdings nichts. Dafür erwarb jedoch der Berliner Yacht-Club in Bad Saarow am Scharmützelsee ein ebenso idyllisch wie seglerisch günstig gelegenes Fleckchen Erde. Unter tausendjährigen Eichen erhebt sich auf einer kleinen Anhöhe ein strohbedecktes uraltes Fischerhaus. Der Verfasser sagt, «erhebt sich» und nicht «erhob sich», denn dieses Fischerhaus steht noch heute, im Gegensatz zu unserem herrlichen Besitz in Grünau.

Das neuerworbene Fischerhaus in Bad Saarow wurde durch lebhaftige Mitarbeit und großzügige Spenden unserer Mitglieder zu einem wundervollen und eigenartigen Clubhaus umgebaut, wie es nicht oft wieder in Deutschland zu finden sein dürfte. Zwischen diesen beiden Plätzen – Bad Saarow am Scharmützelsee und Grünau – spielte sich nun während der nächsten zehn Jahre das Leben des Berliner Yacht-Clubs in einem gewissen Gleichmaß ab.

KICKERLE gewinnt Hoover-Trophy

Lediglich das Jahr 1929 brachte die Gemüter wieder in Wallung, und zwar durch die Amerikafahrt des 30-qm-Schärenkreuzers KICKERLE unseres Kameraden Ross. Nachdem KICKERLE sich bei den Auswahlrennen in Kiel mit der Besatzung Willi Raatsch als Steuermann und Richard Spelling und Erwin Schalk als einer der erfolgreichsten deutschen Schärenkreuzer bewährt hatte, wurde er zur Vertretung der deutschen Farben nach Amerika entsandt, ebenfalls wieder mit Willi Raatsch als Steuermann. KICKERLE schlug zu unserer großen Freude ganz überlegen die gesamte amerikanische und deutsche Konkurrenz und entführte den Preis des Präsidenten Hoover über den großen Teich nach Grünau.

In den folgenden Jahren blieb die seglerische Betätigung des Berliner Yacht-Clubs auf einem gleichmäßig guten Stand. Bei den 30-qm-Schärenkreuzern, die sich steigender Beliebtheit erfreuten, machten die Namen wie BEROLINA (Borck), KICKERLE (Ross) und MUTZ (Schwabe) von sich reden. Unter den 45-qm-Kreuzern zeichnete sich FRIJA (Jänecke) aus und bei den 30-qm-Binnenyachten taten sich NICKELMANN VI (Bohl) und HEINERLE (Ebermann) hervor.

Ganz besonders sind auch die Gielowschen 30-qm-Schärenkreuzer DARLING I, DARLING II UND DARLING III zu erwähnen. Sie gehörten 1934 (DARLING IV) und 1935 bis 1936 (DARLING VI) zu den Spitzenbooten ihrer Klasse. Das gleiche traf für die 75-qm-Kreuzer unseres Kameraden Ri-

chard Spelling zu (HERTHA I-VI), die unter der bewährten Führung von Oscar Gleier, dem Altmeister und Vater unseres heutigen Mitgliedes Otto Gleier, standen und von Sieg zu Sieg eilten. Viele Preise und wertvollste Sonderpreise wurden auf den Regatten in Kiel, Starnberg, Bodensee und nicht zuletzt in Berlin nach Grünau entführt.

Segeln buten

Aber auch der andere Zweig unseres schönen Sports, das Fahrtensegeln auf See, entwickelte sich in der gleichen Zeit in erfreulicher Weise weiter. Immer wieder zog es Kameraden hinaus auf die blaue Weite der See. So sei hier nur des 75igers NANE (Raatsch) gedacht, der im Jahre 1926 einen Seetörn durch den Kalmarsund nach Oskarshamn und 1927 eine Reise von Swinemünde nach Stockholm und von dort durch den Götakanal und den Sund zurück nach Swinemünde durchführte.

Es würde zu weit gehen, hier alle längeren Seereisen von Yachten des Berliner Yacht-Clubs aufzuführen. Als bestes Zeugnis für die Unternehmungslust unserer Mitglieder in der Zeit vor dem 2. Weltkrieg möge dienen, daß der vielumstrittene Langfahrtenpreis des Deutschen Segler-Verbandes nicht weniger als dreimal an eine Yacht unseres Clubs fiel.



*KICKERLE
entführt den Preis des Präsidenten Hoover
nach Grünau*



Paul Wiesner

Paul Wiesner (1856–1930, BYC-Mitglied seit 1898) war einer der größten deutschen Regattasegler. Von Beruf Lehrer und als Fachschuldirektor tätig, trat er im Alter von 42 Jahren in den BYC ein. Er segelte bevorzugt kleinere Boote, von denen die Schwertflunder ASCHENBRÖDEL am bekanntesten wurde. Mit ihr gewann er 1900 an der Seine den großen Preis sowie den Preis des Präsidenten Loubet und war damit auch Gewinner der ersten Segelolympiade. Auf fast allen deutschen Regattarevieren segelte er erfolgreich mit SEPARATA, PAUL, KLABAUTERMANN II, CARMEN, MIGNONNE, UNDINE, WITHORE, PEMA u. a.. Er errang zwei Kaiserpreise, den Douglas-Pokal, den Burmester-Pokal und den Nürnberg Erinnerungspreis. Ebenso segelte er in West- und Nordeuropa höchst erfolgreich unter dem Stander des BYC. Als langjähriges Vorstandsmitglied stellte er sein Können und seine Erfahrung dem Club zur Verfügung.

Vorbereitung auf die Olympiade

Allmählich rückte das Olympiejahr 1936 näher, und auch hierzu traf der Berliner Yacht-Club seine entsprechenden Vorkehrungen.

Otto Miethke ließ eine 8-m-R-Yacht bauen mit dem Namen VATERLAND. Sie ging im Februar 1936 zu Trainingsregatten nach Genua. Wieder führte Willi Raatsch das Ruder, während die Mannschaft aus den Kameraden Pieper, Schalk und Twelkmeyer bestand. Abgesehen von einigen Klassenpreisen war hier die Ausbeute für den Berliner Yacht-Club nicht sehr groß, und auch die anschließenden Trainingsregatten in Kiel zeigten bald, daß die VATERLAND für die Olympia-Regatten nicht in Frage kam.

Waren auch Willi Raatsch im Süden keine besonderen Erfolge beschieden, so machte er das Versäumte auf den Wettfahrten im Limfjord und vor Aalborg mit seinem nationalen 75-qm-Kreuzer NANE mehr als wett.

70 Jahre BYC

Das Jahr 1937 war insofern ein Gedenkjahr, als in diesem Jahr das 70jährige Bestehen in einer sehr repräsentativen Art gefeiert werden konnte. Es blieb nicht aus, daß dieses Jahr Bootseignern und Mannschaften einen besonderen Auftrieb zur Erzielung sportlicher Höchstleistungen gab. So wurden bei 229 Starts 147 Preise und 26 Punktpreise ersegelt, d. h., es kamen auf 100 Starts 66 Preise und 11,3 Sonderpreise. Im Jahre 1938 übernahm Willi Raatsch den Vorsitz, nachdem Bernhard Bohl 16 Jahre lang den Berliner Yacht-Club mit bestem Erfolg geführt hatte.

Wie es bei der ihm eigenen Vitalität nicht anders zu erwarten war, regte Willi Raatsch als erste Amtshandlung an, von Clubs wegen ein Starboot zu bauen – eine Handlung, die sich in ähnlicher Form ein viertel Jahrhundert später noch einmal wiederholen sollte. Die nicht unerhebliche Summe wurde in Kürze gezeichnet, und gar bald verließ die GRÜNAU die Werft unseres Kameraden Rasmussen. Noch im gleichen Jahr gewann dieses Starboot bei 15 Starts acht Preise und die bronzene Plakette der Europameisterschaft in Kiel. Doch das Jahr 1939 stand zunächst weiterhin im Zeichen des Auf- und Ausbaues unserer Flotte. Durch Neubauten wurde die Yachtflotte um wertvolles Material vergrößert. Zu der neuen 6-m-R-Yacht KISMET von Henry Thomas traten durch Neuerwerb die beiden 6-m-R-Yachten NICKELMANN und WINTRUD der Kameraden Bernhard Sorgatz und Erwin Schalk. Unser Club-Starboot GRÜNAU wurde aufgrund seiner Erfolge bei den Weltmeisterschaften in Kiel, mit Arno Gaedtke am Ruder, vom Deutschen Segler-Verband zur Vor-Olympiade nach Helsinki entsandt. Darüberhinaus war vorgesehen, die GRÜNAU zur Vertretung der Deutschen Farben bei den Europameisterschaften in Italien zu entsenden.

Ende des BYC???

Je mehr jedoch die Segelsaison 1939 ihrem Höhepunkt zustrebte, umso drohender wurden die Meldungen, die den Ausbruch des Krieges befürchten ließen. Deutschlands schwerste Zeit begann.

Wenn auch das sportliche Leben zunächst weiter seinen Gang nahm, und auch trotz Kriegszeiten Regatten veranstaltet wurden, so lichteten sich die Reihen unserer Mitglieder doch immer mehr. Nicht nur, daß viele Kameraden zum Wehrdienst eingezogen wurden, viel schmerzlicher war es, daß so mancher die Heimat nicht mehr wiedersehen sollte.

Es kam das Jahr 1944 - genauer gesagt - der 27. Januar 1944 – als der Himmel über Grünau nachts blutrot gefärbt war. Als der Verfasser, der zu der Zeit selbst in Grünau wohnte, der Ursache nachging, stand er plötzlich vor einem lodernen



Oskar Gleier

(1880–1937, BYC-Mitglied seit 1907) Bereits mit 17 Jahren segelte er sein offenes Schwertboot ANNA erfolgreich in Regatten. Vom SC Neptun kommend, war er der erfolgreichste Steuermann der zwanziger Jahre und berühmt für seine Trimmkünste. Zwischen Kiel, Starnberger See und Bodensee errang er insgesamt 547 erste Preise, darunter den Samoa-Pokal und den Armour-Pokal. Viele Bootsnamen verbinden sich mit dem Namen Oskar Gleier als Steuermann, beispielsweise HERTHA I, II, III und IV, EMMY I und II. Seine letzte Regatta beendete er siegreich auf der DUBROW III. Die reiche Erfahrung gab er durch Unterweisung der Jüngeren weiter. Er spendete großzügig bei verschiedenen Anlässen und hatte für alle Club-Belange ein offenes Ohr.

Flammenmeer: das Clubhaus des Berliner Yacht-Clubs und seine gesamte Flotte versanken durch Spreng- und Schwefelbomben in Schutt und Asche. Nichts blieb von unserem schönen Clubhaus übrig – selbst von den alten Kastanien im Garten waren nur noch verkohlte Stümpfe zu sehen, und unsere Yachtflotte, angefangen von den großen Seekreuzern, bis zu den 6-m-R-Yachten, den 30-qm-Schärenkreuzern, den 45igern u.s.w., gab den Flammen immer wieder neue Nahrung. Als der Morgen graute, sah man nur noch einen breiten dicken Bleifluß von den geschmolzenen Kielen aller dieser Yachten, der sich zum Ufer der Dahme wälzte. – Dies war die bitterste Stunde des Berliner Yacht-Clubs.

Der Name BYC war geblieben

Aber so deprimierend die Geschehnisse waren, so wollte doch keiner die Hoffnung aufgeben, daß nach Kriegsende schnellstens an den Wiederaufbau herangegangen werden sollte.

Zwar waren Clubhaus und Flotte vernichtet, aber der Name Berliner Yacht-Club war geblieben. Jedoch auch hier kam es zunächst anders, als man es sich vorgestellt hatte. Als 1945 Berlin in Trümmern lag, waren die Mitglieder des Berliner Yacht-Clubs in alle Winde verstreut, teils gefallen, teils verschollen, teils verschleppt, und der verbliebene kleine Rest hatte Mühe, das nackte Leben zu fristen. Hinzu kam, daß die politische Entwicklung und damit die Tatsache, daß der Berliner Yacht-Club im sowjetischen Sektor Berlins lag, vielen Kameraden den Zutritt zum Gelände immer mehr erschwerte.

Unser schönes Clubheim in Saarow war zwar erhalten geblieben, aber es lag in der sowjetischen Zone und war aus diesem Grunde für uns Berliner unerreichbar. Auch dieses Clubheim wird derzeit von fremden Sportlern benutzt.



Wilhelm Raatsch

(1886–1968, BYC-Mitglied seit 1909) 25-jährig in den Club eingetreten, war er bald ein gesuchter Vorschotmann, später ein erfahrener, höchst erfolgreicher Steuermann. Seine Boote hießen nach seiner Frau NANE; NANE II konnte über Kriegs- und Nachkriegszeit gerettet und anschließend wieder gesegelt werden. Den Höhepunkt seiner Seglerkarriere erlebte er 1929 mit KICKERLE, als er an der amerikanischen Küste den Preis des Präsidenten Hoover gewann. Er war jedoch nicht nur einer der erfolgreichsten Regattasegler des Berliner Yacht-Clubs – er gilt als Vater des jetzigen BYC! Seit 1938 Vorsitzender hat er nach dem Krieg übriggebliebene Mitglieder ausfindig gemacht, den Kontakt gehalten und letztendlich während seiner 30-jährigen Vereinsführung bis zu seinem Tode 1968 eine Wiederbelebung der Tradition des BYC erreicht.

Wiederaufleben der Donnerstagsrunde

Bei dieser trostlosen Situation war es rückschauend geradezu bewundernswürdig, wie Willi Raatsch mit nimmermüder Energie versuchte, die letzten erreichbaren Mannen wieder zu sammeln. Die ersten Zusammenkünfte fanden in einem Hinterzimmer des »Berliner Kindl« am Kurfürstendamm statt. Bald aber war die Runde wieder auf 20–30 Kameraden angewachsen. Hinzu stießen im Laufe der Zeit noch weitere Sportkameraden aus anderen Vereinen, für die die BYC-Donnerstagsrunde nach wie vor eine besondere Anziehungskraft war, so daß der kleine Raum im »Berliner Kindl« nicht mehr ausreichte.

Gastrecht im VSaW

Inzwischen hatten die Alliierten auch das zunächst von ihnen beschlagnahmte Clubhaus des Vereins Seglerhaus am Wannsee freigegeben, und es soll erneut besonders dankbar anerkannt werden, daß dieser Verein, mit dem der Berliner Yacht-Club jahrzehntelang eng verbunden war und ist, uns uneingeschränktes Gastrecht einräumte. Dadurch entwickelte sich ab etwa 1950 auch wieder ein gewisses sportliches Leben, wenn auch das zur Verfügung stehende Bootsmaterial verschwindend gering war. Der Stolz der Flotte war der 80-qm-Seefahrtskreuzer NANE unseres Vorsitzenden Willi Raatsch. Durch besonders glückliche Umstände war die NANE sowohl von dem Brand als auch einer Beschlagnahme verschont geblieben. Daß die Russen dieses stolze Schiff nicht, wie so viele andere, nach Rußland oder Polen abgeschleppt hatten, war einzig und allein dem Umstand zu verdanken, daß sie auf flachem Wasser in der Sakrower Bucht unbeweglich festlag. Nachdem dann die West-Alliierten in Berlin eingezogen waren, gelang es endlich, die NANE in die Gewässer West-Berlins zu bringen.

Bald jedoch machte sich unter den verbliebenen alten treuen Mitgliedern mehr und mehr die Erkenntnis breit, daß es ohne ein eigenes Club-Grundstück keinen Wiederaufbau des Berliner Yacht-Clubs geben konnte. Da jedoch die Geldmittel knapp waren und Berlin von einem Wirtschaftswunder noch nichts spürte, wurden Überlegungen angestellt, ob es nicht ratsam und zweckmäßiger sei, mit einem anderen Seglerverein zu fusionieren. Viele Verhandlungen wurden geführt; sie scheiterten jedoch meist daran, daß der Herzenswunsch von Willi Raatsch, den Namen des Vereins und möglichst auch unseren schönen Ständer zu erhalten, nicht durchzusetzen war.

Fusion mit dem SVW

Endlich, im Jahre 1958, sollte diesen Bemühungen ein Erfolg beschieden sein. Der Seglerverein Wannsee, vertreten durch seinen ersten Vorsitzenden Hans Schäfer, war bereit, das Erbe und die Tradition des Berliner Yacht-Clubs zu übernehmen. Im Seglerverein Wannsee hatte sich nach dem Krieg eine Anzahl sportbegeisterter Männer zusammengefunden, und zwar zu einer Zeit, als die Mehrzahl der Clubhäuser der übrigen Vereine noch von den Besatzungsbehörden beschlagnahmt

war. Der Seglerverein Wannsee hatte sein Domizil nahe der Halbinsel Schwanenwerder am Großen Wannsee. Das Gelände war vom Senat gepachtet. Darüberhinaus waren Hafenanlagen vorhanden, die einer wenn auch beschränkten Anzahl von Booten Unterkunft gaben.

Die Flagge des BYC weht am Wannsee

Am 1. Januar 1959 trat die Fusion in Kraft und zwar derart, daß der Seglerverein Wannsee liquidierte und mit allen seinen Mitgliedern in den Berliner Yacht-Club aufgenommen wurde. Damit war das Ziel, Name und Ständer des Berliner Yacht-Clubs zu erhalten, erreicht worden. Ganz bald machte sich unter alten und neuen Mitgliedern des Berliner Yacht-Clubs ein aufbaufrühdiger und opferwilliger Geist bemerkbar, und es bedurfte nur weniger Donnerstag-Herrenabende, um durch Spenden fast das gesamte Mobiliar der Ökonomie-Räume zu erneuern, einschließlich des traditionellen »Runden-Tisches«, der größer und schöner denn je wiedererstand. Wenige Wochen danach waren die Innenräume des Clubhauses kaum noch wiederzuerkennen, während man gleichzeitig daran ging, die Hafenanlage durch den Bau neuer und verstärkter Stege zu erweitern.



Erwin Schalk

(1903–1967, BYC-Mitglied seit 1920) 17-jährig kam er als Jugendmitglied zum Regattasegeln, war ein gesuchter Mitsegler und Steuermann der Clubboote. Später ersegelte er mit seiner WINTRUD zahlreiche erste Preise. Viele Jahre gehörte er zum Vorstand, war maßgeblich am Wiederaufbau des Berliner Yacht-Clubs beteiligt. Seine für die Festschrift zum 100-jährigen Jubiläum verfaßte BYC-Geschichte ist für uns heute unverändert aktuell.

In jenen Tagen wiederholte sich auch ein Vorgang, der sich schon einmal, und zwar im Jahre 1938 anlässlich der Wahl von Willi Raatsch zum Vorsitzenden, abgespielt hatte: Wieder wurde spontan ein Konsortium gebildet, das Mittel zur Anschaffung eines Bootes zur Verfügung stellte. Wie nicht anders zu erwarten, war auch hier wieder Willi Raatsch die treibende Kraft. Auch unser Kamerad Henry Rasmussen spendierte einen neuen Piraten. Diese Zugänge bedeuteten zunächst eine nicht unwesentliche Bereicherung der Regatta-Flotte, zumal man im Segler-Verein Wannsee bisher dem Regattasport nicht das gleiche Interesse entgegengebracht hatte wie im alten Berliner Yacht-Club.

Wenn der Berliner Yacht-Club heute wieder über ein landschaftlich ungemein schön gelegenes Club-Grundstück und über eine Hafenanlage verfügt, die es durchaus mit den übrigen Berliner Seglervereinen aufnehmen kann, so ist dies eine Leistung, die wir in erster Linie der Initiative unseres Commodore, Willi Raatsch, zu verdanken haben.

Generationen haben dem Berliner Yacht-Club Form und Inhalt gegeben. Wenn auch das Dokumentenmaterial infolge der schweren Schicksalsschläge, die der Berliner Yacht-Club erlitten hat, äußerst spärlich ist, so hätte doch noch das eine oder andere gesagt werden können. Zweifelsohne gibt es in der Geschichte des Berliner Yacht-Clubs noch eine Reihe weiterer Persönlichkeiten, die zur Entwicklung des Clubs wesentlich beigetragen haben. Auch so manches andere Geschick wäre vielleicht noch erwähnenswert. Doch Aufgabe vorliegender Festschrift konnte nur sein, einen Rückblick zu geben für die Freunde des Berliner Yacht-Clubs.

*Erwin Schalk
aus der Festschrift 100 Jahre BYC, 1967*

Theodor Fontane bei uns zu Gast

Unser Segelclub war offenbar schon im Jahre 1874 bekannt, als Theodor Fontane den Wunsch hatte, seine Wanderungen durch die Mark Brandenburg auf dem Wasser fortzusetzen. In seinem Buch »Spreeland« hat er den Bericht »Die Wendische Spree – von Köpenick bis Teupitz an Bord der SPHINX« niedergeschrieben.

Die zitierte Bootsbesatzung bestand aus Kapitän Backhusen, Lieutenant Apitz, Supercargo Nettermann und dem einzigen Nicht-Gentleman an Bord, dem Faktotum Mudy. Diese Namen sind – üblich bei Fontane – allesamt geändert (Nettermann ein netter Mann), aber die im weiteren Bericht genannten Bootsnamen wie STYX, BLITZ, FORELLE und GREIF stehen auch in unserem Bootsbestand der damaligen Zeit.

Diese Segelbootfahrt vom 6.7.–9.7.1874 begann in der Ankerbucht am Schloß Köpenick, eben dort, wo auch die Boote unseres Clubs von Treptow bis zum Eierhäuschen lagen. Nun möchte ich diesen sehr interessanten Reisebericht nicht wiederholen oder empfehlen, das Buch »Spreeland« zu kaufen; aber die Verproviantisierung der SPHINX für dieses Unter-

nehmen muß hier unbedingt genannt werden, denn Fontane stellte sich die Frage »Durch welche Gegend müssen wir kommen, um zu solchen Vorsichtsmaßregeln gezwungen zu sein?«

»Es wurden eingeschifft: 120 Flaschen Tivolibier, 120 Flaschen Sodawasser, 30 Flaschen Bordeaux, 3 Filets, 2 Schock Eier, 1 Butterfaß, 1 Zuckerhut, 1 Baumkuchen, 6 Flaschen Scharlachberger und 1 Dutzend Flaschen Champagner. Mehr noch als diese durch Zahl oder Gewicht bemerkenswerten Quantitäten imponierte mir die Liste der »Kleinigkeiten«; sie füllte einen halben Bogen und wies über hundert Nummern auf. Ich zitiere daraus nur folgendes: eine Muskatnuß, ein kleines Reibeisen dazu, Salveiblätter, um Aal und Dilldolden, um Schlei zu kochen. Alle diese Dinge, groß und klein, verschwanden ohne Schwierigkeit in dem Rumpf des Schiffes; die Butter, das Fleisch erhielten ihren Platz auf großen Eisblöcken, und eh eine halbe Stunde um war, war auch die letzte Flasche »gestaut.««

Kaum waren die Reisevorräte verstaut, da unterhielt man sich über das Thema Regatta:

»Man hört so selten davon. – Gewiß. Die Berliner haben keinen Sinn dafür. Man merkt ihnen nicht an, daß sie von den Fischerwenden abstammen.«

Im folgenden wird der Ablauf der Regatta erzählt:

»Bei Cafe Lubow, halben Wegs zwischen Köpenick und Grünau, beginnt unsere Segelbahn, durchschneidet der Länge nach den Langen See und läuft dann an der Krampenbaude vorbei auf unser Flaggenschiff zu, das, weithin sichtbar, im breiten Seddin-See das ersuchte Ziel aller unserer Anstrengungen bildet. Das Ziel und den Drehpunkt. Jetzt, mit seitwärts gedrücktem Steuer, die Biegung um das Flaggenschiff herum, und mit verdoppeltem Eifer geht es die Segelbahn bis Cafe Lubow zurück. Eine Strecke von rund drei Meilen. Ich darf sagen, es wird dabei mehr Kunst gezeigt, als mancher von uns Spreefahrern erwarten möchte.«

»Und wer entscheidet über Sieg und Preis?«

»Die Schiedsrichter. Und dieses Schiedsrichteramt ist nun freilich das Schwerste von allem. Es handelt sich nämlich immer wieder darum, durch minutöseste Rechnungen festzustellen, wie viele halbe und viertel Sekunden Vergütung jedes Boot im Verhältnis zu seiner Größe zu 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.««

Abschließen möchte ich meinen Bericht mit der Idee, diese Segelfahrt einmal in heutiger Zeit nachzuvollziehen.

Karl-Heinz Petri



Die erste Regatta
am 7. Juni 1868 auf der Dahme

Erste Regatta, 1868

Das bedeutsamste Ereignis aus dem ersten Lebensjahr des jungen Clubs ist die erste Regatta am 7. Juni 1868 auf der Dahme zwischen der Rohrsinsel bei Köpenick und der Bammellecke.

Es dürfte dieses wohl die erste Regatta sein, die überhaupt auf den Berliner Gewässern veranstaltet wurde, und daher wert, etwas ausführlicher behandelt zu werden.

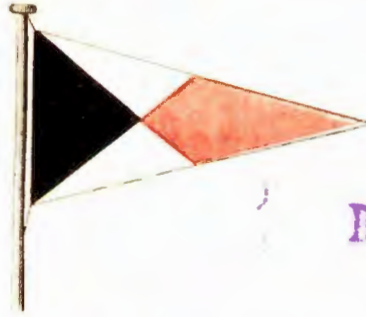
Zur Vorbereitung der Regatta hatte man eine siebengliedrige Kommission gewählt, die die schwierigen Vorbereitungsarbeiten schon im Winter begann. Es beteiligten sich an der Regatta 37 Boote, die nach ihrem Segelareal in 4 Klassen eingeteilt wurden. Für jede Klassen gab es drei Preise: Erster Preis - Flagge, zweiter Preis - Bootskieker (Marineglas), dritter Preis - Trinkgefäß, und endlich waren noch für zwei Klassen vierte Preise in Gestalt von Albums ausgesetzt. Der Einsatz zur Regatta betrug pro Boot 2 Thaler (Ganz Reugeld). Die Gesamtkosten der Regatta beliefen sich auf 163 Thaler, 5 Silbergroschen, 9 Pfennige.

Die Regatta war für damalige Zeiten ein Ereignis und fand darum bei Publikum und Presse die größte Beachtung. Wir lassen hier einen Bericht des »Berliner Fremden- und Anzeigblatt« vom 9. Juni 1868 folgen:

»Da liegt sie, unsere reizende Spreeflotte, auf schwankendem Kiel mit den schlanken Masten und den flatternden Standern!

Vier Wochen lang vorher gab es schon kaum ein anderes Gespräch unter den 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 Sächseschen 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 den nun leeren Bootsstellen von Stralow und Treptow vorüber, an dem Bivouak der Pioniere auf der Stralauer Wiese, an dem Eierhäuschen von Vater Jachmann, dem man jetzt seinen Wohnort, auf dem er schon 17 Menschenleben gerettet, von »Magistrats« wegen anderweitig verpachtet wird, wenn er nicht einen hohen Zins zahlt! Vorüber fuhren wir an dem stillen lauschigen Schönweide, an dem großartigen Sadowa, vorüber am Brücken-Aufzieher in Köpenick, der noch niemals ein so breites und vergnügtes Gesicht wegen der Menge »Zweigroschenstücke« machte, als heute. An der Rohrsinsel 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 gerne freie Bahn halten wollte. Stolz wie die Schwäne blähten einige un-



Röser

PROGRAMM

der

Grossen allgemeinen Segel-Regatta

veranstaltet

zu Ehren der 59. Versammlung

7,48

der Naturforscher und Aerzte zu

7,68

VVP

vom

1,60

3,13

06

7,26

Berliner Yacht-Club

9,60

9,88

auf dem

Müggelsee bei Friedrichshagen

am 19. September 1886

vor Bad Bellevue und Müggelschloss.

Offen für hiesige und auswärtige Boote.

Richter-Comité;

J. Katte. Biermann. C. Radaeh. L. Schmauch. M. Sachs.

Steuerer und Bahnrichter;

R. Wobig.

Preis des Programms: 20 Pf.

Das Original stellte uns freundlicherweise W. Tarrach als Leihgabe zur Verfügung

geschuldige Boote schon versuchsweise ihre Segel auf und probieren einmal den Wind, indem sie die Rohinsel umkreisen und einen neugierigen Blick auf den großen Prähm werfen, der an der Insel aufgestellt, das geheimnisvolle Zelt des Richterkollegiums enthielt, wo der Almetster der Berliner Segeler, Capitain Hindenberg, sowie seine Genossen Neuss und Fren demann saßen. Am Ufer hatten sich verschiedene Hundert von Zuspätkommern, sowie einfliegende Budker mit Speise und Trank und ein Photograph mit seinem Kasten eingefunden. Ein Reporter, der wahrscheinlich kein Programm erhalten konnte, wartete mit den in die Stiefel gesteckten Hosennäpfen und entlang und schrieb sich eifrig Nummer und Namen jedes Bootes auf, woraus man sehen kann, daß den armen Zeitungs-schreibern die Sammlung von Notizen oft recht schwer wird. Leider konnte ich ihm nicht helfen, da ich mir selber erst ein Programm vom Richterslege holen mußte, wo die verschiedenen Ehrenpreise in einer gewissen diskreten Zurückgezogenheit sich auf einem Tische befanden. Die Herren gestauten natürlich, einen Blick darauf zu tun, und so kann ich dem 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 »Boots-ritzer« oder »Marinegläser«, die dritten geschliffene Trinkgefäße - man könnte auch Seidel sagen, wenn es die Würde des Festes erlaube - mit geschmackvoll verteilten Deckeln, und endlich waren für die zweite und dritte Segel-klassen zwei Albus als vierter Preis eingesetzt.

Inzwischen hatte der große Dampfer BORUSSIA, von Berlin kommend, die Anghörigen der Segler, darunter viele Damen, unter lautem Jubelruf der Menge um die Insel und schwenkte nach dem im Langen See an der Baumdecke aufgestellten Flaggenboot FALKE, auf dem die Herren Hammet und Droy die Ansgiebi führten, hin, worauf er wieder umkehrte und sich bei Grimma aufstellte, da von dort aus die ganze Regatta zu übersehen war.

Inzwischen wurde die rote Flagge am Richterslege aufgehisst, - ein Zeichen, daß jeder zum Absegeln sich bereiten müsse, und die Fahrt ging los. CLARA eröffnete den Reigen scharf andem lauten West-süd-West, mit straffen Segeln, hielt sie sich, bis sie den Richterslege passiert hatte, dann ließ sie die Leinwand etwas lockern, und immer aufmerkssam jede Brise benutzend, schloß sie schnell und stetig vorwärts. ALBATROS folgte CLARA, welche ohne Augenmaß die schlimme Ecke bei Grimman nahm und schon weit voraus war, als ALBATROS eine halbe Wendung machen mußte und dennoch eine Flaggenstange beinahe rasteerte. Interessant war der NORDSTERN, das vierte Boot, welches seinen Vorgänger No. 3 bald eingeholt hatte und nun scharf und heiß sich mähete, die beiden vorderen einzuholen. Doch als er um die Ecke bog, schwamm CLARA schon in weiter Ferne so ruhig wie ein Wölchchen am Himmel, so daß wir auf dem Privatdampfer von Granger und Lyxan, der uns aufgenommen hatte und die Fahrt begleitete, mit voller Dampfkraft fahren mußten, um das Umgeben der

CLARA um das Flaggenboot mit anzusehen. Inzwischen waren die anderen zwei Bote auch nachgekommen, während von den übrigen noch wenig zu erblicken war. CLARA schloß also über den FALKEN weg und wendete, als sie plötzlich sich in einer momentanen Windstille befand, so daß sie sich mitunterlang nicht vom Flecke rühren konnte. Dies brachte ihre Nachfolger ALBATROS und NORDSTERN näher und einen Moment waren alle drei Boote dicht aneinander. Nun aber ermannte sich CLARA wieder und schloß schnell und stetig vorwärts, aber ALBATROS hatte sich so fest an ihre Fersen gehängt, daß beide Bote jeden Fuß Weges fast gemeinsam zurücklegten, bis schließlich kurz vor dem Richterslege CLARA noch einen Vorsprung gewann. Als drittes Boot kam bald darauf der NORDSTERN an. Diese drei Bote waren nicht nur die schnellsten unter den 7 Booten der 1. Klasse, weshalb sie auch drei Preise erhielten, sondern sie waren überhaupt die schnellsten unter allen 34, die die Regatta mitmachen. Inzwischen waren sämtliche Bote in dem Zeitraum von etwa einer halben Stunde nach der Reihenfolge ihrer Nummern abgelaufen worden, und da der Wind etwas aufblies, so führen sie wie ein fliegendes Gewölk über das Gewässer, einen herrlichen Anblick gewährend. Was nun jedes Boot für Mittel anwendete, um durch schnelle Benutzung der Segel den anderen vorzuziehen, das ist unmöglich zu schildern. Tatsächlich aber ist, das einige Bote der zweiten und dritten Klasse so schnell eilten, daß sie viele Bote überholten. So sahen wir, als wir den Böteln beim Zurückdampfen nach dem Richterslege begegneten, den MUSQUITO, der als 33ster abgelaassen war, schon als fünften in der Reihe, während EMPIRE-CITY, eines jener flachen amerikanischen Bote, von denen man scherzweise erzählt, daß sie bei starkem Tau sogar über eine Wiese segeln, ferner den KONDOR und vor allem die GRILLE mit unglaublicher Schnelligkeit dahnhieten.

So bedeckten die Segel die Fläche der wendischen Spree und die Kahn-schiffhergenann - der wahrscheinlich durch das Wenden nichts störte sie, als etwa ein fliegender »Clontlieb« - so werden sie in angeseckelt war, oder ein »Flechteck«, worunter man in der Segelsprache windstille Wasseroberflächen versteht, die bald hier, bald dort ein Boot treffen. Fast alle zuletzt angekommenen Bote waren in solche Flecken geraten. Viele der guten Köpenicker Kahnfahrer scheinen übrigens die Zeitungen ebenso wenig zu lesen, wie jene drei jungen Leute auf einem Segelboote, sonst hätten sie wahrscheinlich das selbst erfahren, daß es im Interesse der Regatta durchhaus wünschenswert ist, Taler Einsatz zur Regatta erhalten hatten, mit ihrem Boote rückstichlos bis an die Segelnden heran, was die Preisbewerber durchhaus nicht angenehm berührt.

So schäumten und brausten denn die Kiele der konkurrenzierenden Bote durch die Fäden und Boot auf kehre zurück und wurde notiert. Endlich um 1 Uhr 35 Min. 35 Sek. kehrte das letzte Fahrzeug heim.»

Dejmer, E.: Von der Entstehung und des Entwicklung der Berliner Yacht-Clubs 1867-1910 (Auszug)



Brandenburg, National- Kriegs- u. Handelsflagge
ab 1134
mit Kurhut ab 1415



Preußen, Kriegs- u. Handelsflagge



Deutsches Reich,
Kriegsflagge bis 1918



Preußen, Nationalflagge ab 1701



Norddeutscher Bund, ab 1866
Deutsches Reich, ab 1871 bis 1918
National- u. Handelsflagge
Handelsflagge bis 1918 mit Gölzsch (schwarz mit gold)

Die Farben des BYC – Stander und Wappen

Der historische Abriss über die Entwicklung des Berliner Yacht-Clubs fordert nahezu heraus, Fragen an die deutsche Geschichte jener Zeit zu stellen. So spielte gerade die öffentliche Diskussion in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts um die Nationalfarben des deutschen Reiches eine für uns bedeutende Rolle. Die Entscheidung auf dem Schlachtfeld von Königgrätz im Jahre 1866 eröffnete ein neues Kapitel der Farbengeschichte. Preußen hatte gegen Österreich die kleindeutsche Lösung erzwungen und übernahm die Führung in dem neu zu gründenden Reich. Vorläufig kam es 1866 zur Einrichtung des Norddeutschen Bundes. Er war bereits ein Bundesstaat. So sehr man auch die Souveränität der verbundenen Fürsten betonte, so unübersehbar war der Zwang zur Reichseinheit unter der Führung Preußens und die Notwendigkeit einer einheitlichen Darstellung des Bundes nach außen. Wieder ging es um die Frage der gemeinsamen Flagge. Welche Farben sollten Handelsschiffe des Norddeutschen Bundes führen?

Keinesfalls durfte es eine Rückkehr zu den Farben der Paulskirche geben. Art. 55 der Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 bestimmte: »Die Flagge der Kriegs- und Handelsmarine ist: Schwarz-Weiß-Roth«. Diese Farben besaßen den Vorteil, geschichtlich und politisch unverbraucht zu sein. Später hat Bismarck Erklärungen auf die Frage nachgereicht, warum er ausgerechnet Schwarz-Weiß-Rot gewählt habe:

Schwarz-Weiß übernahm er von der im Königreich Preußen nach 1701 üblichen Fahne - die Farben gehen, wie auch der preußische Adler, auf das schwarze Kreuz auf weißem Schild der deutschen Ordensritter zurück -, das Rot brachte er seinem König gegenüber mit dem alten kurbrandenburgischen Rot-Weiß in Verbindung. Später deutete er diese dritte Farbe auch als ein Entgegenkommen an das Rot-Weiß der Hanseaten und Holsteiner, die dem Bund neben Preußen die höchste Schiffszahl eingebracht hatten.

Allerdings war die Entscheidung für Schwarz-Weiß-Rot eine Frage der persönlichen Gesinnung und die Flagge des Reiches nur eine Handelsflagge. Nun sollte sie eine Nationalflagge werden. Rechtlich kam dies zum Ausdruck in der Verordnung über die Führung der Reichsflagge vom 8. November 1892:

»Die Bundesflagge in der durch Verordnung vom 25.10.1867..... für die Schiffe der deutschen Handelsmarine festgestellten Form bildete die deutsche Nationalflagge.« Damit war Schwarz-Weiß-Rot erst eigentlich die Farbe der Deutschen geworden.

Noch im Gründungsjahr des Berliner Segler-Clubs im Jahre 1867, die neuen Reichsfarben erfreuten sich gerade im maritimen Bereich rasch zunehmender Bedeutung, waren sich die Gründungsmitglieder einig, daß gerade diese Farbkomposition dem tiefen Gefühl der Zuneigung zum neuen Staat entsprach wie auch gut geeignet erschien, den Club nach außen sichtbar zu vertreten. Es dauerte jedoch bis zum 5. März 1885, im Jahr der Fusion des Berliner Segler-Clubs mit dem Berliner Segler-Verein zum Berliner Yacht-Club, bis der Stander in der heutigen Form und in den Farben Schwarz-Weiß-Rot erstmals öffentlich präsentiert werden konnte.

»Stolz weht die Flagge Schwarz-Weiß-Rot von unseres Schiffes Mast« (aus dem »Deutschen Flaggenlied«).

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, daß die Entstehung und Entwicklung des deutschen Segelsports nur in engster Verknüpfung mit der politischen, wirtschaftlichen und maritimen Entwicklung in Deutschland nach 1870/71 zu betrachten ist. Von Anfang an waren Sportvereinigungen aller Art Pflgestätten für Tradition und nationales Empfinden.

Es ist darum nicht Zufall, daß der BYC nach seiner Gründung die Farben des neuen Reiches auch als die Farben seines Standers wählte. Urkundliche Erwähnung fanden sie jedoch erstmals im Clubstatut vom 22. März 1897, dem Jahr also, in dem der Berliner Yacht-Club die Rechtsform einer juristischen Person verliehen bekam.



Flagge der Tavernengesellschaft
ab 1835



Berliner Segler Club 1867



Berliner Yacht Club 1885



Berliner
Segler Verein
1893



Segel Club Neptun 1896



Segler Verein Wannensee 1947

Standerführung

»§ 7: Die Mitglieder führen auf ihren Booten den beigedruckten Stander. Derselbe muß bei allen vom Club beschlossenen Wettsegeln und Festlichkeiten geführt werden. Dispens durch den Vorstand ist zulässig. Clubboote sind nur solche, welche beim Club eingetragen und deren Eigentümer sämtlich Mitglieder desselben sind.« (Clubstatut v. 22. März 1897)

Die Entwicklung unseres Clubwappens nachzuvollziehen, heißt abermals, in der Entwicklung des Segelsports in Berlin zurückzusehen, historisch zu reminiszieren. 1835 fanden sich die ersten Segler zu einer seglerischen Genossenschaft, der Tavernen-Gesellschaft, zusammen, die wir als ersten Segler-Verein in Deutschland bezeichnen können. Auf dem Gelände der Taverne zu Stralau, dem Gründungssitz der Gesellschaft, stand ein großer, die Höhe des Hauses weit überragender Flaggenmast, an dem die schwarze Adler-Flagge wehte, eine Flagge, die ihre historische Herkunft dem Hause Hohenzollern und dem Preußischen Staat verdankt. Schiffe der Tavernen-Gesellschaft führten die Adler-Flagge, weil der Begriff des Clubstanders unbekannt war.

Aber auch das Land Brandenburg führte den Adler als Wappen: Auf weißem Feld finden wir einen roten, goldbewehrten und mit einem Kurhut geschmückten Adler, der in den Fängen Zepher und Schwert hält und einen blauen Herzschild mit einem goldenen Zepher führt. Der Adler ist das seit 1156 überlieferte Wappen für den askanischen Markgrafen von Brandenburg. Das Herzschild erinnert daran, daß der Markgraf von Brandenburg gemäß der Goldenen Bulle von 1356 als Erzkämmerer dem Kaiser das Zepher vorantrug.

Aus all diesen Einflüssen heraus, die sowohl das seglerische Leben und Treiben als auch die heimatliche Verbundenheit besonders deutlich erscheinen ließen, tauchte erstmals 1909 ein Clubwappen als Mützenabzeichen im Berliner Yacht-Club auf, das eine sehr starke Ähnlichkeit mit dem Brandenburger Adler aufwies.

Als Grundform wurden besagter Adler sowie die Landesfarben Rot-Weiß gewählt, zumal sich die Entwicklung des Clubs in Grünau, also in der Mark Brandenburg, vollzog. Eine durchweg logische und nachvollziehbare Entscheidung der damaligen Mitglieder. Allerdings wurde in der Grünauer Zeit eine Clubflagge mit dem Wappen nicht geführt, weil die Verbandsfahne des Deutschen Segler-Verbandes (Schwarz-Weiß-Rot, mit gelbem Schild und Adler) gebräuchlich war.

Die Modifizierung der Grundform erfolgte in der noch heute bestehenden Art und Weise mit den Insignien BYC, dem Anker und dem Berliner Bären auf weißem Herzschild.

Das Clubwappen führte in den Folgejahren eher ein Schattendasein. Es wurde nur vereinzelt getragen, bindende Verpflichtungen gab es keine. Die Dominante war allerdings der Stander, der sich fast als Heiligtum allerhöchster Wertschätzung, ja traditionsbessener Verehrung erfreute.

Erst nach Überwindung der Kriegs- und Nachkriegswirren, die Fusion mit dem Segler-Verein Wannsee wurde 1959 vollzogen, ging man daran, den Berliner Yacht-Club wieder zu jener Bedeutung zuzuführen, die ihm über Jahrzehnte zu Ansehen und internationaler Reputation verholfen hatte.

Die Diskussion um satzungsmäßige Anbindung eines Clubwappens wurde wieder geführt, weil eben Traditionspflege und Neuaufbau nicht voneinander zu trennen waren. Allerdings muß hier angemerkt werden, daß unser Adler, der in der Satzung als Wappen bezeichnet wird, nach einer Begutachtung durch den Heraldissausschuß der Deutschen Wappenrolle kein Wappen im heraldischen Sinne darstellt, da das Bild die bereits erwähnten Modifizierungen erfahren hat. Ich meine jedoch, daß diese Qualifizierung der Bedeutung unseres Wappens keinen Abbruch getan hat.

Die satzungsmäßige Festschreibung des Wappens sowie seine Ausgestaltung erfolgte erstmals in der Satzung aus dem Jahre 1959 und ist seitdem Bestandteil dokumentierter Tradition geworden.

Peter Barnikow

Die Vorsitzenden des BYC

Wilhelm Sehmacher Leopold Schmauch Johann Katte Emil Eltze



1867–1882



1882–1885



1885–1888



1888–1890

Vorstandsarbeit

1867 wurde ein erster Vorstand gewählt, der regelmäßig tagte. Ab 1885 versahen jeweils neun Herren die Ehrenämter – Vorsitzender, zwei Stellvertreter, ein Kassierer mit Stellvertreter, zwei Schriftführer und Stellvertreter, ein Hausverwalter für Grünau und ab 1927 ein Hausverwalter für Saarow am Scharmützelsee. »Zur Erledigung der immer umfangreicher werdenden laufenden Geschäfte beschloß man die Einstellung eines besoldeten Sekretärs« 1904. Eine Erschwerung der Vorstandsarbeit brachte das Jahr 1933 mit den Weisungen des NSRL (Nationalsozialistischer Reichsbund für Leibesübungen). Der Vorstand setzte sich nunmehr zusammen aus dem Vereinsführer, seinem Stellvertreter und dem Führerbeirat: Schriftführer, Kassenführer, Hauswarte für Grünau und Saarow, Werbewart, Pressewart, Festwart und einem Diätwart – er hatte für die »seelische Erziehung der Mitglieder im Geiste des nationalsozialistischen Volksstaates« zu sorgen.

Der 1938 gewählte Vereinsführer, Willy Raatsch, hielt die Verbindung mit den BYC-Mitgliedern auch nach der Zerstörung des Clubheims, des Bootsschuppens und fast aller Yachten am 27. Jan. 1944. Er sammelte in den Nachkriegsjahren die BYCler und nahm mit ihnen von 1949 an die Gastfreundschaft des VSaW wahr, um ab 1959 nach der Fusion mit den Mitgliedern des SVW die Tradition des Berliner Yacht-Clubs neu zu beleben. Die 1959 neu gestaltete, 1982 überarbeitete Satzung des BYC sieht folgende Vorstandsämter vor: der Vorsitzende, seine Stellvertreter, Schatzmeister, Schriftführer, Regattawart, Fahrtenwart, Jugendleiter, Hafenmeister und Bauobmann sowie die entsprechenden Stellvertreter. Durch zahlreiche Ausschüsse werden erforderliche Arbeiten bewältigt und besondere Anlässe gestaltet. Die Kassenprüfer kontrollieren sämtliche finanzielle Angelegenheiten des Vereins. Besondere Aufgaben nimmt der Ältestenrat wahr.

Gesa Gruber

125 Jahre BYC bedeutet auch 125 Jahre Kassenverwaltung

Über all die Jahre wurde von allen Schatzmeistern immer versucht, die Kosten für die einzelnen Mitglieder nicht zu hoch werden zu lassen, andererseits aber auch das Vereinsleben und den Segelsport zu fördern.

Die ersten Aufzeichnungen über Beiträge stammen aus dem Jahr 1880. Im Stralauer Segler Verein betrug der monatliche Beitrag --, 50 M und das Eintrittsgeld 3.-- M. Dieser Verein nahm 1883 den Namen Berliner Segler Verein an. Aus der Fusion des Berliner Segler Vereins mit dem Berliner Segler Club wurde 1885 der Berliner Yacht-Club. Das Vereinsvermögen betrug nach dem Zusammenschluß 4.497,93 M. Der Beitrag wurde mit 10.-- M am Anfang des Jahres und mit 15.-- M am Ende des Jahres erhoben.

Am 8. 9. 1890 wurde das Grundstück in Grünau gepachtet. Für das 7.300 qm große Grundstück wurde eine Pacht von 400.-- M und für die davor liegende Wasserfläche 100.-- M gezahlt. Durch einen langjährigen Pachtvertrag ermutigt, wurde der Bau eines Clubheimes beschlossen. Das Vermögen betrug damals 5.161,45 M. Der Beitrag wurde auf 30.-- M erhöht.

Um die Finanzierung zu sichern, wurde die Ausgabe von 800 Anteilscheinen à 50.-- M beschlossen. Diese wurden auch nach kurzer Zeit von den Mitgliedern gezeichnet, so daß mit den sich daraus ergebenden 40.000.-- M mit dem Bau begonnen werden konnte.

Der Bauwert des Gebäudes betrug nach Fertigstellung 90.000.-- M und das Inventar wurde mit 12.000.-- beziffert. Durch zahlreiche Spenden der Mitglieder wurde das Grundstück weiter verschönt.

P. E. H. Schultze



1890–1892

Prof. Dr. Assmann



1892–1894

Friedrich Mertens



1895–1897

Paul Schmidt



1897–1908

Im Jahr 1898 wurde das Grundstück für 68.000.-- M erworben. Über die Art der Finanzierung liegen leider keine Unterlagen mehr vor. Für den Bau von Schuppen, Eiskeller und Slipanlage wurden wieder Anteilscheine im Gesamtwert von 25.000.-- M ausgegeben. Das Eintrittsgeld wurde von 10.-- auf 20.-- M erhöht. Für die folgenden Jahre dürften die Beiträge gleichbleibend gewesen sein, wie man aus den Kassenberichten der Jahre 1904 bis 1914 ersehen kann.

Erst 1920 finden sich wieder Aufzeichnungen über die Beiträge. Die damaligen Sätze waren für ordentliche Mitglieder 100.-- M, die Jahreskarte 60.-- M, Eintrittsgeld 60.-- M.

Die Jahre der Inflation wurden für den Club schwierig. Die Einnahmen aus den Beiträgen deckten nicht mehr die Kosten. Erst wurde versucht, dies mit Beitragserhöhungen, sogar vierteljährlich, auszugleichen. Aber das reichte nicht aus. Es wurde daher beschlossen, die Friedensbeiträge zu nehmen und diese entsprechend umgerechnet oder in Goldmark oder Dollar zahlen zu lassen.

Für den Umbau des Hauses sowie Veränderungen auf dem Grundstück und den Bau eines Rennkreuzers wurden 1925 größere Summen benötigt. Erstmals wurde neben dem Verkauf von Anteilscheinen eine Umlage vom 26.-- M beschlossen. Der Rest wurde durch zahlreiche freiwillige Stiftungen aufgebracht.

Im Jahr 1927 wurde das Grundstück in Bad Saarow erworben. Auch hierbei ist der Kauf durch freiwillige Spenden und Darlehen der Mitglieder ermöglicht worden. Die Beiträge in den folgenden Jahren 1927 bis 1941 waren fast immer gleichbleibend von einigen Erhöhungen und Senkungen abgesehen.

Laut Kassenbericht aus dem Jahr 1942 betragen die Einnahmen 35.701,52 RM und die Ausgaben 26.203,04 RM; das Clubvermögen betrug 100.450,17 RM.

	1927	1929	1931	1941
Eintrittsgeld	100,--	100,--	100,--	100,--
Ordentliche M.	90,--	120,--	110,--	120,--
Jahresmitglied	45,--	60,--	55,--	90,--
auswärtige M.	30,--	30,--	30,--	30,--
Jugendmitglieder	12,--	12,--	24,--	12,--/ 36,--

Nach 1945 war den Mitgliedern des BYC die Nutzung ihrer Grundstücke in Grünau und Bad Saarow nicht mehr möglich und es mußte ein neues Domizil gefunden werden. Durch die 1958 beschlossene Fusion mit dem Seglerverein Wannsee war endlich wieder ein neues Clubgelände gefunden. Dank der vielen Spenden und tatkräftiger Hilfe konnte das Clubhaus nach und nach erneuert und neu ausgestattet werden.

Die ständig steigenden Mitgliederzahlen erfordern auch laufend Verbesserungen und Erneuerungen an Hafen, Haus und Gelände des Clubs. Es wurde ein neues Treppenhaus gebaut. Da das Gelände nicht an die Stadtentwässerung angeschlossen war, wurde eine Entwässerungsanlage zum Strandbad gebaut. In diesem Zusammenhang mußten die Sanitäreanlagen und die Heizung umgebaut bzw. erneuert werden. Als nächste große Aufgabe mußte der Hafenneubau geplant und beschlossen werden, da vom Senat der Stadt Berlin die Auflage besteht, alle Bojen auf dem Wannsee zu entfernen.

All diese Aufgaben und durch diese Maßnahmen entstehenden Nachfolgekosten waren finanziell zu bewältigen. Es mußten daher im Laufe der Zeit die Beiträge erhöht werden.

Durch die Finanzierungsmöglichkeit des Senates von Berlin konnten die einzelnen Maßnahmen durchgeführt werden. Im Jahr 1979 wurde das erste Darlehen über 162.000.-- DM aufgenommen. Zur Absicherung dieses Darlehens wurde von jedem Mitglied eine Bürgschaft von 3.000.-- DM übernommen.

Hermann Pilartz



1908–1910

Hans Haagen



1910–1912

H. Schuhmacher



1912–1913

Conrad Schulz



1913–1920

Schon im Jahr 1979 wurde eine Umlage für den Hafenneubau beschlossen. Leider verzögerte sich die Baumaßnahme, so daß 1980 beschlossen wurde, bis auf den verlorenen Zuschuß von 500,- DM die Umlage wieder zurück zu zahlen.

Für die erzielten Zinsen wurden die Ökonomieräume neu gestaltet.

Für den Hafenneubau wurde vom Senat wieder ein Darlehen in Höhe von 636.000,- DM gewährt. Die Mitglieder übernahmen hierfür eine Bürgschaft von 5.000,- DM. Diese Bürgschaft und die beschlossene Umlage wurden 1988 fällig.

Die Gesamtkosten des Hafenneubaues beliefen sich auf 1.119.817,89 DM.

Entwicklung der Beiträge 1971–1990

	1971	1979	1980	1981	1990
Ordentliche M.	300,-	400,-	440,-	500,-	600,-
Familienm.	20,-	25,-	28,-	35,-	50,-
Jugendm.	55/110,-	65/130,-	130,-	130,-	130,-
Auswärtige M.	100,-	110,-	130,-	200,-	200,-

Die Förderung des segelsportlichen Nachwuchses ist eine wichtige Aufgabe des BYC. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, wurden in den letzten Jahren ständig neue Boote und Material angeschafft.

So wie in den vergangenen Jahren alle auf den Club zukommenden Aufgaben finanziell gelöst wurden, werden wir auch in der Zukunft gemeinsam mit allen Mitglieder durch Spenden und Beiträge den Berliner Yacht-Club voranbringen.

Dieter Abel

Satzungen / Ordnungen

Bereits 1869 wurden Geschäfts- und Segelordnung des 1867 gegründeten Berliner Segler-Clubs gedruckt. Das Vereinsleben im eigenen Clubheim Grünau machte 1893 eine Hausordnung erforderlich.

Im BYC-Statut von 1897 mit einem Nachtrag von 1902 werden in 15 Paragraphen folgende Bereiche geregelt: Vermögen, Vermögens- und Materialverwaltung, Mitgliedschaft, Austritt und Ausschuß, Standerführung, Vorstand, Legitimation, Leitung, Ehrenrat, Generalversammlung sowie Modalitäten einer Statutenänderung. Aus der gleichen Zeit stammt die Segelordnung des BYC, die an Hand der »Yachtgebräuche des Deutschen Seglerverbandes« aufgestellt wurde.

Die 1916 gegründete Jugendabteilung erhielt eine Jugendordnung, die im BYC-Jahrbuch 1926 als »Vorschriften für die Mitglieder der Jugendabteilung des BYC nochmals bekannt gegeben werden in der Erwartung, daß im nächsten Jahr ein Aufschwung zu verzeichnen ist, wenn jeder sein Bestes gibt«. Sie behandelt außer allgemeinen Fragen die Fahrten auf Clubbooten, die Nutzung des Spindenraumes der Jugendabteilung und Strafen, überdies enthält sie exakte Ausbildungsvorschriften.

Die politischen Veränderungen zwangen den BYC 1940 zu einer neuen Satzung sowie zur Aufstellung einer neuen Vereinsordnung, die der damalige Vereinsführer auf Grund »der mir nach der Satzung zustehenden Befugnisse« 1940 anordnete. 1959 gaben sich die BYC-Mitglieder eine Satzung, die 1982 geändert wurde. Gleichzeitig wurden eine Segel- und Standerordnung erstellt sowie eine Hafenordnung.

1973 wurden eine neue Steg- und Hafenordnung sowie eine neue Hausordnung beschlossen. Mit der Satzungsänderung 1982 erhielt der BYC die heute gültige Stander- und Flaggenordnung.

Bernhard Bohl



1920–1924/1926–1938

Ernst Dettmer



1924–1926

Wilhelm Raatsch



1938–1968

Max Erb



1968–1973



Das älteste der erhaltenen BYC-Jahrbücher stammt aus dem Jahr 1889. Ab 1909 erschien das Jahrbuch als blauer Leinenband mit typischem Vorsatzpapier – einem Adler-Anker-Ornament in grau-weißen Farbtönen. Die BYC-Mitteilungen veränderten im Laufe der Zeit ihren Kopf mehrfach.

Kommunikation

Jahrbücher und Festschriften: Das älteste uns vorliegende BYC-Jahrbuch stammt von 1889/90, einem Zeitpunkt, bevor in Grünau das Clubheim bezogen war. Bis 1929 wurden BYC-Jahrbücher erstellt, die außer dem Mitglieder- und Bootsverzeichnis den Jahresbericht des Vorstands enthielten sowie Ehrungen und Berichte – meist von Segel- bzw. Regattareisen. Das handliche Büchlein war ab 1909 in blaues Leinen gebunden, verziert mit dem BYC-Stander und der gold geprägten Jahreszahl, das Vorsatzpapier mit einem Adler-Anker-Ornament bedruckt.

1974/75 wurde -einmalig- ein BYC-Jahrbuch ähnlichen Inhalts erstellt. Die Jugendabteilung unternahm zwischen 1979 und 1987 den Versuch eines jährlichen Berichtbandes. Sammelbände im gleichen »outfit« existieren:

1910 wurde anlässlich des 25jährigen Bestehens (ab 1885 gerechnet) die BYC-Geschichte von 1867 an detailliert beschrieben. Der Band von 1919 umfaßt die Kriegsjahre und ein weiteres Buch enthält die BYC-Ereignisse im Zeitraum 1929–1939.

Ein BYC-Liederbuch brachte der rührige Vergnügungsausschuß 1895 heraus. Leider sind uns nur einige Lieder daraus erhalten. Beispielsweise »Unser Segelrevier« dürfte aus dieser Sammlung stammen. Festschriften des BYC verfaßten Mitglieder anlässlich des 70jährigen Bestehens (1937), zum 90.Geburtstag (1957) und zum 100jährigen Jubiläum 1967.

Mitteilungsblätter: Ab 1910 unterrichteten regelmäßig erscheinende, meist durch Inserate finanzierte BYC-Mitteilungsblätter die Mitglieder bis zu zwölfmal im Jahr über das Clubgeschehen. Der Bitte um Überlassung von Berichten über sportliche, Club- oder sonstige Ereignisse wurde damals selten entsprochen. Auch ein 1929 ausgesetzter Preis für die beste Kurzgeschichte hatte wenig Erfolg bei den Mitgliedern. Mit

Franz Ott

1973–1975

Otto Gleier

1975–1981

Kraft Lancelle

1981–1989

Timm Gleier

seit 1989

»Redaktionsseufzern« in Prosa oder Versform machten sich die Verantwortlichen Luft. Dem letzten Mitteilungsblatt von Oktober 1942 (?) folgte eine lange Pause. Ab April 1955 erschienen wieder BYC-Mitteilungsblätter unterschiedlichen Aussehens. Unser derzeitiges BYC-Aktuell wird von vielen Mitgliedern mitgestaltet.

Mitgliedschaften

Im Statut des BYC von 1897 werden Mitglieder und Ehrenmitglieder genannt.

Unsere Satzung unterscheidet neben der ordentlichen Mitgliedschaft weitere Formen der BYC-Zugehörigkeit. Wegen besonderer Verdienste um den Segelsport oder den BYC kann die Ehrenmitgliedschaft verliehen werden.

Neu aufgenommene sind zunächst außerordentliche Mitglieder, ihr Status kann nach zwei Kalenderjahren in die ordentliche Mitgliedschaft umgewandelt werden. Ehepartner ordentlicher Mitglieder können dem BYC als Familienmitglieder angehören.

Eine auswärtige Mitgliedschaft ist für ordentliche Mitglieder vorgesehen, die ihren Wohnsitz nicht ständig in Berlin haben.

Ordentliche Mitglieder anderer Segelvereine sowie ständige Mitsegler ordentlicher Mitglieder können als Gastmitglieder aufgenommen werden.

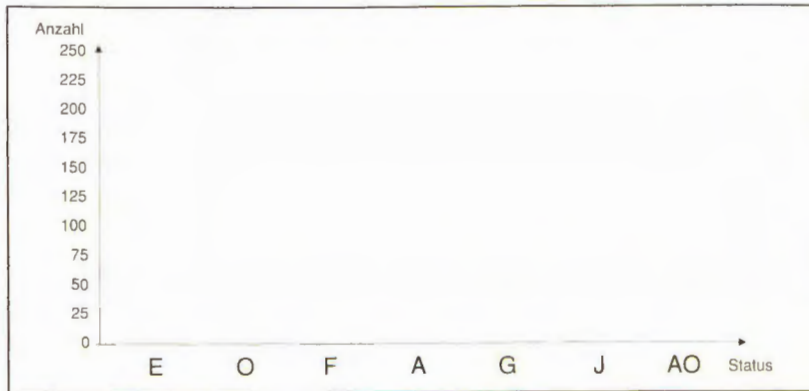
Kinder und Jugendliche (bis zum Alter von 18 Jahren) gehören als Jugendmitglieder der Jugendabteilung der BYC an. Als Volljährige können sie die ordentliche Mitgliedschaft erwerben. Fördernde Mitglieder können auch juristische Personen sein.

Gesa Gruber

Tabelle Mitglieder/Bootsbestand

Jahr	Mitglieder (insges.)	Segel- boote	Motor- boote	Jugend mitglieder
1867	40	?	-	-
1885	143	67	-	-
1890	127	60	-	-
1900	153	60	7	-
1910	162	62	17	-
1918	111	42	21	ab 1916 3
1920	161	111	19	17
1929	223	69	21	12
1939	182	62	19	14
1955	48	?	?	keine
1960	176	84	8	19
1975	528	153	14	100
1990	613	281	15	116

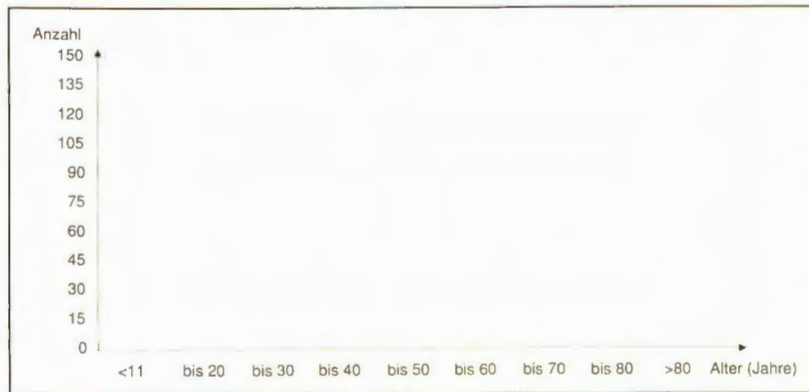
Statistik



Mitgliederstatus

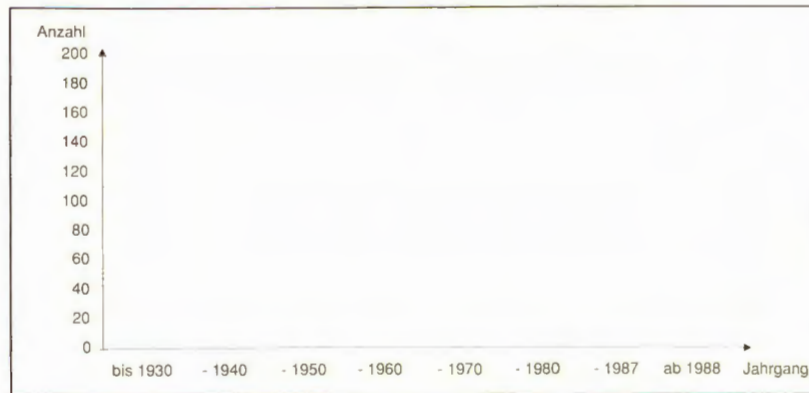
Darstellung der Mitglieder hinsichtlich ihres Status' (gesamt: 613 Mitglieder), Stand: 30.12.1990

- E = Ehrenmitglieder
- O = Ordentliche Mitglieder
- F = Familienmitglieder
- A = Auswärtige Mitglieder
- G = Gastmitglieder
- J = Jugendmitglieder
- AO = Außerordentliche Mitglieder



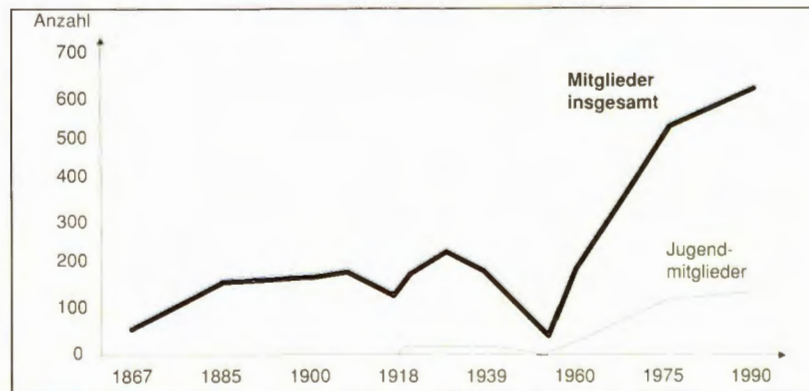
Alter

Altersmäßige Verteilung der Mitglieder (gesamt: 613 Mitglieder), Stand: 30.12.1990



Eintrittsjahrgang

Unterteilung der Mitglieder hinsichtlich des Eintrittsjahrgangs (gesamt: 613 Mitglieder), Stand: 30.12.1990



Mitgliederzahlen

Entwicklung der Anzahl der Mitglieder von 1867 bis heute



*Clubhaus und
Yachthafen des BYC in Grünau 1913*

*unser Clubhaus in Grünau
in den ersten Jahren seines Bestehens*



Grünau

Clubhaus Grünau

Der erste Schritt zu einem Clubheim war 1890 die Pacht eines Wassergrundstücks in Grünau auf 18 Jahre. Das Gelände war 7.300 qm groß und hatte eine Wasserfront von 110 m. Die Wasserfläche betrug 1.800 qm. Zügig wurde die Bebauung des Geländes mit einem Gebäude begonnen, das 1890 bei der Weltausstellung in Treptow Ausstellungspavillon Kanadas war. Bereits am 6. Juni 1891 konnte Richtfest gefeiert werden. Das Clubhaus wurde am 16. August 1891 eingeweiht.

Das Haus mit den sieben Türmen hatte eine Grundfläche von 633 qm, die im Laufe der Zeit aus- und umgebaut wurden. Außerdem standen auf dem Gelände eine Sommerhalle mit 250 qm, eine Bootsbauerei mit Schuppen von 610 qm, ein eigener Eiskeller von 30 qm und ein Portierhaus mit 24 qm Grundfläche.

Eine neue Steganlage wurde 1893 errichtet, so daß die bis dahin verstreut gelegenen Boote der Clubmitglieder ihren Liegeplatz im BYC erhalten konnten.

Die Einrichtung einer Kegelbahn (1893), die bis 1923 existierte und die Anlage eines Tennisplatzes (1899), der 1919 einem Überwinterungsschuppen weichen mußte, ermöglichten den Mitgliedern weitere Nutzungsmöglichkeiten der großzügigen Räumlichkeiten. Eine Tischtennisabteilung, »um den Clubabenden während der Wintermonate Abwechslung zu geben«, etablierte sich erst 1926.

1899 wurden Jahreskarten eingeführt. Sie »gestatteten den Inhabern die Nutzung der Clubeinrichtungen nach den bevorstehenden Vorschriften«. Bereits im ersten Jahr benutzten 21, später bis zu 95 (im Jahre 1921) Interessenten die Möglichkeit, als Nichtmitglieder am Clubleben teilzunehmen.

Die Pflege des Anwesens erforderte erheblichen Aufwand. In den Mitteilungsblättern finden sich immer wieder Appelle zur pfleglicheren Haus- und Toilettenbenutzung, Ermahnungen zum Aufräumen mit Androhung einer »Fundgebühr« von einer Mark, strenge Hinweise zur Aufbewahrung der Tanks und Beseitigung der Unordnung im Benzinkeller sowie Beschlüsse der Mitgliederversammlung, daß Hunde auf dem Gelände an der Leine zu führen und in die Clubräume einschließlich Veranda nicht mitzubringen sind. Die Mäuseplage erreichte im Winter 1926 ihren Höhepunkt.

Vielfältige Neubau-, Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen wurden immer wieder vorgenommen, um das Clubhaus den Bedürfnissen und Wünschen der Mitglieder entsprechend zu gestalten.

Ideen, Elan und Einsatzfreude einzelner waren dabei genauso bedeutsam wie die Spendenfreudigkeit der Mitglieder. Eine Umbaumaßnahme besonderer Art erfuhr das Clubheim 1935, als der BYC sich auf die Beherbergung der japanischen Mannschaft der Ruderer vorbereitete, die 1936 als Olympiateilnehmer nach Berlin kamen und Gäste in Grünau waren..

Leider sind uns nur wenige Aufzeichnungen erhalten. Wir haben kaum Pläne und besitzen nur einzelne Fotos von dem Anwesen. Es bedarf aber nur geringer Phantasie, um sich vorzustellen, daß in diesen großartigen Räumlichkeiten herrliche Veranstaltungen in Verbindung mit bedeutenden sportlichen Ereignissen stattfanden und ein Clubleben blühte.

Gesa Gruber



*Hafenanlage
des BYC
von 1937*

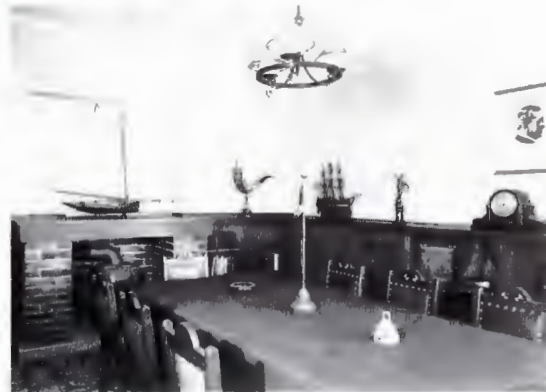
*Der Kuppelsaal als Krankensaal
1914-18*



*Das Schifferzimmer,
Zentrum vielfältiger offizieller
Clubaktivitäten, eingerichtet
von den Damen des BYC
1910*



*Portal des Clubhauses
in Grünau von 1937*



*Das Vorstands-
zimmer im
Jahre 1937*

*Der weiße Saal
als Krankensaal
1914-18*



Aus einem Brief aus den USA

In Grünau war man im Beisein der Eltern auf dem Grundstück geduldet, allein ging man hinten ums Haus. Später, als Jugendmitglied, wurde mir erlaubt, auch durch die zweite Veranda, die Jugendveranda mit Ping-Pong-Tisch, zu gehen. Das aber möglichst still und leise.

Ich habe 1939 im Berliner Yacht Club geheiratet. Es war die erste derartige Feier und auch die einzige. Mein Bräutigam, ein BYC'er, hatte Berlin durchwühlt, um eine, die neue Hausnummer für das Clubhaus zu bekommen. Es gab keine Wilhelm Str. 13 mehr, sie war umgetauft auf Wassersport Allee 2. Er war nämlich abergläubisch und wir hätten woanders heiraten müssen. Er war Vergnügungsausschuß, fragte nicht viel und handelte. Es zog frischer Wind ein.

Über 50 Jahre zurückdenken ist fast unmöglich, denn zuviel ist passiert in dieser unruhigen Zeit. Ich bin immer froh, daß dennoch fast nur lustige Erinnerungen zurückblieben. Im vorigen Jahr war ich in Berlin bei meinen Verwandten. Wir waren auch am Wannsee im Club. Auch ein Besuch in Ost-Berlin, damals stand die Mauer noch, wurde uns ermöglicht. Es war ein trauriges Wiedersehen, 1949 habe ich mit englischen Kohlenflugzeugen Berlin verlassen können. Köpenick, Wendenschloß und Grünau, auch Karolinenhof bot uns einen Einblick, einen traurigen, als Touristen.

Lore U. Froendt

Besondere Aktivitäten

Mitglieder des BYC und VSaW bildeten bereits 1885 eine Kommission zur Erarbeitung eines einheitlichen Messverfahrens für Boote. »Als vergleichender Maßstab bei Segelregatten sollte in Zukunft das Displacement der Boote gelten. Dasselbe sollte durch Verwiegung als dem verhältnismäßig einfachsten und zutreffendsten Verfahren festgestellt werden. Um Ausschreitungen beim Bootsbau vorzubeugen, sollte versuchsweise das ermittelte Gewicht der Boote in Kilogramm mit dem durch Division seiner Breite durch Länge (in der Wasserlinie gemessen) erzielten Quotienten multipliziert werden«. Die auf diese Weise ermittelte Ziffer wurde durch Division mit 100 reduziert, damit eine zum Vergleich besser geeignete Ziffer herauskäme. Letztere sollte die Bezeichnung »Tonne« tragen. Im BYC-Jahrbuch 1889/90 ist die Vergütungstabelle abgedruckt.

Durch den Berliner Yacht-Club wurden 1887 mit einem Kostenaufwand von 300 Mark fünf Rettungsstationen in der Umgebung eingerichtet, und zwar in Treptow, in Strahlau, in Rummelsberg, auf der Liebesinsel und am Eierhaus. Später kam noch eine weitere Rettungsstation am Müggelschlöbchen dazu.

Um die Organisation des Regattasegelns zu erleichtern, legte der Berliner Yacht-Club 1889 nach Vermessung auf dem Müggelsee Eichenholz-Tonnen zur Bezeichnung der Regattabahn aus. Ab 1895 führten die vier Oberspreerevereine Segelclub Ahoi, Berliner Segler-Club, Zeuthener Segelverein, Berliner Yacht-Club gemeinsames An- und Absegeln durch und richteten gemeinsam bestimmte Veranstaltungen aus, wie beispielsweise die Scharmützelsee-Woche.

In »Der deutsche Segelsport« von 1905 stellt W. Stöwer einige der 43 damals in Deutschland existierenden Segelvereinigungen vor. Unter anderem ist zu lesen: »Der größte Club im Osten Berlins ist der Berliner Yacht-Club, der im Jahr 1885 entstanden ist und heute mehr als 210 Mitglieder mit 70 Fahrzeugen hat. Er besitzt ein großes, hübsch gelegenes Clubhaus in Grünau; seine Geldverhältnisse sind sehr geordnete, und seine sportliche Tätigkeit, die er hauptsächlich im Binnensegeln entwickelt, ist eine vorwärtsschreitende.« Die Schiffsausstellung 1908 wurde vom Berliner Yacht-Club mit seinen kostbarsten Ehrenpreisen beschiekt sowie mit Modellen der besten und erfolgreichsten BYC-Yachten.

Gesa Gruber



Verankerte Eichenholz-Tonnen markierten ab 1889 die Regattabahn auf dem Müggelsee und Seddinsee



Unser Segelrevier

von Felix Halllich, Melodie: Sei gegrüßt, du mein schönes...

Wie die Tage, so golden, verfliegen,
 Und die Nacht sich so selig verträumt,
 Wo am Ufer mit Wogen und Wiegen,
 Die gelandete Welle verschläumt,
 Wo sich Birken und Kiefern gesellen,
 Zu bekränzen die wendische Spree:
 Seid gegrüßt, ihr wogenden Wellen,
 Sei gegrüßt, du mein Zierhener See!

Wenn die Yacht, an dem Winde hart liegend,
 Schwer vom Sturm auf die Seite geneigt,
 Knapp im Kampfe die Gegner besiegend,
 Sich als bessere Seglerin zeigt,
 Wenn vor'm Winde die Segel sich blähen,
 Und die Yacht eilt als erste dahin: -
 O, du Perle der märkischen Seen,
 Sei gegrüßt, du mein schöner Seddin!

Wenn abends sich unter den Bäumen,
 Finden Freunde zum kühlenden Trank,
 Lust und Frohsinn und Becher hoch schäumen,
 Weithin schallet der Jubelgesang,
 Wenn im Dienste von Bachus und Musen,
 Selbst der Gatt' vergißt Kind und Frau:
 An der Dahme schimmerndem Busen,
 Sei gegrüßt, du mein schönes Grünau!

Wo die Hügel mit Grün geschmückt ragen,
 Ob der Fluten tiefdunkelern Grund,
 Wo die Häupter mit Schaum gekrönt tragen,
 Die Wellen weitem in der Rund',
 Wo die Yachten im Wettkampf sich messen,
 Auf dem herrlichsten Segelrevier,
 Nimmer werde ich deiner vergessen,
 Sei gegrüßt, o du Müggelsee, mir! -

Das Clubhaus in Grünau
 im Jahre 1938
 leider fiel die gesamte Anlage 1944
 im Krieg den Flammen zum Opfer

Fahrtensegeln im BYC bis zum 2. Weltkrieg

Der Vorstand des Berliner Yacht-Clubs möchte eine zusammenfassende Darstellung über das Fahrtensegeln in unserem Club vorstellen. Diese Aufgabe ist Dr. Hans Wendelstadt und mir übertragen und unter uns dann in die beiden Bereiche »früher« und »heute« aufgeteilt worden. Der dabei angestrebte »nahtlose Übergang« zwischen früher und heute hat, zwangsläufig bedingt durch Verlauf und Folgen des Zweiten Weltkriegs, eine über mehrere Jahre reichende Leerstelle, die uns als Berichtsgrenze dient; bis hierher reicht der zeitliche Bereich »früher«, danach beginnt der Abschnitt »heute« (s.S.173).

Nachdem nun alles, was gegenwärtig an alten Aufzeichnungen noch erreichbar ist, durchforscht worden ist, bleibt die Überlegung, wie (in welchem Stil) dieser Bericht abgefaßt werden sollte. Passend zur Überschrift wäre der Untertitel: »... wie's früher einmal war - und heute nicht mehr ist«. Aus den vorliegenden Fahrtenberichten werden solche Schilderungen zitiert, bzw. wiedererzählt, die zum Schmunzeln und Bewundern Anlaß geben (weil es eben heute nicht mehr so ist) und somit die nun 'mal unerläßlichen statistischen Daten ein wenig auflockern helfen.

Fahrtensegeln »früher«

Der Bericht über das Fahrtensegeln im Berliner Yacht-Club soll mit einer Törnbeschreibung aus dem Jahre 1893 eingeleitet werden – nicht etwa deshalb, weil dieses Jahr als Beginn des Fahrtensegelns auf See anzusehen wäre, sondern weil dies der früheste Bericht eben über einen Seetörn ist, der vorliegt. Und darin schreibt der Berichterstatter:

»Da uns unsere vorjährige Reise um Arcona herumgeführt hatte«, (also mit Rügen an Backbord), »beschlossen wir, diesmal durch den Bodden über Stralsund zu segeln«, (und damit Rügen an Steuerbord).

Über noch weiter zurückliegende Törns lassen sich zufolge des Zitats und zufolge einer Aussage in der »Festschrift BYC 1937« berechtigt Vermutungen anstellen. In der Festschrift steht, daß im Jahre 1881 »... mit der Yacht NORDOST eine Ostseefahrt nach Rügen durchgeführt ...« worden ist. Und dann heißt es weiter: »Hier liegen die Anfänge ... des Fahrtensegelns ... klar zutage.«

Törn der OBERSPREE 1893

Doch zurück zum Törn von 1893. Es darf allen Fahrtenseglern heute in Erinnerung gebracht werden, daß es vor hundert Jahren noch keine Einbaumotoren in Segeljachten gab; somit war für die Dauer eines Törns auf See »segeln pur« angesagt – und das von nervenzehrender, nicht enden wollender Flaute bis hin zu dräuend nahendem Gewittersturm! Der Transport zur See erfolgte im Schlepp und endete in den allermeisten Fällen im Stettiner Yacht-Club, der hinter der letzten Oderbrücke lag

(und heute noch liegt). Eine Eil-Schlepper dauerte immerhin an Bord ein Motor gefehlt hat niemandem in den Sinn, so etwas war im Charakter der Dampfmaschine einfach nicht für Segeljachten durchführbar. Also bewältigte man nicht segelbare Strecken im Schlepp, die Fahrt von Grünau bis Berlin im Anhang eines Schleppzuges. Vor der Mühlendamm Schleuse wurde Proviant in solchen Mengen gebunkert, daß Vorbeikommer sprachlos zuschauten. Dann wurde mit einem eigens zu diesem Zweck gemieteten Schlepper weitergedampft; unter Deck (und Tage) schuftete ein kohlenaufblender Heizer, der nur gelegentlich herauskam, besonders auf Klingelzeichen hin, wenn es an der Zeit war, den Schornstein wegen einer Brückendurchfahrt umzulegen. (Für unseren jungen Seglernachwuchs: Das Legen eines Dampferschornsteins war viel einfacher als das Legen eines Segelmastes; am oberen Rand des Schornsteins war eine Leine angeschäkelt; unten war der Schornstein durchgeschnitten und ein kipbares Lager an der Schnittstelle angebracht. Zog nun der Heizer an der Leine, dann kippte der Schornstein nach hinten über - fast bis waagrecht - und ließ er die Leine durch die Hand gleiten, dann holte ein Gegengewicht den Schornstein wieder zurück in die senkrechte Lage; alles klar?).



*Kutter OBERSPREE,
ein Schwertboot von
11,38 m Länge und 3,76 m Breite, Baujahr 1891*

Fahrtensegeln binnen 1909

Es folgt nun ein Fahrtbericht binnen aus dem Jahre 1909. Zwischen diesen beiden Berichten gibt es leider keine Aufzeichnungen mehr. In diesem hier geht es zunächst um eine Überführungsfahrt vom Wannsee bis nach Grünau im Schlepp eines Dampfers und zusammen mit mehreren Segelbooten, die an der Frühjahrswoche in Grünau teilnehmen wollten. Eine Schleppfahrt nahm einen ganzen Tag in Anspruch. Zu jener Zeit war es viel häufiger als heute, daß die Mitglieder eines Yacht-Clubs ihre Boote auf verschiedenen Gewässern hatten. Im »Verzeichnis der beim Berliner Yacht-Club registrierten Yachten« aus dem Jahre 1909 werden folgende Ankerplätze genannt: Grünau, Schmöckwitz, Wannsee, Potsdam, Zeuthen, Rostock, Stralau, Stettin, Röbel, Altona, u.a. Doch nun zum Fahrtbericht binnen; der Eigner des Segelbootes, Ingenieur F.A. Bühler, segelte mit seiner Frau ab Grünau Kurs Süd durch die Mark Brandenburg. Das Boot, ein Flossenkieler (also bestens geeignet für märkische Gewässer), trug 33 qm Segel und hatte unter Deck Schlafplätze für drei Personen; dennoch wurde abends so angelegt, daß in Gasthäusern »erheblich bequemer« übernachtet werden konnte. Der Skipper beschreibt die Landschaft, das Gesehene und das in der Natur Erlauschte mit prosaisch anmutenden Worten; hier eine Probe davon:

»Wie manches Mal und manche Tage schwammen die Stunden leise dahin, wenn mein Boot an schweigenden Schilfinseeln dahinzog. In der Ferne irgendwo der Rauchsweif eines Dampfers, im Rohr springt der Hecht, der Rohrsänger hält sein Konzert.«

Die Beschreibung der Reise – ohne dabei die durchsegelten Gewässer mit Namen zu nennen – wird abgelöst durch nicht vorhersehbare Ereignisse, z.B. wie sich Zillenbesitzer »... in ihrer sorgfältig gewählten Ursprache...« auseinandersetzen, weil sie gerade »ineinandergefahren« waren, und das natürlich (natürlich !) an der engsten Stelle des Fahrwassers (tja, kann man dazu nur sagen). »Wir mußten warten und tatenlos zusehen, wie der Weg ins Freie immer dichter mit Zillen gepflastert wurde.« Sein Ärger geht noch weiter: »Und unsere teure Klappbrücke dann, die bei Schmöckwitz, die klappte gar nicht.« Lobenswert aber ist dann seine daraus gewonnene Einsicht zu nennen, die da lautete, daß es den Ärger eigentlich nur deshalb gibt, damit man ihn auch haben kann (hm, so gesehen wird aus Ärger fast noch Freude).

WANDERERS Ostseefahrt 1911

In dem Jahrbuch BYC von 1912 werden für die vorangegangene Saison fünf Fahrten buten und »zahlreiche Tourenfahrten« binnen erwähnt. Veröffentlicht wurde ein Bericht mit der Überschrift »WANDERERS Ostseefahrt im Sommer 1911«. Bemerkenswert an dieser Reise ist der Kurs ab Swinemünde. Zuvor aber schnell die unerläßliche Statistik: WANDERER hatte die stattliche Länge von 13,60 m bei einer Breite von 3,20 m und einem Tiefgang von 1,36 m (ohne Zuladung, wie üblich); es handelt sich hierbei um ein Schwertboot mit einem 8 PS-Benzinmotor. Die normale Besatzung für die Seefahrt

setzte sich aus fünf Mann zusammen, denen folgende Bordtätigkeiten zugewiesen waren:; Traiteur (klingt besser als »Koch«, sagt der Berichterstatter), Maschinist (für den 8 PS-Motor; so ein Gerät konnte damals auf keinen Fall jedermann bedienen, dazu brauchte man einen Motorkundigen), Steueremann (mit detaillierten Navigationskenntnissen; zum Kurs halten »geradeaus« eigneten sich dann auch wieder alle anderen), Yachtmatrose (ohne einen Bootsmann war seinerzeit ein Törn nicht ausführbar – schon wegen bestimmter Tätigkeiten minderen Ansehens, gleichwohl höchster Notwendigkeit, wie lenzen, festmachen, Boot wie Eßgeschirr waschen, Beiboot rudern, u.a.m.) und natürlich der Eigner, der als Ingenieur Schumacher im Mitgliederverzeichnis enthalten ist. Ein Foto im Jahrbuch zeigt die WANDERER unter Vollzeug und breits: Da kommt man heutzutage ins Staunen, wenn man das riesengroße Groß sieht! Der Großbaum reicht gleich meterweise (wahrlich !) über die Heckkante hinaus, und auch die Gaffel sieht keinen Zentimeter kürzer aus. Es wird verständlich, daß dazu zwei Vorsegel gehören mit einem Klüverbaum, dessen Nock glatt »2 m früher« eine Hafeneinfahrt passiert als der Schiffsrumpf.

Die Reise von Grünau mitten durch Berlin über die Oder bis Stettin war Sache von zwei Mann; ab Stettin, wo grundsätzlich aufgeriggt wurde, ging's dann mit voller Besatzung über Swinemünde auf die Ostsee – dort, wie gesagt, mit dem bemerkenswerten Kurs »die Ostsee links herum«, was heißen soll: die pommersche Küste an Steuerbord wie auch Ostpreußen, Rußland (damals so genannt) bis Libau (in Lettland), dann Gotland, Kalmar, Bornholm, Rügen, Swinemünde und zurück bis Grünau.



„Wanderer“.

WANDERER,
Schwertboot von 13,60 m Länge mit 8-PS-Benzinmotor,
Baujahr 1904

Zwei Begebenheiten aus dem Reisebericht sind dazu angetan, wiederzählt zu werden; im ersten Falle wird erkennbar, daß sich bis heute nichts geändert hat. Es geht um die Wellenhöhe! Die Crew der WANDERER mußte den Schilderungen des Clubkameraden Krüger, Eigner einer seetüchtigen Yacht mit Namen CHARLOTTE, zuhören, die schon seit Mai Kreuzfahrten auf dem Haff und der Ostsee machte; er berichtete nun von Kälte, Regen, Sturm und von Wellen..., also Wellen...! Deren Höhe war schon damals so groß, daß sie mit ausgestrecktem Arm kaum zeigbar waren. Dabei gab es damals bereits ein Buch, das im Verlag »Die Yacht« GmbH, Berlin 1906, erschienen war und in dem genau beschrieben ist, wie man die Wellenhöhe an Bord ermitteln kann; auf S. 136 im »Seglers Vademecum« (vergleichbar mit dem Buch »Seemannschaft«) steht:

»... eine annähernd sichere Schätzung der Wellenhöhe läßt sich jedoch gewinnen, wenn man« (und nun kommt's!) »am Mast so hoch aufenternt, daß man die Wellenkämme ungefähr in Linie sieht.« (Auf Matrosen – und Tape nicht vergessen!)

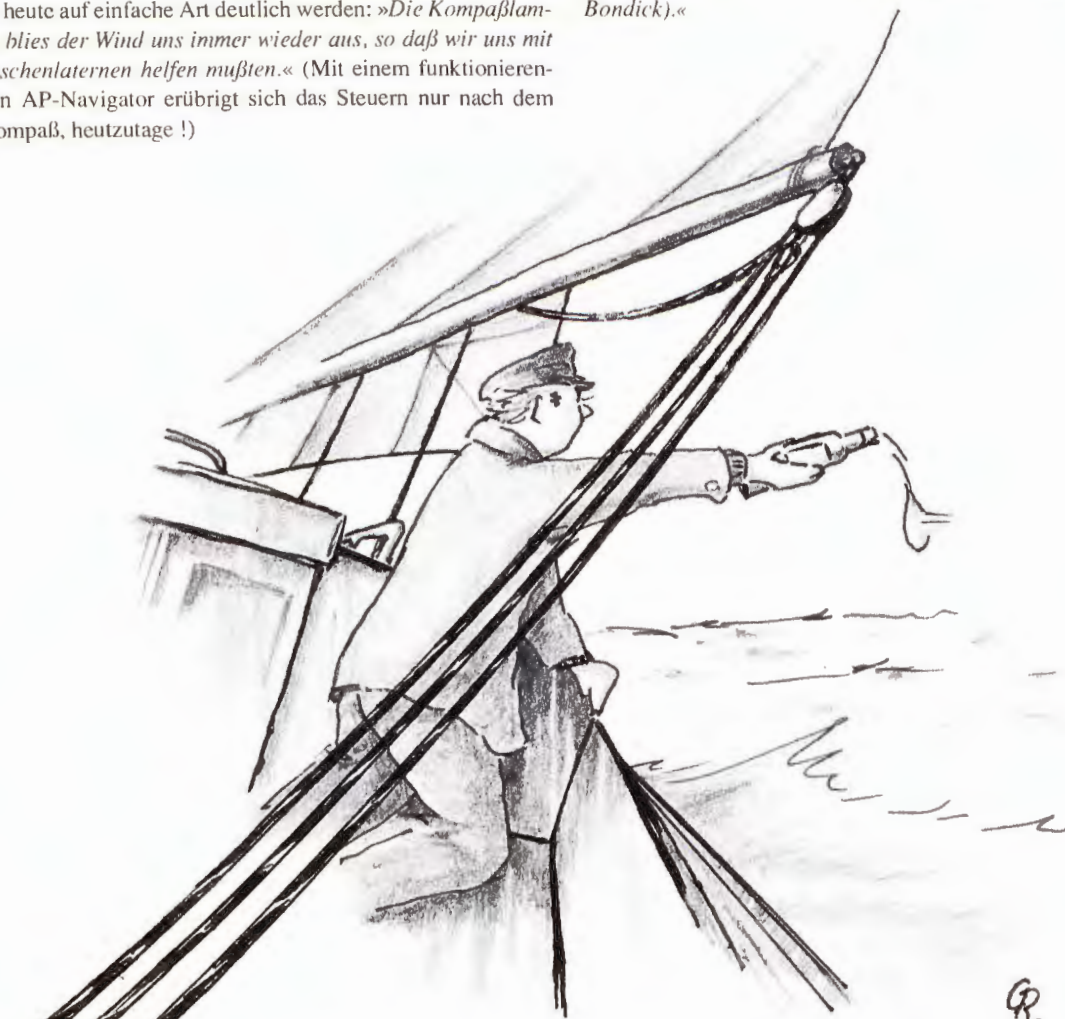
Die zweite Begebenheit aus dem Bericht läßt den Unterschied zu heute auf einfache Art deutlich werden: »Die Kompaßlampe blies der Wind uns immer wieder aus, so daß wir uns mit Taschenlaternen helfen mußten.« (Mit einem funktionierenden AP-Navigator erübrigt sich das Steuern nur nach dem Kompaß, heutzutage!)

Ausweitung des Fahrtensegels

In den Jahren bis 1924 erfolgen nur allgemein gehaltene Aussagen zum Fahrtensegeln. So wird erwähnt, daß (1913) LOTOS, ELLEN, MARGARTE und CHARLOTTE größere Langfahrten auf der Ostsee unternommen hätten. Von CHARLOTTE liegt ein Bericht vor, der vom Inhalt her eine Wegbeschreibung zu den Logbucheinträgen darstellt. Danach ging die Reise von Grünau in bekannter Weise bis Swinemünde, dann einmal rund Hiddensee und weiter Grönsund, Korsör, Svendburg, Sonderburg, Burgstaaken zurück nach Berlin.

Ereignisse, die wiedererzählenswert wären, sind nicht enthalten. Bemerkenswertes zum Fahrtensegeln ist im Jahrbuch von 1925 zu lesen; dort heißt es zunächst in aller Kürze:

»Zahlreiche Boote des Clubs suchten auf mehr oder weniger ausgedehnten Langfahrten fremde Segelreviere auf. Erwähnt seien die Seefahrten von NANE (75 qm, Eigner Kaufmann Wilhelm Raatsch), von AEGIR (30 qm, Eigner Architekt Hans Czarnikow), von WALKÜRE (50 qm, Eigner Magistrats-Rat A. Köppen) und von JENNY (40 qm, Eigner Güterdirektor Bondick).«



„Da Neptun, für Dich soll das sein
und bring' gesund uns wieder heim!“

Erste Seeregatta für Fahrtensegler 1925

Dann erfolgte der Hinweis, daß in diesem Jahr zum ersten Male eine Seeregatta für Fahrtensegler durchgeführt wurde. Organisiert und veranstaltet hat diese Regatta der Potsdamer Yacht-Club (PYC) vom Wannsee, den ersten Preis aber ersiegte AEGIR vom Berliner Yacht-Club. Die Seeregatta von 1925 sollte eigentlich von Stralsund aus mit Rügen und Bornholm an Steuerbord zur pommerschen Küste über eine Distanz von ca. 200 sm gesegelt werden, doch wurde der Kurs (mit Rücksicht auf den ersten Versuch einer Seeregatta) bis Nexö vorverlegt (ca. 120 sm).

Dem Bericht der AEGIR ist zu entnehmen, daß es sich vom Start bei Stralsund bis zum Zieldurchgang bei Nexö um eine recht ruhige Angelegenheit gehandelt haben muß. Es begann mit einem gemütlichen Start so etwa um 05.00 Uhr; die Ausgleichsyachten gingen sämtlich mit Verspätungen, z.T. bis zu einer Stunde über die Startlinie. AEGIR hat unterwegs mit totaler Flaute und leichtem Gegenstrom über 40 m Wassertiefe mehrere Stunden geankert – und dann nach 51 Stunden die Ziellinie passiert. Sechs Stunden später kamen die Konkurrenten, der letzte (EDITH VII) erreichte erst am dritten Tag nach dem Start die Ziellinie! – Für die Rückfahrt von Nexö nach Swinemünde benötigte AEGIR nur 13 Stunden, was bei günstigem Wind und günstig laufender Welle auch heute noch als annehmbare Reisezeit gilt.

Es folgen Berichte über Seereisen der NANE (Eigner Wilhelm Raatsch), deren Bericht überschrieben ist mit »Schwedenfahrt 1925«; die Reise ging bis Mölle (Kattegat, Schweden); die Ansteuerungstonne bei Wind und reichlich Welle »mit dem Kompaß« zu finden, das war (wie dem Bericht zu entnehmen ist) auch früher schon das Ereignis des Tages, daran hat sich bis heute nicht viel geändert; oder etwa doch? Die Erfahrungen mit den Zollbehörden leitet Wilhelm Raatsch mit folgendem Kompliment ein: »... sei lobend erwähnt, daß die Dänen uns Deutschen immer zuvorkommend begegnet sind und sich in Zollsachen überhaupt nicht um uns gekümmert haben.« (Spätestens an dieser Stelle weiß ich von zwei unserer Mitglieder, daß sie mit wehem Aufschrei eine Gegendarstellung anbieten können.)

Ganz anders aber lauten die Töne über den schwedischen Zoll, der »ganze Arbeit« geleistet habe und »... das ganze Schiff von vorn bis hinten umgekehrt habe (das kommt sehr bekannt vor; irgendwo, irgendetwas ist jeder einmal dran!). – Die NANE trug 75 qm, war ein Kielboot, 7/8 geriggt mit gewaltig langem Großbaum; es liegt die Vermutung nahe, daß die Bootslänge dazu da war, damit ein möglichst langes Unterliek für eine enorme Großsegelfläche beitragen konnte.

Klassenschein

Nr. P24

45 qm Klasse von

Name der Yacht Johanna III Heimathafen Zehlffen
 Unterscheidungsnummer P24 Konstrukteur f. Helm
 Takelung FLG Erbauer Muglo Helm
 Besitzer M. Janssch Erbaut in Zehlffen
 Wohnung Kolln. 720 Baujahr 1914

Verein 1. B. V. d. Y. Z. V. Verfalltag d. Klassenscheins 19.4.28

Ich bescheinige hiermit, daß die umstehend beschriebene Yacht in allen Punkten den für ihre Klasse erlassenen Bestimmungen entspricht.

Zehlffen, den 19. April 1925

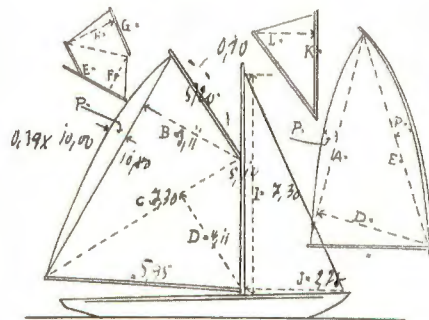
f. Helm

Vormesser des Deutschen Segler-Verbandes.

Vollzogen und eingetragen am 21. ten April 1925

Helm

Geschäftsführer des Deutschen Segler-Verbandes.



Aufmaße:

Größte Länge	10,33 m	Größter Tiefgang ohne Schwert	m
Überhang vorn	1,80 "	Größter Tiefgang mit Schwert	"
Überhang hinten	1,53 "	Geringster Freibord	0,53 "
Länge i. d. Wasserlinie	7,00 "	Gewicht	2263 kg
Größte Breite	2,20 "	Gewicht des Kiels (bei 30 qm Küstenyachten)	"
Breite i. d. Wasserlinie	2,07 "		
Größter Tiefgang (falls Kielyacht)	1,195 "		

Segelfläche:

Großsegel	24,25 qm	Toppssegel	qm
Vorsegeldreieck	10,23 "	Gesamte Segelfläche	44,98..
Länge des Spinnakerbaumes	2,20 m		

Gründung des Fahrtensegler-Ausschusses

Das Jahrbuch 1925 verzeichnet nun erstmalig unter der Rubrik »Ausschüsse für 1925/26« einen Fahrtenausschuß, dem fünf Mitglieder angehörten, unter anderem auch Wilhelm Raatsch, der sich im Laufe seiner Tätigkeit im Vorstand des Berliner Yacht-Clubs sehr für das Fahrtensegeln eingesetzt hat. Die NANE hatte dieses Mal die schwedische Ostküste befahren, und Oskarshamn war insofern ein Schicksalshafen, als die ablösende Mannschaft (für die Rückfahrt verabredet) nicht erschien! Die Fahrten erfolgten nach wie vor mit einem Beiboot im Anhang, mit einem F.-Z.-Motor - und mit Frau Raatsch. Auf der Rückfahrt machten sie an der Greifswalder Oie fest, wo sie im Restaurant ihre Namen in das »Verklärungsbuch für Segler« eintragen (ob's das heute noch gibt?).



*QUABBE VI :
gaffelgetakelte Yawl aus Stahl
von 13,25 m Länge und 120 qm Segelfläche
mit 10-PS-Motor, Baujahr 1923*

Der unglückliche Törn der QUABBE VI

In den nachfolgenden Jahren werden Küstenfahrten vorgestellt. Für 1927 liegt ein Bericht der QUABBE VI vor, mit 120 qm Segelfläche bei 13,25 m Länge eine stattlich zu nennende Größe. Mit sechs Mann (einschließlich Bootsmann) segelte man nach Riga und Reval (wo die Yacht abgehoben und entsprechende Gebühren entrichtet werden mußten), weiter über Helsinki (das auch Helsingfors genannt wird) und Stockholm zurück nach Swinemünde, um einige Stationen zu nennen.

Die QUABBE verdrängte 13 t, hatte als Gaffel-getakelte Yawl einen 10 PS Motor, war aus Stahl und führte bereits zwei Akkus mit und als große Neuerung ein Radio, über das es im Bericht heißt: »Sogar eine Radiostation sollte an Bord kommen, um uns die Wetterberichte zu übermitteln. Das Radio

kam in Teilen an Bord und wurde dort zusammengebaut« (ganz toll, die Kerle von damals). Es sei aber von vornherein bemerkt, daß mit dem Ding absolut nichts anzufangen war (doch nicht so toll ?) »und erst endlich dann wieder Fröhlichkeit aufkam, als das Ding bei einer schweren See an die gegenüberliegende Wand flog und ...« das Gekreische und Gewimmer ein Ende hatte.«

Doch sollte es noch schlimmer, wenn auch anders, kommen. Das bißchen Ostseewasser im Schiff, das übers WC hereinschwappte, war lächerlich und harmlos gegen das, was nachts vor Reval passierte, denn vor Reval übertraf das Navigationspech wieder 'mal alle sonst machbaren Fehler: QUABBE wurde auf Grund gesteuert, weil Revaler Bucht und Karlosbucht durch eine niedrige Landzunge voneinander getrennt sind, die so flach über das Wasser reicht, daß man sie nachts glatt »übersehen« kann; kurz, die Ansteuerung nach Reval stimmte, nur die Bucht nicht; 's war halt eine zu früh! Wie geht's nun weiter: Das Schiff setzte auf, und da es Legerwall-situation war, gab es kein Zurück mehr. Irgendeine nachfolgende Welle war immer wieder noch etwas höher als eine vorhergehende, mit der Folge, daß das Boot immer höher an Land getragen wurde.

Nächsten Tags kam der Zoll – an Bord! Er versprach Hilfe, und tatsächlich kamen drei Fischerboote mit zehn Mann, um QUABBE freizuschleppen. Wer es auch gewesen sein mag, jedenfalls war eine Trosse an der Seereling befestigt worden, und als diese den Fischern näherkam, nicht aber das Schiff, gaben sie einer nach dem anderen in schneller Reihenfolge auf. Nachmittags kam dann ein größeres Fahrzeug; kurz: nachdem das Schiff gegen den Wind gedreht war, brach ein Schäkel; nun ging es so hoch auf Land zu, daß QUABBE mit einem Tiefgang von 1,55 m (Langkieler) in 60 cm Wassertiefe auf einer Seite liegend bei reichlich Wellengang zur Ruhe kam.

Schließlich, am nächsten Tag, kam ein Schlepper, der mit einer 300 m langen Leine die aufs neue Hoffnung einflößende Verbindung herstellte – dann war solange absolut nichts, bis der Bergelohn ausgehandelt war (psychologisch gesehen: hervorragende Reihenfolge!). Man einigte sich auf 10% des Wertes, den das Boot im Revaler Hafen hätte.

Die Reparaturarbeiten in Reval müssen aber äußerst miserabel ausgeführt worden sein, weil später zwischen Kalmar und Swinemünde etliche Bolzenlöcher undicht wurden und einige Bolzen ganz fehlten; und da in dieser Situation auch noch die Bilgenpumpe versagte, mußte das eindringende Wasser mit Eimern von Hand geschöpft werden – so der Bericht. Sorge herrschte an Bord, falls es zur Steuerbord-Schräglage kommen sollte, weil sich dort das Leck befand. Was nun für alle Zeit ohne Antwort bleiben wird, ist die Frage, weshalb die Lecks nicht mit Bordmitteln abgedichtet werden konnten.

Nun, QUABBE überlebte, hatte von 1618 sm genau 1142 sm unter Segeln zurückgelegt – und das, man stelle sich das vor, mit dem Ruderrad im Rücken! Eigner der QUABBE VI war der Fabrikant Otto Voß.

Ganz nebenbei:

1928 - so steht es im »Mitglieder-Verzeichnis der Jugendabteilung« geschrieben - wird unter der Nr. 213 unser Ehrenvorsitzender Otto Gleier, sein damaliger »Stand«: Schüler, geführt. Diese Anmerkung hat im Augenblick nichts mit dem Thema »Fahrtensegeln« zu tun, nichtsdestoweniger sei sie niedergeschrieben.



Jollenkreuzer KIEBITZ III
mit 32,5 qm Segelfläche, Baujahr 1924

Mit dem Jollenkreuzer KIEBITZ III (32,5 qm Segelfläche) segelte Reg.-Rat. u.M.d.R.-P.-A. Dr. phil. J. Rolle durch die dänische Inselwelt bis nach Mölle an Schwedens Kattegatküste und über Wollin die Dievenow zurück nach Stettin (ein Hinweis sei erlaubt: Peene, Swine, Dievenow sind die drei Mündungsarme der Oder vom Haff zur Ostsee). Diese Fahrt von KIEBITZ wurde mit dem damals so genannten »Langfahrpreis des DSV« ausgezeichnet. Während im Vorjahr QUABBE ohne Bordapparat (sprich: Radioempfänger) auskommen mußte, hatte KIEBITZ ein funktionsfähiges Gerät an Bord, außerdem ein Bordgrammophon (das konnte doch wohl nur für wellenfreie Hafentage gedacht gewesen sein). Gesegelt wurde dieser Jollenkreuzer mit drei Mann Besatzung. Nun wäre noch die Menge der Abkürzungen zu klären, die Dr. Rolle ins Mitgliederverzeichnis eintragen ließ; also im Klartext: »Regierungs-Rat und Mitglied des Reichs-Patent-Amtes«.

Fahrtensegeln in den 30er Jahren

Für die Jahre 1929 bis 1939 hat ... eine zusammenfassende Darstellung der Clubaktivitäten veröffentlicht. Danach hat die Zahl der Langfahrten auf See eine erhebliche Zunahme erfahren. Dagegen findet sich nirgendwo ein Hinweis auf Fahrten, die binnenwärts unternommen wurden. Aus der Menge der aufgelisteten Langfahrten während der dreißiger Jahre sollen nur einige wenige wiedergenannt werden.

Mit die häufigsten Fahrten auf See hat NANE durchgeführt (Eigner, wie schon gesagt, Wilhelm Raatsch, der einigen Mitgliedern als langjähriger Vorsitzender des Berliner Yacht-Clubs persönlich bekannt ist); die Fahrten gingen: 1930 bis Stockholm, 1932 bis zum Kattegat, 1936 bis Oslo – um nur einige Fahrten zu nennen. – Dr. Rüdiger segelte seinen 80 qm - Seefahrtskreuzer COLLEEN III mehrere Jahre auf See; so 1933: 1070 sm, 1934: 1021 sm, 1938: 1784 sm und weitere Fahrten. – WOLFRAM V (Eigner Meyer) segelte 1930 über 2000 sm. Für diese Fahrten wurde der Langfahrpreis verliehen, bzw. die Bronzeplakette des DSV (an Wilhelm Raatsch).

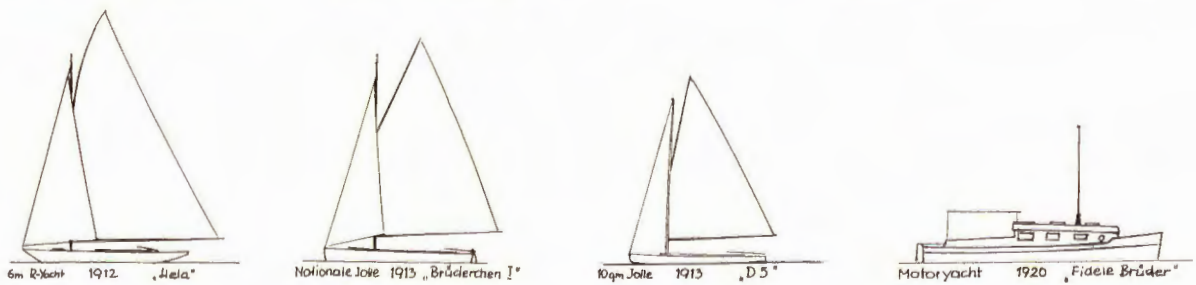
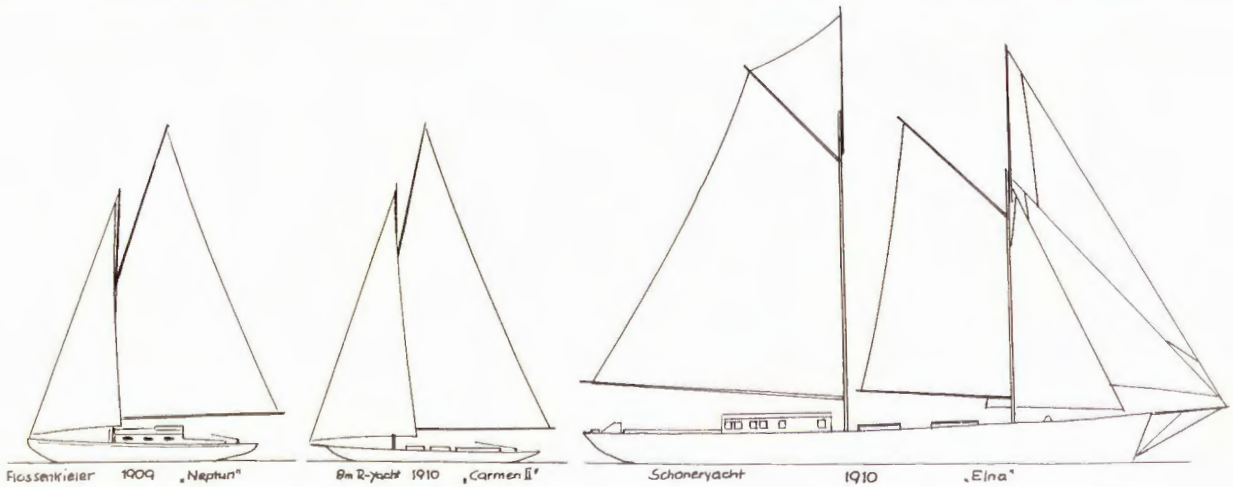
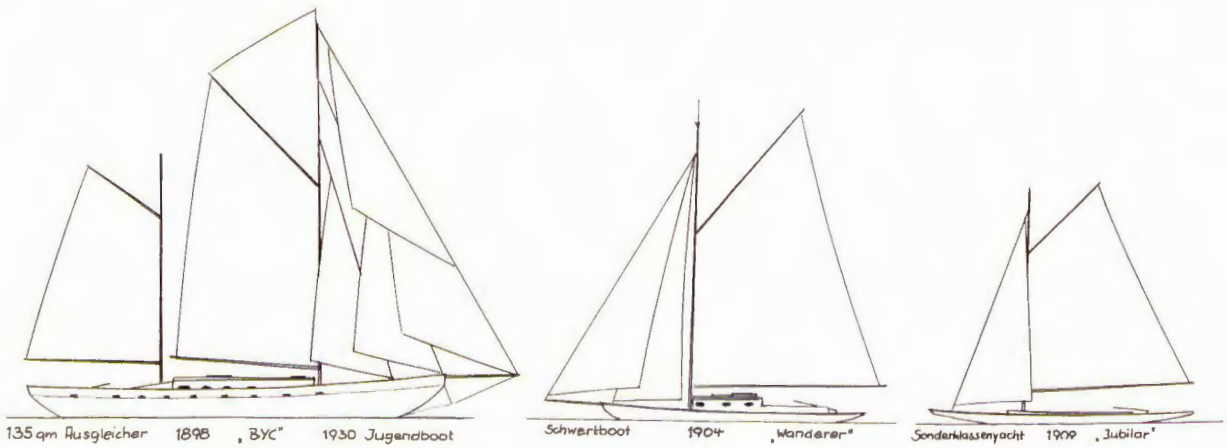
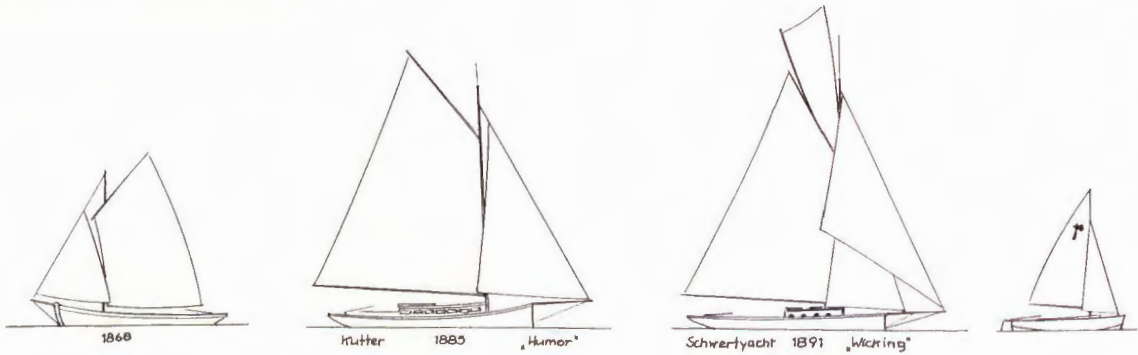
In diesem Bericht soll eine Aussage nicht fehlen, die aus der Festschrift des Berliner Yacht-Clubs aus dem Jahre 1937 stammt; dort steht:

»Wenn ... in der Regattatätigkeit ... eine gewisse Ruhe und Stabilität eingetreten ist, so hat sich in der gleichen Zeit der andere Zweig unseres schönen Sports, das Fahrtensegeln auf See, in erfreulicher Weise weiterentwickelt. Immer wieder zog es die Clubkameraden hinaus auf die blaue Weite der See.«

Abschließend soll aus der Erfahrung mit diesem Thema »Fahrtensegeln - früher« eine Anmerkung folgen, mit welcher ein freundlich gemeinter Hinweis gegeben werden soll: Was einen Fahrtenbericht interessant macht, ist die Wiedergabe als Erlebnisbericht; in Prosa gefaßte Logbucheintragungen hinterlassen den Eindruck, etwas äußerst Langweiliges gelesen zu haben. – Für alle zukünftigen Fahrten binnen wie buten gilt nach wie vor: »Immer eine Handbreit Wasser unter'm Kiel; allzeit gute Fahrt!«

aufgeschrieben von Siegfried Dehne, Juni 1991

125 Jahre Boote im BYC





125qm Nat. Kreuzer 1921 „Pirette“



45qm Nat. Kreuzer 1924/33 „Bummelpapa“
ex „Lilje“
ex „Johanna B.“



35qm Nat. Kreuzer 1924 „Rackerle“



GR.



30qm Binnenklasse 1928 „Nickelmann“



50qm Seefahrtskr. 1930 „Narzif“



30qm Scherenkreuzer 1930 „Berolina II“



0-Jolle 1934 „Clipper“



35qm Nat. Kreuzer 1935 „Kahrwieder“



Drachen 1954 „Limmer“



Starboot 1955 „Schornitzel“



20qm Jollenkr. 1965 „Fido IV“



Opti
1968
„Onkel Max“



Nord.Folke B. 1969 „Fax“



Pinat 1978
„Fritze Boltmann“



4-Boot 1989 „Fly“

Die sportlichen Leistungen des BYC

Es ist nicht die Aufgabe dieser Blätter, eine lückenlose Geschichte des Sports im BYC zu bringen. Das würde letzten Endes fast auf eine Geschichte des deutschen Segelsports hinauskommen. Wir wollen deshalb wie der Schiffer, der von hoher See eine bergige Küste ansteuert, nur die Höhepunkte betrachten, um einen klaren Überblick über die große Linie der Entwicklung zu gewinnen. Es wird sich hierbei nicht vermeiden lassen, daß vielleicht mancher zu kurz kommt.

Die sportliche Tätigkeit während der ersten 18 Jahre von 1867 bis 1885, als der BYC noch Berliner Segler-Club hieß, beschränkte sich darauf, daß alljährlich drei Wettfahrten veranstaltet wurden. Anfang Mai die interne Pokalregatta, im Juni die offene Regatta und im Herbst eine zweite interne Wettfahrt. Die beiden ersten Regatten des Jahres wurden auf der Dahme, zwischen Köpenick und der Bammelecke, die Herbstwettfahrt bei Treptow abgehalten. Erwähnenswert ist auch, daß die Herren Hackewitz und Hävecker im Jahre 1882 auf einer Wettfahrt die vom Regattaverein verliehene und vom Marineministerium genehmigte Steuermannsmedaille gewannen. Hier liegen die Anfänge des Wettfahrtbetriebes, des Fahrtenseglens und der Führerscheine klar zutage.



*Die Zielrichter
bei ihrer aufreibenden Tätigkeit, 1926*

Die ersten Seeregatten wurden im Jahre 1886 beschiedt. Hier stellte der BYC bei den Wettfahrten vor Swinemünde 7 von 18 startenden Yachten. Die an anderer Stelle bereits erwähnte, vom BYC auf der Müggel veranstaltete Wettfahrt zu Ehren der 59. Versammlung der Deutschen Naturforscher und Ärzte war von 60 Yachten aus dem Osten und Westen Berlins besucht und trug in besonderem Maße dazu bei, den Segelsport bei der Bevölkerung Berlins populär zu machen.

In den folgenden Jahren wurden je drei interne und drei offene Wettfahrten abgehalten, und am 27. März 1889 stiftete der Kaiser dem BYC einen Ehrenwanderpreis, der alljährlich auf den offenen Herbstregatten des Clubs ausgesegelt wurde.



*Kutter KLABAUTERMANN
mit einer Länge von 11,76 m,
Baujahr 1892*

Anfang der neunziger Jahre begann der erste große sportliche Aufschwung des BYC im Zeichen der mächtigen Schwertjachten. Diese Fahrzeuge besuchten regelmäßig die Wettfahrten in Kiel, Eckernförde und Travemünde. Die OBERSPREE startete 1893 als erste Yacht des BYC im Auslande, und zwar in Kopenhagen. Mit dem Besuch der Seeregatten wurden vielfach ausgedehnte Ostseefahrten verbunden.

Auf den Kieler Wettfahrten von 1895, die aus Anlaß der Einweihung des Kaiser-Wilhelm-Kanals stattfanden, erschien der BYC mit dem stattlichen Aufgebot von zehn großen Yachten, um dort »unter den Augen des Kaisers und vor den Kriegsschiffen aller seefahrenden Nationen den Stander des BYC zu entfalten«. Von den hier errungenen Erfolgen ist besonders der Sieg des Wulstkielers FAVORIT (Otto Krüger) in der Sturmregatta um den Kaiser-Ermunterungspreis hervorzuheben. In diesem Jahr errangen 28 Boote des Clubs in 146 Starts 67 Preise, davon allein KLABAUTERMANN 10 Preise..

Die Wettfahrtzeit 1896 wurde bereits zu Ostern mit einer Regatta auf dem Scharmützelsee um den Preis der Stadt Storkow eröffnet. Die von den Berliner Vereinen veranstalteten Regatten fanden damals in buntem Durcheinander statt, so daß die teilnehmenden Yachten den ganzen Sommer über zwischen Müggel, Havel, Dahme und Zeuthener Revier hin- und herreisen mußten. Um diesen Mißstand zu beheben, beschloß man, die offenen Wettfahrten zu einer »Berliner Woche« zu vereinigen, und man schuf zur Vertretung aller Angelegenheiten des Berliner Segelsports den »Ständigen Ausschuß der Berliner Vereine des Deutschen Segler-Verbandes.«



Schwertyacht ASCHENBRÖDEL, Eigentümer war P. Wiesner, der 1900 mit diesem Boot die erste Segelolympiade gewann

Das Jahr 1898 ist insofern bemerkenswert, als hier zum erstenmal eine aus Clubmitgliedern bestehende Regattabootbaugesellschaft auftrat und bei Heidtmann in Hamburg ein im Trirumpftyp gebautes Schwertboot, die BEROLINA, in Auftrag gab. Im Jahre 1900 wurde ein zweites Clubboot, die Sonderklassenyacht FELIX, erbaut. Beiden Yachten waren keine überragenden Ergebnisse beschieden. Dagegen erzielte unser Paul Wiesner in diesem Jahr mit der Schwertflunder ASCHENBRÖDEL seine ersten großen Auslandserfolge. Er schlug auf der Seine bei Meulan die gesamte internationale Konkurrenz und entführten den »Großen Preis der Pariser Weltausstellung« und den »Preis des Präsidenten Loubet« nach Berlin.



Sonderklassenyacht FELIX von der Yacht-Baugesellschaft des BYC, Baujahr 1900

Der Gedanke eines Gemeinschaftsbaus wurde im Jahre 1904 zum dritten Mal aufgegriffen, und diesmal mit durchschlagendem Erfolg. Die bei v. Hacht erbaute und nach dem hochverdienten Clubmitglied Götting auf den Namen GEORG getaufte Sonderklassenyacht wurde unter Otto Kleinbergs erprobter Führung »die« Sonderklassenyacht des Jahres. Nachdem sie bereits auf der Berliner Frühjahrswoche ihre Überlegenheit klar erwiesen hatte, schlug sie in Kiel alles, was ihr vor die Klinge kam und errang in heißem Kampfe die vornehmste Trophäe ihrer Klasse, den Samoa-Pokal des Kaisers. Erst im Jahre 1907 gelang es der Sonderklassenyacht WITTELSBACH II (Chr. Alt) unter der Führung von Max Berke, diesen Erfolg zu wiederholen.



Sonderklassenyacht GEORG von der Yacht-Baugesellschaft des BYC, Baujahr 1904

Im gleichen Jahr unternahm Paul Wiesner mit dem Göttingischen »Klabautermann II« seine dritte große Auslandsexpedition nach Ostende, Antwerpen, San Sebastian, Santander und Bilbao, nachdem er bereits 1906 in Le Havre, San Sebastian, Bilbao und Santander die Farben des BYC würdig vertreten hatte.

*Sonderklassenyacht
CARMEN
in San Sebastian, 1908*



*6-m-R-Yacht
WITHORE,
Baujahr 1913*



*6-m-R-Yacht
MIGNONNE
Baujahr 1909*



1908 ging es abermals mit der Sonderklassenyacht CARMEN nach San Sebastian, Santander und Bilbao, wo Wiesner auf der sturmgepeitschten Biskaya ein Rennen auf Tod und Leben segelte und von dem König in einer Tafelrede auf die herzlichste Weise ausgezeichnet wurde.

1909 hieß die Parole: Le Havre, Dünkirchen, Ostende, Antwerpen. Hier wurden die Überfahrten zwischen den einzelnen Regattaplätzen im offenen 6-m-R-Boot MIGNONNE zurückgelegt.

Auch 1911 wurden die französischen und belgischen Regattareviere von Le Havre, Trouville und Antwerpen, wo der Pokal des Königs der Belgier gewonnen wurde, aufgesucht und dazwischen auf Reisefahrt mit dem siegreichen 6-m-R-Boot UNDINE trotz Gezeitenstroms und viel Wind die 300 sm von Trouville-Dünkirchen-Ostende bis Antwerpen bewältigt.

1913 kämpfte Paul Wiesner in Nizza mit dem 6-m-R-Boot WITHORE ehrenvoll gegen schärfste internationale Konkurrenz. Wir haben hier absichtlich die Auslandsfahrten Paul Wiesners, die von ungewöhnlichen sportlichen Erfolgen gekrönt waren, geschlossen zusammengestellt, um zu zeigen, was der starke Wille und die Tatkraft eines einzelnen Mannes für die Farben seines Clubs und das Ansehen des deutschen Sports zu erreichen vermag. Im übrigen war besonders das Jahr 1909 für den BYC sehr erfolgreich. Insgesamt wurden in diesem Jahre von Booten des BYC bei 201 Starts 141 Preise gewonnen.

Auch das Jubiläumsjahr 1910 war ein Jahr sportlicher Hochleistungen. Es wurden bei 261 Starts 145 Preise errungen, darunter der Hohenzollernpokal und der Kommodorepokal (ORCHIS), der Samoapokal und der Armourpokal (JUGEND).

Die Jahre 1911 bis 1913 sahen den BYC unverändert auf sportlicher Höhe. Dann kam der Krieg und machte mit rauher Hand den friedlichen Kampfspielen ein Ende. Aber schon im Jahre 1919 konnte der BYC wieder bei 262 Starts 157 Preise verbuchen. Das Segeljahr 1920 brachte sportliche Erfolge in bisher noch nicht dagewesener Fülle. Die Yachten des BYC starteten in Berlin, Kiel, Travemünde, auf der Pommernwoche, der Münchener Woche und brachten bei 606 Starts 324 Preise heim.

1921 erreicht die Kurve der Starts und der Preise die astronomischen Zahlen von 823 und 446. Man vermag sich heut von dieser geradezu fieberhaften Regattatätigkeit kein richtiges Bild mehr zu machen. Damit hat sich die Welle überschlagen, und die Zahlen gehen nun langsam zurück. Wieder werden im Jahre 1922 wie in den Vorjahren alle deutschen Regattaplätze besucht. Das Ausland mußte der Inflation wegen gemieden werden., 659 Starts brachten 366 Preise.

*P. Wiesners 6-m-R-Yacht
UNDINE,
mit der er 1911 in Westeuropa
höchst erfolgreich segelte*



75 qm-Kreuzer
HERTHA III,
Baujahr 1910, wurde
- ebenso wie die übrigen
HERTHA-Boote (I-IV) -
meist von Oskar Gleier
getrimmt und gesteuert
und ersegelte zahlreiche
erste Preise für den BYC



Starboot GRÜNAU, finanziert von einer Yacht-
Baugemeinschaft des BYC, wurde es 1938 von
Abeking&Rasmussen für den BYC gebaut. In der
Dritten-Reich-Ära sprach man auch von Stern-
Booten.
1942 ersegelten Arno Gaedke (der Vater von
Achim Gaedke) und Otto Gleier auf diesem Boot
die Deutsche Meisterschaft der Starbootklasse.

Die Gewinner der Präsident Hoover Trophy
Richard Spelling, Wilhelm Raatsch
und Henry Rasmussen, 1929



1923 bringt wiederum ein Nachlassen auf 512 Starts und 295 Preise. Aber im Jahr 1924 steigt die Zahl der Starts wieder auf 627 und die der Preise auf 355.

Ein neues Gestirn ist aufgegangen. Der 75-qm-Kreuzer *HERTHA III* (Spelling), erbaut von Abeking und Rasmussen, hat unter Gleiers Meisterhand auf allen deutschen Regattaplätzen (außer den Münchener Wettfahrtrevieren) bei 32 Starts 42 Preise gewonnen.

Im nächsten Jahr 1925 sinkt die Zahl auf 590 Starts und 291 Preise. *HERTHA'S* Stern strahlt heller als je zuvor. Sie zeigt sich, abermals unter Gleiers Führung, auf allen deutschen Revieren siegreich und erringt bei 48 Starts 53 Preise. 1926: Die Zahl der Starts verringert sich auf 427, die der Preise auf 223.

Über das Jahr 1927 ist lediglich zu berichten, daß bei 460 Starts 251 Preise errungen wurden. Wo und durch wen, ist aus den sehr lückenhaften Aufzeichnungen des Jahrbuches nicht zu entnehmen. Vermutlich aber dürfte wieder *HERTHA IV* den Löwenanteil der Erfolge zu verbuchen haben, da ihr Eigner und Mitsegler Spelling mit 50 Starts den I. Mannschaftspreis und ihr Steuermann O. Gleier ganz überlegen den I. Steuermannspreis des BYC gewann.

1928: Wenn sich in diesem Jahre trotz noch immer hoher Start- und Preiszahlen ein gewisses Nachlassen bemerkbar gemacht hatte, so brachte das Jahr 1929 dem BYC einen der schönsten Erfolge seines an Erfolgen so reichen Daseins. Zum erstenmal in der Geschichte des deutschen Segelsports gelang es einer deutschen Yacht, dem 30-qm-Schärenkreuzer *KICKERLE* unseres Kameraden Ross, die Amerikaner in ihrem eigenen Segelrevier vernichtend zu schlagen und den Preis des Präsidenten der Vereinigten Staaten zu gewinnen. Geführt von dem Kameraden Willy Raatsch, mit den Kameraden Rasmussen und Spelling als Mannschaft, wurde *KICKERLE* in vier Rennen einmal viertes und dreimal erstes Boot.

Dieser Sieg ist so überragend, daß es bis zu den olympischen Regatten kaum ein von deutschen Yachten gewonnenes Rennen geben dürfte, das man ihm zur Seite stellen könnte.

In den folgenden Jahren, über die bedauerlicherweise nur wenige Aufzeichnungen erhalten sind, blieb die seglerische Betätigung des BYC auf einem gleichmäßig guten Stand, ohne daß zunächst überragende Leistungen zu verzeichnen gewesen wären.

Johannes Rolle
(Auszug aus: 70 Jahre BYC, 1937)

Regattasegeln 1929–1942

Inzwischen war die Zeit der 30-qm-Schärenkreuzer angebrochen, die unter den Steuerleuten Oskar Gleier, Otto Engel, Fredi Schwabe, Toni Haag große Erfolge errangen. 1934, vor der Olympiade, standen dann hauptsächlich olympische Klassen im Mittelpunkt der Interessen, so kamen dann das 8 m-R-Boot *VATERLAND*, die 6 m-R-Boote *KISMET*, *NICKELMANN*, *WINTRUD* und das Schiff von P. Sorgatz in den Club, außerdem wurde das Starboot *GRÜNAU* durch Spenden finanziert und einige O-Jollen angeschafft. Es herrschte eine sehr rege Regattatätigkeit mit entsprechend guten Erfolgen bis in die Kriegszeit hinein.

Hervorzuheben wäre noch der Gewinn der Deutschen Meisterschaft durch das clubeigene Starboot *GRÜNAU* im Jahre 1942 mit der Mannschaft Arno Gaedke und Otto Gleier.

Das war dann auch etwa das Ende der Regattatätigkeit und auch des Clublebens. 1943 begannen die ersten größeren Luftangriffe auf Berlin und unser schönes Clubhaus in Grünau diente nach Ausbruch des Krieges als Fremdarbeiter-Unterkunft und später als Lazarett, bevor es 1944 zerstört wurde.

Otto Gleier



*Verwundete
im Lazarett BYC
1914–18*

Regatten um den »Jubiläumspokal des BYC« 1927

fanden am 6., 7., 8. August auf dem Müggelsee unter Beteiligung der Boote HUMBA, WILDRICH, KAMERAD, JUGENDLIEBE, SCHERZ, QUOS EGO, DER MOHR, FRIJA II, PUSCH-PAULE, BORA II, GORCH II statt. Verteidiger des anlässlich des 40jährigen Bestehens des BYC gestifteten Preises waren BORA II und PUSCH-PAULE, während der Stander des BYC durch GORCH II und FRIJA vertreten wurde. Die Regatten waren vom Wind und Wetter sehr begünstigt und erfolgten zum Teil in sehr spannenden Endkämpfen, hauptsächlich in der dritten Regatta an der Boje von Rahnsdorf, wo ein harter Kampf um das Ruden der Boje zwischen HUMBA, KAMERAD und BORA II stattfand. Der Preis wurde unter tadelloser Führung des Herrn W. Bergemann vom YC Müggelsee in vollkommen einwandfreier Weise definitiv von BORA II gewonnen. Die Punktliste erhielten:

BORA II	I. Punktpreis und Jubiläumspreis
GORCH II	II. Punktpreis
HUMBA	III. Punktpreis
JUGENDLIEBE	IV. Punktpreis,

während PUSCH-PAULE einen Erinnerungsbecher an den einmaligen Gewinn des Hauptpreises bekam. Anlässlich der Regatten fand im Berliner Yacht-Club am 6. August ein Herrenessen statt, zu welchem unser Ehrenmitglied, Herr Oberbürgermeister Böß, erschienen war. Nach einem gut

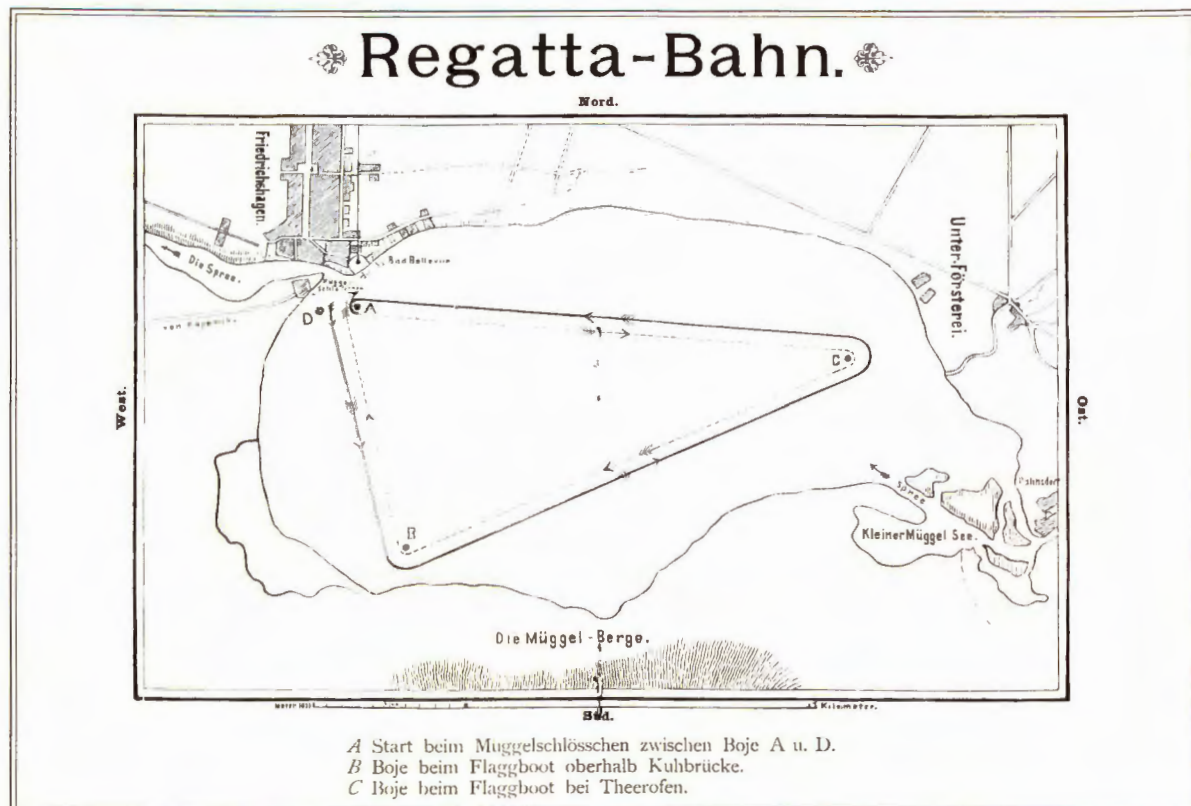
verlaufenen Essen fand in der lauen Sommernacht die Fortsetzung des fidelen Teiles im Garten statt. Herr Krämer erfreute uns mit seiner herrlichen Stimme durch mehrere Gesangsvorträge, und Herr Harms gab »Erlauschtes von der Presse« zum besten. Beide Vortragenden ernteten reichen Beifall. Die Preisverteilung fand am 9. August in den festlich geschmückten Räumen des BYC statt und erregte allgemeinen Beifall. Zugleich mit dem BYC-Preis wurde der Preis der Stadt Berlin verteilt, den erstmalig HEINERLE gewann. Die Punktpreise erhielten:

HEINERLE	I. Punktpreis und Preis der Stadt Berlin
MUTZ	II. Punktpreis
BALDUR	III. Punktpreis
LIESEL IV	IV. Punktpreis

Nicht unerwähnt wollen wir die Motorbootseigner lassen, die in selbstloser Weise an allen Regattatagen ihre Boote zur Verfügung stellten, zum Teil unter anderer Führung, da die Eigner verhindert waren. Wir nennen die Namen Wendt, Cremer, Klein, Roß. Auch sei der Zielrichter Kracht, Niemann, Schaumburg gedacht, die ihre Zeit in aufopferungsvoller Weise darbrachten, sowie der Schiedsrichter Wiesner, Buchholtz. Allen Herren, die ihre Dienste bei den Regatten zur Verfügung stellten, sei an dieser Stelle der verbindlichste Dank des Vorstandes ausgesprochen.

Die Kämpfe sind aus, auf zu neuen Taten!

BYC-Mitteilungen September 1927





Auf der linken Seite: Müggelsee-Regattabahn, seit 1889 durch BYC-Eichentonnen festgelegt

Ausschreibungen.

Scharmützelsee-Woche 1931
 veranstaltet vom Berliner Yacht-Club, Zeuthener
 Seglerverein, Berliner Segler-Club und
 Segelclub Ahoi.



Tage und Stunden: Pfingst-Sonntag den 24. Mai, Berliner Yacht-Club, Pfingst-Montag (2. Feiertag), den 25. Mai, Berliner Segler-Club und Ahoi, Sonnabend nach Pfingsten, den 29. Mai, Zeuthener Seglerverein. Beginn der Wettfahrten an den Feiertagen um 10 Uhr, am Sonnabend um 1 Uhr.

Bahn: Der neue Scharmützelkurs. Länge etwa 14 oder 9 Seemeilen

Klassen: Alle Verbandsklassen, 12-m²-Einheitsklasse und Ausgleichs-Kiel- und Schwerklassen.

Maßgebende Vorschrift: Wettsegelbestimmungen der I.Y.R.U. mit D.S.Vb.-Zusatzvorschriften.

Besatzung: Nach Vorschrift. Bei Ausgleichskielyachten unbeschränkt, bei Schwerbooten höchstens 3 Personen.

Ruderführung: Das Ruder darf nur von Mitgliedern eines zum D.S.Vb. gehörigen Klubs geführt werden

Preise: Nach Vorschrift.

Punktpreise: Stehen auch in diesem Jahre wieder zur Verfügung

Einsätze: 75-m²-Klasse 15 RM., Sonderklasse, 30-m²-Schärenklasse 10 RM., 35 bis 25-m²- (außer 30-m²-Schärenklasse), 22-m²-Schärenklasse, 20-m²-Binnenfahrtsklasse 9 RM., 22-m²-Rennklasse und darunter 4 RM.

In der Ausgleichs-Klasse zahlen die Boote von 7 Meter Länge aufwärts 8 RM., darunter 4 RM.

Meldeschluß: Montag, den 11. Mai, 6 Uhr abends.

Meldestelle: Dr. Franz Unruh, Berlin W 56, Niederlagstr. 2, Fernsprecher Merkur 306, Postscheckkonto Dr. Franz Unruh, Berlin Nr. 64094.

Unterscheidungsnummern: Nach Vorschrift. Die Ausgleichsklassen erhalten ihre Nummerntücher von ihren Vereinen

Programm: Wird rechtzeitig zugesandt
Besondere Bestimmungen: Die Meldenden werden dringend gebeten, nur die Meldeformulare dieser Ausschreibung zu benutzen und dieselben genau auszufüllen auch Baujahr und Konstrukteur —, damit Rückfragen vermieden werden.

Schleppzüge: Am Freitag den 22. Mai, gehen ab B.S.V. 07 in Grünau, alle anderen Clubs auf der Fahrt anlaufend, ein Schleppboot. Ebenfalls nach Schluß der Wettfahrten am 31. Mai früh 7 Uhr. Preis je Schleppfahrt Kielboote 8 RM., Schwertboote 4 RM. Rechtzeitige Anmeldung erforderlich.

Unterkunft: Auskunft erteilt Herr Lehmann, B. 7 Palas 1057. In den Clubhäusern ist während der Regatta preiswerte Verpflegung eingerichtet. (Gedeck 3,50 RM.)



Wettfahrten des Berliner Yacht-Club für die 30-m²-Schärenkreuzerklasse (Bauvorschrift 1925) um den „Ernst-Dettmer-Erinnerungspreis“ und für die 15-m²-Binnenfahrtsklasse um den „Scharmützelsee-Preis“ auf dem Scharmützelsee.

Tag, Stunde: 26., 27., 28. und 29. Mai 1931, vormittags 11 Uhr

Ruderführung: Das Ruder darf nur von Mitgliedern eines zum D.S.Vb. gehörigen Clubs geführt werden.

Bestimmungen: Internationale Wettsegelbestimmungen mit Zusätzen des Deutschen Segler-Verbandes

Preise: Siehe Yacht Nr. 15, vom 11. April 1931.

Meldegeld: 30 RM. für 30-m²-Schärenkreuzerklasse, 15 RM. für 15-m²-Binnenfahrtsklasse.

Meldeschluß: Montag, den 11. Mai, abends 6 Uhr.

Meldestelle: Dr. Franz Unruh, Bln W 56, Niederlagstraße 2.

Programme werden durch die Post rechtzeitig zugestellt.

Berliner Yacht-Club.

Jubiläumswettfahrten des BYC und des BSC vom 12. und 13.09.1942

Noch niemals wohl im Kriege hat die Ausschreibung einer Wettfahrt ein derartiges Meldeergebnis gehabt wie die Jubiläumswettfahrten des Berliner Yacht-Clubs und seines Zwillingsbruders, des Berliner Segler-Clubs, am 12. und 13. September 1942.

Rund 300 Fahrzeuge hatten ihre Meldung abgegeben. Ein besserer Beweis für die Achtung und das Ansehen, dessen sich die beiden Veranstalter erfreuen, konnte wohl nicht erbracht werden. Das Maß an Arbeit, welches insbesondere unseren Kameraden Günther Bartsch als Meldestelle und August Niemann als Zeitnehmer oblag, wurde damit aufs schönste belohnt.

Herrliches Spätsommerwetter war beiden Regatten beschieden; ein Meer weißer Segel beherrschte den Langen- und Seddinsee. Fast die gesamte Flotte des BYC stellte sich dem Starter. Auch die Scharmützelseeflotte war fast vollzählig zur Stelle, ein Zeichen der Verbundenheit aller unter unseren Standard vereinten Yachten. Der BYC dominierte besonders bei den großen Fahrzeugen. So gehörten von 12 gemeldeten Seefahrtkreuzern 8 und von 5 gemeldeten 6 m R-Yachten alle 5 dem BYC an.

Dementsprechend war auch die Zahl der Preisträger aus unserem Club, angeführt von dem 80 qm Seefahrtkreuzer NANE unseres Vereinsführers Willy Raatsch, sehr hoch. Preisträger wurden NANE, TSCHETSCH, WINTRUD, HESSEN III, NARZIß, KOBOLD, REGINA, BUMMELPAPA, TRULLE III, FALKE, STROMER, KRAMBAMBULI, THOMATE, ONKEL OTTO und MORGENROT. Wir sind stolz auf die Erfolge unserer Steuerleute, die auf den Jubiläumswettfahrten so viele Erfolge errangen.

Die Preisverteilung für beide Tage fand am Sonntag im Garten unseres Grünauer Clubheims statt, da die Säle infolge Inanspruchnahme durch die Wehrmacht z. Zt. nicht zur Verfügung stehen. Rund 400 Segler erfreuten sich an den von beiden Clubs auf festlich gedeckter Tafel ausgestellten Preisen.

Ein kleiner Festakt ging der Preisverteilung voran. Zunächst übergab der Bezirksführer des Bezirks VI, Kam. Vogelhaupt, mit lebhaften, auszeichnenden Worten den beiden Vereinen die Ehrenurkunden des Deutschen Segelverbandes. Dann gedachten die beiden Vereinsführer Willy Raatsch für den BYC und Heinz Hoeffler für den BSC in herzlicher Weise ihrer Geburtstagskinder und tauschten als Zeichen der Freundschaft beider Vereine Erinnerungsgaben aus.

Die Überreichung der Preise an die Sieger nahmen die Kameraden Bartsch und Lucht für den BYC und die Herren Hoeffler und Dr. Zablinzky für den BSC vor. Leider war der BYC infolge Beraubung einer Sendung von 20 silbernen Tellern nicht in der Lage, seinen Mitgliedern die Preise auszuhändigen, doch wird dies an einem Donnerstag im Oktober oder November in feierlicher Weise nachgeholt werden. Beide Clubs können stolz und freudig auf den wohl gelungenen Auftakt zu ihren Jubiläumsfeierlichkeiten zurückblicken.

BYC-Mitteilungen Oktober 1942

Deutscher Seglerverband



Programm

für die

Jubiläumswettfahrten
des Berliner Yacht-Clubs und Berliner Segler-Clubs

am Sonnabend, den 12. und Sonntag,
den 13. September 1942

(Bezirkswettfahrten)
auf dem Langen- und Seddin-See

Wettfahrtleitung: Günther Bartsch, BYC, Heinz Hoeffler, BSC
Schiedsrichter: Vogelhaupt, BYC, Lucht, BYC, Dr. Zablinzki, BSC, Schramm, BSV 07, Zils, TTB.
Starter und Zielrichter: Niemann, BYC, Falsett, BSC, Dahms, SC Ahoi, Pahl, SC 1898, Strauß, SCF., Umbreit, ASV.
Für die Presse: Walter Hauacks, FSM, Dr. Deter, ASV
Start und Ziel: Seglerclub Oberspree. In der ganzen Breite des Wassers in der Peilung der am Ufer stehenden Baken auf der Rohrwillinsel.

Unser BYC-Archiv ist zwar spärlich und trotzdem eine Fundgrube interessanter Dinge der letzten 100 Jahre.

Man überblickt die sich wandelnden Verhältnisse einerseits und muß andererseits feststellen, daß einiges offenbar fast immer gleich bleibt.

Theoretische und praktische Ausbildung der BYC-Mitglieder

Segeltheoretischer Unterricht um 1930
– anschaulich dargestellt
am Modell des Jugendschulschiffes

Schon früh bemühte sich der BYC um gute Ausbildung seiner Mitglieder. Da um 1870 noch keine deutschsprachigen Wassersportzeitschriften existierten, gaben sprachkundige BYCler interessante Neuigkeiten aus der englisch-amerikanischen Segelwelt, insbesondere dem »Yacht Hunting Magazine« weiter. Ab 1885 sollte ein im Clublokal angebrachter Fragekasten die Fachdiskussion erweitern. Eine Sonderausgabe 1899 bringt den BYC-Mitgliedern die DSV-Gesetze zur Kenntnis: Grundgesetz, Wettsegel- und Vermessungsbestimmungen, Klasseneinteilungen und Vergütungsfaktoren.

Im Jahrbuch 1912 werden für Februar und März 6 Unterrichtsstunden - Vorträge und praktische Arbeiten zur Vorbereitung der jüngeren Mitglieder - beschrieben, die später wiederholt wurden. Aus dem Mitgliedverzeichnis von 1920 ist ersichtlich, daß bis auf wenige Ausnahmen die BYCler Inhaber des Führerscheins für Segelboote sind, einige darüberhinaus einen Motorbootführerschein erworben haben.

Im BYC-Mitteilungsblatt wird 1924 beklagt, daß die clubeigene Bibliothek nicht genutzt wird. Um Empfehlungen für weitere Anschaffungen von Büchern zur Erweiterung der Bibliothek wird gebeten. In späteren Mitteilungsblättern werden die Neuerwerbungen vorgestellt.

Die im Jahrbuch 1926 »nochmals bekannt gegebene« Jugendordnung enthält Ausbildungsvorschriften in vier Abschnitten, von denen jeder mit einer Prüfung abgeschlossen wird. Exakt beschrieben wird die theoretische und praktische Ausbildung des Anfängers sowie die Ausbildung zum Regattasegler, zum Bootsführer und zum Regattasteuermann. Als Hilfsmittel vorgeschrieben sind je nach Ausbildungsabschnitt »das blaue DSV-Buch«, »das rote Buch des DSV« und »Yachtbau und Regattasegeln« aus dem Wedekind Verlag.

Ab März 1936 fanden regelmäßig sonntägliche Vortragsnachmittage im Clubheim Grünau statt, die sich mit Regatta- und Fahrtensegeln sowie mit Navigationsunterricht befaßten. Mitglieder organisierten 1937 einen Schifferkurs »Sportseeschiffer« im BYC.

Seit 1940 veranstaltete der BYC Lehrgänge zum Erwerb des Führerscheins für Binnenreviere. Seit über 40 Jahren werden regelmäßig von BYC-Mitgliedern theoretische Lehrgänge angeboten zum Erwerb der üblichen Segelscheine für Binnen, Küste und Seereviere sowie für Motorbootführerscheine. Die praktische Ausbildung der Jugendlichen erfolgt im Rahmen des regelmäßigen sommerlichen Wassertrainings bzw. bei organisierten Seereisen. Im Rahmen der Jugendausbildung veranstalten engagierte Mitglieder für fortgeschritten ausgebildete Jugendliche Seetörns. Nahezu alle Mitglieder sind Inhaber mehrerer Bootsführerscheine.

Gesa Gruber



Achtung! Achtung!

Am 9. März 1942 beginnt der
5. Lehrgang-Segeln
im Clubhaus Grünau des BYC

1. 9. März, Montag
Allgemeines über Segelsport
2. 12. März, Donnerstag
Geschichte der Schifffahrt
3. 16. März, Montag
Was muß ein Segler vom Bootsbau wissen
4. 19. März, Donnerstag
Der Bootskörper, die Spieren
5. 23. März, Montag
Entwicklung des Segels, Besegelungen
6. 26. März, Donnerstag
Stehendes und laufendes Gut
7. 30. März, Montag
Auf- und Abtakeln
8. 2. April, Donnerstag
Das Segel - die Pflege des Segels
9. 7. April, Dienstag
Segeln auf Binnengewässern und Ausweichregeln
10. 9. April, Donnerstag
Lichterführung - Fahrwasserzeichen - Signale
11. 13. April, Montag
Spleißen - Knoten
12. 16. April, Donnerstag
Was muß an Bord sein
13. 20. April, Montag
Yachtgebräuche - Anzug - Ankern
14. 23. April, Donnerstag
Überholen der Yachten u. Jollen
Winterarbeit - Winterstand

(6. Kurs 19.10.–2.12.42 mit gleichem Programm)

Aus obigem Programm ist ersichtlich, daß an diesen Veranstaltungen teilnehmende Yachten reichlich Zeit haben, um am 8. Juli in Reval zum 50jährigen Jubiläum des Estländischen See-Yacht-Club einzutreffen.
Rigaer Yacht-Club

Die Kameraden werden gebeten, schon jetzt beim Entwurf ihrer Sommerfahrt 1938 vorstehendes Programm zu berücksichtigen. Riga ist schön und interessant, die Baltische Riviera (Rigas Jurmala), von der eine Werbeschrift im Club ausliegt, vereint die Reize der See und der Küste mit denen eines waldreichen Flußtales, und unsere deutschen Segelkameraden im Osten, deren Gasfreundschaft sprichwörtlich ist, verdienen es wahrhaftig, daß wir reichsdeutschen Segler uns um sie kümmern. Darum 1938 auf nach Riga!

Der Dietabend vom 18. November 1937 und einiges andere

In den Novembermitteilungen durfte ich zu meiner großen Freude berichten, daß der Dietvortrag vom 21. Oktober gut besucht gewesen war. Nicht weniger als 42 Clubkameraden hatten mit Interesse meinen Ausführungen über die Not und den Kampf unserer sudetendeutschen Brüder gelauscht, und ich war fast schon ein wenig stolz darauf, daß sich die Zahl der Zuhörer gegenüber dem Dietabend vom September fast verdoppelt hat.

Insgesamt plagte mich allerdings ein gewisser Zweifel, ob nicht etwa doch am Ende dieser Mehrbesuch vornehmlich auf das Konto der Eisbeine zu setzen sei, die am 21. Oktober verzapft wurden. Und ich sah deshalb mit großem Interesse dem 18. November entgegen, für den ich einen Dietabend ohne besondere Einkleidung angesetzt hatte.

Niemals, liebe Kameraden, habt Ihr Euren Dietwart, der seit nunmehr zwei Jahren neben seinen sonstigen Vorstandsämtern unermüdlich, ohne Rücksicht auf seine persönlichen Angelegenheiten, auf Zeit und Kraft, nur für Euch und die große gemeinsame Sache seinen schwierigen Posten versieht, tiefer enttäuscht. Niemals habt Ihr durch Eure Teilnahmslosigkeit, Euren Mangel an Hingabe und Gemeinschaftsgeist das Ansehen des B. Y. C. mehr geschädigt, als an diesem 18. November 1937. Denn um 21 Uhr, also eine Stunde nach der festgesetzten Zeit hatten sich in der Schifferstube ganze 10 Kameraden eingefunden, einschließlich des Gaudietwarts Pg. Schikora, der sich an diesem Abend unter den ihm anvertrauten 3500 Sportvereinen gerade den B. Y. C. ausgesucht hatte, um durch sein Erscheinen, sein Wort und sein beispielhaftes Eintreten für die vom D. R. L. angeordnete Diatarbeit die Bemühungen Eures Dietwarts zu unterstützen. Jeder von Euch kann sich selbst denken, welchen Eindruck dieser verdiente, in engster Zusammenarbeit mit dem Gauführer stehende Mann von dem Geist gewann, der im B. Y. C. herrscht.

Man komme mir nicht mit der Ausrede, daß doch erst am Dienstag ein Sprechabend des Deutschen Seglerverbandes und am Mittwoch die Fahrt nach Saarow gewesen sei. Denn gerade die Kameraden, die am Dienstag und Mittwoch mit dabei gewesen waren, hatten es auch möglich gemacht, am Donnerstag dem Ruf des Dietwarts zu folgen. Es sind eben immer die gleichen Kameraden, die stets und überall mitmachen und hilfreiche Hand anlegen, und es sind leider auch immer die gleichen, die es fertig bringen, sich bei jeder nur möglichen Gelegenheit zu drücken.

Ich habe vorläufig die Hoffnung noch nicht ganz aufgegeben, daß auch diese Drückeberger sich eines Tages zu vollwertigen achtbaren und angesehenen Clubkameraden durchmausern werden. Denn in meiner über zehnjährigen Vorstandstätigkeit im B. Y. C. habe ich neben vielen unerfreulichen Dingen auch hier und da etwas Erfreuliches gesehen und erlebt.

Auszug aus dem BYC-Mitteilungsblatt vom Dezember 1937.

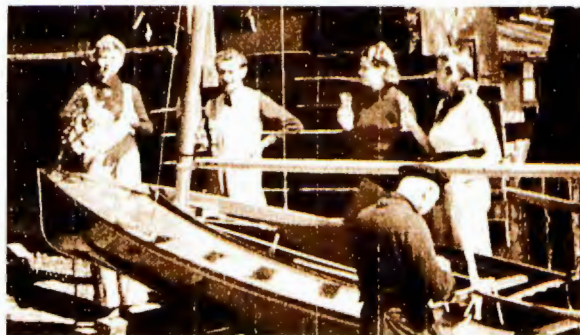
Die Vorstandstätigkeit änderte sich nach 1933 auch hinsichtlich der zugewiesenen Aufgaben für Sportvereine. Im Führerberat, der dem Vereinsführer und seinen Stellvertretern zur Seite stand, gab es jetzt auch einen Dietwart. Er hatte für »die seelische Erziehung der Mitglieder im Geiste des nationalsozialistischen Volksstaates« zu sorgen und entsprechende Veranstaltungen durchzuführen – wie beispielsweise Dietabende.

Stapellauf der O-Jolle CLIPPER II

Eigentlich ist es schon die dritte Olympijolle in Otto Gleiers Seglerleben als selbstständiger Skipper. Aus angeborener Bescheidenheit jedoch betrachtet er das Schiff nur als Versuchs- und Übergangsboot. Auch dem Namen nach gehörte die erste Jolle nicht zu den CLIPPERN, sondern trug die unscheinbare Benennung KNIRPS. Ob sich dieser Name auf den damals neu herausgekommenen kleinen Bootstyp der Olympijolle oder auf den noch sehr jugendlichen Eigner bezog, ist dem Chronisten unbekannt geblieben.

Inzwischen hat nun unser Otto eingesehen, daß zu einem schnellen Kahn auch ein schneller Name gehört und darum sollte der diesjährige Neubau, den Meister Langner in Friedrichshagen in sauberer Werkmannarbeit zur Ablieferung brachte, wieder auf den Namen CLIPPER getauft werden.

Aber von festgelegten Stunden des Stapellaufs bis hin zum wirklichen Ereignis verging auch diesmal eine schöne Spanne Zeit. Die Werfleute sind bei uns, trotz ihres Hanges zu hohen Rechnungen, immer angesehen und beliebt gewesen. Ihr Ansehen würde jedoch noch unvorstellbar steigen, wenn sie es verstehen würden, die Ablieferungstermine endlich einmal einzuhalten. Auch unsere freudige Zusammenkunft litt unter diesem traditionellen Bootsbauerbrauch. Doch endlich war es soweit.



Otto Gleier rückte als strahlender Eigner die dazugehörigen Flaschen heraus und gab uns unmißverständlich zu verstehen, daß er uns als Repräsentanten der großen Seglerwelt gebührend zu bewirten gedenkt. Sein verständnisvolles Verhalten versetzte uns in eine feierlich-durstige Stimmung, die in ein andächtiges Schweigen ausartete, als Fräulein Elott Thomas die am Boden markierte Taufkanzel betrat, um dem Neubau folgendes Taufepos zu bringen:

Liebe Freunde!

*Wir sind hier versammelt, ein kleiner Kreis.
Der das Segeln immer zu schätzen weiß.
Die Bootsklassen sind zahlreich bei uns im Land.
Am meisten ist diese beliebt und bekannt.
Die Schiffe mit dem Kennzeichen »O«.
Sind äußerlich klein, sonst aber oho!
Drum gibt es viel neue in jedem Jahr.
Auch wir sehen hier vor uns ein Prachtexemplar.
Gezaubert von Meister Langner für Otto Gleier.
Und wenn das nichts wird, pack' ein, Mensch Meier.*

*Du kleiner Kahn.
Du stolzer Schwan.
So fahr dahin auf den Regatten,
Mal hinter mir, doch öfter vorn.
Mach deinem Eigner stets Freude.
Der Konkurrenz aber Kummer.
Dann freut ihr euch beide,
An der haushohen Nummer:
729*

*Ich wünsche dir nun, wie es bei uns Brauch.
Für immer Mast- und Spierenbruch auch.
Neue Konkurrenz: »Gode Wind Ahoi!«
Ich taufe dich hiermit: CLIPPER II*

Unter dem Jubel der Anwesenden zerschellte am blinkenden Steven das schaumgefüllte Glas, die letzten Haltetaue wurden gekappt, Bremsklötze weggestoßen und brausend glitt der neue Clipper in sein Element. Nachdem Hipp-Hipp-Hurras auf Schiff, Eigner und Erbauer verklungen waren, sah man den hohen Eigner Schot und Pinne ergreifen, um bei lachender Sonne und frischem Wind die erste Fahrt nach dem Heimathafen Grünau anzutreten. Gode Wind, Käptn!
BYC-Mitteilungen Juni 1940



Die Jugendabteilung um 1930 in voller Montur

Aus der Jugend-Abteilung des alten BYC

Als ich 1927 in die Jugend-Abteilung eintrat, stellte das für mich keine große Veränderung dar. Mein Vater war schon lange im BYC und ich war dort auch zu Hause, auch mein Boot lag dort. Es war üblich, daß die männlichen Nachkommen der Mitglieder bei Erreichen des 14. Lebensjahres in die Jugend-Abteilung eintraten, die damals nur aus wenigen, vielleicht etwa 10 bis 12 Jugendlichen bestand. Diese segelten dann bei ihren Eltern oder einem der Mitglieder mit, es standen auch eine 15 qm Rennjolle und eine 22 qm nationale Jolle zur Verfügung, die sie benutzen konnten.

Ein Jahr später änderte sich die Sache dann ziemlich schnell. Ein Mitglied des Clubs, Inhaber eines Versicherungs-Unternehmens, mußte aus einem Versicherungsfall ein Boot übernehmen. Da es in der damaligen Zeit nicht zu verkaufen war, die Weltwirtschaftskrise machte sich schon bemerkbar, wollte er es der Jugend-Abteilung stiften, um damit alle Sorgen um das Boot los zu sein. Bei diesem Boot handelte es sich um eine alte, englische Rennyacht mit etwa 18 m über Deck, als Ketsch getakelt mit Großsegel und Topsegel, Besan und 4 Vorsegeln, nämlich Fock, Innenklüver, Außenklüver und Flieger, mit einer Segelfläche von ca. 135 qm am Wind. Der Klüverbaum war etwa 3 m lang, Großsegel und Besan hatten Gaffeltakelung.

Der damalige Vorsitzende, Herr Bohl, rief den Vorstand zusammen und der beschloß, die Spende anzunehmen. Als Folge davon mußte die Jugend-Abteilung vergrößert werden und ein geeigneter Mann zur Führung der Ketsch und zur Betreuung der Jugend-Abteilung gefunden werden. Es wurde also die Werbetrommel in Gang gesetzt und vom Frühjahr bis zum Spätsommer war die Jugend-Abteilung auf über 30 Seelen angewachsen und ein Verantwortlicher für Schiff und Jugendliche war auch gefunden, ein Kapitänleutnant S. Plachte, von

der nicht mehr existierenden kaiserlichen Marine (der 1. Weltkrieg war ja erst 10 Jahre vorbei). Inzwischen hatte unser Tedje, der auf Lebenszeit angestellter Bootsmann, die Ketsch überholt und die ersten Probeschläge fielen zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten aus. Die Ketsch wurde fleißig gesegelt und die Jugendlichen von unserm Kaleu Plachte bestens ausgebildet. Über Sonnabend und Sonntag blieb die Ketsch dann auch meist »draußen«, d.h. sie ging irgendwo vor Anker oder ging auch ans Ufer, wenn es tief genug war. Wir kamen dann mit den Jollen meist längsseits und saßen dann alle noch lange in der Kajüte gemütlich beisammen und da wurde dann so manches haarsträubende Garn gesponnen, unser Kapitän war darin Meister.

1932 ging es dann mit der Ketsch 3 Wochen auf See. Ich hatte nur 2 Wochen Urlaub, mußte also nach einer Woche nachkommen. Der Schnelldampfer CLARA, von der Schlesischen Dampfschiffahrts Company nahm die Ketsch auf den Haken und ab ging es über Niederfinow nach Stettin. Dort wurden im Stettiner Yacht-Club die Masten gesetzt und dann ging es übers Haff, durch die Kaiserfahrt nach Swinemünde.

Vor Swinemünde wurden einige Probeschläge gemacht, dabei stellte sich heraus, daß das Schiff sehr gut in der Welle lag. Schließlich wurde dann Kurs um Rügen herum nach Hiddensee genommen, wo wir uns im Hafen von Vitte verabredet hatten. Irgendwann unterwegs merkten sie, daß sie ganz woanders waren, also der Kurs nicht stimmen konnte. Großes Rätselraten, der Käptn rechnete mehrmals seinen Kurs nach, der stimmte aber und der Kompasskurs auch. Plötzlich stutzte er: »Wer hat denn den Kompaß von Steuerbord auf die Backbord-Ducht gestellt?« Einer der Helden hatte ihn aus seiner »Ruhe« genommen, weil er dort sitzen wollte und nun zeigte er um viele Striche verkehrt an. Sie kamen aber trotzdem pünktlich in Vitte an, wo ich zusteigen konnte.

Wir machten dann noch 14 Tage lang Ostsee und Haff unsicher, angelten mit und ohne Wurm gute Fische, prügelten uns in Divenow mit den Fischerjungen und waren danach wieder dicke Freunde und durften sogar ihre Mädchen zum Tanzen



Das Schulschiff der Jugendabteilung ab 1928, eine englische Rennyacht von 18 m Länge und 135 qm Segelfläche, Baujahr 1898



auffordern, ankerten bei dickem Wind und hoher Welle mitten auf dem Haff, weil wir in der Dunkelheit die Bojen der schmalen Fahrrinne nicht mehr ausmachen konnten und verfrugen und fühlten uns großartig. Dann war die Zeit vorbei. Wieder Stettiner Yacht-Club, Masten legen und schleppklar machen. Am nächsten Morgen um 5.30 Uhr war der Eildampfer CLARA wieder da und nahm uns auf den Haken. Unterwegs eine Übernachtung, dann Niederfinow die Treppenschleusen, 4 Schleusen direkt aneinander gebaut, jede Schleuse mit 9 m Hub, das Hebewerk gab es damals noch nicht. Dann weiter, durch Berlin bis Köpenick, rechts in die Dahme bis zum BYC – abwerfen. Wir waren wieder daheim.

Wir haben noch lange von den Erlebnissen erzählt und haben diejenigen bedauert, die den Törn damals nicht mitmachen konnten. Unser Kapitänleutnant Plachte ging dann 1934 wieder zur neuentstehenden Kriegsmarine, er wurde bei uns durch Oberleutnant Liese abgelöst, der 1937 auch wieder in die Kriegsmarine eintrat. Unsere gute, alte Ketsch hatte dann aber auch ihr Alter erreicht und wurde abgewrackt. Die Jugendabteilung hatte inzwischen auch andere Interessen. Ich wurde 1932 zum Jugendobmann gewählt und setzte mich dafür ein, daß die Jugendlichen mehr und mehr als Mitsegler auf den Regattaschiffen unterkamen. Nachdem eine gewisse Skepsis überwunden war, war die Nachfrage größer als das Angebot, denn die Jugendlichen mußten ja doch vorher etwas Ausbildung erhalten. Später erhielt dann die Jugendabteilung noch zwei O-Jollen, die sehr begehrt waren. Außerdem waren auch noch einige private O-Jollen vorhanden, die den Jugendlichen

bei Bedarf gern zur Verfügung gestellt wurden, so daß ein Boot wie die Ketsch nun gar nicht mehr gefragt war.

Die Zeit der O-Jollen war für alle daran interessierten männlichen und weiblichen Mitglieder (durften inzwischen auch aufgenommen werden) in der Jugend- und Junioren-Abteilung eine sehr schöne Zeit. Ich setzte Trainingstage an, an denen jeder, so früh er konnte, im Club erschien und dann wurde gesegelt, bis es dunkel wurde. Jeder gegen jeden, bei jedem Wetter, von Grünau bis zum Teltowkanal in Köpenick und dann bis zur Bammelecke in Richtung Schmöckwitz. Nach kurzer Zeit war es dann schon so, daß wir uns jeden Nachmittag trafen. Bald merkte man auch die ersten Fortschritte, wenn nämlich Moses (er wurde so genannt, weil er 1932 der Jüngste bei dem Segeltörn auf der Ketsch war) oder ich, wir hatten die meiste Regattaerfahrung, uns anstrengen mußten, um die anderen zu halten.

Die Hoffnungsvollsten wurden dann auch mit zu den Regatten gemeldet und hatten, bei den damals recht großen Feldern, auch gute Erfolge. Vor der Regatta wurden die betreffenden Boote selbstverständlich jedesmal ringsum auf Hochglanz gebracht, das gehörte dazu. Die Stärke der Jugendabteilung hielt sich bei ca. 35 Mitgliedern etwa konstant, und es wurden fast alle gute Segler, viele von ihnen gute bis sehr gute Regattasegler. Es gab auch erstaunlich wenig Ausfälle, fast alle wurden nach Vollendung des 18. Lebensjahres in die Junioren-Abteilung übernommen, die bis zum 25. Lebensjahr ging und nur noch lose von der Jugendabteilung betreut wurde, dann erfolgte die Übernahme in die ordentliche Mitgliedschaft.

Der 1939 beginnende Krieg setzte dann der weiteren Entwicklung ein Ende. Alle im wehrpflichtigen Alter befindlichen Männer wurden bei Kriegsausbruch oder danach einberufen und von den wenigen Überlebenden der damaligen Jugendlichen kehrte nach dem Krieg nicht einer nach Berlin zurück. Mit fast allen habe ich aber noch Kontakt, sie sind in der ganzen Bundesrepublik verstreut.

Otto Gleier

*Die Jugend mit Sack und »Päckchen«
um 1930*





Das Clubhaus am Scharmützelsee

Dependance am Scharmützelsee

Clubhaus am Scharmützelsee

Die Berliner Gewässer wurden schon in den zwanziger Jahren für den Segelsport zu eng und so kam es zu Vorschlägen, neues, freieres Wasser zu suchen. Der Gedanke, sich mit einem Ostseeverein enger zu binden, wurde wegen der nicht unerheblichen Entfernung fallengelassen. Eine begeisterte Gruppe von Clubmitgliedern setzte sich durch, und es wurde Ausschau nach einem Grundstück am Scharmützelsee gehalten. Zunächst im Verbund mit dem Zeuthener Segler-Verein und dem Berliner Segler-Club, hatte man dann aber als alleiniger Eigentümer das günstig gelegene Grundstück mit kleinem Fischerhaus an der Saarower Bucht erworben. Nach dem Beschluß der Generalversammlung vom 3.4.1927 erfolgte die förmliche Übernahme des Grundstücks und die Einweihung des Flaggenmastes am 19.6.1927. Der Kauf wurde zum größten Teil durch Geldspenden sowie durch Anhebung der Jahresbeiträge je ordentliches Mitglied von RM 90,- auf RM 120,- finanziert. Mit zahlreichen Sachspenden und der unermüdllichen Arbeit der Scharmützelsee-Baukommission war es bereits möglich, das fertige Haus auf einer Bußtagsfahrt zu zeigen.

Das Grundstück am Scharmützelsee - immer wieder durch Sachspenden besser ausgestattet - entwickelte sich zu einem beliebten Sommerliegeplatz, und 1928 konnten einige Zimmer zum Preis von RM 2,-/Nacht gemietet werden. Jedes Jahr rechtzeitig zur traditionellen Scharmützelseewoche wurden Boote mit einem kleinen Schleppdampfer von Grünau in eintägiger Fahrt zum Scharmützelsee gebracht. Manchmal wurde gesegelt und getreidelt, dann dauerte die Überführung bis zu drei Tagen.

Das Haus hat den Krieg überstanden und wurde zunächst bewohnt und später von mehreren Beteiligten zugleich genutzt (Lageraum Weiße Flotte, Jugendgruppe, Motorboot- und eine Segelsportgruppe). Die einzelnen Gruppen verließen im Laufe der Jahre das Gebäude und als einziger Nutzer blieb die SG Scharmützelsee übrig. Schon vor 1989 fuhren einige Clubmitglieder immer wieder einmal nach Bad Saarow und konnten feststellen, daß das denkmalgeschützte Haus durch Pflege erhalten wird. Ende 1989 kam es zu ersten Kontakten zwischen beiden Vereinen, die Vorstände beschlossen die gegenseitige Mitgliedschaft beider Vereine jeweils als förderndes Mitglied.

Die ersten gemeinsam veranstalteten Regatten wurden 1990 durchgeführt, sie sind sicherlich ein guter Baustein für die gemeinsame Zukunft, vielleicht auch, um die offene Grundstücksfrage für beide Vereine befriedigend zu regeln.

Karl-Heinz Petri

Spendenliste

Für unser neues Scharmützelsee-Grundstück gingen uns weitere Stiftungen zu: Zum Flaggenmast 320 Mark von 21 Damen und Herren, zum Empfangstag je eine Torte von den Damen Hoppe, Hebel, Hellwig und Bohl. Herr Möller hat für das neue Clubheim sämtliche Bier- und Likörgläser gestiftet. Herr Jensen hat zur Eröffnung des Clubhauses 1/2 Dutzend Flaschen edlen Weinbrandes kaltgestellt, die restlos vertilgt wurden.

Für das Heim am Scharmützelsee:

- 1. Ein Dutzend Bettlaken von Gebr. Schulz*
- 2. »Nirosta«-Stahlbestecke von Herrn Paul Gebhard*
- 3. Je drei Stühle von Herrn Jatzky und Vieberg*
- 4. Sechs Stühle von Herrn Jaenecke*
- 5. Gardinen für 13 Fenster von Herrn Wenske*
- 6. Ein Gästebuch von Frau Bohl*
- 7. Ein Klavier von Herrn Otto Vogel*
- 8. Fünf Notbetten von Herrn Hebel*
- 9. Ein Dutzend Gartentischdecken von Herrn R.F.Schmidt*
- 10. Schlafzimmerbeleuchtung von Herrn Schwabe*
- 11. Kneipzimmerbeleuchtung von Herrn A. Haag*
- 12. Sechs Nacht- und drei runde Gartentische von Herrn Zelder*
- 13. Ein großer Clubstander von Herrn Jacobi*

Allen Stiftern herzlichen Dank des Vorstandes. Es werden weitere Stiftungen in Gestalt von Möbeln, Decken, Einrichtungen usw. gern entgegengenommen. Es können sich auch die Mitglieder, die absolut nicht wissen, was sie stiften können, mit Barbeträgen beim Kassierer beliebt machen.

BYC-Mitteilungsblatt 1927



*Gemütlichkeit lädt zum Verweilen ein
1927*



*Die Sitz-Ecke am Fenster
mit Blick aufs Wasser, 1927*



Wir haben manche frohe Stunde
Im schönen Saarow zugebracht,
Uns schien nach mancher Tafelrunde
Gar oftmals allzu kurz die Nacht.
Wir rauschten oft bei frischer Brise
Durch des Schammützel klare Flut.
War's flau, belebten wir die Wiese
Und auch der Regen tat mal gut.

So ist ein Urlaub hingegangen
Der schwerlich seines gleichen find,
Des Seglers köstliches Verlangen
Ward uns erfüllt durch Sonn' und Wind!
Wo die Natur so reichlich spendet,
Wo schier der Herrgott selber thront,
Ist's bitter, wenn es heißt: beendet!
Lebt wohl! es hat sich doch gelohnt.

Bei Blütenduft und Eichenrauschen,
An Bord, Terrasse oder Strand,
Fing ich Erinnerungen draußen,
Die hier jetzt füllen diesen Band.
Und siehst Du Dir in stillen Stunden
Saarowbewegt dies Album an,
Denk froh der Tage die entschwunden,
Der schönen Zeit, die schnell verrann!

Kurt Urbscheit

*Auch damals (1927) schon wurde für das
leibliche Wohl im Club gesorgt*



*1927
vor dem Clubhaus am Schammützelsee:
links der Vorsitzende B. Bohl,
in der Mitte Oskar Gleier und Frau Bohl, rechts ein Gast
in den Yachtgebräuchen entsprechender Kleidung*



Flaggenhissung am Scharmützelsee

Am 19. Juni fand unter zahlreicher Beteiligung der Ostvereine und einiger Westvereine die Standerhissung auf unserem neuen Grundstück am Scharmützelsee statt.

Der Himmel hatte ein Einsehen und ließ wenigstens während der kurzen, eindrucksvollen Feier die Sonne scheinen. Um 3 Uhr eröffnete unser Vorsitzender, Herr Bohl, die Feier mit einer interessanten Ansprache unter Erwähnung historischer Erinnerungen. Der Vorstand des D.S.Vb., Herr Geheimrat Busley, berührte in einer darauf folgenden Ansprache die verschiedenen Marksteine in der Geschichte des BYC und gab der Hoffnung Ausdruck, daß auch diese Neugründung des BYC am Scharmützelsee wiederum ein bedeutender Abschnitt in der Entwicklung des BYC sein möge. Zum Schluß brachte Herr Geheimrat Busley auf das Wachsen und Gedeihen des BYC ein dreifaches Hipp-Hipp-Hurra aus.

Als nächster Redner vermittelte Herr Deter als Vorsitzender des Ständigen Ausschusses der Berliner Verbandsvereine die Glückwünsche derselben. Der Gemeindevorstand von Bad Saarow, Herr Dr. Krücke, begrüßte in launiger Ansprache den BYC als jüngstes Gemeindeglied und wünschte dem Club für die Zukunft alles Gute, und daß sich die Mitglieder des BYC in ihrem neuen Heim jederzeit wohl fühlen möchten. Herr Gebhard vom S.V. Brandenburg überreichte nach kurzer Rede den ersten auswärtigen Stander für das Clubgrundstück.

*Nach der Übernahme des Grundstücks
Anfang April 1927
konnte dank enormen Einsatzes
der BYC-Mitglieder bereits
am 19.6.1927 die Einweihung
des Flaggenmastes stattfinden*

Nachdem hiermit die offizielle Feier zu Ende war, trat die leibliche Stärkung in ihre Rechte. Der BYC hatte es sich nicht nehmen lassen, sämtliche Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu Kaffee, Kuchen, Kognak etc. zu sich zu bitten. Ungefähr 140 Gäste machten von dieser Einladung Gebrauch. Sogar Musik, Klavier, Geige, Cello war vorgesehen.

Sehr verdient um die Aufstellung des Flaggenmastes hat sich Herr Lehmann gemacht, der alle »Hebel« und »Harms« in Bewegung gesetzt hatte (Herr Hebel, Schatzmeister und Herr Harms, Konstrukteur), um das Werk rechtzeitig zu vollenden. Auch des Theodors (genannt Tedje, der Clubbootsmann), der in diesen Tagen eine Höchstleistung (er stand 2,5 Stunde auf der Rahe des neuen Flaggenmastes) vollbracht hat, sei an dieser Stelle gedacht.

BYC Mitteilungsblatt 1927



Bunte Ständer und alte Eichen

Postkarte aus den 30-er Jahren

Der vielen Sportkameraden noch persönlich bekannte Malersegler Otto Protzen gelangte auf seinen Wanderfahrten durch die Mark auch einmal an den Scharmützelsee. Vermutlich wird er damals noch gar nicht der Segler von Weltruf gewesen sein, sondern er kam als junger Ruderer ganz schlicht in seinem Einkuller ELFE über die blauen Wellen daher, zog das Boot an einer schattigen Stelle ans Land und begann mit dem Skizzenbuch in der Hand die Gegend nach Motiven zu durchsuchen.

Er brauchte nicht zu weit gehen: Unter uralten knorrigen Eichen führte ein schmaler Fußweg zu einer strohgedeckten Fischerhütte, die sich auf einer Anhöhe, an einer geschützten Seebucht erhob. Meister Protzen hielt das liebliche Bild mit wenigen sicheren Strichen fest und schuf später nach der Skizze eine Radierung, die unter dem Namen »Das letzte Haus im Dorfe« bekannt wurde.

Ein Menschenalter danach waren abemals Wassersportler in dieser schönen Gegend auf der Suche. Sie suchten nicht Motive, sondern sie suchten eine Stätte, die ihnen und ihren Segelkameraden abseits von dem strudelnden Verkehr der Berliner Gewässer ein geruhiges und erholsames Heim und ihren Booten einen sicheren Liegeplatz bieten sollte. Und als sie das Haus auf dem Hügel erblickten, da sagten sie wie aus einem Munde: hier ist gut sein; laßt uns diese Hütte ausbauen zu einem schlichten und behaglichen Seglerhaus.

Nun begann unter dem alten Strohdach, das über 200 Jahre lang Freud und Leid einfacher Fischerleute beschirmt hatte, ein munteres Treiben. Maurer und Zimmerleute, Tischler und Maler werkten fröhlich drauflos, und es entstand unter sorgsamer Schonung des alten, von dem Club gewissermaßen unter Naturschutz gestellten Fischerhauses ein Clubheim mit ganz besonderer Note.

Die beifolgenden Bilder lassen, besser als Worte dies vermöchten, die Besonderheit dieses einzigartigen Seglerhauses erkennen.

Man sieht auf den ersten Blick, wie liebevoll und behutsam die Erfordernisse und das Empfinden unserer Zeit mit dem in Jahrhunderten Gewordenen vereinigt sind. An den Außenlinien des Grundrisses ist nichts geändert, das Strohdach und das Fachwerk sind unberührt geblieben. Auch die Tür- und Fenstereinteilung wurden beibehalten. Das Portal erhielt eine dunkle Holzeinfassung und zwei dem Stil des Ganzen angepaßte Laternen. Die Fenster, deren dunkle Läden sich wirksam von den gelben geputzten Fachwerkwänden abheben, wurden mit Blumenkästen geschmückt und mit Kletterrosen berankt. In die Nordostecke des Hauses wurden zwei große im rechten Winkel aneinanderstoßende vielscheibige Fenster eingebaut und so ein unvergleichlicher Ausblick über den See nach Saarow hin geschaffen.

Wie die Bilder zeigen, stört dieser Einbau das Äußere des Hauses in keiner Weise. Es wurde aber im Inneren eine sehr behagliche Ecke gewonnen, die keiner vergißt, der jemals auf dem eingebauten Gestühl sitzen und mit fröhlichen Gesellen seinen Schoppen schwingen durfte. Denn das aus einer alten Werkstatt stammende schmiedeeiserne Schild »Zur Gießerei« ist nicht umsonst über dieser Ecke angebracht!

Die Wände sind hier wie in dem übrigen Schankraum mit Kiefernholz getäfelt und dunkelgrün gebeizt. Die Einrichtung besteht aus hölzernen Brettstühlen und geschuerten Tischen, zu denen sich ein der Täfelung entsprechend gehaltenes Klavier gesellt. Die uralte Balkendecke ist nach Seglerart mit Rennflaggen geschmückt. Im Erdgeschoß befinden sich außer dem Schankraum und der Küche die Wohnung des Hauswartes und ein Zimmer. Vier weitere Zimmer mit eingebauten Schränken und fließendem Wasser und Heizung liegen im ersten Stock.

Vor dem Hauseingang grünt eine blumengeschmückte Rasenfläche, in deren Mitte sich der Flaggenmast mit dem schwarzweißbroten Ständer des Berliner Yacht-Clubs erhebt. Landeinwärts davon liegt der Parkplatz, der für etwa 30 Wagen Raum bietet. Denn obwohl der Bahnhof »Alte Eichen« nur 10 Minuten von dem Hause entfernt ist, zieht es die Mehrzahl vor, auf dem schönen und abwechslungsreichen Wege über Storkow und Wendisch-Rietz mit dem Wagen hinauszukommen.

Die Terrasse vor der Wasserseite des Hauses bietet wegen ihrer etwa 10 m hohen Lage einen prächtigen Blick über die am Bollwerk festgemachten Boote und den weiten See, der sich

vor der Bucht ausdehnt. Sie ist mit einer niedrigen Steinmauer und einer Hecke eingefast und ein beliebter Sitzplatz für Frühstück und zum Nachmittagskaffee.

Eine Treppe führt die mit einem Steingarten belegte Böschung hinab zum Bollwerk und zu der großen Liegewiese. Das Wasser am Bollwerk ist so tief, daß 75-qm-Yachten bequem mit dem Steven an Land anlegen können, und für kleinere Boote ist fast jede Stelle der 175 m langen Wasserfront ohne Schwierigkeiten zu erreichen.

Die Beiboote und der Übersetzkahn des Clubs sind in dem Bootshaus untergebracht, das ein Stück in den See hineingebaut ist und mit seinem anheimelnden Schilfdach und seinem dunklen Balkenwerk einen stimmungsvollen Abschluß des Bollwerks gegen die Liegewiese hin bietet.

Sonne, Luft und Wasser, das ist der Dreiklang, auf den das niedrige Ufergelände gestimmt ist, schattige Bäume, rauschende uralte Eichen, das ist der Ton, der auf dem höher gelegenen Teil des Anwesens vorherrscht. Und zwischen beiden, dem Licht und dem Schatten, liegt auf dem Hügel das helle Haus mit dem breiten Strohdach und den blanken Fensterscheiben und läßt uns freundlich zur Einkehr: das Clubhaus mit der besonderen Note.

Johannes Rolle, aus »Die Yacht« Nr. 19/1937

Das Grundstück am Scharmützelsee im Jahre 1991, genutzt wird es inzwischen durch die SG Scharmützelsee





Blick auf die Havel (große Steinlanke)

Neuanfang am Wannsee

Neuer Anfang nach dem Krieg

Bis zur Fusion mit dem SVW genoß der heimatlos gewordene BYC nach dem Ausgang des verhängnisvollen Krieges Gastrecht beim VSaW. Die Fusion mit dem SVW erwies sich als durchaus segensreich.

Der gastfreundliche VSaW mit seiner großen Jugendabteilung war für die Söhne und Töchter der Mitglieder des BYC ein verständlicher Anziehungspunkt. Auch viele der erwachsenen Mitglieder des BYC fühlten sich durch den Gastrecht gewährenden Verein angezogen. Der geschützte Hafen des VSaW war ein gesuchter Liegeplatz. So stellte sich bei der Fusion mit dem SVW heraus, daß nicht alle Clubmitglieder des BYC mit ihren Schiffen dem Appell von Willi Raatsch folgten und auf das schöne Gelände umzogen, das wir heute benutzen.

Umso freundlicher und herzlicher integrierten sich die Mitglieder des bisherigen SVW in den BYC. Die Tradition des BYC fand neuen Nährboden am Wannseestrand. Der Stander des BYC und der Rote-Adler-Schild wurden auf den Revieren Wannsee und Havel so selbstverständlich wie vorher im Osten der Stadt.

Wiederaufbau durch die Mitglieder

Auf dem Gelände am Wannsee wuchs ein neuer BYC heran. In zahlreichen Arbeitsdiensten und vielen gemeinschaftlichen Segel- und Festveranstaltungen kamen sich die Mitglieder des fusionierten Clubs entgegen, lernten sich kennen und schätzten.

Die abgebrannten Kriegsbauten einschließlich der Keller wurden abgeräumt, Mitglieder beiderlei Geschlechts beseitigten den alten Bootsschuppen, der Club baute eine stählerne Bootshalle und reparierte die Stege und die Werft. Wer kann sich

heute noch vorstellen, daß wir aus gespendeten Kistenbrettern von ehemaligen Seekisten tausende von Nägeln herauszogen, um damit den übernommenen alten Steganlagenbelag zu verfestigen. Die Seekistenbretter wurden zu Stegbelägen. Wer hätte damals das sonst bezahlen können. Hans Heckmann besorgte Pflastermaterial, Lampen, Tore und eiserne Zaunteile, die anderswo nicht mehr benötigt wurden – gemeinsam bauten wir den Nordsteg so aus, daß die Starboote aus ganz Berlin bei uns über die damals heftig umstrittene Krananlage zu Wasser gelassen werden konnten. Plötzlich hatten wir 10 Starbooteigner, die teilweise ihre anderen Vereinsmitgliedschaften aufgaben und unter unserem Stander segelten.

Wir veränderten die Nutzungsmöglichkeiten der Räume, bauten eine gemütliche Kantine aus, errichteten für die Optimistenklasse der Jugendabteilung einen neuen Steg, erweiterten das Gelände nach Norden, bauten eine neue Jollenablaufbahn, errichteten in schweißtreibender Eigenleistung einen guten Zaun zur Landseite, integrierten die neue Surfbrett-Segelei ins Clubgeschehen und unter Leitung Horst Bartelts wurde die gesamte Steganlage durch Aufschweißen von Trägern auf ein höheres Niveau gebracht. Komfortable Dusch- und Toilettenräume wurden eingebaut und der dort hinführende Flur von Heinz Koglin sauber gefliest. Der Saal wurde neu gestaltet, vorzügliche Türen und Fenster eingebaut und der Werft ein neues Dach verschafft.

Wer nur ein wenig Ahnung vom Bauen und seinen Kosten hat, wird sich fragen, wie das alles bei der verhältnismäßig kleinen Zahl von Mitgliedern arbeitsmäßig und kostenmäßig bewältigt werden konnte. Erklärbar ist das durch die starke Lebenskraft des Berliner Yacht-Clubs, den Aufbauwillen und die Aufbaubereitschaft der Mitglieder beiderlei Geschlechts, die nach diesem Krieg, der alles zerbombt hinterließ, sich wieder einen Club schaffen wollten, in dem sie zu Hause sind.



Aufnahme aus dem Jahre 1937, damals noch das Gelände der Vereinigung alter Corpsstudenten (links) bzw. des Brandenburgischen Yacht-Clubs (rechts)

Hafenbau

Die Planung der Senatsverwaltung hatte uns schon 1980 wissen lassen, daß in Berlin auf Dauer keine Bojenfelder geduldet würden. So traurig dies für viele Segler war, die sich nicht vorstellen konnten, eines Tages mit ihren Schiffen nicht mehr an der Boje zu schwojen, so zielstrebig bemühte sich der Club, eine andere Lösung zu erarbeiten. Ein viereckiges Hafenbecken nach Plänen von Werner Kreuch fand zunächst die wohlwollende Zustimmung der Senatsbeamten. Aber je mehr sich der Gedanke des Umweltschutzes bei der Bevölkerung und auch unseren Mitgliedern durchsetzte, desto kritischer stellten sich auch die Mitglieder gegenüber so einem Kastenhafen, der den Wasserdurchfluß behindert und einen Teil unseres Geländes zerstört hätte.

Die Mitgliederversammlung einigte sich schließlich auf eine vorzubauende neue Steganlage, zu der das Land Berlin nach ernsthaften Auseinandersetzungen auch seine Zustimmung gab. 1988 erfolgte die Kreditbewilligung, 1989 war Baubeginn, 1990 lagen alle Boote in der riesenhaften Steganlage. Allen Beteiligten sei Dank! Die befürchtete Beeinträchtigung des unglaublich schönen Ausblickes von unserem Gelände trat nicht ein – den Millionenkredit tragen wir willig ab.

Wir haben so eine vorzügliche Steganlage geschaffen, die allen Bootseignern im BYC sichere Stände bietet. Man kann für diese Zeit von 1959 bis jetzt mit Fug und Recht Schillers Worte verwenden: »Und neues Leben blüht aus den Ruinen«.

Kraft Lancelle

Nachtrag

Nach Fertigstellung des Berichts über den BYC vom Zeitpunkt der Fusion bis heute hatte ich diese Zusammenfassung einigen Clubmitgliedern zur Durchsicht auf Fehler oder Ungenauigkeiten übersandt und erhielt folgende Einwendung:

Bitte möchte ich Dich aber sehr, keine Namen zu nennen. Wenn Du nur einen nennst, fühlen sich alle anderen, die auch ein Quäntchen Anrecht auf ein Lob haben, zurückgesetzt und vergißt Du auch nur einen, ist das genauso. Vielleicht noch schlimmer.

Sieh, Du sprichst von H. Koglin; ja, er hat den Flur gefliest; die Fliesen geliefert hat aber E. Gerullis. Den Entwurf dafür hat G. Slawski gemacht. Wenigstens den ersten. Auch H. Berger ist da zu erwähnen. Die Stegerhöhung um 30 cm; W. Wilke hat das Material geliefert, H. Bartelt hat zugeschnitten, T. Lott hat geschweißt und viele andere haben schwer geschuftet. So haben wir alle 60.000,- DM gespart!

Willst Du uns alle nennen?

Davor hatten wir schon einmal den Hauptsteg zum Kran überholt. Initiator war B. Meyn. Auch hier gab es viele freiwillige Helfer. Die Bretter für den Stegbau 1959/60, aus denen wir die Nägel gezogen haben, hat der alte Hönig umsonst geliefert.

K. Mühlle hat den Optisteg veranlaßt und die Konstruktion erstellt. Denke an H. M. Golz und was der alles beim U-Bahnbau für uns erübrigte und im Nordteil unseres Geländes alles gebaut hat. F. Ott, A. Deichsel und viele andere haben die

Kantineneinrichtung das erste Mal erneuert. Herr C. von Mittelstedt und andere taten das beim zweiten Umbau. Benno Bluhm hat das Spierenlager (Mastenlager) in der Halle konstruiert und eingebaut. H. D. Werner und andere haben den Schrankboden in der Halle gebaut. Alles für 0 Mark!

Willst Du die immer noch alle nennen? Wenn Du welche vergißt, sind sie beleidigt. Mit Recht!

G. Slawski und H. Koglin haben je einmal das Gelände planen lassen. – Bedenke, wieviele Verstopfungen H. Bartelt beseitigte.... Das hat uns viel Geld gespart. R. Basch hat für einen narrensicheren Kranantrieb gesorgt. Die alte Wansch davon war eine Krankheit. T. Lott hat die Verspannungen des Kranes erneuert. Fast alleine. Er entjauchte auch die Sickergruben auf dem Gelände. R. Basch und B. Meyn haben beim Hafenaufbau technisch vollendet, was der Vorstand durchgesetzt hatte. – Und immer wieder fällt mir beim Hafen W. Kreuch ein. Auch die Konstruktion der Halle stammt von ihm.

Die Stromversorgung für Gelände und Steganlage wurde auch, soweit möglich, in Eigenarbeit ausgeführt. Auch die Erdarbeiten für die Kabelverlegung. Da fallen mir die Namen von C. Sannus, G. Zwiebel und G. Schuster ein, unsere Elektriker und ca. 40 Hilfswillige.

Wieviele Stegbelege haben wir wohl im Laufe der Jahre erneuert? S. Dehne und B. Hennig bauten nicht nur schöne weiße Bänke. H. D. Werner baute das Windenhaus.

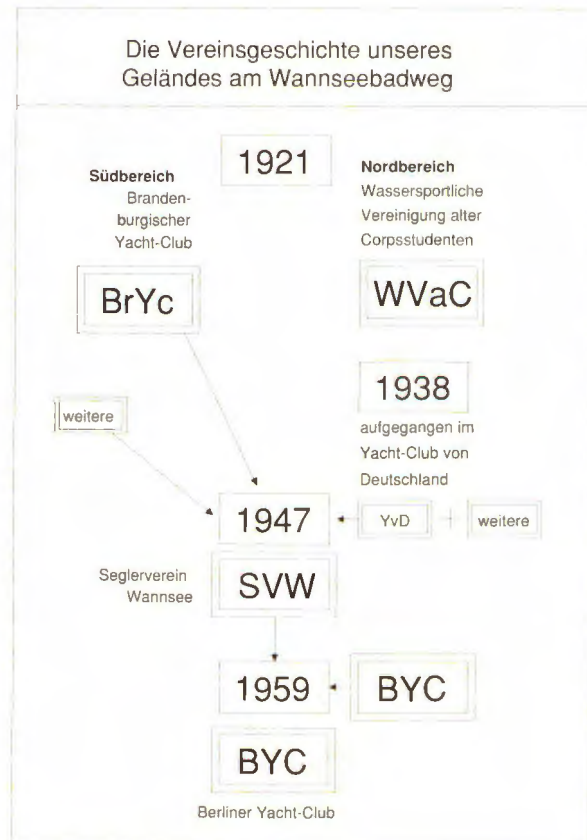
Kraft, die alle haben dem Club geholfen, das tat auch jedes Vorstands- und Ausschußmitglied. Du und ich, wir gehören auch noch dazu. Denk an die Gerichtsverhandlungen wegen der Matten, die vielen Wege zum Fiskus, die Starcup-Preise, die Konstruktionen für Surfbrettgestell und Jollenablaufbahn, denk an D. Abel, alles ohne Kosten. – Auch P. Zumholz schrieb nie eine Rechnung. – Der Arbeitsdienst und Slipkuchen von K. Zeys were auch immer umsonst.

Bitte, Kraft, überleg Dir das noch einmal und erinnere an die vielen selbstlosen Mitglieder, die mit allem, was in ihren Kräften und Fähigkeiten stand, freiwillig dem Club nach Krieg und Fusion wieder auf die Beine halfen, wie es in Deinem Anhang ja auch schon steht. Auch die von mir genannten Namen sind nicht vollzählig!

Gruß Günther (Reinhardt)

Das alles stimmt und sollte deswegen gleichermaßen festgehalten werden. All denen, die mit ihrer Arbeitskraft und Zeit dem Club in der schwierigen Aufbauzeit nach dem Kriege geholfen haben, sei ausdrücklich Dank gesagt.

Kraft Lancelle



Es war einmal... Die Gründung eines Segelvereins

Wenn man nach über 60 Jahren zurückblickt, dann kommt es einem wirklich wie ein Märchen vor. Wir, etwa 20 Wassersportler, hatten uns zusammengefunden, und was lag näher, wir gründeten einen Verein. Die Gründungsversammlung fand im Café Leon am Nollendorfplatz statt, ein Vorstand wurde gewählt, wir schrieben das Jahr 1921.

Es war Ende November 1921, als wir vom Bahnhof Nikolassee über Pirschwege nach Schwanenwerder marschierten, um ein vom Magistrat Zehlendorf angewiesenes Grundstück zu besichtigen und in Besitz zu nehmen. Schnee- und Hagelschauer wechselten mit Regen ab, es war viehisch kalt, aber wir ließen uns nicht entmutigen. Unsere erste Arbeit bestand im Einzäunen des Grundstücks. Wir wollten es bis Weihnachten schaffen: Pfähle, Drahtgitter, Stacheldraht und Werkzeug wurden mit Pferdefuhrwerken, die sich mühselig durch den Strandsand durchkämpfen mußten, herangefahren, denn eine Straße gab es damals noch nicht (gemeint ist der Wannseebadweg).

Ein Bauunternehmen spendete dem Verein eine alte Baubarracke, die unsere erste Unterkunft darstellte. Wir teilten sie in drei Räume auf, einen Aufenthaltsraum, einen Raum für den Vorrat und in der Mitte, am Eingang, die Pantry. Wir strichen unser Clubhaus braun an, das Dach war grün und wurde mit Steinen beschwert; es sah aus wie eine Almhütte. Vor unserer



Hütte montierten wir eine Fahnenstange und aus einigen Bohlen stellten wir die erste Steganlage her. Wir arbeiteten unentwegt, in jeder freien Minute, sonnabends, sonntags, an jedem Feiertag fuhren wir in unseren Club und arbeiteten bei Wind und Wetter, nur besetzt von einem Gedanken, möglichst schnell fertig zu werden.

Inzwischen war es Winter geworden, wir waren zuerst deprimiert, denn jetzt konnten wir nicht so weiter arbeiten, wie wir es geplant hatten. Grimmige Kälte, Eis und Schnee – die Winter waren damals noch wirkliche Winter-, hemmten unsere Arbeitswut. Doch wir hatten einen Vergnügungsausschuß, der auf Draht war: Er plante ein Winterfest, das im Café Leon über die Bühne ging. Es herrschte eine tolle Stimmung, 350 Gäste tanzten durch die Räume, denn wir hatten alle Familienmitglieder, Freunde und Bekannte und Abordnungen der anderen am Wannensee ansässigen Vereine mobilisiert, selbst die Förster aus der Umgebung kamen zu unserem Fest. Da der Verein in den letzten Monaten des Jahres auf 60-70 Mitglieder angewachsen war, wurde das Fest ein voller Erfolg, von dem man noch lange an der Wannsee-Küste sprach.

Ende Januar 1922 wurden wir erheblich entlastet, denn der Verein konnte sich einen Bootsmann leisten, den er fest stellte. Dieser Bootsmann, Seemann und Fischer von Beruf, verstand auch etwas vom Bootsbau. Er konnte also sämtliche Reparaturen an den Booten ausführen und war außerdem für die Instandsetzung und Erhaltung von Steg und Haus zuständig. Seine Frau führte die Kantine, in der Kaffee, andere Getränke und ein einfaches Essen jederzeit zu haben waren. Der Sohn half dem Vater bei den Arbeiten im Club, die Tochter half der Mutter in der Kantine. Die Familie stammte aus Alt-

Warp in Pommern, am Großen Haff gelegen. Hühner und eine Ziege, die der Familie gehörten, vervollständigten unsere Landwirtschaft. Später überführte unser Bootsmann auch seinen Kutter in unseren Club, der sich in unserem Bojenfeld dann sehr malerisch machte.

Auf einer der nächsten Mitgliederversammlungen beschlossen wir, daß unser Verein den Namen »Brandenburgischer Yacht-Club« tragen sollte, abgekürzt »BrYC«. Ein Clubstander wurde entworfen, den wir zum ersten Mal beim Ansegeln setzten. So konnten wir auch den anderen Vereinen rund um den Wannsee zeigen, »Wir sind da«.

Die meisten von uns waren damals noch beneidenswert jung. Uns ging alles nicht schnell genug; ein richtiger Steg wurde gebaut (unser jetziger Süd-Steg). Das Club-Haus wurde geplant, und im selben Jahr wurde der Grundstein gelegt, allerdings war alles viel einfacher und primitiver als heute. Die Veranda war nach allen Seiten hin offen, wie bei den Logierhäusern früher an der See. Auch der Raum unter der Veranda war offen, hier bewahrten wir im Winter unsere Masten und



Heinrich Spindler

(1901–1989, BYC-Mitglied seit 1947) Er war 1921 Gründungsmitglied des Brandenburgischen Yacht-Clubs, in dessen Haus wir -nach diversen Um- und Ausbauten- heute residieren. Nicht nur maßgeblich am Aufbau des BrYC war er beteiligt, er war auch Motor der Neugründung des Seglervereins Wannsee 1947 und viele Jahre Vorsitzender dieses Vereins. Nach der Fusion mit dem BYC war er jahrelang Sportobmann. Seine Weserjolle, die sein Vater ihm geschenkt hatte, überstand Kriegs- und Nachkriegszeit unversehrt. Dieses Boot segelte er 60 Jahre lang, ehe er es alters- und krankheitsbedingt verkaufen mußte.



*Blick auf Schwanenwerder mit dem
1911 erbauten Wasserturm im Jahre 1937*

Spielen auf. Ein Mitglied spendierte uns eine Slipanlage, die noch heute funktionsfähig ist. Ja, in wenigen Jahren hatten wir es geschafft, wir waren ein richtiger Segler-Verein geworden. Gute Kameradschaft und strenge Disziplin haben uns dabei geholfen.

Eigentlich hätten wir zufrieden sein können, denn alles lief wie am Schnürchen, aber ein Ereignis störte uns doch erheblich. Bei einer Preisverteilung in den Räumen eines uns befreundeten Vereins kamen junge Leute auf den für uns unglückseligen Gedanken, die Startkanone unter einem Tisch abzufeuern. Die Wirkung war verheerend: Kreischen, Gebrüll und Schimpfkanonaden erfüllten den Raum. Dann Stille. Die Abordnung unseres Vorstandes konnte sich nur noch tausendmal für die Übeltäter entschuldigen und dann kleinlaut in der Dunkelheit der Nacht verschwinden.

Glaube aber keiner, daß unsere Tätigkeiten sich hauptsächlich in Arbeit und Bastelei erschöpften. Der Segelsport stand natürlich an erster Stelle. Unsere Flotte umfaßte viele Klassen, in jeder Klasse konnten wir mit mindestens zwei Booten aufwarten. Wir meldeten zu den Hauptwettfahrten im Frühjahr und Herbst. Die Templiner Wettfahrt, die von uns zusammen mit der Potsdamer Segelvereinigung veranstaltet wurde, erfreute sich großer Beliebtheit.

Wir unternahmen viele Wanderfahrten in die Mark, nach Werder, Ketzin, Paretz und Brandenburg etc.

Ja, so vergingen die Jahre, das verhängnisvolle Jahr 1939, der zweite Weltkrieg. Viele der jungen Kameraden wurden eingezogen, manch einer kam nicht wieder. Und hier endet auch die Geschichte des BrYC - Brandenburgischer Yacht-Club. Wir schreiben das Jahr 1945. Es war einmal.

Heinrich Spindler (ehemals Vorsitzender des SVW)

Jugenderinnerungen

Was machen übermütige Jungens aus lauter Langeweile? Den Wasserturm auf Schwanenwerder besteigen – 1932. Einzelheiten weiß ich nicht mehr, bis auf eine: wir waren also irgendwie hineingelangt, einige Treppen hinaufgestiegen und standen vor dem großen, offenen Behälter, wir hatten es also geschafft! Nun konnten wir eigentlich stolz geschwellt wieder absteigen. Aber plötzlich hatte einer eine tolle Idee. Wir spuckten in den großen Behälter mit dem schönen Trinkwasser!?! Halten zu Gnaden, wir waren eben Lausejungen. Das hätte Wilhelm Busch zeichnen sollen. Nachdem wir das erledigt hatten, konnten wir nun voll befriedigt wieder absteigen. Von einer Seuche oder Vergiftung der Einwohner von Schwanenwerder war nichts zu hören oder zu lesen, anscheinend haben es alle gut überstanden. Nach gut 60 Jahren wage ich es, diese wahre Geschichte zu gestehen und bitte um Nachsicht.

Gerhard Hauff





oben:
Blick aus der oberen Etage des Clubhauses, 50er Jahre



oben:
Clubhaus (50er J.) mit den beschriebenen Mistbeefenstern



Die Aufnahme stammt noch aus der Zeit vor der ersten Stegbaumaßnahme, 50er Jahre



Vor dem zarten Strauch, der mittlerweile eine stattliche Esche von knapp 40 Jahren ist

Unser Grundstück

Heinrich Spindler beschreibt die Gründung des BrYC. Aber auf unserem heutigen Gelände wurden 1921 zwei Segelclubs gegründet: der BrYC - Brandenburgischer Yacht-Club und die WVaC - Wassersportliche Vereinigung alter Corpsstudenten (verballhornt zu »Wir fahren auch Kahn«). Da deren Mitglieder im dritten Reich unbeliebt wurden, ging die WVaC auf Befehl in den YvD - Yacht-Club von Deutschland auf. Dessen oberirdische Bauten wurden bei Kriegsende völlig zerstört. Anfangs nutzten wir noch einige Kellerräume, die aber zugeschüttet wurden, als wir sie nicht mehr benötigten. Die damalige Grenze zwischen beiden Clubs war am Südslip mit der Werkstatt, die beide zum BrYC gehörten, dessen Haus wir heute noch benutzen. Fotos zeigen es, wie es bis zum Schornsteinbrand im Oktober 1941 aussah, als der Dachstuhl abbrannte. Trotz des Krieges konnte im folgenden Jahr, 1942, das Haus wieder aufgebaut werden, so hat es auch den Krieg überstanden.

Im April 1947 konnten wir den SVW, Seglerverein Wannsee, im Café Leopold in der Fischerhüttenstraße in Zehlendorf gründen. Nach vielen bürokratischen Schwierigkeiten, als überhaupt erster West-Berliner Sportclub, wurde die Gründung von den Alliierten genehmigt. Wir bezogen dieses

Haus. Besonders stolz waren wir, als wir wieder Verandafenster einsetzen konnten. Offiziell gab es gar nichts, es war schwärzeste Reichsmarkzeit. Wir mußten nehmen, was wir organisieren konnten, auch Mistbeefenster (die kleinen in der Mitte). Aber auch sie erfüllten ihren Zweck bis Anfang der 60er Jahre. In diesen Schwarzmarktzeiten hielten wir Tag und Nacht (speziell!) Wache, um aufzupassen, daß uns das so mühsam Ergatterte nicht wieder von anderen wegorganisiert wurde. Im Laufe der Jahre wurde vieles aus-, ein- und umgebaut, so daß wir heute zwar ein hübsches Clubhaus haben, das nur einen Fehler hat: es ist zu klein!

Eine nicht fertiggestellte Steinbaracke stand am vorderen Rand der heutigen Rentnerwiese. Den kürzeren Teil bauten wir zu den dringend benötigten Toilettenanlagen aus, der längere Teil wurde abgerissen. Dort steht heute der herrliche große Baum, der sich gegen Kriegsende dort selbst angesiedelt hat und beim Abriß sehr behütet wurde. Im Norden endete unser Grundstück etwa am roten Backsteinhäuschen der BE-WAG, aber in mehreren Etappen konnten wir später auch den Rest bis zum Nadelöhr pachten.

Gerhard Hauff

Das »räumliche« Zuhause des BYC

- ab 1867 Vereinslokal des Herrn Padow, im Sommer jedoch Riemers Hofgarten oder Christiany (heute Zenner) in Treptow
- ab 1890 Clubheim Grünau – zunächst auf Pachtgrundstück, das 1898 käuflich erworben wurde und am 27. Januar 1944 mit seinen Nebengebäuden völlig zerstört wurde.
- ab 1927 Dependance in Bad Saarow durch Erwerb des alten Fischerhauses mit Grundstück am Scharmützelsee.
- ab 1947 Lokal Berliner Kindl am Ku'Damm.
- ab 1949 Gastfreundschaft des Vereins Seglerhaus am Wannsee (am Großen Wannsee).
- ab 1959 Auf dem jetzigen Gelände am Wannsee auf Pachtgrund.

*Schon damals tummelten sich
die Berliner an heißen Sommertagen
»wie die Heringe« im Strandbad Wannsee*

Unsere Nachbarn

Der Berliner Yacht-Club liegt zwischen dem Strandbad Wannsee, bzw. dem Verein »Sonne 08« und der Insel Schwanenwerder. Auf die Insel führt eine kleine Brücke, jedem bekannt, aber das war nicht immer so. Wenn Sie unter dieser Brücke hindurchfahren wollen, also durch das »Nadelöhr« vom Großen Wannsee in das Große Fenster, müssen Sie rudern, paddeln oder - als Ausnahme - ein DLRG- Boot benutzen, bei Niedrigwasser tut's ein Opti mit ordentlicher Krängung auch. So gelangen Sie in die »Seglervereinigung 1903«.

Damit kennen Sie bereits unsere Nachbarn. Ein kleiner Bericht, wie sie zu dem geworden sind, was sie heute sind:

Die Berliner erobern sich ihr Strandbad Wannsee

Zwischen 1880 und 1910 verdoppelt sich die Einwohnerzahl Berlins. Die Industrialisierung läßt die Zahl der Fabriken um das Dreifache wachsen und zieht zahlreiche Zuwanderer an. Die Gemeinden in und um Berlin herum werden zu Großstädten, die Grund- und Bodenpreise explodieren und sorgen für eine entsprechende Wohndichte. Berlin wird zur dichtest besiedelten Stadt in Deutschland. Viele Wohnungen haben nur einen beheizbaren Raum, in dem sich sechs und mehr Personen drängen. Die Küche bietet meist die einzige Waschgelegenheit. Kein Wunder, daß Körperpflege und Sport nicht besonders hoch im Kurs stehen. Einzigen Ausweg bieten die vielen Seen und Flüsse. Daher kommt wohl der berühmte Drang des Berliners: »Raus ins Grüne«.



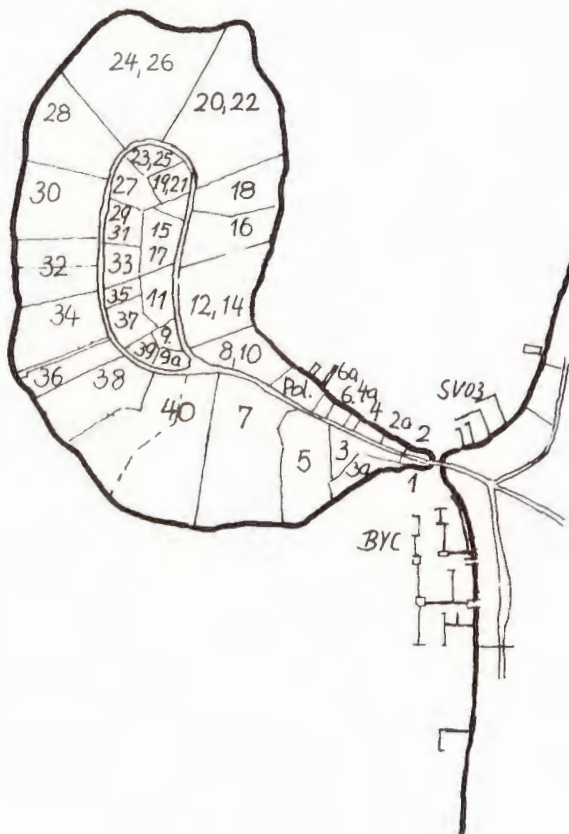


oben: Aufnahme von 1961, aufgenommen aus einem Verkehrsflugzeug

unten: Schwanenwerder

Besitzverhältnisse (chronologisch)

– Versuch einer Rekonstruktion



1	H. Meier	8/10	D. Schlitter/Oeding E. Herz Dr. J. Goebbels H. Werhan Land Berlin	27/28	Dr. E. Mosler Innere Mission T. Wenzel Werk Evangelische Kirche
2	E. Schertz C. Schertz			29/31	W. Lohse Eberbach Veith Deutsch-Asiatische Bank Dr. Herrmann Land Berlin
2a	C. Cidon A. Gugenheim W. Lohe Brieske	9	F. Wessel B. Israel V. Prins A. Mandke H. B. Lucke		
3/3a	W. u. E. Braun Erholungsheim AC R. Monheim Monheim Erben	9a/39	Spänhöf I. Hermes R. Müller D. Hallervorden	32	Dr. Quilitz Dr. Eichberg Goldstaub Lange Dr. Herrmann Bandelin
4	H. Brückmann W. Feilchenfeld E. Winter Starke D. Reinmann	11	F. Braun E. u. W. Braun Braun Erben H. u. B. Haber	33	H. Lange H. Judermann E. Rauschenbach
4a	B. Seidel E. Winter Coetze A. Marmatzsch A. Frase	12/14	Dr. Krauke S. Goldschmidt Dr. J. Goebbels H. J. Jacob	34/35	E. Lessing B. Israel Deutsche Reichsbahn
5	Erholungsheim AC R. Monheim Monheim Erben	15/18	W. Soberheim C. Fröhlich J. Baginski (General Eisenhower) Nestler K. Stooß H. Giertz Bezirksamt Zehlendorf	36	Bayr. Hyp. Bank L. L. Duisburg R. Bour F. Fischer
6	X. Scholz A. Gugenheim W. Lohe E. Winter H. Winter H. J. Bud Monheim Schönfisch	19/22	Dr. A. Salomonsohn Land Berlin Bezirksamt Tempelhof	37	H. Wessel E. u. W. Braun Deutsches Reich Land Berlin
6a	H. Lohe/Oeding F. Müller F. Balin	23/26	Dr. Salassen Dr. Morel Land Berlin A. Springer	38	H. Brückmann R. Karstadt Deutsches Frauerwerk (C. Scholz Klinik) Bezirksamt Zehlendorf
7	Goldschmitt Rothschild Prof. A. Speer Bezirksamt Steglitz			40	W. Höffner Hertle A. Springer

»Schwanenwerder« hieß früher »Sandwerder«

»Sandwerder« gehörte zum Dorf Kladow. Der Große Kurfürst schenkte dieses Dorf mit der Sandinsel seinem Glasproduzenten Kunckel. Dieser tauschte beides gegen das Gut Preden bei Bernau ein. Später gehörte die Insel zum Kladower Gut. Die Wannseer Lampenfabrikanten Wessel und Wild erwarben die Insel »Sandwerder« 1882.

Sie veränderten die Insel sehr zu ihrem Vorteil. Laubbäume und Sträucher wurden in reicher Fülle angepflanzt. Durch eine Brücke bekam die Insel einen Zugang vom Land her. Ein Aussichtsturm wurde gebaut und »Sandwerder« erhielt den klangvollen Namen »Schwanenwerder«. 1911 wurde der Wasserturm errichtet und gleichzeitig die Tiefbrunnen am Großen Fenster und am Wannseeufer gebaut.

So war es kein Wunder, daß begüterte Leute hier eine Parzelle für eine Villa an der Havel erwarben. Ihnen wollte Wessel noch etwas ganz Besonderes bieten, den Teil einer historischen Ruine. Ihm gelang es, einen malerischen Überrest des zerstörten Königspalastes der Tuilerien zu kaufen und ihn - über England - nach Schwanenwerder bringen zu lassen. Er ließ ihn unweit der Brücke an der Straße aufstellen und auf der Rückseite mit folgender Inschrift versehen:

*Dieser Stein vom Seinestrande
Hergepflanzt in deutsche Lande
Ruft Dir Wanderer mahnend zu
Glück, wie wandelbar bist Du!*

Die Seglervereinigung 1903

Die jetzige SV 03 wurde 1903 in Berlin unter dem Namen »Deutscher Yacht-Club« gegründet. Er hatte es sich zur Aufgabe gemacht, den zahlreichen jüngeren Seglern, den sogenannten »wilden Seglern«, die Ausübung des Segelsportes zu erleichtern. Er vereinigte in alt hergebrachter Weise Yachtbesitzer und gab durch intensive Ausbildung und Beschaffung von Clubbooten anderen Mitgliedern die Möglichkeit, den Segelsport auszuüben. Das war zur damaligen Kaiserzeit und der Zeit der »Herrensegler« ein Novum. Der Club erhielt entsprechenden Zulauf. Bei der Aufnahme in den Deutschen Seglerverband im Jahre 1905 wurde der etwas »hoch klingende« Name in »Seglervereinigung Berlin« geändert und man fügte als unterscheidendes Merkmal die Jahreszahl der Gründung hinzu. Schließlich war ja nicht mal ein eigenes Clubhaus vorhanden, nur gemietete Plätze am Ufer des Gartenlokals Schloß Wannsee. Aber sehr bald schon waren die Zustände und Umstände in den Nebenräumen dieses Gartenlokales nicht mehr tragbar und so wurde nach einem geeigneten Platz für ein eigenes Clubhaus Ausschau gehalten.

1906 kamen Pachtverhandlungen mit dem Königlichen Forstfiskus zum Abschluß und im September 1907 wurde am jetzigen Standort der SV 03 der Grundstein für das eigene Clubhaus gelegt. In diesen Grundstein wurde die damalige



Mitgliederliste, ein Modell der Clubyacht AUGUSTA, die Satzung, der Stander und je ein Exemplar »Die Yacht« und »Wassersport« eingemauert.

Ganz unumstritten war der ausgewählte Platz nahe Schwanenwerder allerdings damals nicht. Viele Mitglieder hielten diesen Platz für völlig verkehrsfremd und abgelegen, auch sahen Sie enorm hohe Kosten für die Erstellung eines Clubhauses auf sich zukommen. Die Bucht von Schwanenwerder war noch ein stiller, verträumter Fleck, völlig mit Schilf eingewachsen. Es gab keinen Fußweg, der dorthin führte. Wie unberührt die Gegend und wie verwachsen der Wald war, geht daraus hervor, daß der Vorstand der SV 03 die Bäume mit weißen Ringen kennzeichnen mußte, damit die Mitglieder den Weg zum Clubgelände fanden. 1908 war dann die feierliche Einweihung des Clubhauses und ca. 40 Yachten schwoiten in der Bucht vor Anker. Leider verlor auch die SV 03 ihr Clubhaus noch in den letzten Kriegstagen des 2. Weltkrieges. Die nach der Einnahme von Berlin erschienenen Russen übergossen das Clubhaus am 30.4.1945 mit Benzin und zündeten es an. Was bis dahin Bomben und Kriegsergebnisse verschont hatten, ging nun in Flammen auf.

Der damalige Vorsitzende der SV 03 konnte nach ca. 5 Jahren das längst schon an andere verpachtete Grundstück im wahrsten Sinne des Wortes wieder freikämpfen. In mühevoller Kleinarbeit und mit großen Opfern wurde von den Clubmitgliedern in Etappen wieder ein neues Clubhaus errichtet.

So konnte der sportliche Betrieb wieder aufgenommen werden und Regatta- und Fahrtensegler der SV 03 ihre Stander in aller Welt zeigen.

Wir freuen uns über den freundschaftlichen Kontakt zu unserem benachbarten Segelclub und hoffen, daß niemals wieder so schlimme Zeiten auf uns zukommen werden.

Monika Lorenz

Die Wildschweine

Man nennt sie Schwarzwild, Sauen, Schweine oder eben Wildschweine. Das ist gegendabhängig. Bei uns und in unserer Umgebung heißen sie Wildschweine. Um unseren Club herum gibt es sehr viele davon. Und wie der Revierförster der Försterei Nikolassee behauptet, ist das Dreieck zwischen Osthavelufer, Havelchaussee, Kronprinzessinnenweg und Wannseebadweg zum Strandbad das schwarzwildreichste Gebiet in ganz Deutschland. Und wir leiden so ein bißchen unter ihnen, den Sauen!

So manchen Autofahrer haben sie auf dem Weg ins Wochenende aus dem Geradeausdösen, kurz nach Passieren der Wannseeterrasseneinfahrt aufgeschreckt. Da versperrt plötzlich »Egon«, der Keiler, ihm den Weg, um seinen Bachen und Frischlingen, letztere sind der Nachwuchs mit dem gestreiften Anzug, den Weg von einer Straßenseite zur anderen freizuhalten. Und vielen Fußgängern zaubern sie ein eigenartiges Gefühl in die Magengrube, wenn es nach kurzem Wahrnehmen eines maggiähnlichen Geruches im Gebüsch grunzt und er, der Fußgänger, die halbstarke Vorhut entdeckt, die, voraus der Truppe, ihn aufmerksam beäugt. Man kann ja nie wissen, was die wollen. Der Förster sagt, auf die entsprechende Frage, man solle schreien, dann würden sie sich zurückziehen. Aber wer kann schon schreien, wenn's einem vor Angst die Kehle zu drückt und die Stimme verschlägt.

In einem sehr trockenen Sommer, das Wasser war so weit zurückgegangen, daß wir in Erwägung zogen, Wattwanderungen zu organisieren, kamen sie trockenem Fußes vom Strandbad zu uns. Vorbei an den Sonnenfreunden, um den sonst im Wasser endenden Zaun herum, liefen sie, ohne die geringste Kursabweichung, über Strand und Stegkopf direkt auf unseren von Fred Tiedemann liebevoll gepflegten Rasen. Dort ramnten sie Hauer und Rüssel tief in den Boden und gruben, mit viel Erfolg, nach Regenwürmern.

Sie kamen stets sehr pünktlich, so daß wir an einem Abend mit Schlag-, Wurf- und Rasselgeräten, wie Kochtöpfen und Blechheimern, bereitstanden und einen furchtbaren Radau veranstalteten, sogar mit Autoreifen haben wir nach ihnen geworfen, als sie vom Strandbad her um die Zauncke bogen. Die ersten stutzten kurz, sahen uns ernst an und liefen unbeirrt weiter, so daß der linke Flügel unserer Verteidigungslinie höflich zurücktrat, um sie auf die Wiese zu lassen! Auch für die Mülltonnen hinter Jugendkammer und Motorenabstellraum interessieren sie sich. Um an den Inhalt zu kommen, springen sie auf die Tonnen und werfen sie um. Dann gehen die Deckel auf und man kommt an den Inhalt. So einfach ist das! Und der Hang gleich hinter dem Haus, ist ihre Kinderstube. Seit vielen Jahren. Wenn's da so weit ist, dann meiden sogar unsere Katzen diese Gegend.

Günther Reinhardt





Flugbetrieb im BYC Meine Beobachtung an einem Sommertag 1989

Betrachtet man die schüchternen Flugversuche der schwarzen Bleßhühner mit ihren weißen Stimplatten, so kann man bei ihnen nicht vom Fliegen sprechen. Diese Tiere führen wohl nur einen Wasserschnellauf mit Flügelunterstützung aus. Ihre Jungen, die zweifellos im sich ständig vergrößernden Schilfgürtel vor dem ehemaligen Kinderstrand zur Welt kamen und uns im Sommer lange Zeit, aufgeregt zwischen den Stegen hin und her schwimmend, mit ihrem eindringlich monotonen Gepiepse begrüßen, werden ebenfalls nicht das Fliegen erlernen. Ihre Flügel sind im Verhältnis zum Körper zu kurz.

Unsere kleinen gefiederten Sommergäste aus dem Süden, die Schwalben, mit blauschwarzer Oberseite und rotbrauner Kehle, sind wirklich gute Flieger. Mit geschickten Flugmanövern suchen sie Insekten und huschen flink unter die Stege, um den großen Hunger ihrer schnell heranwachsenden Jungen zu stillen. Wie lange wird's noch dauern, bis sie wieder die Rückreise in den Süden antreten?

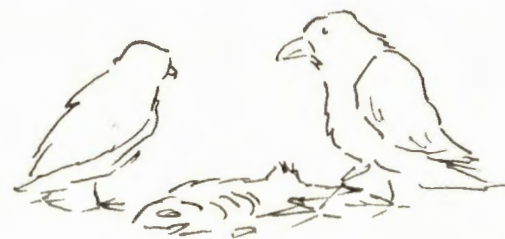
Die Stockenten haben es wesentlich einfacher. Ihr Flugweg führt sie nicht über viele tausend Kilometer. Sie sind an unser Klima auch im kalten Winter gewöhnt und bleiben ganzjährig im Revier. Als geschickte schnelle Flieger wechseln sie im Revier mal schnell den Standort und wassern meist noch in unserem Blickfeld, mit schräg nach vorn gestellten Paddelfüßen, natürlich immer gegen den Wind. Zuweilen machen sie auch nur einen kleinen Hüpf auf unsere Steganlage und genießen den Sommer auf ihre Art. Wohlschmeckende Wasserpflanzen gibt es in reicher Auswahl. Manchmal sind sie sogar nachts unterwegs und sammeln die Algen von der Wasserlinie unserer Schiffe. Lustigerweise hat das schon manchen Schläfer an Bord aus süßen Träumen erschreckt auffahren lassen.

Ein besonders schöner Anblick ist der Formationsflug der Schwäne, wenn sie mit schwingender Kehle und rauschendem Flügelschlag über unser Clubgelände hinwegziehen. Welch ein seltenes Erlebnis, diese großen, weißen Vögel mit ihren weiten Schwingen im Flug beobachten zu können! In der Brutzeit kommt es vor, daß Vater Schwan, beheimatet in der Schilfspitze vor Schwanenwerder, mit hochgestellten Flügeln

fremde Schwanbesucher aus seinem Revier verjagt. Das ist für die Betroffenen meist ein Grund, im Alarmstart mit eiligen, das Wasser peitschenden, wuchtigen Flügelschlägen das Weiße zu suchen.

Ob die in respektvoller Entfernung am Clubgelände vorbeischwimmenden und häufig tauchenden spitzschnabligten Haubentaucher am Flugbetrieb teilhaben, konnte ich bisher noch nicht feststellen. Sicherlich nutzen sie ihre Schwingen wirklich nur im äußersten Notfall und beschränken sich normalerweise auf ausgedehnte Tauchgänge, die meist mit nahrhaften Fischmahlzeiten belohnt werden.

Lebhaften Anteil am Flugbetrieb im BYC haben auch die Kolbolde unter den Vögeln. Ich meine die Krähen, die unseren Uferstreifen von angeschwemmten Fischleichen befreien, und uns die abgenagten Gräten gelegentlich, offenbar zur Begutachtung, aufs Deck legen. Wenn sie übermütig sind, zupfen sie auf Holzschiffen mit ihrem starken Schnabel den gummiartigen Kitt aus dem Decksbelag. Besonderen Spaß haben sie offenbar deshalb daran, weil dieser so schön zurückspringt, wenn er aus dem zupfenden Schnabel gleitet. Der Höhepunkt in der fliegerischen Karriere eines Krähenvogels ist der Schwebeflug beim Landeanflug auf einen im Masttop installierten Ständer. Ist dem vergnügungssüchtigen Vogel die Landung endlich geglückt, so winkt ihm anschließend eine ausgedehnte Karussellfahrt. Er dreht sich mit dem Wimpel mehrfach im Kreise. Mal links herum, dann wieder rechts herum. Wie das Tier da oben bei schwankendem Schiff die Balance hält, wird uns Nichtfliegern ewig ein Rätsel bleiben. Warum soll nicht auch eine Krähe mal ihren Spaß haben?



Wenn abends die Sonne hinter den Bäumen von Schwanenwerder versinkt, kommt in der Dämmerung ein bisher seltener Gast in unser Revier geflogen. Mit weichen, langen Flügelschlägen fliegt er an. Im lautlosen Gleitflug schwebt er majestätisch heran, den langen Hals S-förmig zusammengelegt. Die schlanken Beine sind weit nach rückwärts gestreckt. Er dreht in den Wind und kommt tiefer. Dicht über dem flachen Wasser nimmt er die Stelzbeine nach vorn, zieht noch einmal kurz hoch, breitet die weiten Schwingen aus, um die restliche Fahrt aus dem schlanken Vogelkörper zu nehmen, und setzt dann lautlos ohne einen Spritzer im seichten Wasser des Seerosenfeldes am Nadelöhr auf. Stolz über die sauber hingelegte Landung, reckt er den schlanken Kopf mit dem langen Schnabel in die Höhe. Es ist schön, daß diese Graureiher nach jahrzehntelanger Abwesenheit jetzt auch in unserem Revier wieder heimisch werden und den Flugbetrieb auf ihre Weise bereichern.

Leider haben wir nur selten Gelegenheit, eine besondere Art der Schwebeflieger zu beobachten. Ich meine die Libellen. Sicher müssen wir auf ihre lebhafteste Teilnahme am hiesigen Flugbetrieb noch einige Zeit warten.

Aber mit einer Besonderheit kann ich die Leser doch noch überraschen. Nein, es war keine Libelle, wohl aber ein libellenähnliches Fluggerät, das am 21.8.1989 gegen Mittag vom Strandbad her einschwebte. In der Luft über dem Clubgelände verlangsamte sich seine Fahrt, blieb über unserer Plattform stehen, einen geeigneten Landeplatz suchend, und ging dann im langsamen Schwebeflug von Norden her auf »Langeland« nieder. Es war eine fliegerische Meisterleistung vom Flugkapitän des ADAC-Rettungshubschraubers »Christoph 31«-Berlin. Mit kaum vorstellbarer Präzision setzte er sein Fluggerät auf die schmale Rasenfläche zwischen der Spundwand und dem neuen Weg aus roten Verbundsteinen. Die große Tragschraube war nicht weiter als einen guten Meter vom Geäst der Bäume und unserem kleinen Leuchtturm entfernt.

Nach beendetem Einsatz hob »Christoph 31« mit singender Turbine und Starkwind erzeugenden Rotorblättern schwerelos von unserm neuen Hubschrauberlandeplatz ab und entschwebte unseren Blicken gen Süden.

So endet meine Betrachtung über den Flugbetrieb im BYC mit dem Wunsch, daß sowohl unsere kleinen und großen gefiederten Freunde, als auch die Piloten der Flugzeuge immer mit einer glücklichen Landung ihren schönen Flug beenden mögen.

Günter Zwiebel





So stürmisch kann's zugehen

13. November – Orkan über Berlin

Am Nachmittag des 13. November verfinsterte sich der Himmel über Berlin und ein überraschender Orkan brach über die Stadt herein. Ein Sturm mit verheerenden Folgen.

Im Stadtgebiet von Berlin wurden allein über 13.000 Bäume abgeknickt und entwurzelt. Es gab mehrere Todesopfer. Der Sachschaden ging in die Millionen. Leider blieb unser Club von diesen Sturmschäden nicht verschont. Die total heruntergefetzten Winterpläne waren dabei wohl noch die harmloseste Angelegenheit.

Einige Tornados hatte es erwischt, sie flogen in hohem Bogen, zentnerschwer, trotz allem durch die Luft und zerschellten irgendwo im Gelände. Ein Tornado hing noch anderentags im Baum. Dächer wurden abgedeckt, Boote durch die Luft gewirbelt, noch an den Dalben hängende Boote wurden losgerissen, die Stegbeläge wurden heruntergewaschen und zerstörten schwimmendes Gut.

Aus anderen Bereichen des Wannsee wurden herrenlose Boote in unserer Ecke angespült und zertrümmert. Meterhohe Wellen tobten durch den Hafengebiet. Einigen Clubkameraden muß an dieser Stelle Dank gesagt werden. Besonders tat sich an diesem Tage unser Segelkamerad Werner Baumgarten hervor, dessen unerschrockenem und unermüdlichen Einsatz die Existenz zahlreicher Boote zu verdanken ist.

Daß der Startprahm HUJO, die Hafenbarkasse FEURIGER ELIAS und einige Jollen untergingen, war nicht zu verhindern. Das aufgepeitschte Wasser überspülte flachbordige, offene Boote und gab keine Chance zu einer Rettung.

aus BYC Mitteilungsblatt 04/72

Umweltschutz?

Umweltschutz – ein neues Thema für Segler. Wer hätte vor 25 Jahren nicht bedenkenlos seine Bootsabfälle über Bord geschmissen? Dann fing alles in Deutschland mit dem Vortrag von Prof. Walter Rossow »Die große Landzerstörung« an.

Lange Zeit sahen wir uns nicht von den aufkeimenden neuen Verpflichtungen berührt. Wir dachten, unser gesunder, faszinierender Sport hat doch damit nichts zu tun. Bis wir selbstkritisch nicht mehr die leeren Getränkebüchsen, die leeren Lackbehälter in unseren schönen Wannsee versenkten, sondern das als mißlich empfanden. Dann tauchte auch der Gedanke auf, ob denn die Kupferstaubreite, die Lackrückstände beim jährlichen Schleifen und Pönen unserer Boote dem Boden so ganz zuträglich wären? Ob das alles vom Regen in die Gewässer geschwemmt würde? So fingen wir an, uns Gedanken zu machen. Zugegeben, wir älteren etwas skeptisch, die jüngeren vehement.

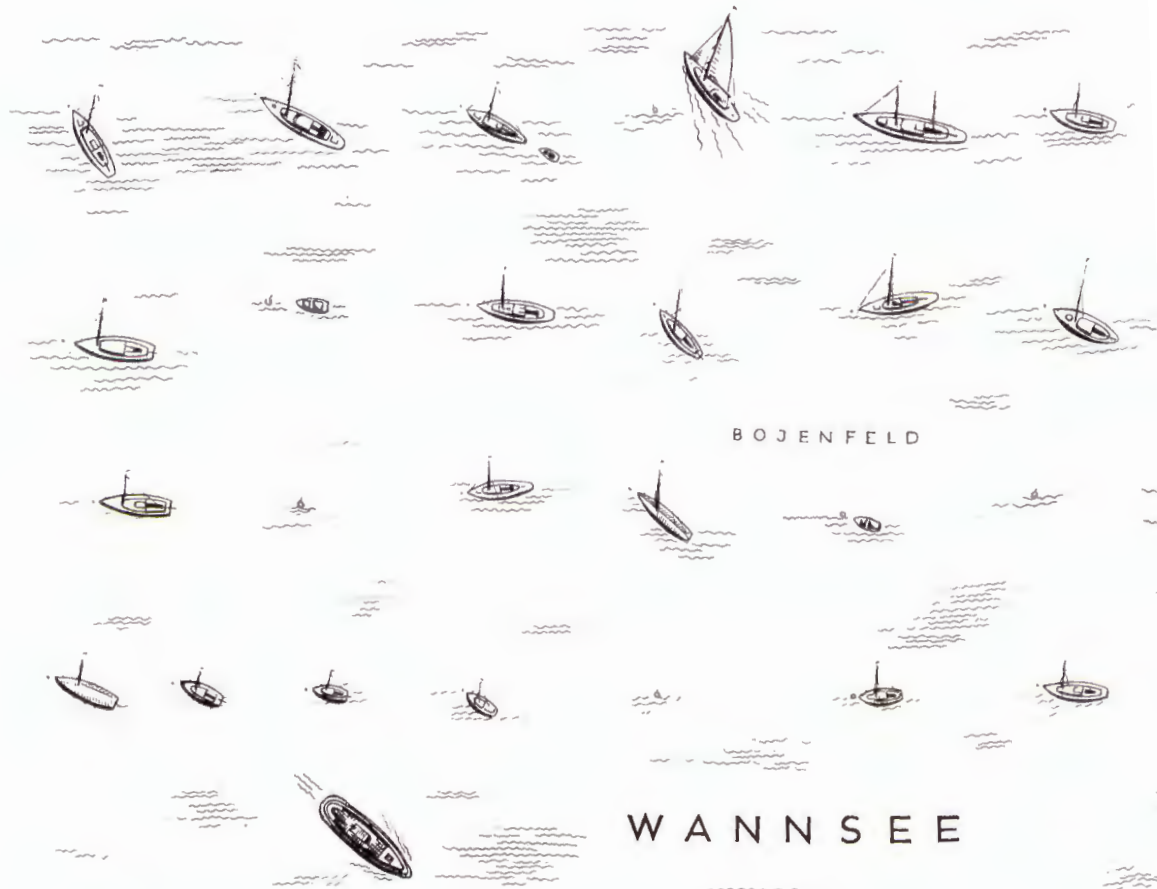
Uns beschäftigte nicht nur die Frage, warum der Röhrichtbestand unserer Gewässer kontinuierlich abnahm – wir pflanzten neues Schilf an, pflegten es und konnten beobachten, wie gut es gedieh.

Der Senat von Berlin trat uns auf die Füße. Wollte, daß wir, im Gewässerschutz gelegen, unter jedes Auto gegen herab-tropfendes Öl ein Kuchenblech legten. Das aber paßt ja nicht in den Autokofferraum – wir erzielten gerichtsweise einen Vergleich. Jedes, auf dem Gelände haltende Kraftfahrzeug muß eine wasser- und öldichte Plane unter den Motor legen. Wir kauften sie pauschal für alle Mitglieder und für Gäste, wir änderten unsere Satzung und erinnern immer wieder die Vergesslichen daran, daß wir hier so ein fabelhaftes Grundstück haben, und da wir im Wasserschutzgebiet liegen, eine besondere Verpflichtung zur Umwelterhaltung haben sollten. Der Gedanke des Umweltschutzes setzt sich langsam aber unaufhaltsam durch.

Kraft Lancelle

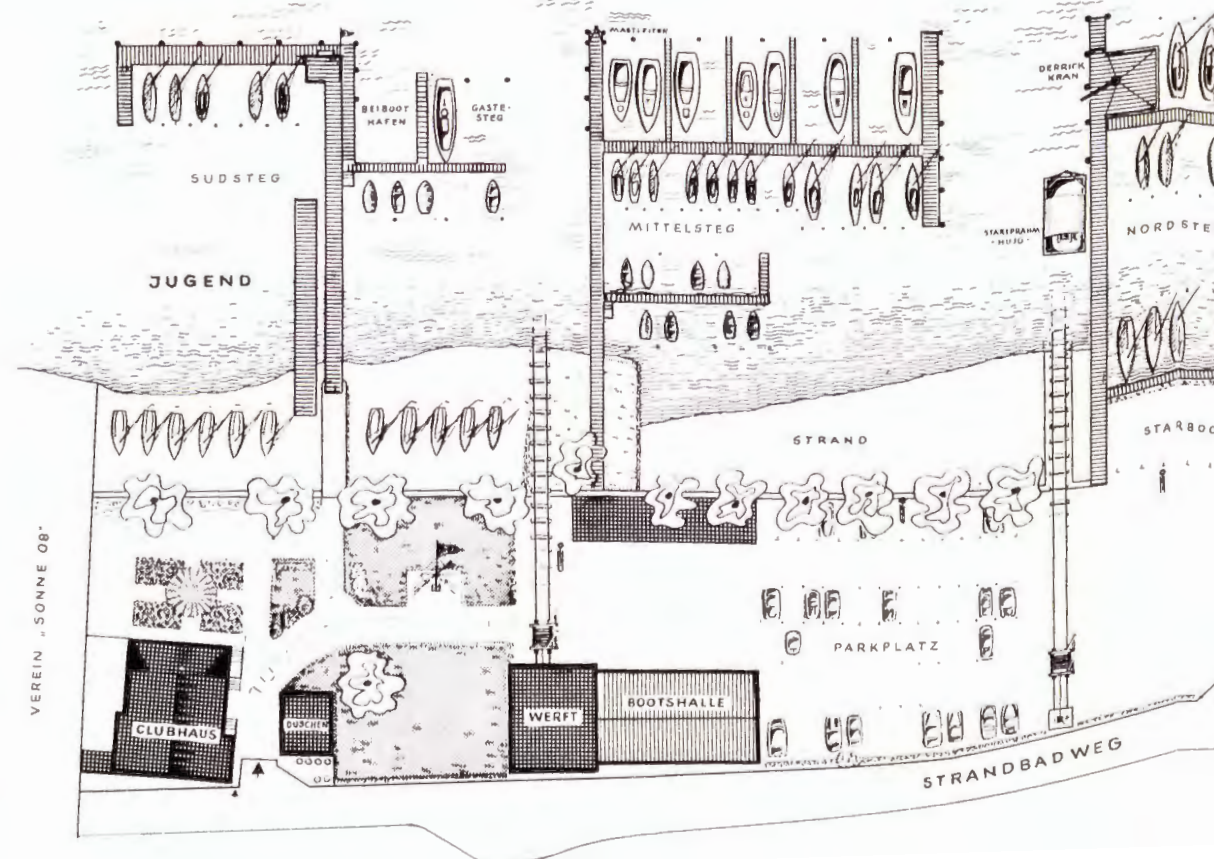


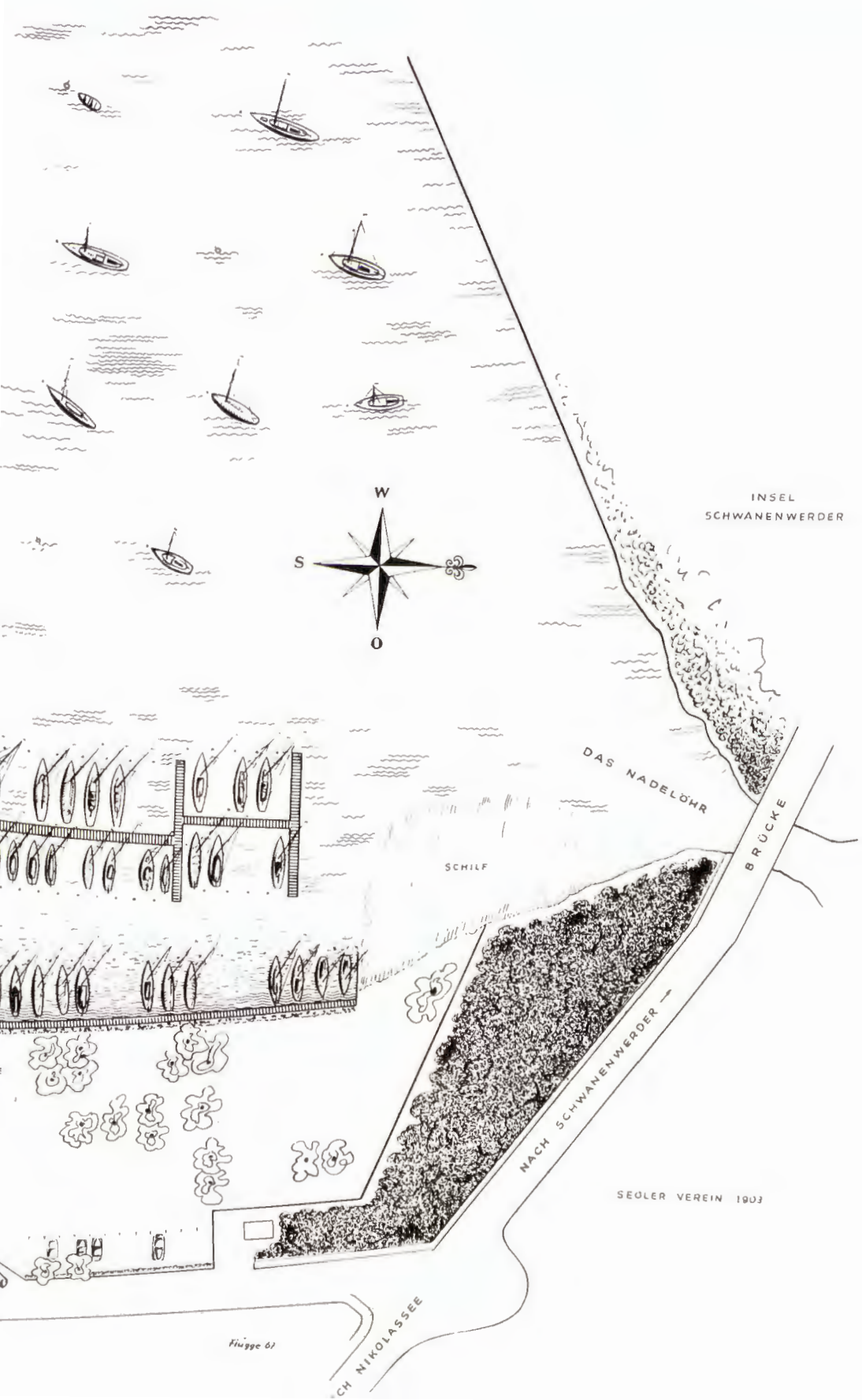
Die Schilfpflanzungen am ehemaligen Kinderstrand gedeihen inzwischen prächtig



BOJENFELD

WANNSEE





INSEL
SCHWANENWERDER

DAS NADELÖHR

BRÜCKE

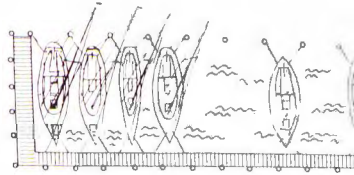
SCHILF

NACH SCHWANENWERDER

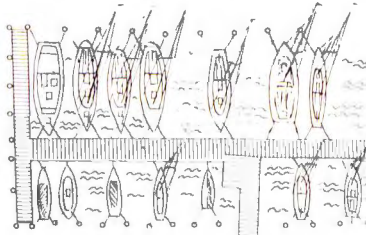
SEGLER VEREIN 1903

NACH NIKOLASSEE

Flugge 61



HAUPT



SUDSTEG

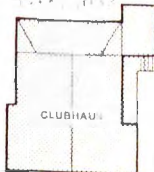
OPTIMISTEN

REIBDUTE

TORNADO'S SUPPER

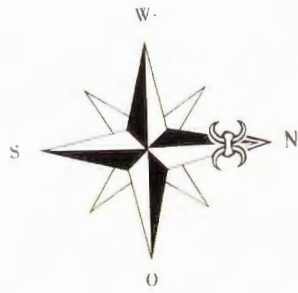
ST HAND

VEREIN - SONNE 08

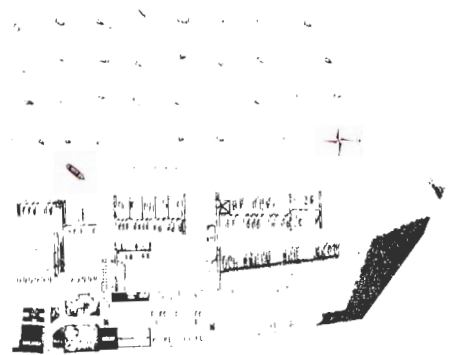


CLUBHAUS

WANNSEE



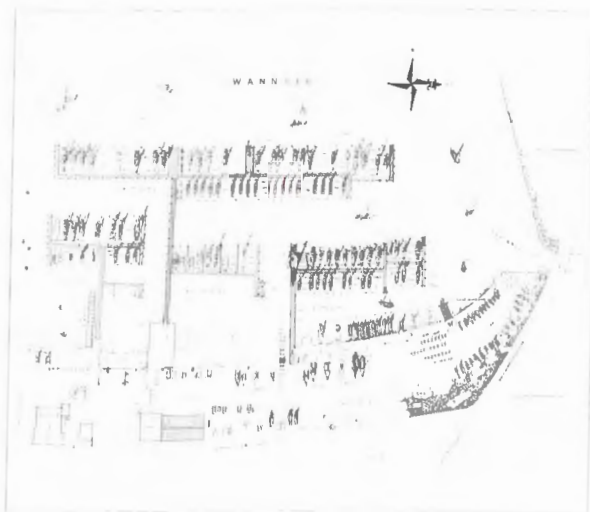
Das Clubgelände am Wannsee 1967



Bitte ausklappen

Neuanfang am Wannsee

Das Clubgelände am Wannsee 1989



Bitte auskappen



Baugeschehen

Im Herbst 1945 vollzog sich für die Berliner Segler der Neubeginn. Alle bisherigen Segelvereine und -clubs waren durch alliierten Kontrollratsbeschluß aufgelöst, weil sie alle notgedrungenmaßen Mitglied im Reichsbund für Leibesübungen gewesen waren. Das konnte erst später gemildert werden. Also trafen sich etwa 1947 die interessierten Segler und beschlossen von den Alliierten genehmigte Vereinsgründungen. So entstand auch 1947 der Seglerverein Wannsee e.V., der unser heutiges Grundstück pachten durfte. Ursprünglich residierten dort der Brandenburgische Yacht-Club und der Yacht-Club von Deutschland, der aus der Wassersportlichen Vereinigung alter Corpsstudenten hervorgegangen war. Wir fanden vor:

- ein Clubhaus des vorherigen Brandenburgischen Yacht-Clubs, das funktionsfähig aber zusammengestückelt war, die nicht fertiggestellte Steinbaracke der Organisation Todt, von der nur noch der kurze Teil steht, der dann als Toilettenhaus genutzt wurde – extra für eine Jugendmeisterschaft umgebaut – und heute als Jugendkammer und Motorenraum dient,
- der lange Mastschuppen, den unser als Flüchtling zu uns gestoßener Werftmeister Blumentritt aus Werder so dringend für Krimskrams benötigte, zum Teil von dort mitbrachte und wieder zusammenbaute. Man konnte das auf der Seeseite noch lesen, der heute als Werft benutzte Schuppen, der schon beim Brandenburgischen Yacht-Club als Werft mit Slipanlage genutzt wurde, die Kellerruinen des Clubhauses des Yacht-Club von

- Deutschland, die heute noch existieren, aber zugeschüttet sind,
- die nördliche Steganlage, damals recht klein und baufällig, ohne Krananlage und ohne Anlege-Kopf. Das war ein Grundsteg, 50 cm breit, den Herr Nass jedes Jahr für sein Motorboot aufbaute,
- die südliche Steganlage, auch sie recht klein und wackelig mit einigen verkohlten Dalben. Unser Clubmitglied und Schriftführer Hönig baute am damaligen Nordende einen kleinen grünen Bootschuppen, den wir recht bald nach der Fusion abrisen.

Einen Zaun hatte das Grundstück nicht, den haben wir erst später »organisiert« und in Eigenarbeit errichtet. Wohl erste Baumaßnahme war die behelfsmäßige Verbesserung des Hauses, seine Stabilisierung, der Anbau eines äußeren Treppenhauses – das ist wohl das stabilste, was wir auf dem Clubgelände an Baulichkeit haben – und die Verbreiterung der Veranda. Die nicht fertiggestellte Steinbaracke mußte dringend von uns als Toilette ausgebaut werden, denn am Anfang benutzten wir am Hang wie die alten Germanen einen Donnerbalken. Den Längsteil dieser Baracke, da wo jetzt die Rentenwiese ist, mußten wir in Handarbeit abreißen. Als wir später im Clubhaus die Duschanlagen und Toilettenräume einrichteten, konnten die Barackenreste als Geräteschuppen genutzt werden. Der lange Mastenschuppen störte seinerzeit schon das ästhetische Auge unseres Vorsitzenden Raatsch. Wir rissen diese Rumpelkammer Ende der siebziger Jahre ab, nachdem wir die Halle gebaut hatten, in der auch das Mastenlager Platz fand und die uns heute noch – auch bei verregneten Veranstaltungen beispielsweise – beste Dienste leistet.



Vor dem Clubhaus 1951

*rechts der heutige Blick aufs Wasser
und vom Wasser aus*

Die Abbildungen links zeigen unser Clubhaus in den Jahren 1941 (nach dem Schornsteinbrand), 1957 (damals noch Seglerverein Wannsee), in den 60er Jahren (noch ohne Treppenüberbau) und in der heutigen Form.

Da wir ja schließlich ein Segelclub sind, waren das wichtigste für uns die Hafenanbauten: Der Nordsteg wurde kurz nach der Fusion neu gebaut. Die Starbootsegler aus den anderen Vereinen wurden angezogen durch die neue Kran-Anlage, die bis dahin einmalig war. Dieser heute noch benutzte Kran auf dem Nordstegkopf ist keine Spende einer Firma, wie man sich erzählt, sondern: die Einzelteile des Bauwerkes hat Herr Heckmann bei der Stadt Berlin abgestaubt. Es sind Bauteile, die als Straßenlampenmasten und Oberleitungsteile der Straßenbahn vorgesehen waren. Sie wurden nach einem irgendwo gesehenen Vorbild für unsere Belange zu einem Kran entartet – natürlich mit fachmännischer Hilfe. Die Windrose und die Wetterfahne stammen - und das ist das allerschönste - vom Leuchtturm in Pillau (es handelt sich um eine Kopie). Erst als die Starbootsegler anderer Vereine bei uns heimisch wurden, des Kranes wegen, zogen die anderen Vereine nach. Dieser Nordsteg wurde später um ein weiteres Stück zum »Nadelöhr« hin verlängert.

Wegen der wachsenden Mitgliederzahlen wurde auch der Südsteg, den wir vom Brandenburgischen Yacht Club übernommen hatten, erneuert und gleichzeitig erweitert. Ein neuer Optisteg, erst als Jollensteg konzipiert, wurde von den Clubmitgliedern errichtet. Der Beibootsteg wurde vergrößert und die Seitenstege verlängert und verstärkt. Ein Mittelsteg, der vorher hier ein Schwimmsteg war, wurde auf Dalben gesetzt und diente als Jollensteg. Ganz im Norden, in dem Teil des Grundstücks, das wir erst später vom Senat erhalten konnten, errichteten unsere Mitglieder für die immer zahlreicher werdenden Jugendboote eine stabile, verstellbare Jollenablaufbahn, die uns bei den vielen (Jollen) Meisterschaften beste Dienste leistet.



Als uns später die Senatsverwaltung mit dem Konzept vertraut machte, daß in absehbarer Zeit alle Bojen nicht mehr genehmigt würden, wurden viele Pläne erörtert, wie denn eine neue und viel größere Hafenanlage zu gestalten sei, wenn noch über 60 Boote, die bisher an den Bojen lagen, an Stegen unterzubringen seien. Nachdem schon die Baugenehmigung für einen Kastenhafen erteilt war, beschloß die Mitgliederversammlung, das Konzept zu ändern und Werner Kreuch machte einen weiteren Plan. Wir bauten 1988/89 eine große Steganlage. Der Senat stellte uns billiges Geld zur Verfügung. Letztlich waren wohl alle zufrieden. Die Bedenken, daß eine große Steganlage die wundervolle Aussicht unseres Clubgebäudes versperren würde, haben sich nicht bewahrheitet und auch begeisterte Bojenlieger fühlen sich mittlerweile in der großen, sicheren Steganlage wohl.

Damit das Clubgelände nicht langsam im Wasser verschwindet, wurde die Kaimauer, die wir im Süd- und Mittelteil des Gebäudes von den Vorgänger-Clubs übernommen hatten, erst in Stein – später als Stahlspundwand nach Norden hin verlängert. Das uns erst später vom Senat zugeschlagene Brachland im Norden des Geländes zum Nadelöhr hin kam uns als Liegeplatz für Jollen und Jugendboote sehr zupass. Wegen des gelegentlich starken Hochwassers - verursacht durch Stauung der Havel wegen der Erhöhung des Wehrs bei Brandenburg aufgrund größerer Tankschiffe - war es notwendig, die gesamte Hafenanlage durch Aufschweißen neuer Eisenteile um 30 cm höher zu legen. In Eigenarbeit haben einige wenige Clubkameraden diese Gewaltleistung erbracht. Jetzt steht eigentlich nur noch als ungelöste Aufgabe der Bau eines repräsentativen Clubhauses aus. Wir werden sehen, wie das in den nächsten Jahrzehnten gemeistert wird.

Gerhard Hauff und Kraft Lancell



G. Reinhardt

Berliner Zeitdokumente

Segeln mit Ost-West-Konflikt (1987)

Diese Randgeschichte wäre nie geschrieben worden, wenn nicht auf der munteren Mitgliederversammlung, am 15.11.87, der Ruf nach Randgeschichten laut geworden wäre. Ich kenne eine solche und gehöre auch zu den Mitwirkenden!

Sie fand am Rande von Westberlin statt, geografisch genau auf der Havelstrommitte, heute immer noch Demarkationslinie zur Deutschen Demokratischen Republik. Das ohnehin schmale Fahrwasser an der Sakrower-Enge wurde zum Zeitpunkt der Segelpartie zusätzlich durch den Schraubendampfschlepper »Regensburg« eingeengt.

Jürgen, mit einem Gast aus Hamburg, hatte sich mit mir auf den Weg gemacht, vom Jungfersee aus, einen Blick in das verbotene Land und die herrlich gelegenen, leeren Gewässer der DDR zu tun. Mit 0 – 1 Windstärken manövierten wir an der schmalsten Stelle, da brach nach kräftigen Ruderbewegungen das Ruderblatt vom Ruderschaft ab und trieb zu unserer Verwunderung auf der blauspiegelnden glatten Oberfläche der Havel neben dem Boot.

Fast ohne Fahrt, ohne Pütschel und ohne jede Möglichkeit, durch Segelmanöver Einfluß auf den Kurs nehmen zu können, war unser Kurs direkt auf den alten Fähranleger der Halbinsel Sakrow gerichtet.

Wie eine Fata Morgana erschien, bisher für uns verborgen, ein Motorfrachter, sehr gut beladen, so daß die seitlichen Laufplanken des Schleppers überspült wurden. Dies ist normalerweise für einen Segler nichts Bedrohliches. In diesem Fall aber liefen wir mit weniger als einer Schiffslänge Abstand mit geringster Fahrt auf die Breitseite des unendlich lang erscheinenden Frachters zu. Der drehte noch auf uns zu. Heftige Winkbewegungen, die unsere Manövrierunfähigkeit kundtun

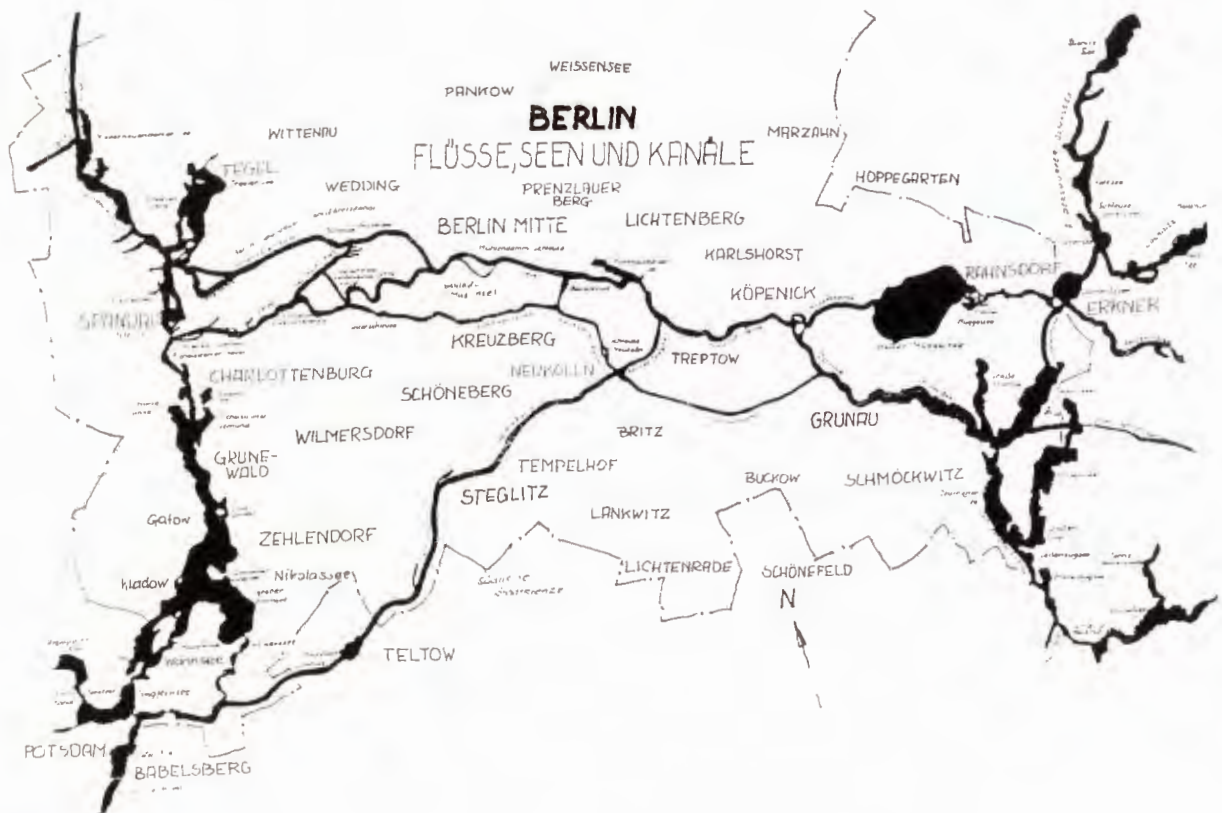
sollten, blieben ohne Wirkung. Er tauchte nicht einmal, wie man das von einem Beinahe-U-Boot hätte erwarten können!

Die ILLUSION lief prompt auf. Mächtige stählerne Doppelpoller, die ein böser Geist dem Schiffskonstrukteur eingegeben haben mag, machten sich rhythmisch an dem hölzernen Vorsteven der ILLUSION zu schaffen. Es flogen Edelholzketzen. Ich stand sozusagen über der Sache, auf einem oberhalb der Demontageszene befindlichen, überdimensionierten Fisch und hielt mich am wackeren, immer noch standhaften Vorstag fest. Aber auch dieses Schiff ging dann doch irgendwann zu Ende! Der Schiffsführer war im Maschinengeräusch kaum zu vernehmen. Er verschwand mit seiner Fracht und dem Schiffsnamen MORGANO / HAMBURG in Richtung Pfaueninsel.

Kaum hatten wir uns von den eindrucksvollen Ereignissen erholt und noch nicht einmal den entstandenen Schaden begriffen, da nahte neues Übel. Unhörbar nun, fast unbemerkt, waren wir in ein Hoheitsgebiet gelangt, für das damals nicht einmal Passierscheine zu haben waren. Gleich zwei mausgraue Fahrzeuge der DDR- Grenzorgane nahmen ihre Aufgabe wahr und gingen beidseits längsseits. Sie unterrichteten uns förmlich, aber freundlich, daß wir uns in den Gewässern der DDR befänden. Die vielen Insassen, alle in für uns fremdartig wirkenden Felduniformen mit wohl russischen Stahlhelmen, sprachen zu meiner Überraschung deutsch.

Nie vorher und nie danach ist die ILLUSION zunächst ganz ohne Schlepptrasse nur von 20 bis 24 Händen, die seitlich die Reeling hielten, bugsiert worden. Nun nahmen wir als Dreierpäckchen Kurs auf Sakrow-Flach.

In der Hafenanlage Sakrow, hinter der ein wunderschönes Klinkerlandhaus auftauchte, davor ungeheure Mengen Sta-



cheldraht, ging unsere Fahrt zu Ende. Mitglieder der DDR-Schiffsbesatzungen legten alle demontierten Holzzeile, auch das Ruderblatt, auf das Schiff. Der Chef-Offizier, zwei Sterne, meinte: Sie brauchen Muster für die Reparatur.

Danach wies er auf einen gewaltig brummenden, schweren, grünen LKW mit Planenverdeck und meinte, wir müssten zur Vernehmung, da wir, wenn auch nicht provokativ, so doch die Grenzbestimmungen mißachtet hätten. Dieses Argument schien sehr einleuchtend. In Gesellschaft eines blonden, großgewachsenen, sehr schweigsamen, karabinerbewaffneten Armeegehörigen, der uns dreien auf der hinteren Ladefläche gegenüber saß, schaukelten wir über Waldstraßen, schönste brandenburgische Landschaft mit uralten knorrigen Eichen, zum Schloß Hermannshof. Immer wieder kämpfte der Armeesoldat gegen die herabhängende Rückplane an, die uns die Sicht nahm. Er hatte wohl begriffen, daß wir uns an der Landschaft und den wunderschönen Kandelabern am Straßenrand erfreuten.

Der gleiche Bewacher blieb uns auch bei der Wartezeit treu, bis aus Potsdam endlich der Ortskommandant herbeigeht. Der Bewacher begleitete uns auch, wenn wir gewisse Örtlichkeiten aufzusuchen hatten. Es geht doch nichts über preußische Akkuratess! Das Verhör war für jeden einzelnen von uns kurz und sachlich. Indessen hatte sich unser Gast aus Hamburg beklagt, daß wir alle sehr hungrig seien. Prompt erschien ein Diensthabender in voller Uniform, das schwarze, blanke Koppel zurechtgerückt, den »Zuckerhut-Stahlhelm« aufgesetzt, und brachte uns ein vollständiges Abendbrot mit Kommißbrot, Tomaten und Tee.

Gerade wollten wir uns von unseren freundlichen Gastgebern verabschieden, mit dem LKW und dem nun ganz und gar aufgetauten Bewacher die Rückfahrt durch die romantischen Wälder zum Hafen Sakrow antreten, da ereilte uns in letzter Minute ein Kabel des Transport-Ministeriums der DDR. Der

Ortskommandant bedauerte, uns sagen zu müssen, daß wir erst bei Tageslicht die Rückreise antreten könnten. Zu leicht könnte das havarierte Schiff in einen nächtlichen Sturm geraten und dadurch ein Totalverlust eintreten. Das hätte nach seiner Auffassung mit Sicherheit in der westdeutschen Presse ausgeschlachtet werden können.

Er ließ aber immerhin zu, daß wir die Nacht im Hafen auf dem eigenen Boot verbringen durften. Während wir es uns mit dem vorhandenen Rotwein und der Gitarre gemütlich machten, liefen unablässig zwei Uniformierte auf dem hölzernen Steg auf und ab. Dies war dann auch unsere »kleine Nachtmusik«. Der von uns angebotene Rotwein wurde abgelehnt, denn ein Beamter trinkt nicht während der Dienstzeit!

Das schönste Erlebnis kam dann im Morgengrauen, als wir mit vollen Segeln bei leichtem Wind aus der DDR in die Gewässer Berlins hineinsegelten, etwa auf der Höhe des damals noch existierenden Schloßhotels Brüningslinden: Die Verblüffung der Westberliner Angler war groß und der Gedanke an DDR-Flüchtlinge naheliegend, als wir schemenhaft im Frühnebel auftauchten und unbehelligt die Grenze übersegelten.

Rückblickend können wir den Ausflug als eine romantische Episode betrachten, aber politisch gesehen war sie natürlich irrwitzig – denn ein Schubs in die richtige Richtung hätte uns in drei Minuten nach dem Überfahren der Grenze wieder auf Westberliner Gebiet gebracht, wo wir dann sofort den Anker hätten werfen können. Aber die Staatsräson hatte wohl Priorität! Daran hat sich inzwischen einiges geändert, wenn man bedenkt, daß die Besetzer des Lenné-Dreieckes, die mutwillig die Mauer überklettert haben, schon nach kurzer Zeit mit einem LKW an die Westberliner Grenze gebracht wurden.

*Hans Heckmann, Jürgen Patzschke
(aus BYC-Aktuell)*

*»Berliner Mauersegler«
auf dem Niederneuendorfer See, 1975*





Von einem, der auszog, sich schleppen zu lassen (1983)

»Von Berlin zur Ostsee auf eigenem Kiel? Früher vielleicht ja, aber heute ...« So oder ähnlich war die einhellige Meinung aus unserem Freundeskreis. Und doch, es ging. Nur mit eigener Kraft, das darf nicht sein, also schleppen lassen. Und nur zwei Mann an Bord – die DDR-Behörden wollen es so.

Bangemachen gilt nicht

Die aus unserem Segelclub hatten natürlich alles gewußt, es schon selber mal gemacht oder kannten jemanden, der jemanden kannte. Was hörten wir für Schauergeschichten:

von gerissenen Schlepptrassen
»... wat meinste, wie det pfeift, halt Dir man bloß nich uffm Vorschiff uff, wenn 's passiert ...«
von festgefahrelenen Schiffen, zu schnell fahrenden Schleppkähnen
»... wat gloobste, wenn der Dampf macht und so mit 14 Knoten über die Brandenburgischen Seen prescht. Da steigt Dir die Heckwelle hinten rein. Und wenn dann noch einer an Dir dran hängt ...«
von Schleusen mit runden Wänden
»... da kommste überhaupt nich mitm Festmacher ran...«
und wie schwierig das Losschmeißen und Anhängen sei
»... in die Schleuse kommen die Schleppkähne immer zuerst, Ihr Kleenen immer zuletzt, umjehert geht's raus. Wenn der Schleppkahn vor Euch den Jockel anschmeißt und rausdampft gibt's Schwell. Wenn Ihr da nicht festhaltet und querschlagt! Die Schleusen sind verdammt schmal und der Mast steht vorn und hinten über ...«

Aber da waren andere mit wirklich gutem Rat und großer Hilfsbereitschaft:

»Am besten, Ihr nehmt den Mischke mit seiner HEIMATLAND. Mehr Erfahrung mit der Schlepperei hat keiner. Aber Ihr müßt Euch rechtzeitig kümmern, der fährt oft mit sechs Schiffen hintendran, mehr geht nicht.«
»Legt den Mast hoch genug, damit Ihr im Cockpit gut drunter stehen könnt.«
»Nehmt große Fender mit, Ihr könnt sie ja beim Charly in Lübeck lassen. Bezogene Autoreifen sind auch nicht schlecht, die schwimmen nicht auf. Bei den schrägen Schleusenwänden schützen die auch unter Wasser.«
»Die Schlepptrasse sollte 'ne Schwimmleine sein, mindestens 40 m lang und 14–18 mm stark, am besten, Ihr nehmt meine.«

Danke, Hotte, auch wenn Du sie selbst von Herrn Gleier geerbt hattest.

»Zieht ja Arbeitshandschuhe an, der Schlepper wirft Euch vor der Schleuse los, da müßt Ihr die Leine zügig einholen und die ist ganz schön rau.«

»Aufpassen, daß keine Kinken und Beine drin sind, immer sauber aufschließen. Der Schlepper ist in Fahrt, wenn Ihr die Leine fiert. Da darf nichts stören, wenn Zug draufkommt.«

»Vorn einen Hahnepott, und dann den Zug der Schleppleine auf mehrere Klampen, am besten bis nach hinten auf die Winschen.«

»Noch besser ist, Ihr installiert einen kleinen Poller auf dem Vorschiff. Unterfuttert ihn ordentlich, damit er nicht ausreißt. Dann könnt Ihr die Leine ein paarmal rumlegen und mit Gefühl dichtnehmen. Außerdem könnt Ihr sie in jeder Länge festlegen.«

Herr Werner, das war die beste Idee überhaupt! Wir saßen oft schon lange wieder gemütlich im Cockpit, da turnten die anderen noch auf ihrem Vorschiff rum und schrien sich an, weil nichts richtig klappte.

Los geht's

So fahren wir gut gerüstet hinaus zur Pfaueninsel zum Zoll. Die Sonne scheint und der Urlaub beginnt direkt vor der Haustür. Ein bißchen mulmig ist uns doch. Aber irgendwann ist es ja immer das erste Mal.

Mein Sohn Dirk hat im Winter seinen Sportseeschiffer gemacht. Der Törn dies Jahr soll die Praxis werden. Also steht er am Steuer und macht den Skipper, sehr gut übrigens. Vielleicht hat er nächstes Jahr eine eigene Crew. Dann treffen wir uns irgendwo und er fährt uns das Schiff nach Hause.

Ein anderes Boot wartet schon an der Boje. Für den Skipper ist es das zweite Mal. Er freut sich drauf. »Für mich ist das die ideale Einstimmung für den gesamten Urlaub.« Pünktlich um 9 Uhr trifft die HEIMATLAND ein. Nur ein weiteres Schiff hängt noch dran. Drei andere, größere, stehen drin, verladen. Wollten die auch erst schleppen? Als wir die Verabredung trafen, waren wir noch das sechste und kleinste Schiff, jetzt sind wir das größte und nur zu dritt.

»Wieviel Tiefgang habt Ihr? Oh, 1,25 m?« Noch zweimal fragt Mischke danach, aber weniger wird's nicht. »Na ja, müßte gerade so gehen. Die Elbe hat nur noch wenig Wasser.« Und wenn's nicht geht? Die anderen beiden sind Kielschwerter, 80 cm Tiefgang. Mischke ist fast leer und geht auch nicht tiefer. Außerdem hat er ja auch keine empfindliche Kielflosse wie wir.

Und dann geht's auch schon los. Wir am Mischke steuerbord und einer an uns dran, der dritte am Mischke backbord. Auch für ihn ist's nicht das erste Mal. Na prima, da können die uns ja sagen, wo's lang geht. Zuerst geht's noch im Westen lang, um die Pfaueninsel rum, wo wir uns sonst immer sauber von den Grenzbojen freihalten. Jetzt aber sind wir im Transit und fahren geradeaus, bis zur Glienicker Brücke. Früher führte sie



Im Schlepp vorbei an unbekanntem Orten und Landschaften

nach Potsdam, heute nirgendwohin. In der Mitte ist die Grenze. Deshalb heißt sie ja auch »Brücke der Einheit«. Rechts rum, ein Schlupfloch in der Mauer und wir betreten Neuland. Kann man Neuland auch beschwimmen?

Für die Kontrolle gehen wir bei Mischke längsseits. Er bekommt unsere Ausweispapiere und die Seenotmunition. Sie wird in einer Box eingesammelt und verplombt. Beim Verlassen der DDR bekommen wir alles zurück. Die Grenzer kommen nur an Bord, wenn Funkgeräte mitgeführt werden. Die sind genehmigungspflichtig, Gebühren 10,- DM. West natürlich, die DDR mag ja ihr eigenes Geld selbst nicht.

Dann geht's weiter. Für die nächsten drei Tage wird das zur Routine: Leinen los, Mischke ab, wir hinterher. Schleppleine rüber, straffhalten und fieren mit Gefühl, damit's nicht ruckt, rechtzeitig abbremsern und belegen. Dirk nimmt inzwischen die Leine von unserem Hintermann. Motor aus. Herrlich, diese Ruhe! Fast wie beim Segeln. Nur das Wasser rauscht. Ich hatte mir vorgestellt, so'n Schleppkahn würde lämen und stinken, aber die HEIMATLAND hört und riecht man kaum.

Begegnungen

Geruhsam zieht die Landschaft vorbei. Und was für eine: Idyllische Buchten, schilfgesäumt, Erlen, Unterholz und Vögel, immer wieder Vögel. Wann hab' ich meinen letzten Storch gesehen? Die sollen doch fast ausgestorben sein. Aber hier stehen sie schweigend im Schilf, stolzieren über die Wiese - den Ausdruck gravitatisch benutzt man sonst ja kaum noch - und segeln wahrhaft majestätisch durch die Luft. Am nächsten Tag an der Elbe sehen wir noch viel mehr. Und später auf dem Rückweg können wir beobachten, wie die Jungen fliegen lernen. Was für ein Theater! Das Fernglas in diesem Urlaub dient nicht nur der Bojensucherei. Und all die anderen Vögel?

»Guck doch mal, ist das 'n Pelikan?«

»Quatsch, Pelikane gibt's in Europa doch gar nicht mehr. Oder doch? Nee, das sind Kormorane, oder ...?«

Eine Schande, daß man sich so wenig auskennt. Typisch Großstadt-pflanze. Aber bei der vernagelten Umgebung? Wie wenig Boote es hier gibt. Wenn ich da an die Drängelei auf unserem Wannsee denke. Ab und zu ein Jollenkreuzer. Wirklich ein prima Boot hier für die flachen Buchten. Kein Wunder, daß die Berliner früher sowas liebten. Aber heute müssen wir ja gleich rauf bis zur Ostsee. Da braucht man ein richtiges Seeschiff. Wenig Boote, besonders wenig Segelboote, öfter so 'ne Badewanne, nicht so gut emailliert, dafür mit knatterndem Motor.

»Mann, ist das 'n Motorboot!« »Mit ner echten 'Flaaiing-Brittsch', bestimmt Honneckers Neffe.«

»Und da, die Ruderboote, hochbepackt mit Pott und Pann, richtig auf Wanderfahrt sind die!«

Als wir klein waren, haben meine Eltern das mit den Geschwistern und mir auch gemacht, zu fünft hintereinander in zwei Paddelbooten. Schade, daß ich mich nicht erinnern kann. Wie gerne würde ich sie heute hier mitnehmen, das würde ihnen gefallen! Ach nachholen kann man sowas ja nie ... Auch hier sind Schulferien. Die Kinder toben im Wasser, schwimmen heran und fragen nach Büchsen.

»Wat denn für Büchsen?«

»Na alles, Bier, Cola, wir sammeln sowas.«

Na sowas, was man nicht alles sammelt, nur weil's knapp ist! Die vollen gehen zu schnell unter und so schnell austrinken können wir auch nicht. Ein paar Jugendliche stürmen aus dem Wasser, toben mit ihren Mopeds am Ufer lang und schaffen es tatsächlich ein zweites Mal. Diesmal sind wir vorbereitet und

die Büchsen in den zugeknöteten Plastiktüten schwimmen prima.

Bei Brandenburg wird's schrecklich. Qualmende Industrie, muß ja wohl sein, aber so schlimm? Schrott- und Kohlehalde direkt am Wasser. Bestimmt praktisch zum Verladen – aber für uns? Mann, wer hier arbeiten muß! Das staubt. Man traugt sich kaum zu atmen. Noch lange spüren wir das Knirschen zwischen den Zähnen.

Dann ist's vorbei. Herrlich, diese Brandenburgischen Seen und so direkt hinter dieser Industrie! Jetzt auf dem Plauer See dreht Mischke etwas auf. 8 Knoten zeigt die Logge, mehr als Rumpfgeschwindigkeit. Unser Schifflein liegt auf dem Ruder wie beim Surfen unter Spinnaker. Auch die Heckwelle sieht so aus. Abends, als wir im Päckchen beigedreht liegen, lobe ich den Mischke, daß er sich fast immer an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 6 Knoten halte. Das sei gerade richtig für unser Boot. Auf dem Plauer See hätt's nicht viel schneller sein dürfen. Er sieht mich schweigend an, ob ich ihn wohl verkohle. Dann klärt er mich auf: »Auf Binnenwasserstraßen rechnet man in Kilometern, auch bei den Geschwindigkeitsbegrenzungen.« Ja richtig, bei der Prüfung haben wir's noch gewußt.

Später in dem Hafen von Läsö erzählt uns Herr Hörnig aus der SV 03 von seinem Schlepp über den Plauer See. Ein kleineres Schiff wollte unbedingt vor ihm ran, als erstes hinterm Mischke. Probleme mit der Rumpfgeschwindigkeit? Er nicht, aber sein Vordermann. Die Landschaft war so schön ... Als er merkte, daß sie gar nicht mehr geschleppt wurden, war Mischke schon weit weg. Bis sie sich bemerkbar gemacht hatten und alles wieder in der Reihe war, das dauerte vielleicht. Sein Vordermann ging nun doch nach hinten und hatte alle Probleme, die Schlepptrasse zu belegen, wo doch nun vorne alle Klampen fehlten.

Die Schleusen

Die Ufer kommen näher, der See liegt hinter uns. Ein Schild am Ufer: »Schleuse Brandenburg«, Unsere erste. »Allet klar?« – »Klar doch!«

Ein bißchen komisch ist uns trotzdem. Und dann, das reinste Kinderspiel: Mischke schmeißt uns los und dampft rein, wir gemütlich hinterher. Die Einfahrt ist ganz schön schmal für so'n Schleppkahn und manche von denen sind über hundert Meter lang. Wie die rangieren können, alle Achtung! Bei uns ist alles bestens. Die Schleusenwand ist senkrecht, Platz finden kein Problem. Festmacher auf Slip, Bootshaken klar, kann losgehen. Nee, noch nicht. Unser Hintermann bummelt draußen noch rum und bekommt über Lautsprecher 'ne Sondereinladung. Na endlich, auf geht's! Nee, nicht aufwärts, abwärts, aber ganz, ganz langsam, vielleicht zehn Minuten für einen Meter. Und nur diesen einen geht's runter. Und das war's dann auch schon. Kurz darauf hängen wir wieder an der Heimatland und gucken uns verdutzt an. »Und das is allet?«

Bei der übernächsten Schleuse - Rathenow - wird's ein bißchen spannender. Die Wände sind wirklich schräg. Man muß etwas rumturnen, um die Festmacher an Land zu kriegen. Platsch! «Mensch, guck mal!» Unser Held von vorhin, der mit der Sondereinladung, ist baden gegangen. Hat sich aber sonst nichts getan. «Schöne Erfrischung, bloß'n bißchen dreckig!» Es ist warm und wird noch heißer. Ein leichter Wind von achtern und auch der Fahrtwind ist weg. Bei einer Biegung sehen wir Mischkes Junior fleißig Wasser schöppen. »Der wäscht doch nicht etwa sein Schiff?« Die nächste Biegung. Er sitzt vorn, hoch an Deck, in einem bunten Kinderplantschbecken, bis zum Knie im kühlenden Naß.

»Ahoi!« – Der Name unseres Bootes animiert zum Zuruf. Sehnsüchtige Blicke:

»Wo fahrt Ihr'n hin?«

»Mensch, Ihr müßtet uns mal mitnehmen!«

»Könn' wa nich mal tauschen?«

»Prima Idee, das wäre was!«

»Warum fahrt Ihr'n nicht alleine? Wat, Ihr dürft nich? Ja, ja, wat man bei uns alles nich darf!«

Langsam aber unaufhaltsam geht's voran. So ähnlich muß das Reisen früher mit der Postkutsche gewesen sein. Nach jeder Biegung ein neues Bild: Versteckte Kirchtürme, niedrig und eckig, Campingplätze an herrlichen Stellen. Meine Cousine hat gerade geschrieben, sie hätten wieder keinen Zeltplatz am Wasser bekommen. Man sieht es den Plätzen nicht an, daß alles reglementiert wird.

»Mann guck mal, die Wassergrundstücke. Mauern bis ins Wasser, wie Klein-Venedig!«

»Auf DDR-Deutsch sind das Datschen. Heißt wohl auf russisch soviel wie Ferienhäuschen. Jeder träumt von seinem Trabbi und 'ner Datscha.«

»Ob die da richtig wohnen, oder nur so, im Urlaub?«

Feierabend

Um 19.30 Uhr ist Schluß für heute. Der Anker fällt und Mischke winkt seine Küken längseits. Wir liegen zwischen Ufer und Schleppkahn und brauchen keine Laterne.

»Feierabend? Jetzt schon, warum denn das?«

»Gefällt's Euch hier nicht? Die nächste Schleuse ist schon zu und hier ist's doch viel schöner als direkt davor. Übrigens, so gern Ihr jetzt auch baden wollt, bitte bleibt an Bord. Die Vopos sehen das nicht gern.«

»Richtig, da liegt auch schon so'n Wachboot.«

»Auf die brauchste nie zu warten, die sind immer gleich da.«

Wo die wohl herkommen so schnell? Wissen die immer, wo wir gerade sind? Später sehen wir auch ein paar Herren in Ledermänteln umhergehen. Ein bißchen Schach, dann Abendbrot. Dirk koecht: Pfeffersteak, dazu 'ne Flasche Rotwein. Er macht nicht nur den Skipper, auch den Smut, Klasse. Wo er's nur her hat? Von mir nicht, ich kann nur gut essen. Sonnenu-

tergang wie im Bilderbuch. Klönschnack von Boot zu Boot. Einhellige Meinung, Schleppen ist Spitze. Wir freuen uns auf den nächsten Tag. Mischke mahnt: »Macht nicht zu lange, die Schleuse macht um sechse auf, 'ne halbe Stunde vorher geht's los.«

Der zweite Tag

Mischke macht Ernst: »Klopp, klopp klopp, uffstehn, wir legen ab!« Der kennt kein Pardon, wo ich doch so schwer hochkomme morgens. Na und Dirk erst! »Warte, erst anziehen! Steck nich den Kopp raus, der schmeißt uns sonst gleich los!« Fünf Minuten später hängen wir schon wieder dran und weiter geht's. Das Kaffeewasser pfeift, aber das Frühstück muß warten bis nach der Schleuse. Kalt ist das auf einmal, neblig und verhangen.

- »Wie heißt die nächste Schleuse?« – »Havelberg.«
- »Siehst Du'n Berg?«
- »Ja doch, da vorne. Und 'ne große Kirche oben drauf.«

Richtig hübsch, der Ort. Die Häuser schmiegen sich an den Hang, kleine Gärten, fast wie im Süden. Nur die Schilder: LENINISMUS - MARXISMUS - SOZIALISMUS Mus, mus, mus. Was die alles müssen! Wir müssen gar nichts, haben Urlaub und wenn noch was, dann Optimismus.

Die letzte Schleuse, Stromkilometer 149 und dann: Adieu, Havel, schön war's. Tschüß bis in fünf Wochen. Wie wird's dann sein? Hat die Elbe dann noch genug Wasser? Müssen wir über den Mittellandkanal, oder kommen wir überhaupt erst im Herbst zurück ... ? Bitte nicht!

Die Elbe

Da ist sie! Stromkilometer 423, und dabei zählt das erst ab Grenze zur Tschechoslowakei. So alt ist sie schon. Sieht leider auch so aus: Dreckig, richtig braun, und riechen tut's!

- »Bei dem bißchen Wasser ist der Anteil an Chemikalien besonders hoch.«
- »Das meiste soll ja schon vom südlichen Nachbarn kommen.«

Zum Glück gewöhnt man sich daran, aber der Übergang ist schlimm. Viel breiter ist die Elbe und das bei Niedrigwasser. Die Ufer sind flach, alles ist weiter weg. Die Sonne kommt durch, aber wir haben den Wind gegenan, bestimmt 5–6. Durch den Strom baut sich 'ne richtige Welle auf:

- »Segeln ist, Tausendmarkscheine unter 'ner kalten Dusche zerreißen.«
- »Schleppen auch, nur nicht so sauber, auf alle Fälle, Ölzeug an!« »Brille putzen nutzt nix, is immer gleich wieder dicht.«
- »Nicht nur vom Wasser, ob das den Kunststoffgläsern schadet?« »Das sieht hier aus, wie im Hafen von Livorno.«
- »Schmeckt auch so, nur nicht so salzig.«
- »Was für Wellen, und der Mischke zieht uns hochkant mittendurch.«
- »Der hat eben jesehen, daß Du heut' morgen nicht geduscht hast.«
- »Pfiu Deibel, daß uff die Delanta auch keen Sprayhood paßt!«



Dafür hat sie 'ne hydraulische Radsteuerung, die man oft lange nicht anzufassen braucht, auch hier beim Schleppen nicht. Die Anderen müssen ganz schön kurbeln. Fürs Segeln klinge ich die Hydraulik aus, da ist mir die Pinne lieber, aber hierfür ist das Rad nicht schlecht. Der Steuermann, steht voll in der Gischt. Gegen Regen hätten wir eine Plane mit, damit man im Cockpit trockener bleibt, aber nicht bei dem Wind. Lauenburg liegt bei Stromkilometer 570 – ein ganz schönes Stück noch. Zum Glück geht's stromab. Abends wollen wir dort sein. Zurück dauert diese Strecke einen ganzen Tag länger – Gegenstrom.

Grundberührung

Was für ein Niedrigwasser, ein toller Anblick!

- »Du, das glaubt uns keiner, Fahrwassertonnen zwei Meter über dem Wasserspiegel.«
- »So hoch an Land. Die aufgeringelten Festmacherketten sehen aus wie zum Schutz gegen Diebstahl.«
- »Guck mal, wie eng es hier wird. Die Buhnen kommen immer dichter!« Grundberührung! Rumpel, rumpel über die Steine, zwei-, dreimal, dann sind wir rüber. Mann, tut das weh. Ob der Kiel noch dran ist? Runter in die Kajüte, Bilgenbretter hoch. Die Bolzen sehen aus wie immer.
- »Glück gehabt!«
- »Lieber weiter in der Mitte halten!«
- »Warum der immer so'n Zickzack fährt?«

Für uns bleibt's ein echtes Flußschiffer-Geheimnis, auch wenn er später versucht, es uns zu erklären. Vor einer flachen Stelle hat er uns besonders gewarnt, wäre aber alles Schlick, keine Steine. Bei Kilometer 452 sind wir da. Wenn das man gut geht! Es geht, aber man so gerade. Mischke steht im Führerhaus, dreht sich zu uns um und fährt ganz langsam. Wir treiben fast nur noch. Plötzlich sind wir fest, die Trosse surt, spannt sich zum Zerreißen. Der Bug taucht weg, wir gehen in Deckung. Das bockt und bockt. Ist der Urlaub schon zu Ende? Jetzt! Nein, befreit schnellen wir vorwärts. Wieder fest, verdammt, dasselbe Spiel! Und nochmal und nochmal. Wie lange das dauert! Hundert Meter hat er gesagt, das ist doch aber viel mehr! Der Poller hat gehalten, Herrn Werner sei Dank! Aber von nun an verläßt uns das Gefühl nicht mehr: Gleich geht's wieder los! Wir lauschen in das Gurgeln der Wellen, spüren den Zug der Trosse, hören das Gras wachsen, bzw. den Schlick schlurren und meinen, noch ein paarmal aufgesetzt zu haben – wahrscheinlich Einbildung.

Die Grenze

12.45 Uhr, die Grenze bei Schnakenburg, km 470. Mischke ankert. Wir treiben im Bogen um ihn herum, das heißt wir sollen. An zwei Strings nebeneinanderher und wenig Platz bis zum Ufer. Unser Nachbar an backbord schmeißt los, wirft die Maschine an und will wohl anders herum um die HEIMATLAND. Bevor wir mitkriegen, was da läuft, hören wir plötzlich einen Schrei: »Der kommt auf uns zu!« Nix da! Mischke hängt am Anker, aber der Strom ist stärker als gedacht. Das

Boot treibt schnell. Es kracht mächtig, als es vorn auf die HEIMATLAND aufbrummt. Dann liegen wir längsseits, alle an derselben Seite, und warten auf das Zollboot. Mischke tobt:

- »Sowat Dämliches aber auch, losschmeißen auf der Elbe, wo jibt's denn sowat! Is doch noch nie passiert!«
- »Is wat passiert?«
- »Nö, eigentlich nich, nur die Scheuerleiste hat 'n Andenken.«

Auf dem Heimweg hören wir von Mischke, daß aus dem geplanten Törn nach Bornholm nichts wurde, weil bei Lage doch Wasser ins Schiff kam. Das hatte ja aber auch ganz schön gerummt. 13.45 Uhr. Grenzabfertigung erledigt, wieder hinten ran. Gleich darauf im Westen alles noch einmal. Diesmal klappt's bestens.

Niemandland

Von nun an begleitet uns der Metallgitterzaun. Der Fluß ist hier die Grenze. Der Streit geht darum, ob sie in der Flußmitte, wie international wohl üblich, oder am rechten Ufer verläuft. Das ist die alte Grenze zwischen Niedersachsen und Mecklenburg. Auf jeden Fall praktizieren die grauen Wachboote ihre Auslegung und halten sich streng auf »ihrer« Seite. Für die Besatzungen gibt's extra Türen im Zaun, schwer verbarrikadiert gegen unerlaubten Grenzübertritt. Es herrscht friedliche Stille. Der unberührte Schilfgürtel ist ideal für die vielen Wasservögel.

- »Sowas hab' ich noch nicht gesehn.«
- »Das nächste Mal nehm' ich aber das Teleobjektiv mit!«
- »Das ist ja auch besser bewacht, als jedes Naturschutzgebiet!«

Stromkilometer 504 – eine gesprengte Eisenbahnbrücke. Sieht aus, wie direkt nach dem Krieg. Haben sich hier die Russen und die Amis getroffen? Die Verbindung über den Fluß wurde nicht wiederhergestellt. Wozu auch? Noch ein deutsches Mahnmal. An Backbord deutsche, bundesrepublikanische Kühe, an Steuerbord deutsche, demokratische Kühe. Direkt am Wasser, mißtrauisch beäugt vom nächsten Turm der Wach- und Schießgesellschaft.

- »Können Kühe eigentlich schwimmen?«
- »Wer die wohl melkt?«
- »Begleitet den dann einer in Uniform?«
- »Mensch paß uff, der Mischke geht rückwärts!«
- »Wat'n jetzt los?«

Die HEIMATLAND wirft Anker, mitten auf dem Fluß. Das ganze noch mal von vorne, aber ohne Vorwarnung. Da unten hat sich ein Schlepper festgefahren und liegt quer im Strom. Man gut, daß Mischke den so zeitig gesehen hat! Nach 'ner knappen Stunde geht's weiter.

Elbe-Lübeck-Kanal

Es wird dunkel, als wir Lauenburg passieren. Die malerische Unterstadt, Fachwerkhäuser, Kopfsteinpflaster. Da, unser kleines Restaurant. »Weißt Du noch? Damals haben wir gesagt, schleppen müßte man sich mal lassen.« Oben durch die Stadt führt die B 5. Wieviele Berliner sind hier schon durchgebraust, froh, die Grenze hinter sich zu haben und ohne zu wissen, woran sie da vorbeifahren. Rechts rum, rein in den Elbe-Lübeck-Kanal. Die erste Schleuse liegt gleich um die Ecke, ist aber zu, 22.30 Uhr. Wir liegen am Dalben vor der Einfahrt. Morgen früh, da sind wir die ersten. Um halb sechs beginnt der dritte Tag. Gleich rein, in die Schleuse. Als wir drin festmachen, zeige ich mit dem Bootshaken nach oben, an den dunklen Rand. Dirk lacht: »Kannste mir doch nich erzählen!« Ich bin selbst überrascht, daß es stimmt. Es geht 4,50 m aufwärts, und das in wenigen Minuten. Das Wasser wird von unten in die Kammer gedrückt. Überall sind Wirbel und dann sind wir auch schon oben. »Doll wat? Na ja, wird sind eben im Westen.«

Und sonst? Der Elbe-Trave-Kanal ist ähnlich schmal wie die Havel. Es stinkt auch nicht mehr. Wir dürften mit eigener Kraft fahren, aber Mischke zieht uns treu und brav bis Lübeck, durch die Stadt hindurch zur Trave und wirft uns gegen 16.00 Uhr los.

»Wenn man hier bloß mal festmachen dürfte und sich das genauer anschauen und kennenlernen könnte...!«

»Gute Fahrt. Paßt auf da draußen, da soll's noch mehr Wellen geben als gestern auf der Elbe!«
»Aber auch mehr Wasser unterm Kiel.«
»Hoffentlich!«
»Tschüß, bis in fünf Wochen!«
»Wir rufen bei Charly im SV-Trave an, ob alles klar geht, mit dem Tiefgang und so für die Rückfahrt. Danke für alles!«

Gegen 16.30 Uhr liegen wir im »SV-Charly«. Die GRIPSHOLM von Meyers wartet mit gelegtem Mast auf die Heimfahrt. Sie sieht so aus, als würde sie gern mit uns noch einmal umkehren. Wir stellen den Mast, warten auf den Rest der Crew und schlafen richtig aus. Monika erscheint pünktlich. Der Wind bläst frisch, natürlich von vorn, und so segeln wir hinaus nach Dänemark und Schweden, bis zu dem Punkt, an dem die Erdkrümmung einsetzt. Aber das ist eine andere Geschichte.

Rainer Lorenz (aus BYC-Aktuell)



Die Reise nach Lübeck (aus den 80er Jahren)

Wir trafen uns eine viertel Stunde vor Abgang des Zuges. Wir, das waren Jürgen Slawski, Dieter Plagens und ich. Wir trafen uns am Bahnhof Zoologischer Garten und der Zug, den wir erwarteten, sollte uns nach Lübeck bringen. Von dort wollten wir dann zum Stau, zum Segler-Verein »Trave«, also zum Charly, falls den jemand kennen sollte. Dort warteten die HELGOLAND und ihr »Kapitän« Günter Slawski samt Ehefrau Ingrid auf uns, die uns drei zu einer Reise nach Hundested, via Kertemünde, angeheuert hatten. Für Kost, Logis und zum kräftigen Zupacken.

Wir waren bester Laune. Der Zug kam. Pünktlich fuhr er mit uns ab. Wir hatten gute Plätze am Fenster, und da es draußen grau und regnerisch war, beschäftigten wir uns mit dem, was wir an Proviant von zu Hause mitbekommen hatten.

Paßkontrolle

Griebnitzsee lag hinter uns, und wir waren noch lange nicht in Lübeck, als wir mit einem fröhlichen »Guten Morgen« den dazu anregenden Gruß des Grenzpolizisten beantworteten, der unser Abteil betrat und um unsere Ausweise bat.

Wir gaben sie ihm und unterhielten uns weiter, heiter und sorglos und mit Blickrichtung auf die nächsten Tage, auf die wir uns sehr freuten. Plötzlich, ich überhörte während unseres Schwatzens fast die Frage:

»Ist das Ihr Ausweis?« Durch einen sanften Rippenstoß meines Nebenmannes wurde ich darauf aufmerksam gemacht, daß mir diese Frage galt! Ich sah also auf und auf einen mir entgegengehaltenen Ausweis in das Gesicht meiner Frau, die mich anlächelte. Dann hörte ich nochmal, diesmal klar und deutlich, die an mich gerichtete Frage. »Ist das wirklich Ihr Ausweis?«

Was nun?

Himmel, was schossen mir in diesem Augenblick für Gedanken durch den Kopf! Ich fing sinnlos an, in allen Taschen zu suchen, um vielleicht – warum eigentlich, wir hatten doch heute morgen am Frühstückstisch – ja, das Gültigkeitsdatum hatten wir kontrolliert, aber das Foto? Die Seite wurde von uns gar nicht erst aufgeschlagen, da konnte gar nichts abgelaufen sein, also wozu? Ach hätten wir das doch auch getan, wir sind doch sonst immer so ordentlich.

Und vor mir stand immer noch wartend der Vopo und meine 2 Freunde waren ganz still. Und so langsam wurde mir klar, daß ich nun wohl dran war, etwas zu sagen: »Ach ja, das heißt nein, das ist der von meiner Frau.« »Und wo ist Ihrer?« Das war die nächste Frage. »Mit Sicherheit in irgendeiner Handtasche meiner Frau!«

Ich versuchte, etwas meine Fassung wiederzuerlangen, obwohl mir recht heiß geworden war, als ich die nächste Frage, »und wo wollen Sie hin«, ziemlich leise mit »auf die Ostsee, segeln« beantwortete.

Und noch heißer, als mir schon war, wurde mir, als nun mein Gegenüber mit den Worten »na, dann kommen Sie mal mit«, mich auf die Plattform des Wagens entführte. Da wurde ich weiter gefragt, wann ich das mit dem Ausweis bemerkt hätte, und ob ich vielleicht andere Ausweispapiere bei mir hätte, und ich könnte ja von Boizenburg nach Berlin zurückfahren, von Griebnitzsee meine Frau anrufen, sie könnte mir dann meinen Ausweis zum Bahnhof Zoo bringen, und ich könnte dann mit dem nächsten Zug wieder nach Lübeck fahren. Er würde nachher, in Boizenburg, seinen Kollegen darüber in Kenntnis setzen, warum ich wieder zurückfahre.

Zurück nach Berlin?

»Wollen Sie das?« »Wenn ich ehrlich sein darf, nein, denn das kostet mich ja wieder Geld, und wir wollen ja heute noch auf der HELGOLAND den Mast setzen und morgen seewärts fahren und die Ausweise, die haben wir, meine Frau und ich, an der Zonen-, an der Grenze vertauscht nach dem Vorzeigen und dann in die falschen Hüllen gesteckt. Vor 4 Wochen etwa.«

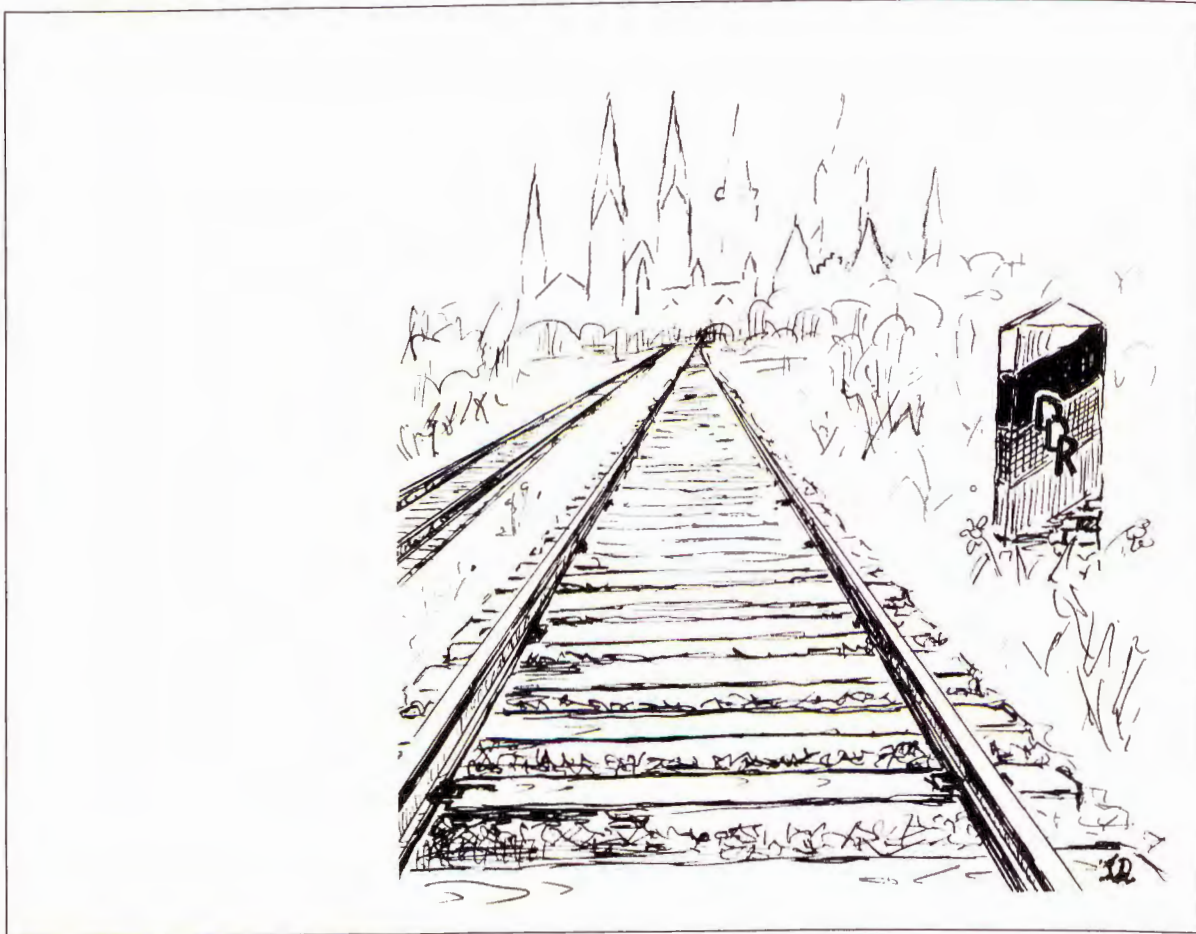
Daran, wie mein Gesprächspartner meine diversen Ausweis- und ähnliche Papiere besah, glaubte ich, bemerken zu können, daß er sich nicht ganz sicher war. Vergessene Ausweise oder nicht verlängerte, das war der Normalfall, aber sowas, das hatte er wohl noch nicht erlebt. Allmählich hatte ich ausgepackt: KFZ-Führerschein, Erste-Hilfe-Ausweis, A-, B-, Berlin-Schein und »was ist das?« »Mein Sportbootführerschein«. Sah gut aus, hatte ich den Eindruck, Paßbild, Bundesadler, und sogar mit Anschrift, die mit der im Ausweis meiner Frau übereinstimmte. Den griff er sich, entließ mich auf meinen Platz und entschwand.

Abwarten

Wir 3 witterten Morgenluft, trauten uns aber noch nicht, uns zu freuen. »Mensch.« sagte der Dieter, »stand Dir aber der kalte Schweiß auf der Stirn, ganz dicke Perlen und so plötzlich!« Der Zug klapperte weiter und je näher wir Boizenburg kamen, und nichts geschah, desto nervöser wurde ich wieder.

Plötzlich war er wieder da, der Grenzer, hielt mir den Ausweis meiner Frau und meinen Führerschein entgegen und fragte: »Was wollen Sie nun, nach Berlin zurückfahren oder nach Lübeck?« Wahrscheinlich habe ich gestottert, bestimmt aber sehr höflich, »nach Lübeck natürlich« gesagt.

»Na dann,« und er legte die Hand an die Mütze. »gute Reise!« Und ehe wir das alles so recht begriffen hatten, hatte ich meine Ausweise in der Hand, er war verschwunden und ich kam nicht mal dazu, mich zu bedanken. Über die Größe des Steines, der mir in diesem Moment vom Herzen fiel, brauche ich sicher nichts zu sagen.



So allmählich kam unsere Stimmung wieder auf positive Werte und als dann der westdeutsche Zoll kam und nur Stichproben machte, ließ man mich aus. Mal muß man auch wieder Glück haben. Mal !!!

In Lübeck

In Lübeck schickte ich meine Begleiter voraus, damit unser Kapitän wußte, daß wir alle da sind, rief meine Frau an und ging zur Polizei. Der Schutzmann, dem ich dort meine Erlebnisse schilderte, sah mich ungläubig an und trommelte erst mal seine ganze Wachmannschaft zusammen: »Das ist bestimmt das erste Mal, daß die da drüben jemanden ohne Personalausweis haben laufen lassen.« Das war die einstimmige Meinung dieser vier Staatsdiener.

»Was mache ich nun aber,« wollte ich wissen, »ich habe doch keinen gültigen Ausweis bei mir und will auch noch über die Ostsee nach Dänemark segeln?« »Kann Ihnen den keiner hinterherbringen?« »Doch, schon, aber bis dahin?« »Ach, wissen Sie,« meinte einer der Beamten, »in unserem Land laufen so viele mit unmöglichen Ausweisen herum, oder ohne, daß wir froh wären, wenn jeder so ein sauberes, wenn auch inoffizielles Stück Papier, vorzeigen könnte. Fahren Sie man los und wenn wirklich nötig, dann berufen Sie sich auf uns. Auf Wiedersehen!«

Noch vor Sonnenuntergang wehte vom Mast der HELGOLAND der BYC-Stander und nach Kerteminde brachte mir ein guter Kamerad meinen Ausweis hinterher. Ab sofort war ich dann wieder komplett ausgerüstet.

Günther Reinhardt (aus BYC-Aktuell)

Vatertag (1990)

1990 – was für ein Jahr. Es geht rund über Stag, wie es zur »Wende« gehört. Es geht rund auch bei uns im BYC, der mehr als gewohnt Flagge zeigt.

Auch unser Vatertag ist diesmal eingebettet in Clubaktivitäten und hat uns einige Gefährten vermissen lassen. Mit 10 Mann Besatzung war unser HOTTÉ nicht ausgebucht. Dem Chef-Smut Klaus war damit genügend Freiraum für Beköstigung bis zur Erschöpfung gegeben. Mit HOTTÉ, bunt geschmückt und bequem ausgestattet, führte uns »Schraubenorje« Hansgeorg als Skipper durch die Babelsberger Enge auf langerträumte neue Wege hinter dem großen Zaun. Potsdam, Werder u. Havelland, mit flüchtigem Blick genossen bei der großen Umfahrt und Rückkehr über Nedlitz' Idylle, hat uns alle sehr bewegt. Babelsberger Enge steht für Einreiseformalitäten, die diesmal freundlich, dem Tag gemäß erleichtert vorgenommen wurden. Ich glaube, es hätte nicht mehr vieler Worte bedurft, und wir hätten weitere - nicht unsympatrische Gäste an Bord bekommen.

Vorbei an den Uferanlagen der Stadt, nahmen wir vor Hermannswerder noch einen Stadtblick von der Neustädter Havelbucht aus. Beeindruckt hat uns das Wasserwerk Sanssouci im orientalischen Gewand und sogar mit Minarett. Sehr schön anzusehen, aber heute stand anderes als »Wasserwerk« auf dem Programm. Also weiter auf dem geteilten Templiner See, an dessen Ufer die Goldmedaillen-Fabrik dominierte. Caputh wurde kurz angestrandet und Peter gab seine Flaschenpost auf. Dann nur noch ein Klacks am Schwielow See vorbei bis Werder und bei den dortigen Wasserfreunden konnte dringende Entsorgung betrieben werden.

Ja, und nun? »Fahren wir zurück, oder wagen wir die große Runde oben rum?« Natürlich ging es weiter über den Zern-See durch typische Havelländische Landschaft zum Sacrow-Paretzer-Kanal, der uns zu einem vergnügten Stop in Nedlitz führte. Das Faßbier, aber nicht der Durst, war gelöscht. Frisches Bier, aber auch Kapelle mit Damenbegleitung, erinnerten in ihrer Verpackung an Zeiten wie »Hier können Familien Kaffee kochen«. Die Zeit ist knapp – wir kommen aber wieder. Jetzt ging's zurück über den Jungfernsee direkt in Muttern's Arme. Tschüs – bis zum nächsten Jahr!

PS. Vorschau für 1991: Aus dem Heuer-Contract der Galeasse JOHANNA:

Der Schiffs-Capitain verpflichtet sich, seine Schiffsleute in zu reichlichem Maße mit Speise und Trank zu verpflegen. Jeder Mann erhält: Sonntags zum Frühstück Grütze oder Graupen, mittags u. abends Erbsen. Montag zum Frühstück Graupen oder Grütze, mittags und abends Erbsen. Dienstag dto. usw.--, sowie täglich 1 Quart Bier, soweit solches vorrätig ist. Branntwein erhalten die Schiffsleute nur dann, wenn der Schiffer eine Austheilung davon für nöthig hält.

Horst Geith (aus BYC-Aktuell)

Premiere auf dem Müggelsee (1990)

Die erste deutsch-deutsche Segelregatta fand am 7./8. April 1990 auf dem Müggelsee statt. Sie war ausgeschrieben für die Olympischen Bootsklassen und mehr als 150 Boote und Mannschaften beteiligten sich an diesem denkwürdigen Ereignis. Der BYC war mit 8 Booten und folgenden Steuerleuten vertreten:

3 FD:	S. Köbisch, C. Milhan, A. Paul
1 Soling:	H. Vornholt
2 470-er:	F. Jacob, S. Kiesewalter
2 Finns:	W. Baumgarten, T. Gruber

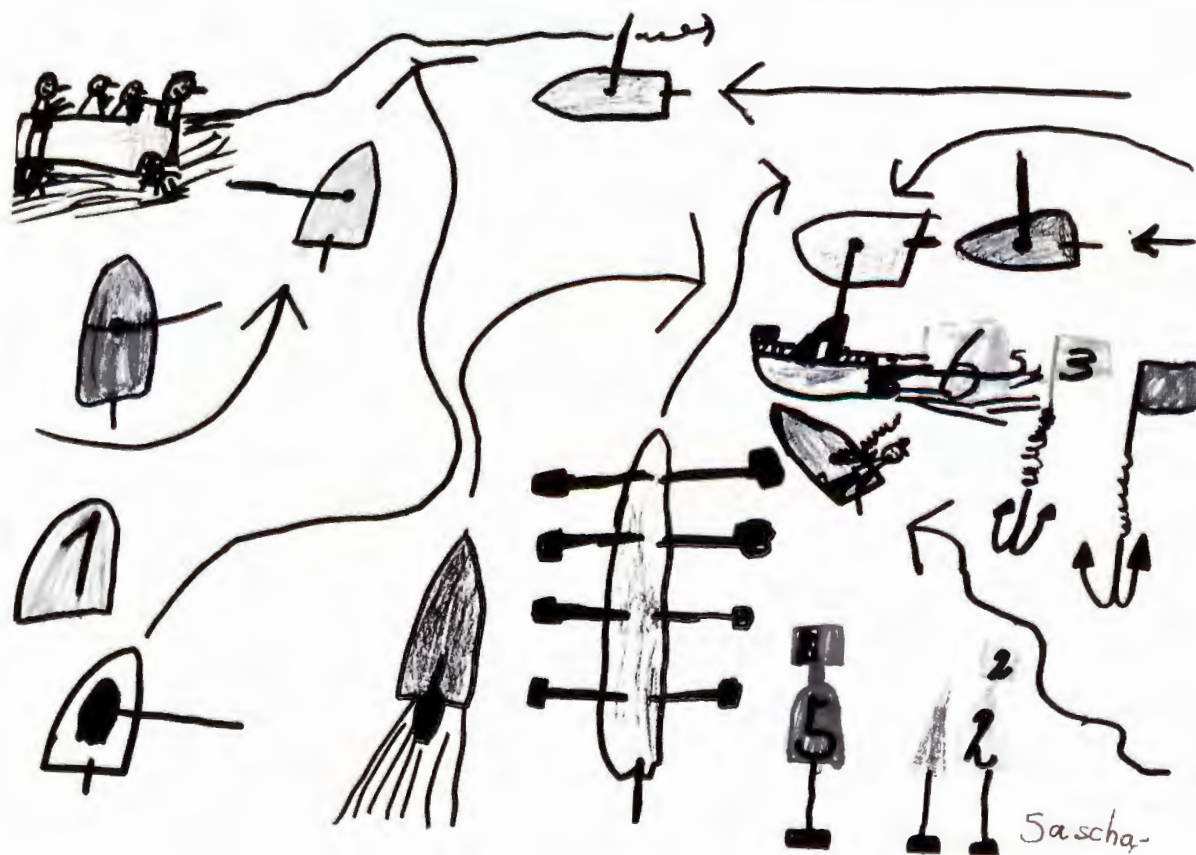
Zahlreiche BYC-Mitglieder segelten in den verschiedenen Bootsklassen mit, und viele kamen als Zuschauer an den Müggelsee.

Gesa Gruber

Eine von den berühmten Herrenpartien auf dem HOTTÉ am Vatertag 1990



Boote auf dem Wannsee
(aus der Sicht eines 7-jährigen)



Jugendsegeln

Jugendsegeln ab 1959

Seit über 75 Jahren besteht die Jugendabteilung des BYC. 1916 mit 3 Mann gegründet, vergrößerte sie sich auf etwa 30 Jugendliche und Junioren. Durch Krieg und Heimatlosigkeit des BYC wurde die Jugendarbeit unterbrochen und erst ab 1959 wieder neu begonnen.

Die Jugendarbeit des BYC lag solange darnieder, wie der Club kein eigenes »zu Hause« hatte. Sie wurde neu belebt, nachdem der Seglerverein Wannsee bei der Fusion eine gut funktionierende Jugendabteilung einbrachte, die unter dem Jugendleiter Alfred Tiedemann sich vergrößerte und ausdehnte.

Zur Jugendabteilung gehörten damals (1959 bis zur Satzungsänderung 1982) Jugendliche (bis zu 18 Jahren) und Junioren (18 bis 25jährige). Die jüngsten Segler der Jugendabteilung dürften 12 bis 14 Jahre alt gewesen sein. Sie segelten beispielsweise auf dem Piraten, dem Lindenblatt, einer Jugend-Zwei-Mannjolle, während die älteren Jugendmitglieder Korsar oder Finn segelten. Ab Januar 1960 erteilte Alfred Tiedemann bis zu seinem Tode in jedem Winter ehrenamtlich theoretischen Segelunterricht. In den 60er Jahren war die Teilnahme für Jugendliche und Junioren Pflicht.

Bereits 1959 war der BYC Veranstalter einer Jugendregatta in der Lindenblattklasse. Erstmals nach dem Krieg nahmen in diesem Jahr Mitglieder der Jugendabteilung an der Kieler Woche teil, Otto Gleier transportierte die Korsare. 1967 war der BYC Ausrichter der 18. Deutschen Jugendmeisterschaft der Korsare mit über 60 Teilnehmern. Geschlafen wurde in Zelten der US-Army. Für die gemeinschaftliche Verpflegung in der Halle sorgte die Berliner Schutzpolizei, fürs Frühstück die Fa. Bolle. Als Ausrichter von Jugendregatten schuf sich der BYC in den folgenden Jahren einen guten Ruf.



Alfred Tiedemann

(1910–1983, BYC-Mitglied seit 1947) Mit einer H-Jolle begann sein Seglerleben auf Märkischen Seen, später -nach dem Krieg- besaß er einen kleinen Kielschwerter auf dem Wannsee. Ab 1959 war er Jugendleiter, Takelmeister, Segelmeister. Mehrere Generationen erlernten bei ihm Theorie (alle haben wir noch sein "und wenn der Prüfer frääjt..." im Ohr!) und Praxis des Segelns, Seemannschaft und Yachtgebräuche sowie das Einhalten von Stander- und Flaggenordnung. Er war Führerscheinobmann und langjähriges Vorstandsmitglied. Sein plötzlicher Tod hinterließ eine Lücke, die sich bis jetzt nicht schloß.

Als Vorstandsmitglied war und ist der jeweilige Jugendleiter des BYC - im Gegensatz zu manch anderem Verein - mit gewissen Kompetenzen ausgestattet.

Jugendleiter im BYC seit 1959:

- 1959–1969 Alfred Tiedemann
 1969–1971 Volker Schoenfeld
 1971–1972 Wolfgang Häusler
 1972–1975 Benno Bluhm
 Stellvertreter: Klaus von Paczkowski
 1975–1979 Klaus von Paczkowski
 Stellvertreter: Heinz Koglin, Horst Teichmann,
 Peter Bamikow
 1979–1987 Gesa Gruber
 Stellvertreter: Reinhardt Heitz, Ardo Brandt
 1987–1989 Hartmut Becker
 Stellvertreter: Lothar Busch
 seit 1989 Werner Siepmann
 Stellvertreter: Michael Helm

Ein neues Kapitel der BYC-Jugendarbeit begann 1968 mit der Anschaffung von »Optimisten« und der Aufnahme junger Schulkinder in die Jugendabteilung. Achtjährige waren plötzlich Steuerleute, Segelkameraden und auch noch Bootseigner!! Erstmals beteiligten sich BYC-Optimisten im Herbst 1969 an einer Regatta: bei der Kehraus-Regatta des SC Nordstern auf der Oberhavel segelten unter 99 Teilnehmern 13 BYCler in A und B mit 8 Booten. Der schon bei dieser -seiner ersten- Regatta erfolgreich segelnde Andreas Gillwald brachte 1973 den deutschen Meistertitel der Optimist-Dinghy-Klasse in den BYC.

Jugendbootklasse "Lindenblatt", 50er Jahre



Die Jugendabteilung wuchs und wuchs – besonders stark im Jüngstenbereich, so daß man sich Mitte der 70er Jahre vorübergehend gezwungen sah, die Neuaufnahme der Anfänger zu bremsen. Nicht nur in verschiedenen Bootsklassen wurde altersabhängig gesegelt (Optimist, 420er, Pirat, 470er, Europe, Laser) – auch innerhalb der Jugendbootklassen gilt es, den unterschiedlichen Leistungsgruppen ein differenziertes Ausbildungs- und Trainingsangebot zu schaffen: Anfänger, Umsteiger, Regattasegler und Segler auf See wurden ehrenamtlich von BYC-Mitgliedern unterwiesen und betreut. Das von Klaus von Paczkowski und seiner Frau Irene damals eingeführte Konzept in der Jugendsegelerei des BYC ist unverändert gültig und praktikabel. Eine Reihe der damaligen Youngster sind heute Trainer in der Jugendabteilung. Die Regattatätigkeit der Jugendlichen in und außerhalb Berlins wurde immer intensiver und erfolgreicher – ist allerdings ohne Engagement der Eltern nicht zu verwirklichen.

Überwiegend besaßen und besitzen die Jugendmitglieder eigene Boote. Zur Förderung des Nachwuchses erwirbt der BYC regelmäßig Jugendboote und stellt sie Interessierten ebenso zur Verfügung wie die dem Verein gespendeten Boote. Eine - etwas pfleglichere - Behandlung erfahren besonders die älteren Clubboote, nachdem seit 1980 für die Nutzung Charter und Kaution zu entrichten sind. Nach der Satzungsänderung 1982 sind die ältesten Mitglieder der Jugendabteilung die Achtzehnjährigen. Seit 10 Jahren hat die Jugendabteilung des BYC über 100 Mitglieder zwischen 6 und 18 Jahren.

Gesa Gruber

Lindenblatt Sonderfahrten am 4./5.6.1959

Für die Jüngsten unseres Nachwuchses besteht in Berlin die Klasse der »Lindenblatt-Jolle«. Das Boot hat 7,5 qm Segelfläche und ist Sloop getakelt. Es ist kein derbes Boot, wie das »Küken« für Anfänger, sondern ist ein feinfühliges Rennboot, auf dem zwei Jüngste alle Feinheiten des Jollensegels in sich aufnehmen können. Obwohl diese Klasse auf allen Revieren Berlins vertreten ist, sind die alljährlichen Sonderwettfahrten in der Hauptsache eine Auseinandersetzung zwischen VSaW und BYC, die das Feld je zur Hälfte beschicken.

Das Anrecht 1957 um den Wanderpreis erwarb sich unser Joachim Tiedemann, das Anrecht 1958 Georg Wittmer vom VSaW. Den Sieg erkämpfte sich in 3 Regatten am 4. und 5. Juli dieses Jahres Wolfgang Tiedemann BYC in überlegender Weise, so daß das Fortbestehen des Wanderpreises gesichert ist. Der nächste Punktheste war Werner Baumgarten VSaW, Soln des Finn-Dinghy-Seglers Paul Baumgarten, der dritte Punktheste mit Abstand Georg Wittmer.

BYC Mitteilungsblatt 4/59



Optis im Vormarsch

Den kleinen Kameraden

Seit einiger Zeit ist der Hafen des BYC bunter und lebendiger geworden. Unsere Optimistensegler flitzen mit viel Freude in ihren kleinen Booten durch das Bojenfeld. Wer hätte den lustigen Farbtupfen nicht schon voll Vergnügen nachgeschaut?

Wie große Schiffe wurden die kleinen Yachten vom Präsidenten des Berliner Yacht-Clubs, Herrn Erb, mit Sekt getauft! Dieser munteren Szene wohnten viele Clubmitglieder unter der Gunst herrlichen Wetters bei und brachten anschließend ein dreifaches »Hipp-Hipp-Hurra!« den kleinen Kameraden und ihren Schiffen. GAGALINCHEN (Andy Gillwald), »KRABBE« (Arne Tischer), KRAKE (Inken und Alex Häusler), WASSERFLOH (BYC) und STICHLING. (BYC) wurden dann unter Mithilfe und viel »Hallo« aller Taufgäste zu Wasser gelassen und machten gleich die ersten Probeschläge. Später folgten sogar schon kleine Privatregatten, bei denen es allerdings mit Festhalten, Wriggen, Anbumsen und ohne Vorfahrtsregeln, dafür aber um so mehr Freude, recht rabiat zuzuging.

Ein schöner, neuer Anfang ist gemacht worden, und zwar im doppelten Sinne. Erstens segelt nun auch im BYC diese kleine wertvolle Bootsklasse. Viel wichtiger jedoch ist, daß diese Boote für unsere kleinen Kameraden einen Anfang für die Freude am Segeln darstellen sollen. Mit einem eigenen Schiffchen, ganz auf sich allein angewiesen, sollen sie das Gefühl für Wind, Wellen und Wetter bekommen, sollen frühzeitig lernen, Verantwortung für Schiff und Crew - noch nur für sich allein- zu übernehmen. Bootspflege, richtiges Verhalten auf See, z.B. Schwimmwesten anlegen - Kameradschaft und Fairness bei Gewinner und Verlierer gleichermaßen, das gegenseitige Helfen, z.B. beim Säubern, beim Auf- und Abtakeln der Boote, sind nur einige kleine »Selbstverständlichkeiten«, die hier genannt, aber erst einmal erlernt sein sollen.

Hoffen wir, daß unsere derzeitigen kleinen Kameraden, wenn sie größer sind und dann binnen und buten segeln oder in Regatten sogar Preise gewinnen, einmal sagen: »Das habe ich (fast) alles auf der Optimistenjolle gelernt!«

Volker Schoenfeld (BYC-Mitteilungsblatt 3/69)^



Ein Opti-Segler sitzt zwar allein im Boot, trotzdem gehört er zu einer Gruppe, in der er - auch was Kameradschaft und Segelkünste anbelangt - seinen festen Platz hat. Und wehe, wenn die »Hackordnung« durcheinander gerät!





links:
Die Opti-Anfänger
lernen mit Assi Theorie



unten:
Kentern üben im Schwimmbad Zehlendorf



links:
um die Tonnen wie
die Alten



oben:
Opti-Regatta

Ein Opti hält enorm viel aus,
segelt recht stabil und fällt nicht so
leicht um, wie die entsetzten
Zuschauer-Eltern am Steg fürchten



unten:
... so kann's enden



Über das Segeln allgemein, über das Opti-Segeln speziell und über das Opti-Training

Eine überaus subjektive und höchstpersönliche Geschichte der Familie Teichmann

Immer schon waren wir begeisterte Segler, immer schon liebten wir den Umgang mit dem nassen Element. Assi, mit Tämpfen um die Brust und an Vaters Hand festgebunden, wuchs auf einem 15er Jollenkreuzer auf. Horst leistete sich schon sehr früh eine geklinkerte Jolle in der stolzen Größe von 3,50 m. Hiermit machten wir schon in den 50er Jahren den Wannsee unsicher.

Eine Familie wuchs heran, ein größeres Boot mußte her. Mit Eintritt in den BYC 1968 war es die H-Jolle H-1 mit sportlichen Ambitionen. Als ängstliche kleine Mädchen beim Ausreiten auf Mutters Schoß gesichtet wurden, gab es Anfragen von der Wapo und strafende Blicke von den Clubkameraden. So begann für die Eltern die Dickschiffkarriere und für die Kinder bald die Optimistenzeit. Am Beispiel der größeren Kinder war der Wunsch aufgetaucht, sich selbst mit Wasser, Wind und Wellen auseinanderzusetzen. Clubkameraden mit Training von drei eigenen Kindern zu belasten, erschien uns unzumutbar. Vor 15 Jahren ergab es sich folgerichtig, daß Assi das Jüngstensegeln mit dem Optimistentraining übernahm.

Aller Anfang ist schwer. Vor dem Segeln kommt die Beherrschung des eigenen Körpers auf schwankendem Boot. Lenken und paddeln will gelernt sein. In den Jahren spielte sich ein fester und regelmäßiger Programmablauf ein. Sonntagmorgen Bojen ausbringen, pünktlich 10 Uhr versammeln auf dem Steg, Besprechung des Windes und der anstehenden Trainingsinhalte, Auftakeln der Boote, Kontrolle der Riggs, Kontrolle der Ausrüstung. Und dann auf den See.

Übrigens, es galt die feste Verabredung, daß wir uns bei jedem Wetter treffen. War der Wind zu stark, fand das Segeln im Saal statt. Theoretisch mit den feinen Modellschiffchen, geerbt von Alfred Tiedemann. Immer wieder Knoten üben wurde mit regem Interesse aufgenommen. Jeder, der etwas lernen will, muß sich eigentlich Notizen machen können. Was aber, wenn man noch gar nicht schreiben kann? Die bunt und anschaulich gestalteten Opti-Lehrbücher haben uns sehr geholfen.

Irgendwann aber juckt der Hosenboden und man muß hinaus ins Boot. Spätestens dann war die Sonntagsruhe im Club vorbei. Assis Megaphon hat den letzten Langschläfer aus der Koje geholt. Unüberhörbar dröhnt es über unsere Bucht: »Wende - weg die Pinne, Halse - hin zu Dir die Pinne!« Wie schwer es doch ist, am Wind zu segeln und seinen Kurs zu halten. Welch ein Siegesgefühl, die erste Tonne erreicht zu haben. Und dann diese bösen Böen! Die können ganz schön aufregend werden. Da ist ja ein Vorturner, der zeigt perfekte Gewichtsverlagerung im Opti. Stets aufs neue muß Assi das Selbstvertrauen stärken, Ängste überwinden helfen, Mut machen, trösten, aber auch

Leichtsinn bremsen. Das alles kann nur funktionieren, wenn jedes einzelne Kind für sich selbst die persönliche Zuwendung verspürt. Assi hatte immer in kürzester Zeit die Namen aller Kinder im Kopf. So wird mit persönlicher Ansprache Zutrauen erweckt.

Darin und im schließlich bestandenen Jüngstenführerschein aller Kinder bei unserem stets geduldig aufmunternden und verständnisvollem Prüfer Werner Siepmann liegt die Freude und Befriedigung für den Segellehrer. Selbstverständlich hat der Segellehrer die größte Genugtuung, wenn mit zunehmendem Lebensalter Motivation zu größeren Bootsklassen aufgebaut werden kann. Unterstützung mit entsprechendem Material hat vielleicht ebenso geholfen, wie Seereisen in Dänemark, Schweden, Norwegen, Frankreich und Griechenland mit eigenen Kindern und Jugendlichen aus unserem Club.

Hierin werden unsere Bemühungen nicht aufhören, auch wenn wir uns vom Jüngstensegeln jetzt zurückgezogen haben. Dieses ist der richtige Ort, um allen Vorstandsmitgliedern für die stetige und treue Unterstützung zu danken!

Assi und Horst Teichmann

Zum erstenmal im Opti, April 1976

Erstmal haben wir ein bißchen besprochen, danach sind wir rausgegangen auf den Steg. Wir haben 2 Boote umgedreht und ins Wasser gelassen. Dann sollten wir pätscheln, mit der Pinne wenden und zurück wriggen. Manche sind aus Versehen an den Poller gestoßen, dann sollten wir am Steg das Boot mit so einem Knoten festmachen. Gut ist das bei mir gegangen. Dann haben wir 2 Segel geholt, das Segel aufs Boot gestellt und sind gesegelt, trotzdem son Wind war. Herr Brandt und Herr Deichsel haben mir beim Einsteigen geholfen. Erst habe ich das Ende von der Schot nicht gefunden und dann hatte ich es doch. Wir sollten immer am Steg lang, dann sollte ich eine Wende machen, wieder am Steg lang, dann an den Steg ran mit einem Aufschiefser. Das ging bei mir gut, nur bin ich ein bißchen an den Steg gebumst, aber das Plastikboot hatte kein Loch – zum Glück.

Tom Gruber (7 Jahre, Diktat)



Der Wannsee ist ein nasser Ort, drum treibt man dort den Wassersport

Berlin, den 5.9.1985

Liebe Frau G.

Ich erzähle Ihnen jetzt, wie es im Opti-Trainingslager an der Zitadelle war. Als ich von Mami und Papi zum Zeltlager gebracht wurde, war ich doll aufgeregt, denn ich war die einzige aus unserem Club und kannte niemanden. Wir luden den Opti vom Auto und ich sagte Papi auf Wiedersehen. Ich war als erste da, aber das machte mir nichts aus. Wir waren später 4 Mädchen und 17 Jungen. Dann fuhr Mama auch weg, und ich war allein. Der schönste Tag der Woche war Donnerstag, denn am Abend war Disko, da haben wir bis 24 Uhr getanzt. Am nächsten Tag holte mich dann Papi wieder ab. Bei der Abschluß-Regatta am Zitadellensee war ich die Jüngste von 20 Teilnehmern. In der ersten und zweiten Regatta bin ich 6. geworden. Bei der 3. Regatta war ich die ganze Zeit Viertes, dann hat mich auf der Zielkreuz doch noch das Boot Pünktchen überholt. Das hat mich in der Gesamtwertung den 4. Platz gekostet, denn dann wäre ich auch noch das beste Mädchen gewesen und hätte eine schöne »Emely Erdbeer-Puppe« bekommen. Trotzdem war ich ganz stolz auf mich und meine vielen Preise.

Deine Aline Siepmann (9 Jahre)

Piraten Trainingslager im SC Oberspree

Kai Brandt und ich nahmen mit dem Piraten »Fritze Bollmann« vom 9.5. bis zum 10.5.81 am Piraten Trainingslager vom SC Oberspree teil. Mein Vater, Kai und ich hatten den Piraten am 9.5. zum SC Oberspree rübergeschleppt. Es waren insgesamt 16 Piratensegler am Trainingslager beteiligt, von denen die meisten schon über 15 Jahre alt waren. Also aus unserer Sicht sehr alt, aber es gab auch einen Piraten mit noch jüngerer Besatzung als wir. Am 9.5. ging es schon um 15 Uhr mit dem Wassertraining los. Am Abend wurde gegrillt, danach verpaßte man uns noch 3 Stunden Theorie, bis wir um 1/2 11 endlich im Bett (Schlafsack) lagen. Am nächsten Morgen gab es um 8 Uhr Frühstück. Es war reichlich Wind und wir segelten eine kleine Regatta. Um 13 Uhr gab es Mittagessen. Danach sollten wir wieder rausgehen, aber Kai und mir war mit unseren geringen Erfahrungen doch etwas zu viel Wind. Kai blieb an Land und ich fuhr auf dem Startschiff mit. Es wurde wieder eine Regatta gestartet, an der 10 Schiffe teilnahmen, aber nur 5 durchs Ziel gingen. Um 17 Uhr holte mein Vater Kai und mich ab, schleppte uns mit dem DICKEN in den BYC zurück. Alles im allem haben wir dabei sehr viel gelernt.

Jens Wilke (15 Jahre)

Eine Woche Spaß am Gardasee

Lehrgang des BSV für Europe-Segler
vom 23. März bis 1. April 85

Nachdem auch der letzte Schultag vorbei war, fing ich an, meine Sachen zu packen, denn wir wollten schon abends zum Gardasee fahren. Nachdem wir mein Schiff total renoviert hatten, konnte es nun voll am Gardasee eingesetzt werden. Ich hatte das große Glück (und meine Eltern auch), daß Milli (Michael Steinke) sich freundlicherweise bereit erklärt hatte, mich samt Boot mitzunehmen in seinem umgebauten VW-Bus mit den Schäfchengardinen. Die Fahrt war sehr gemütlich, weil man in Millis Bus während der Fahrt sich hinlegen und schlafen kann. Gefrühstückt wurde auch, ohne anzuhalten, und so kamen wir mittags in Torhole an. Nachdem wir endlich einen Platz für unsere Schiffe gefunden hatten, konnten wir abladen. Anschließend aßen wir auf einer selbstgebauten Bank und Millis Campingtisch Mittag – mitten im grünen Gras und mit Blick auf den Gardasee. Es war sonnig und so warm, daß man im T-Shirt sitzen konnte – doch als der Wind aufkam, wurde es wieder kühl. In dieser Nacht schliefen wir noch einmal in Millis Bus (»Millis Hotel zur Palme mit Seeblick«), weil wir noch nicht in unser Quartier konnten. Sonntag nachmittag waren endlich alle 11 Europe - Segler mit ihren Booten da. Es war schönes Wetter und viel Wind. Auch in den folgenden Tagen hatten wir Glück mit Wind und Wetter. Nur am Mittwoch und am Donnerstag vormittag konnten wir nicht segeln, weil absolute Flaute war. Wir hatten auch noch nicht so viel kaputtgemacht, daß wir die ganze Zeit basteln mußten. Obwohl Mala ihren Pinnenausleger etliche Male ramponiert und

jedes Mal jemand anderen mit der Reparatur beauftragt hatte, fanden wir Zeit zu einem Besuch in der Schuhfabrik. Im Gegensatz zum Opti kann man mit der Europe in der Gardaseewelle besser fahren. Es machte mir viel Spaß, weil ich jetzt viel schneller war – vor 2 Jahren stand mein Opti immer wie ein Eimer. Am meisten Spaß beim Segeln machte mir das Halbwind- und Vorwindfahren (heizen). Die gefürchtete Halssentour war gar nicht so schlimm im Vergleich zu den Wenden, bei denen man sehr viel lernen muß, bis sie richtig »sitzen« und dann schnell und zügig gelingen (muß ich noch viel lernen!!!). Dadurch, daß man soviel anhaben mußte, war man sehr dick und unbeweglich, außerdem blieb man öfter mit dem Reißverschluß vom Trockenanzug am Großbaum hängen, oder der Pinnenausleger verklemmte sich in einer Falte des Anzugs. Manchmal blieb aber der Pinnenausleger auch hinten in der Ecke hängen. Ich hoffe jedenfalls, daß ich die Wenden in leichter Segelkleidung viel besser kann. Gekentert bin ich gar nicht so oft – allerdings jedes Mal auf eine andere Art. Zum ersten Mal in meinem Segelleben bin ich wie im Wilden Westen an einem Bein von meinem Boot hinterhergeschleift worden. Meine Stiefel habe ich erst am vorletzten Tag versenkt.

Auf den Frühsport haben wir verzichtet und dafür besonders früh mit dem Training begonnen. Auf die Weise konnten wir Mittag an Millis Bus essen und nachmittags das Training fortsetzen. Abschiedessen war wie immer beim Fritz, wo wir wieder die Riesen-T-Bone-Steaks aßen. Montag nacht, um halb drei, lieferten Milli und Micha mich samt Boot wieder zu Hause ab. Es war eine lustige Woche mit schönem Wetter und ich hoffe, daß ich einiges gelernt habe.

(Tom Gruber, 16 Jahre)

Jugendjolle »Europe«, ein »Mini-Finn«





Erster!!!

Auch das will gelernt sein: das Ziel zu finden, ohne daß einer vor einem hersegelt

Lago di Garda

Spaghetti, Pasta, Sonne, Wind und Gelati!!! Ja, daran denken Aline und ich gerne zurück. Vom 16. – 23.3.91 sind wir mit unserem Boot zum Gardasee zum Training gefahren. Nach einer 12stündigen Fahrt trafen wir in unserem Hotel Villa Stella die ganze Sailing-Truppe, die aus ehemaligen Ostlern, Teglem, VSaW-Leuten und uns, sowie den Trainern Hermann, Butzmann und Jörg Pfeiffer bestand. Wir beendeten den Tag mit einer Pizza im Aranchi. Am nächsten Tag versammelten sich alle am kalten Buffet zum Frühstück, eine Stunde später brachte uns der BSV-Bus zum Hafen, um die Boote aufzubauen. Auf dem See piff schon die Ora, als Aline und ich um 13.00 Uhr als erste aufs Wasser stürzten und im Gleitflug über den See heizten, während die anderen an Land noch schnell die neuen Boote nottaufbauten. Von 15.00 – 17.00 Uhr begann dann unser Training.

Die ganze Zeit am Gardasee wurde auf Bahnmarkenrundungen, Starts, aufrechtes Segeln und Rollwenden der Schwerpunkt des Trainings gelegt. Dementsprechend erarbeiteten die Trainer einen Plan, filmten uns und am Abend wurde dieser ausgewertet und die Fehler diskutiert. Nicht jeden Tag hatten wir Glück, schon am Morgen mit Wind verwöhnt zu werden. Deshalb wurde bei Flaute auf dem Fußballplatz gespielt, Eis gegessen oder nach Riva zum Einkaufen gefahren. Ein paar-mal schafften wir es jedoch, sowohl vor- wie nachmittags zu segeln und bekamen auch dementsprechend Kohldampf. Anna versorgte die ausgehungerten Segler täglich mit einem 3-gängigen Menü, das aus einem Nudelgericht als Vorspeise, Fleisch und Gemüse oder Pommes (Vegetarier bekamen auf Wunsch etwas anderes) als Hauptgang und Eis oder Tiramisu, Obstsalat oder Kuchen als Nachtisch bestand.

Das Training war sehr ergiebig, das Essen sehr gut und die abendliche Stimmung in Surfer- bzw. Seglerkneipen umwerfend! Wir möchten uns sehr bei den Leuten, unseren Eltern, sowie den Trainern bedanken, die uns das Training ermöglichten.

Sandra Siepmann (17 Jahre)

Meine erste Regatta

Am Samstag, den 12.5.1984, um 14 Uhr, starte ich zu meiner ersten Regatta. Mir ist ganz schön mulmig im Bauch, aber das kommt wohl vom vielen Gerede der Erwachsenen. Tatsächlich legt sich dieses Gefühl schon nach dem Start und ich merke, wie ich ruhiger werde.

Der Wind bläst gleichmäßig mit ca. 4 Windstärken. Ich fühle mich gut und mein Schiff läuft optimal. Schon bald befinde ich mich unter den ersten zehn Booten und kann in der 2. Runde meine Position noch mehr verbessern. In der 3. Runde kämpfe ich mich auf den 6. Platz vor, den ich auch bis zum Zieldurchgang halten kann. – Die zweite Wettfahrt, am nächsten Tag, fängt für mich mit einem Bomben-Start an und die erste Runde segele ich ganz allein an der Spitze. Doch in der 2. Runde berühre ich nach der Kreuz die Tonne und verliere etliche Plätze. Außerdem hat der Wind kräftig zugenommen und ich verliere in den nächsten zwei Runden auch noch ein paar Plätze. Leif kentert und einige Optisegler geben auf, das erfahre ich aber erst hinterher. Während der Wettfahrt merke ich nichts davon, ich sehe nur ihre Optis an dem DICKEN liegen und denke, sie sind schon durchs Ziel gegangen. Ich wußte auch nicht, daß ich Neunter geworden bin; eigentlich bin ich nur froh, daß wir in den Böen Windstärke 6 hatten, mir kam es allerdings wie Windstärke 10 vor. Im Potsdamer Yacht-Club hören wir dann zu unserer großen Freude, daß die 3. Wettfahrt ausfällt und um 15.15 Uhr Preisverteilung ist. – Jetzt dauert es auch nicht mehr lange, bis wir im BYC ankommen und uns über unsere 1. Regatta freuen können.

Timo Helm (10 Jahre)



Am Scharmützelsee

Die Gruppe die Costa und Klaus unterrichten, fuhr einmal an dem Scharmützelsee zu einer Regatta. Wir wollten bei der Regatta zugucken, weil wir auch beim nächsten Mal mitmachen sollen. Es war sehr spannend. Wir sind dort auch über Nacht geblieben. Am nächsten Morgen waren wir schon früh wach. Dann haben wir gegessen. Nach dem Frühstück haben wir ausgepackt und die Regattakinder aufs Wasser gegangen sind. Dann wurden wir alle nacheinander abgeholt. (Brandenburger Schützler) (112)

Scharmützelsee-Opti-Regatta

am 1. und 2. Juni 1991

Die Boote waren fertig, jeder holte sich ein Programm und das Startschiff fuhr raus. Dann liefen auch die Teilnehmer aus: ich auf einem Motorboot, denn es war sehr viel Wind. Manche Kinder kenterten schon auf dem Weg zur Startlinie. Wir auf dem Motorboot zogen ein paar Boote dorthin. Als endlich alle angekommen waren, ging es los.

TUUT 10 Minuten. TUUT 5 Minuten – wir fuhren immer noch herum – plötzlich kenterte wieder jemand und gleich waren ganz viele Motorboote da. Dann der Start: Keiner fuhr los, jeder segelte hinter der Startlinie weiter. Wir fuhren schnell herum und schriegen »STAAAAAART«. Endlich segelten alle los.

Wir fuhren immer außen um das Regattafeld herum und guckten uns alles an (dabei wurden wir sehr naß). Dann motorten wir zurück zum Start und sahen uns die an, die durchs Ziel kamen. Als alle durch waren, ging es wieder nach Hause in den Yachthafen. Am nächsten Tag war wieder eine Regatta, da war es aber unheimlich heiß, im Gegensatz zu der gestrigen. Alle Teilnehmer mußten zur Startlinie gezogen werden, weil zu wenig Wind war, und diesmal segelte ich auch mit.

Als alle draußen waren, starteten die A-Segler und kurz danach auch die B-Segler. Alles klappte, auch der Start – nur der Wind war ein bißchen schwach. Manche Kinder brüllten ganz laut »ABBRUCH«. Deswegen wurde die Regattastrecke auch verkürzt. Als wir mit der Regatta fertig waren, mußten wir ziemlich lange auf die Siegerehrung warten. Jeder zog ein Los und holte das ab, was er gewonnen hatte.

Juliane Nikl (10 Jahre)

... und aus der Sicht von Julchens Mutter

Trotz ausgefüllter Wochenendplanung fällt die Entscheidung für elterliches Durchstarten: Juliane darf kurzfristig an ihrer ersten Regatta (mit Übernachten) teilnehmen. Das heißt also »zwischen durch mal eben« Schlafsack (bis wieviel Minusgrade nachts?), Bodenaufgabe (wieviel Zentimeter Isolation?), Transportgurte mit Schnalle (wieviel cm Umfang hat ihr Opti?) – glücklich gefunden.

Ich überlege: Obst und Kuchen, Saft und Kakao, Dextro-Energen für 2 Tage haben wohl die beste Chance. Zwischen Tochter/Schule und Mutter/Praxis dann hin zum Club, Trailer mit Opti beladen. – Aufregend.

Endlich fahren wir ab. Zuerst schießen wir erst einmal am Ziel vorbei, wir merken es in Wendisch-Rietz. Die Tour zurück - am See natürlich - ist ebenso waldiger Genuß. Jetzt kennen wir uns ja auch schon aus. Wir landen beizeiten und treffen als ersten Bekannten auf o.g. Trailer mit »unseren (BYC)-Optis«. SG Scharmützel in Empfangsspannung weist uns hilfreich ein. Juliane findet ihr Boot und taktet, was ihr Zeug hält. Allmählich treffen auch die erfahrenen Opti-Kinder ein. Vereinzelt wird Juliane als Neuling vorsichtig begrüßt.

Dann schnappt sich mit erfahrener Weitsicht Michael Helm das Julchen ins Motorboot. »Wind gucken gehen« weiter draußen auf dem See – der Bootshafen liegt nämlich so geschützt, daß sich ein Neuling täuschen könnte. Bekommen einsichtig kommen beide dann zurück: viel zu viel Wind für Juliane. Also besser: zugucken! Inzwischen ist der Opti-Nachwuchs des BYC zum Zugucken (mit Übernachten) eingetroffen. Herzliches Wiedersehen allerseits macht elterlichen »Abmarsch« nicht nur möglich, eher offenbar auch erwünscht.

Am Sonntag dann ist Julchen einfach mitgesegelt, »keiner hatte was dagegen«. Wie glücklich. Waren »wir« doch auf diese Weise, noch dazu als Ur-Brandenburger, Teilnehmer an der ersten gemeinsamen Brandenburgischen Opti-Regatta geworden.

Christine Nikl (aus BYC-Aktuell)

120 Optis am Start
auf dem Scharmützelsee



Seereise der Jugendgruppe des BYC

vom 13. April bis 22. April 1979

Vor 6 Jahren habe ich im Berliner Yacht-Club als Jugendwart eine Gruppe Kinder übernommen, denen ich mit Helfern die Grundzüge des Segels auf Optimisten-Jollen beigebracht habe und die jetzt zu Jugendlichen herangewachsen sind, die moderne Gleitjollen wie den 420er und 470er auch in Regatten segeln.

Zu einer seglerischen Ausbildung gehört aber nicht nur allein das Segeln von Jollen und das Regatten-Segeln, sondern auch das See-Segeln. So wurde beschlossen, den Interessiertesten aus der großen Gruppe von Jugendlichen eine Einführung in das See-Segeln zu geben. Kriterien für die Auswahl zur Teilnahme an einem Seetörn waren, wie schon erwähnt, Interesse am Segeln, weiterhin Besitz des A-Scheines und zum dritten ein Mindestalter von 15 Jahren. So wurde eine Gruppe von 12 Jugendlichen zusammengestellt, die zur Hälfte aus Jungen und zur Hälfte aus Mädchen bestand.

Aus Sicherheitsgründen, und auch um das See-Segeln unter Wettkampf-Bedingungen üben zu können, sollten zwei gleich große Schiffe gechartert werden. So wurde diese Gruppe wiederum aufgeteilt in drei Mädchen und drei Jungen pro Schiff, so daß mit 2 Skippers jedes Schiff mit 8 Personen besetzt war. Um den Mädchen bei eventuellen Schwierigkeiten, die sie mit Männern nicht so gern besprechen wollten, zur Seite stehen zu können, war von den vier Skippern einer eine Frau. Als Skipper fuhren auf dem einen Boot das Ehepaar Teichmann und auf dem anderen Boot Jim Keller und Klaus von Paczkowski.

Als Zeitraum für die Durchführung dieses Segeltörns wurde Ostern gewählt, weil hier mit nur vier Urlaubstagen 10 Tage für die Durchführung des Unternehmens zur Verfügung standen. Für diese frühe Jahreszeit kam nur das Mittelmeer wegen des milden Klimas in Frage. Als Ausgangsort wurde Cannes gewählt, weil dieser Teil der Côte d'Azur zwischen Menton und Hyères von den zu dieser Zeit herrschenden Nordwinden im Osten und dem Nordwind im Westen, dem Mistral, weitgehend verschont bleibt.



*Die beiden Charterschiffe für den Mittelmeer-Törn der Jugendcrew 1979
BACKROLLE
und
SOL-EL.*

Trotz guter Vorbereitung traf die Jugend-Crew das Schicksal vieler Charterer: zunächst war das eine Schiff noch nicht wieder da und das andere befand sich in höchst bedenklichem Zustand. Letztendlich konnten aber beide Mannschaften an Bord ihres Schiffes gehen und den Törn beginnen, an den sie sich noch lange gern erinnern.



Wetterkunde, Navigation und Seemannschaft standen u.a. ebenso auf dem Programm der Reise wie Segelreparatur, Einkaufen und Verpflegung. Eine Siesta ist daher zwischendurch dringend notwendig. Wo bleiben da die Yachtgebräuche?

Gechartert haben wir zwei Schiffe vom Typ »Gib Sea 37« als Ketch getakelt.

Von Januar bis März haben wir die Mannschaften an mehreren Abenden vorbereitend unterrichtet in Seemannschaft (Horst Teichmann und Klaus von Paczkowski), Navigation (Werner Siepmann) und Erste Hilfe (Gesa Gruber).

Zur An- und Abreise haben wir die Eisenbahn gewählt. Berlin - Frankfurt, normale Abteile, Frankfurt - Cannes über Nacht in Liegewagen. Zurück von Cannes bis Frankfurt in Liegewagen und von Frankfurt bis Berlin in normalen Abteilen.

Am Karfreitag, dem 13. April 1979, um 6.45 Uhr, Treffen auf dem Bahnhof Wannsee. Ein bißchen verschlafen zwar, ein jeder aber voller Erwartung und bepackt mit einem Seesack voller Plünnen, ging die Reise los. Nach 27 Stunden Fahrt, mit 2 Stunden Aufenthalt in Frankfurt, kamen wir am Sonnabend, morgens um 9.00 Uhr, in Cannes an. Mit dem Vorortzug ging es nach La Napoule, wo wir die Schiffe übernehmen sollten. Uns traf das Schicksal wohl aller Charterer, daß ein Schiff nicht da und das andere in mieserablen Zustand war. So wurde

erstmalig bei einem ausgiebigen Frühstück beraten, was zu tun ist. Wir entschlossen uns, statt des nicht brauchbaren Schiffes von einem anderen Vercharterer ein neues Schiff zu nehmen, und konnten so, da unser gechartertes Schiff erst im Laufe des Tages zurückkam, am Ostersonntag, den 15. April 1979, in See stechen. Da es sich bei diesem Unternehmen um eine Einführung in das See-Segeln handelte, lagen unsere Tagestörns im Schnitt bei 30 Seemeilen. Nachts wurde nicht gesegelt. Wir liefen die folgenden Häfen an: St. Raphael, Le Lavandou, Hyères, Port Cross, St. Tropez, Port Grimaud, Port La Galere, Antibes.

St. Raphael ist eine typische Mittelmeer »Marina«. Le Lavandou ist ein schöner alter Fischerhafen, der zu einer kleinen »Marina« erweitert wurde. Hyeres entspricht ungefähr unserem Olympia-Hafen in Kiel. Port Cross war wegen der Schönheit des natürlichen Hafens und der Landschaft wohl der Höhepunkt der Reise. Alle hatten den Eindruck, irgendwo in der Südsee zu sein. Mit den jungen Leuten durfte St. Tropez natürlich nicht ausgelassen werden. Port Grimaud war voller Leben und auch nett anzusehen, während Port La Galere ein schöner kleiner Hafen ist, an den eine architektonisch sehr



Steuerfrau Susi macht das mit »links«

interessante Stadt anschließt, die aber nur während dreier Sommermonate voller Leben steckt. In Antibes, einer Stadt des Wirkens von Picasso, hatten wir die Gelegenheit wahrgenommen, das Picasso-Museum zu besuchen.

Das Wetter reichte von Flaute mit Bewölkung über sonnige, warme, windige Tage, in denen es möglich war, nur in Badehose zu segeln, bis zu Gewittern.

Die im Winter erlernte Theorie konnte angewandt werden. So wurden eifrig Standortbestimmungen mit dem Handpeilkompaß durchgeführt und Peilversuche mit dem Funkpeiler unternommen. Versuche deswegen nur, weil sich herausstellte, daß der Funkpeilkompaß um 20° zu ungenau ging.

An seemännischen Arbeiten fielen an, das Boot sauber zu halten, Segel zu setzen, Segel zu bergen und Leinen so aufzuschießen und so zu stauen, daß man sie erstmal bei Nacht wiederfinden würde, und zum anderen auch gleich einsatzbereit hat, ohne erst eine Wuhling neu zu sortieren. Diese Ordnung mit den Leinen muß besonders erwähnt werden, weil am Anfang der Reise nicht von allen eingesehen wurde, daß diese Ordnung notwendig ist. So herrschte zunächst eine gewisse Unordnung, die von den Skippern nur soweit in Grenzen gehalten wurde, daß das Schiff nicht gefährdet war, die sich jedoch für die verursachende Mannschaft nach einiger Zeit als lästig herausstellte, weil man es leid war, überall auf herumliegenden Sachen herumzutreten und Festmacherleinen vor Gebrauch jedesmal wieder zu entwirren. Bei Halbzeit der Reise ist dann, vor allem auf dem einen Schiff, den Jugendlichen

fast von selbst klargeworden, daß Mannschaftsgeist nicht eine alt hergebrachte, überholte, antiquierte und damit unbedingt zu ignorierende Floskel ist, sondern daß dieser Mannschaftsgeist die Grundlage für das Gelingen solch eines Unternehmens bedeutet. Dieses neue Gemeinschaftsgefühl war am Ende der Reise so ausgeprägt, daß sich auf der Heimreise diese Mannschaft von acht Personen in einem Sechser-Abteil der Bundesbahn drängte, um das Erlebnis der Reise bis zum Ende gemeinsam genießen zu können. Durch die Auswahl der Mannschaft gab es dieses kleine Problem auf dem vom Ehepaar Teichmann geführten Schiff nicht.

Eine anfängliche seemännische Schwierigkeit war das Segeln nach Kompaß, was aber am Ende der Reise jeder beherrschte. Auch die terristische Navigation dürfte für alle Teilnehmer an Schrecken verloren haben, ganz im Gegenteil, am Schluß der Reise gab es gar nicht so viele Standorte, wie man bestimmen wollte.

Fast wie als krönender Abschluß dieser Reise begleitete uns eine Schule von Delphinen. So hatten einige der Teilnehmer nicht nur das erste Mal Palmen in der freien Natur gesehen, sondern auch das Erlebnis gehabt, Delphine im freien Meer aus nächster Nähe über längere Zeit beobachten zu können.

Wenn man bei so einer kurzen Reise, die ja nur eine Einführung darstellen sollte, überhaupt von einem Lernziel sprechen kann, so kann festgestellt werden, daß dieses Lernziel erreicht wurde. Es hat allen gefallen, und alle würden solche Reisen wieder mitmachen, um diese neuen kurzen Eindrücke festigen zu können. Auf Grund der Beobachtungen während der Fahrt kann festgestellt werden, daß solche Unternehmen für Jugendliche ein Gewinn und eine positive Formung der Persönlichkeit bedeuten.

Insgesamt, also mit Chartern, Reise und Verpflegung hat diese Reise ca. 11.500,- DM gekostet. Die Chartergebühr von ca. 3.000,- DM hat der Berliner Yacht-Club übernommen. Der Berliner Seglerverband hat, da es sich hier um die Erprobung einer eventuell weiter anwendbaren Neuerung handelt, einen einmaligen »Forschungszuschlag« von 800,- DM gegeben. Wir möchten auf diesem Wege dem Seglerverband und dem Berliner Yacht-Club noch einmal unseren Dank aussprechen. Von der Sportjugend Berlin wurde uns 728,- DM zugesagt. Der Rest wurde von den Teilnehmern selbst aufgebracht.

Klaus von Paczkowski

Crew BACKROLLE:

Klaus von Paczkowski
Jim Keller
Gert Neuling
Stefan Heitz
Robert Heitz
Anja von Paczkowski
Sonja Grötzebach
Julia Opitz

Crew SOL-EI:

Dr. Horst Teichmann
Astrid Teichmann
Manfred Mische
Stefan Kiesewalter
Tim Gruber
Sabine Teichmann
Susanne Teichmann
Katja Slawski



Vielen Dank, Hansgeorg und Achim!

Es fing alles an nach dem Motto »Na, versuchen und hingehen kann man ja mal.« Man glaubte nicht so richtig an einen erfolgreichen Abschluß, d.h., man dachte überhaupt noch nicht an einen Abschluß. Worum es ging: Herr Zoske hatte sich allen Ernstes vorgenommen, für diejenigen, die »Spaß« daran haben würden, die vorbereitende Schulung für die Prüfung zum BR-Schein zu übernehmen. Was sich am ersten Abend im November zum Kursbeginn einfand, war ganz ermutigend.

Es waren immerhin so viele, daß man bei unangenehmen Fragen hinter dem Rücken eines Vordermannes verschwinden konnte. Wir trafen uns dann mehr oder weniger regelmäßig wöchentlich im BYC, wo uns Herr Zoske allmählich an den Stoff heranführte. Es nahm dann erstmal alles einen hoffnungsfrohen Gang, bis sich dann so allmählich der Streß hinzugesellte, daß die Hausaufgaben für den Kurs neben den sonstigen täglichen Mindestaufgaben doch einen erklecklichen Teil der sowieso mageren Freizeit auffraßen.

Man saß dann zuhause auf dem Fußboden vor der riesigen entfalten Karte, für die eigentlich immer der nötige Platz fehlte (entweder legte sich die Katze quer darauf oder der kleine Bruder latschte respektlos darüber), und versuchte, sich ein Bild davon zu machen, wozu man das mit den Instrumenten Emmessene und das Errechnete eigentlich braucht. Aber immerhin kam man sich unter den bewundernden Blicken der übrigen Familienmitglieder -die davon noch weniger verstanden als man selbst- schon sehr seemännisch vor. Diese Belastungen müssen einigen aber schon zuviel gewesen sein, denn die Rücken, hinter denen man sich verstecken konnte, wurden immer weniger. Inzwischen kannte Herr Zoske uns auch schon mit Namen, und da tut man sich sehr viel schwerer, vorzeitig aufzugeben. Außerdem muß der Gerechtigkeit halber gesagt werden, schließlich motivierte uns Herr Zoske immer wieder, in der Hoffnung, aus uns kleine Seemänner zu machen.

Praxis auf der Ostsee

Ein weiterer Schritt dazu war die mit Spannung erwartete Fahrt zu Ostern für unseren Seemeilennachweis, die uns nach Dänemark (genauer: Kerteminde) führen sollte. Das war ohne Frage der schönste Teil des BR-Schein-Kurses, auf den wir uns riesig freuten und der uns auch immer wieder motivierte.

Wir planteten den Segeltörn in der Ostsee, ausgehend vom befreundeten Segelclub in Kerteminde/Dänemark, um die Insel Fyn herum mit zwei Segelschiffen. Hier erscheint jetzt Achim Deichsel auf der Bildfläche, dem wir mit diesem Artikel ebenfalls unseren Dank aussprechen möchten. Denn neben der DIANA vom KS stach auch die TABANO vom BYC mit in See.

Ostern konnte gar nicht schnell genug kommen. Endlich konnten wir starten, mit vielen warmen Klamotten im Seesack, denn so verwegen waren wir nicht, nun auch noch auf schönes Wetter zu hoffen. Herr Zoske, inzwischen Hansgeorg, übernahm in einem von der FU geliehenen Bus eine Fuhre von sechs Personen: Robert, Timo, Leif, Lukas, Kristina und ich. Im Pkw fuhren Carmen und Sonja, Sebastian, Maren, Achim und die Studentinnen Conny und Gaby mit. Die Stimmung im Bus war -dank Leifs Gitarre- immer gehoben, und es kam auch im Stau nie Langeweile auf. Völlig vergessen war, daß wir ja eigentlich auf dieser Fahrt unsere theoretisch erworbenen Kenntnisse anwenden sollten. Wir fühlten uns sicher unter der Obhut von Hansgeorg und Achim (so durften wir inzwischen unsere trotz allem überaus kritischen und strengen Ausbilder nennen).

Als dann alle in Kerteminde angekommen waren (7.4.1990), wurden wir gleich auf die TABANO und die DIANA verteilt. Das sah dann ungefähr so aus: Tabano-Crew: Achim, Hansgeorg, Gaby (Studentin), Sebastian, Robert, Kristina, Sonja, Carmen und ich. Diana-Crew: Kai und Krille (Eigentümer und Skipper der DIANA vom KS), Conny (ebenfalls Studentin), Timo, Leif, Maren und Lukas. Nach uns wurde der Proviant vom Anhänger auf die Boote verteilt (wobei ein Ravioli-Paket auf immer und ewig im Meer versank). Abends gab es dann ein Empfangessen im KS. Am Sonntag morgen stachen wir in See!!

*Die Mannschaft
von der TABANO mitsamt dem Skipper-Team*



Die Tour nahm ungefähr diesen Verlauf:

- Am Sonntag von Kerteminde nach Troense
- Am Montag von Troense nach Lyö. Diese Insel gefiel uns besonders gut.
- Am 10.4. (Dienstag) von Lyö nach Abenraa (...und da sag ich noch zu der Frau, jeben se dem Hund keen Fisch, der Hund kotzt! Und was macht die Frau? Sie jibt dem Hund Fisch und der Hund kotzt!)
- Am Mittwoch war aufgrund der ungünstigen Wetterverhältnisse ein Hafentag angesagt, was etwas Ruhe in die ganze Geschichte brachte (...denn in der Ruhe liegt die Kraft).
- Am Donnerstag war dann zuwenig Wind, weshalb wir unsere Strecke von Abenraa nach Irilsklint unter Motor abfuhren. An der Insel Brandsö fuhren wir mit wenig Wind einige Boje-über-Bord-Manöver.
- Am Freitag gings von Irilsklint früh los (7 Uhr) nach Fyns Hoved, wo wir den Tag verbrachten, um abends gegen 20.00 Uhr nach Kerteminde loszufahren. Unter Motor bei schlechter Sicht kamen wir gegen 00.30 Uhr in Kerteminde an.
- Am Samstag ging es dann ab Mittag rund Romsö, wo wir in einen kräftigen Schauer gerieten (ein Dankeschön noch an Basti für die »freundliche« Ruderablösung, damit ich auch richtig schön naß wurde.) Abends gab es noch eine Disko-Veranstaltung im Clubhaus. Als Kristina und ich gegen 00.30 Uhr zur Tabano zurückgingen, meinte ich nichtsahnend zu Achim: bei der sternklaren Nacht wäre doch eine Nachtfahrt genau das richtige (da diese bisher wegen der Witterungsverhältnisse immer wieder ausgefallen waren). Das war eine folgenschwere Bemerkung: 90 Minuten später befanden wir uns bereits auf dem »Wasser«weg nach Romsö. Gegen 06.30 Uhr liefen beide Schiffe wieder in Kerteminde ein.
- Am Sonntag um 11.00 Uhr ging es dann noch zum Anschauungsunterricht in Geschichte: ein Schiff aus Wikies Zeiten. Nachmittags wurde dann Klarschiff bei uns gemacht. Abends trafen wir uns noch einmal mit den Kertemindern, mit denen wir uns inzwischen sehr gut verstanden!!
- Am Montag gings wieder zurück nach Berlin.

Wir waren uns alle einig, daß die Segeltour unglaublich viel Spaß gemacht hatte, und daß es mit Sicherheit nicht die letzte Tour sein sollte. Außerdem war sie viel zu kurz.



Und weiter ging's mit Lernen

Nach dieser Fahrt fiel uns das Lernen etwas leichter, da wir die praktischen Erfahrungen vom Törn gut verwenden konnten, womit die Übung ja auch ihren Zweck erfüllt hatte. Auf der Fahrt hatte jeder einen Tag lang das Logbuch zu führen, was uns etwas mehr Durchblick verschaffte, und viele Lücken wurden unter der fachmännischen Anleitung von Hansgeorg und Achim gefüllt.

Nach unserem Turn trat uns jedoch unweigerlich der Prüfungstermin vor Augen. Jetzt erkannte man auch irgendwann, daß das Buch sehr umfangreich war und (zu) viel Wissenswertes drinstand. Trotz allem Streß, den wir bei den Vorbereitungen hatten, machte es Spaß, weil wir auch zu einer netten Arbeitsgruppe zusammenwuchsen, die sich oftmals auch in Miniarbeitsgruppen teilte, in denen man feststellte, daß die anderen genauso wenig wußten, wie man selbst.

Mit einem Riesennut zur Riesenlücke ging es dann am 5.5. (diesen Termin werde ich nie vergessen) morgens in den Club zur theoretischen Prüfung. Die Prüfung jedenfalls an einem Sonnabend, an dem die anderen Schule haben. Das wäre zuviel der Opfer gewesen. Wenn man dann die Fragen vor sich hat, hilft einem auch das nichts mehr; jetzt mußte Farbe bekannt werden. Die Prüfer -äußerlich wie sturmerprobte Seebären aussehend, die den Eindruck vermitteln, als würden sie mangelnde Kenntnis persönlich übelnehmen- entpuppten sich



dann doch als Menschen. Nachdem wir unseren ersten Obulus entrichtet hatten (ca. 60,- DM), konnten wir loslegen. Die Prüfung teilte sich in zwei Bereiche: In den ersten 90 Minuten wurden Fragen zu Themenkomplexen wie Lichterführung, Seemannschaft, Bootskunde etc. gestellt. Dann hatte man eine kurze Pause (30 Minuten), um danach die Kartenaufgabe zu bewältigen. Überstanden hatten wir alles endlich gegen 14.00 Uhr. Wir konnten zuhause melden, ob bestanden oder nicht.

Von 15 Leuten, die zu Beginn des Kurses anwesend waren, hatten sich acht zur Prüfung gemeldet und sechs davon haben bestanden.

Fehlt nur noch die praktische Prüfung

Nun stand also den sechs Leuten, die bestanden hatten, zur völligen Vollendung noch die Praxisprüfung ins Haus. Davor erledigten wir (d.h. Maren, Carmen, Lukas, Robert, Kristina mit Mutter und ich) den Sportbootführerschein See innerhalb von zwei Tagen, was keinem von uns große Probleme bereitete, da wir zuvor mit Hansgeorg kräftig 1 x pro Woche Motorbootfahren auf dem »Dicken« geübt hatten und wir auch die Fragebögen bekommen hatten, deren Inhalt viel weniger umfangreich war, als der vom BR-Schein. Wir waren also bestens präpariert.

Für die praktische BR-Schein-Prüfung wurden wir auf zwei Schiffen vorbereitet, mit deren Eignern Hansgeorg alles vorher organisiert hatte: Kristina, Robert und ich waren auf dem Schiff von Thomas Irmer eingeteilt, Maren, Lukas und Sebastian auf dem Schiff von Ardo Brandt. Hiermit auch ein herzliches Dankeschön an Thomas und Ardo für die kostenlose Ausbildung im Manöver-Segeln und Motorfahren auf Euren Schiffen und Euer Vertrauen in unsere »Künste«. Zum letzten Prüfungsteil nur wenige Worte: Sie fand am 5.7. in Spandau bei ca. 5 Windstärken statt. Natürlich klappte, wenn Peter Steinberg an Bord war, nichts von dem, was vorher immer so toll geklappt hatte. Wir hätten gerne auf den altbekannten Vorführeffekt verzichtet, aber naja... Maren war zu diesem Termin nicht in Berlin, weswegen nur fünf Leute geprüft wurden, Maren die Prüfung dann aber nachholte und ebenfalls bestand, wodurch wir sechs Leute nun glückliche Besitzer des BR-Scheines sind!!

Dieser Bericht ist ein Dankeschön der ganzen Gruppe an alle, die uns den Weg zu diesem Schein geebnet haben. Außerdem hoffen wir, daß wir weitere Seemeilen für den nächsten Schein sammeln können.

Nina Grunow





Der DICKE

Hurra, Hurra – das neue Trainingsboot ist da!! Denn:

Mit der alten Silberwanne
Hatten wir so manche Panne.
Trotzdem übten auf dem See.
Die vom Be-Ypsilon-Ce.

Machten das bei jedem Wind
Weil sie ja nicht ängstlich sind,
Und Erfahrene sie begleiten,
Sie beim Segeln anzuleiten

Doch die an so manchem Tage
Hatten ihre große Plage:
Eh' der Motor endlich warm
Kriegten sie 'nen lahmen Arm.

Lief er dann, ging's mit Gebräus
Auf den großen See hinaus.
Denn im Opti längst dort sind
Mancher Mutter liebstes Kind.

Da, ganz plötzlich, unerwartet
Hat der Motor ausgestartet.
Hilft kein Fummeln und kein Trick,
Rundum geht des Trainers Blick.

Und bald guckt er bang und bänger,
Weil der Abstand immer länger
Zu den Optis, dort man wartet,
Ob er nicht doch wieder startet.

Doch mit Pütschel und mit Kraft
Wird das Ding an Land geschafft.
TANTE POLLI wird nun klar gemacht.
Doch – was hast du dir gedacht?!?!?

Falls das Boot dann endlich lief,
Manchmal geht auch alles schief,
Weil die Schaltung klemmt und bockt,
Hilflos in dem Boot man hockt.

Und fast immer andre' denken,
Man könnt' so ein Boot nicht lenken.
Diese Zeiten sind vorbei!!
Aus ist alle Plagerei,

Denn der DICKE ist robust
Und nicht schwächlich auf der Brust.
Auch der brave Dieselton
Freut die jungen Segler schon.

Und der Trainerdank ist groß,
Denn die sind die Sorge los.
Dank dem Club der's angeschafft,
Denen, die es hergebracht,

Allen, Dank für dieses Boot,
Denn es tat uns wirklich not.

- frei nach Edgar Gruber - Günther Reinhardt



Jugendbootklasse 420er vor dem Strandbad Wannsee

Jugendarbeit im BYC heute

Allgemeines

Das Thema umfaßt die Beschreibung des Ist-Zustandes. Hinsichtlich der Fakten beziehe ich mich jedoch auf den Stand Ende 1990, da dies zum Zeitpunkt der Manuskripterstellung die aktuellsten waren. Bevor ich im einzelnen mit dem Bericht über die Aktivitäten in der Saison 1990 beginne, möchte ich zunächst einige grundsätzliche Anmerkungen machen.

Jugendarbeit, ein fundamentaler Bestandteil des BYC

Jugendarbeit hat im BYC eine lange Tradition. Das zeigen die beiden vorhergehenden Beiträge von Otto Gleier und Gesa Gruber in dieser Festschrift. Das zeigt aber auch der Blick in unsere Satzung. Dort heißt es bereits unter § 2, Zweck:

»Der Club verfolgt gemeinnützige Zwecke und die Pflege und Förderung des Segelsports sowie die Ausbildung des seglerischen Nachwuchses, ...«

Ein wesentlicher Teil der Gemeinnützigkeit unseres Clubs leitet sich also aus der Jugendarbeit ab. Die damit verbundene Befreiung von der Steuerpflicht ist aber nur eine Seite der Medaille. Ohne Jugendarbeit ist ein Club zum Scheitern verurteilt. Somit muß die Jugendarbeit ein Anliegen jedes Clubmitgliedes sein. Hierzu gibt es viele Möglichkeiten der direkten und der indirekten Mitwirkung. So z. B. durch Mitarbeit im Jugendausschuß oder durch Spenden.

Es gibt aber auch eine Unterstützung der Jugendarbeit im BYC, die nichts kostet, die an sich selbstverständlich ist, aber doch hin und wieder ins Bewußtsein gerufen werden muß. Es ist hier die Rede von der jugendfreundlichen Atmosphäre im BYC. Sie ist eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Jugendarbeit. Die Jugendlichen, die sich in unserem Umfeld wohlfühlen, hier ihre Freunde finden und seglerischen Erfolge haben, bleiben auch als Erwachsene mit dem Club und dem Segelsport verbunden.

Jugendarbeit ist immer wieder eine Herausforderung. Jugendliche sind eben keine Befehlsempfänger, gleichwohl sind sie aber dankbar für jede wirkliche Zuwendung. Jugendliche, insbesondere die etwas älteren, suchen auch die Auseinandersetzung. Die Frage nach dem Sinn dieser oder jener Anordnung wird gestellt. Solchen Auseinandersetzungen dürfen wir nicht ausweichen. Ich bitte Sie, liebe Clubmitglieder, nehmen Sie sich Zeit zu schlüssigen und plausiblen Antworten.

Jugendarbeit im Verein als Modell für gelebte Demokratie

Ein anderer Grundgedanke zum Thema Jugendarbeit hängt mit der Definition für Sportverein zusammen, wie sie die Deutsche Sportbund formuliert hat:

»Der Sportverein ist Keimzelle und damit Träger des organisierten Sports. Er bietet den Rahmen für eine breite Palette von Sportaktivitäten: vom Freizeit- und Breitensport bis zum Leistungs- und Hochleistungssport. Der Verein unterliegt in seinem Selbstverständnis und in seinen gesellschaftlichen Zielsetzungen den sich ändernden Einstellungen und dem ständigen Wertewandel seiner Mitglieder. Der Sportverein...



Die beim Jollensegeln erforderliche Kondition erwirbt man nicht beim Segeln; daher ist immer Konditionstraining angesagt

nimmt auch soziale Funktionen wahr und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur gesellschaftlichen Entwicklung. Der Sportverein ist demokratisch organisiert. Die Organisationsform wird durch die Satzung geregelt.«

Hierauf aufbauend empfiehlt der Deutsche Sportbund die Jugendselbstverwaltung und eine Jugendordnung, die in der Vereinssatzung festgeschrieben ist. Dahinter steht die Absicht, jugendliche Vereinsmitglieder an Entscheidungs- und Verwaltungsvorgängen verantwortlich zu beteiligen, damit sie selbstbewußte junge Erwachsene werden und später bereit und in der Lage sind, die Geschicke des Vereins mitzutragen. Es wird notwendig sein, diese weitergehenden Aufgaben für Jugendarbeit im BYC zu übernehmen, die entsprechenden Satzungsergänzungen vorzubereiten und einzuführen.

Jugendarbeit und Leistungssport

Viele Erwachsene, namentlich Eltern, diskutieren den Sinn von Leistung im Zusammenhang mit Kindern und Jugendlichen in der Schule, im Beruf und in der Freizeit. Natürlich ist dies auch ein Thema im BYC, z. B. wenn die Opti-Anfänger in der Folgesaison in die Aufsteigergruppe überwechseln. Unsere Antworten sind eindeutige und an den Grundsätzen des Deutschen Sportbundes für Kinder im Leistungssport orientiert:

... »Leistungen zu erbringen und zu erleben ist für die Entwicklung des Kindes und die Entfaltung der Persönlichkeit von besonderer Bedeutung«. ...

... »Anforderungen an das Leistungsvermögen sind notwendig für die Entwicklung der Kinder. Sie haben in allen Le-

bensbereichen Anspruch auf die Entfaltung ihrer besonderen Begabungen und Fähigkeiten. Es ist ein natürliches Bedürfnis der Kinder, ihre sich entwickelnden Kräfte an den verschiedensten Aufgaben und untereinander zu messen. Deshalb ist Leistungssport im Kindesalter grundsätzlich positiv zu werten.«

Der Leistungssport kann bei Kindern

- die körperliche, die seelische und die geistige Entwicklung fördern;
- Erfahrungen der eigenen Leistungsfähigkeit und des eigenen Könnens vermitteln sowie Selbstvertrauen schaffen;
- Gemeinschaftserlebnisse schaffen und zu sozialem Handeln anregen;
- als sinnvolle Freizeitgestaltung den Erfahrungs- und Erlebnisraum des Kindes erweitern.

Jugendarbeit, ein gesellschaftliches Ereignis

Schließlich ist da noch die Frage, ob sich Jugendarbeit auf den Club zu konzentrieren hat. Aus eigener Erfahrung, aber auch aus den Erfahrungen anderer Jugendleiter kann ich mir Jugendarbeit als ein lokales Clubereignis nicht mehr vorstellen. Vielmehr erscheint mir Jugendarbeit als ein fortwährendes gesellschaftliches Ereignis. Zahlreiche Gruppierungen, Verbände und staatliche Stellen wirken in diesem Prozeß. Da gibt es Klassenorganisationen, Trainingsgemeinschaften, Fördergruppen, Verbandstage, Wettfahrtausschüsse, um nur einige zu nennen, die alle ähnliche Zielvorstellungen haben und mit denen die Jugendabteilung aus guten Gründen zusammenarbeiten sollte. Ich bin der Meinung, daß ein Club von der Größe des BYC zu dieser Zusammenarbeit verpflichtet ist.



420er am Start,
im Bild unten der "größere Bruder", die 470er Jolle

Besondere Fördermaßnahmen

Jugendmitglieder, die sich durch besondere seglerische Leistungen ausgezeichnet haben, konnten 1990 noch mit neuem Bootsmaterial gefördert werden. So wurden vom BYC ein Opti und unter Beteiligung des Landessportbundes zwei 420er gekauft. In diesen Fällen ist die Bereitstellung der Boote durch Überlassungsvereinbarungen geregelt und mit Auflagen zur sportlichen Nutzung verbunden. Wir hoffen, daß sich die guten Erfolge dieses Fördersystems auch in den Folgejahren wiederholen lassen.

Fördermaßnahmen für Junioren

Bekanntlich endet die Mitgliedschaft in der Jugendabteilung mit Ablauf des Kalenderjahres, in dem der Jugendliche volljährig geworden ist. Für viele entsteht dadurch ein Bruch in ihrer seglerischen Laufbahn.

In Übereinstimmung mit dem Vorstand haben wir daher für begabte Junioren die Förderung erweitert. 1990 gab es in diesem Zusammenhang folgende Leistungen: Kauf eines 470ers, Kauf eines Finn-Dinghies, Kauf eines Piraten, Wegegeldzuschüsse

Jugendausschuß und Jugendveranstaltungen

Der von der Mitgliederversammlung gewählte Jugendausschuß umfaßte 1990 18 Mitglieder. Der Jugendausschuß tagt 2-3-mal im Jahr und organisiert die Jugendveranstaltungen. Außerdem werden im Jugendausschuß die Zielsetzungen der

jeweiligen Saison diskutiert. 1990 gab es im BYC folgende Jugendveranstaltungen:

- Jugendversammlungen (Optis und Jollensegler) zur Saisonöffnung,
- Jugendbegegnung mit Jugendlichen des Kerteminde Sejlklubs,
- Sommerfest,
- Saisonabschlußfeier mit Siegerehrung.





Zusammenfassung und Ausblick

Ich hoffe, daß ich mit meinen Ausführungen das Thema »Jugendarbeit im BYC heute« verständlich dargestellt habe.

Abschließend möchte ich mich als Jugendleiter des BYC und im Namen unserer Jugendlichen an dieser Stelle sehr herzlich bedanken bei den Trainern, Betreuern, Helfern, Eltern und Sponsoren, aber auch bei den Mitgliedern des BYC und nicht zuletzt bei meinen Vorstandskolleginnen und -kollegen für die Anteilnahme, Förderung und Mitwirkung bei der schwierigen aber auch schönen Aufgabe, unserem Sport die solide Basis zu erhalten.

Der BYC hat eine lange Geschichte. Insbesondere der zweite Weltkrieg mit der danach neuen Grenzziehung in Deutschland und Berlin hat den Club arg gebeutelt. Beide Grundstücke waren nicht mehr zugänglich. Der Neuanfang auf dem Wannensee war mit vielen Provisorien verbunden. Eins davon war und ist das mit viel Liebe und harter Arbeit instand gehaltene Clubhaus am Wannseebadweg. Der Jugendleiter bittet um Verständnis, wenn er anlässlich des stolzen 125jährigen Geburtstages des BYC den Wunsch nach Jugendräumen für Aufenthalt, Unterricht und Umkleidung äußert. Die Realisierung dieses Wunsches wäre wirklich ein schöner Ausblick.

Werner Siepmann



BERLINER YACHT-CLUB

GEGRÜNDET 1887 (JURISTISCHE PERSON)
BERLIN-GRÜNAU UND SAAROW (MARK)

Berlin-Grünau, den 31. Januar 1938.

Fräulein

Lore THOMAS

BERLIN S.W.68

Besselstr. 3.

Sehr geehrtes Fräulein Thomas !

Hierdurch die Mitteilung, dass entsprechend Ihrem Antrag vom 30. I. 38. Ihre Annahme als Mitglied der Jugendabteilung des Clubs und ich füge hinzu als erstes weibliches Mitglied beschlossen worden ist.

Wir hoffen, dass Sie die Freude und Erholung finden werden, die Sie wohl erwarten, in unserm stolzen und schönen Sport und dass unsere Jugendabteilung und der Club Anlass hat, später mit freudigen Stolz von ~~ihrem~~ erstem weiblichen Vorschoot- und Steuermann zu berichten.

Wegen der weiteren Verabredungen usw. setzen Sie sich bitte mit Herrn Otto Gleier in Verbindung.

Der Ausweis als Mitglied der Jugendabteilung geht Ihnen in Kürze zu.

Mit sportlichen Grüßen
und

HEIL HITLER
Berliner Yacht-Club.

Schriftführer
und
P A T E.



Herrn O. Gleier.

GESCHÄFTSSTELLE: BERLIN-GRÜNAU, WILHELMSTR. 18 - TELEFON: GRÜNAU 480000, BAD SAAROW 401
BANKKONTO: DEUTSCHE BANK, BERLIN O2, KÖNIGSTRASSE 100A - POSTSPARBUCHKONTO: BERLIN 100102

Aufnahmebestätigung
des ersten weiblichen
Jugendmitgliedes im
BYC, 1938

Segelfrauen

Spring Hill 18. April 1991

Liebe Clubkameradin,

genauso habe ich auch viele Briefe für und mit meinem damaligen Mann angefangen, auch dieses war vor 53 Jahren. Vor mir liegt der Club-Bericht zur 100-Jahrfeier 1967. Viele Namen sind mir bekannt und auch Fotos. So auch das große Bild vom Clubhaus in Bad Saarow, das im jetzigen Clubzimmer hängt. Früher waren meine Schwester und ich schon gesegelt und böse Zungen behaupteten, wir konnten segeln, bevor wir laufen konnten. Es mag wohl in der Familie gelegen haben, denn Mutters Eltern waren schon Mitglieder im Berliner Yacht-Club.

Wie alles im Januar 1938 dann anfang, ist nicht so ganz klar. Allein gesegelt bin ich immer auf dem Scharmützelsee schon viel früher. Der Club war dort kinderfreundlicher, es war eine einzige große Familie. Man fing klein an, beispielsweise im Beiboot mit Segel. 1921 segelten wir mit den Eltern »Schmalz«. Es gab noch keine Mädchen, die ernsthaft Wassersport trieben, es sei denn, mit der Ruderriege der Schule.

Wir wuchsen auf einem 15 qm Jollenkreuzer seit 1921 auf. Als 1929 ein 40 qm Boot angeschafft werden sollte, waren die Worte meines Vaters: »Wollt Ihr einmal im Jahr eine Ferienreise machen oder ein Boot haben?« Wir waren uns zu viert einig, Mutter war dabei, sie steuerte, Vater Großschot und wir jeder eine Seite Fockschot. Wir wünschten uns ein weißes Boot, es wurde auch eines. Wir erfuhren das allerdings erst zu Weihnachten, zur Weihnachtsfeier für die Familien im Yacht-Club, (26. Dez.). Kleine Geschenke mit Verschen waren üblich. Wir bekamen folgendes Geschenk mit dem Vers:

*In blendendes Weiß will ich mich kleiden,
Und Ihr sollt halten mich stets rein,
Muß Flecken ich jedoch mal finden,
So wird auch Eure Freude schwinden,
Nehmt dieses Büchchen »Vim« als Angebinde hin,
Euer Euch liebender Vater.*

Schenken Sie bitte heute mal einem jungen Mädchen eine Büchse Vim, ist es besser, nicht auf Reaktion und Antwort zu warten.

53 Jahre zurück im Vergleich zu heute? Der größte und auffallendste Unterschied war wohl, Mädchen trugen Röcke und Kleider. 1932–33 hingen bei uns unterm Weihnachtsbaum die ersten langen Hosen. Es gab nur die Farben blau und weiß. Es gab aber auch keine für Mädchen, man mußte sie in Spezialgeschäften kaufen und sie hatten die vordere große Klappe, wie sie die Marine trug.

Ob damals schon jemand Unterricht gab für »Greenhorns«, kann ich nicht mehr erinnern. Ich hatte bei Vater Knoten und Spleißen gelernt. Da ich kein eigenes Boot hatte, lernte ich steuern und Strippen ziehen bei Fahrten mit Könnern. Leiter der Jugendabteilung, Kapitän-Leutnant Liese, war nicht für junge Mädchen ansprechbar, und auch segeln auf der Ketsch war nicht drin für mich. So machte ich meinen Weg als Vorschotaffe.

Aufsehen machte damals dann, als wir eines Tages beide mit roten Zipfelmützen erschienen. Getragen wurden diese sonst nur von den Jungen der Schule in Glücksburg/Ostsee, vom Deutschen Hochseesportverband Hansa. Ich besuchte die Yacht-Schule für Mädchen am Chiemsee. Der Weg war für uns bald leichter, man kannte uns als die zwei mit roten Haaren und roten Mützen. Aus den Thomasmädchen machte der Berliner Humor die Thomaten. Keiner fand rote Zipfelmützen mehr unmöglich. So kam es auch, daß Elott's O-Jolle T(h)omate hieß. Herr Julius Buchholtz entwarf für sie einen Rennstander. Er zeigt auf gelbem Grund eine Tomate, mit dem Lichteffect eines H.

Wir waren eine verschworene Bande, einer sprang für den anderen ein, mal um ein Boot per Schlepp durch Berlin zum Wannsee zu bringen, mal um uns per Auto zu den verschiedenen Regattaplätzen zu bringen oder auch nach einem Luftangriff Fenster mit Pappe zuzunageln. Im Winter wurden die Boote überholt und auch die Berliner Schwimmhallen unsicher gemacht, immer gemeinsam, auch wir zwei Mädchen.

Es wurde viel einfacher mit den Jahren. Wie stur man damals war, bezeugt: ein erster Preis wurde damals gestiftet, aber da



BYC-Mitseglerin 1908

unten: BYC-Damen im Clubheim am Scharmützelsee, 1927



man genau wußte, daß Hanne Twelkmeyer der beste Steuer-
mann war und auch der größte Gegner und der abtrünnigste,
was blau-weiß in der Kleidung betraf, war der erste Preis ein
Jockey. Humor wurde immer groß geschrieben. Willy Raatsch
hatte 1939 eine Seereise nach Schweden geplant und Elott und
ich sollten Strippen ziehen (man hatte schon Winschen). Der
vor der Tür stehende Krieg machte einen dicken Strich durch
diese Pläne. 1941 segelte ich mit meinen Töchtern, eine hatte
eine lange Schot um den Bauch zur Sicherheit, die andere lag
im Segelsack verpackt im Kajüteingang.

Amerika wird immer als das Land der unbegrenzten Möglich-
keiten dargestellt, als die »Neue Welt«, es ist eine andere Welt,
keine neue. Florida ist zwar von Wasser umgeben, aber das
Segeln ist kein Volkssport, wir liebten den Sport. Hier wird
geautelt, die Entfernungen sind zu weit, unerreichbar für ein
Boot, die Familie ist in alle vier Winde verstreut. So habe ich
heute von der »Memory Lane« an Sie geschrieben, so wie die
Bilder kamen. Vielleicht schaffen wir es noch einmal, über den
großen Teich oder der Ständer des BYC taucht hier auf wie
1929 in New York.

In diesem Sinne, Mast- und Spierenbruch und
mit freundlichen Grüßen

Ihre Lore U. Froendt, geb. Thomas, ehem. BYC-Mitglied

Vom schmückenden Beiwerk zur Deutschen Vizemeisterin

Die erste, in den Annalen des BYC namentlich erwähnte Dame, ist die Tochter Rudolf Virchows, die anlässlich der Aufsehen erregenden Regatta 1868 bei der Siegerehrung die Preise überreichte.

Die im Juni 1892 vom BYC veranstaltete »Damenpreisregatta«, an der sich 30 Boote beteiligten, ist hinsichtlich des Namens irreführend: weder galt es, eine Dame zu gewinnen, noch waren alle Teilnehmer, Wettfahrtleitung und Schiedsgericht weiblich, auch die Dahme war nicht gemeint – nein, die BYC-Damen hatten den Preis gestiftet. Um die Jahrhundertwende war Weiblichkeit im BYC nur bei bestimmten Anlässen willkommen: beim Sommerfest, beim Kostümball, beim Picknick mit Damen. Mitsegelnde Damen waren eine große Ausnahme.

Ausgerechnet die Damen des BYC stifteten 1910 die Kneipenausstattung des Schifferzimmers im Clubheim Grünau. Während des ersten Weltkriegs, als das BYC-Domizil ein Lazarett mit 90 Betten war, betätigten sich zahlreiche weibliche Angehörige von Mitgliedern als Krankenpflegerinnen.

Die Jugendordnung der 1916 gegründeten Jugendabteilung des BYC weist im Zusammenhang mit der Benutzung von Clubbooten ausdrücklich darauf hin, daß das »Mitnehmen weiblicher Gäste unter allen Umständen verboten ist«.

Im BYC-Mitteilungsblatt 1924 ist zu lesen, daß anlässlich der Dahme-Woche ein Herrenessen stattfand, derweil blieben »den Damen Garten, Veranda und südliche Teile des Gartens reserviert«; anschließend war Tanz geplant! Als am 19. Dezember 1926 unter großer Beteiligung ein Preis-Schießen im BYC ausgerichtet wurde, schossen auch »mutige Damen« außer Konkurrenz mit, doch leider waren für sie keine Preise vorgesehen. Der 1927 ausgeschriebene »Damenpreis für die meisten besuchten Regatten« (ein handliches Zeissglas) ging an diejenige Dame, die bei 23 Regatten zugeschaut (!) hatte. Im Mitgliederverzeichnis 1936 sind erstmalig vier weibliche Mitglieder aufgeführt, von denen eine Besitzerin eines 15 qm Jollenkreuzers und Inhaberin von Bootsführerscheinen war.

1938 fand das erste weibliche Jugendmitglied Aufnahme im Berliner Yacht-Club. Unter 14 Jugendmitgliedern 1939 waren vier junge Damen: zwei Schülerinnen im Alter von 15 Jahren, eine Medizinstudentin von 17 Jahren und eine Jurastudentin von 19 Jahren. Elott Thomas (Gleier) erhielt im November 1939 bei der BYC-Siegesfeier den »Ermunterungspreis für unermüdlischen Einsatz« in der O-Jollenklasse (23 Starts, 2 Preise) und ein Jahr später den »Sportpreis des BYC« (28 Regatten).

Der DSV begann mit einer Frauenförderung im Segeln. In der BYC-Satzung von 1940 ist die Aufnahme weiblicher Mitglieder ausdrücklich geregelt.

Nach der Fusion mit dem SVW fand am 18. April 1959 im BYC die »feierliche Flaggenhissung anlässlich der Wiederaufnahme seiner sportlichen Tätigkeit in Fortführung seiner über 90jährigen Tradition« mit einer großen Anzahl von Gästen statt, auch die Schöneberger Sängerknaben sollten zum Einsatz kommen. In einem der Einladung für die BYC-Mitglieder beigefügten Merkblatt des Vorstandes lesen wir: »In Anbetracht der zu erwartenden großen Anzahl von Ehrengästen und Gästen sind wir gezwungen, die Standerhissung als reine Herrenveranstaltung durchzuführen. Wir bitten unsere Damen um Nachsicht und würden uns freuen, wenn wir sie am darauffolgenden Tage zum gemeinsamen Ansegeln recht zahlreich begrüßen könnten.«

Eine erwünschte Familienmitgliedschaft der Ehepartner sieht erstmalig die BYC-Satzung von 1959 vor. Sie wird überwiegend von den Ehefrauen wahrgenommen; den Anfang machten Waltraud Jung, Annemarie Lancelle und Irmgard Reinhardt (1963). Das BYC-Mitteilungsblatt vom Dezember 1957 enthält –soweit sich ersehen läßt, den ersten Beitrag eines weiblichen BYClers– ein Gedicht anlässlich des 90jährigen BYC-Jubiläums.

Bei den Aufbauarbeiten auf dem Gelände und im Vereinshaus halfen die Frauen maßgeblich mit. Ohne ihren Arbeitseinsatz gelänge heute keine Veranstaltung zu Wasser und zu Lande. Seit 1979 kennt der BYC auch weibliche Vorstandsmitglieder.

Zu einem »Damenkaffee« trafen sich ab 1960 (wieder) am ersten Mittwoch im Monat Interessentinnen, später wurden unter der Woche gemeinsame Unternehmungen gestartet. Ihre eigenen Weihnachtsfeiern begehen die BYC-Damen seit 1964.

Die weiblichen BYCler segelten zunehmend mehr auf See und in Regatten. Ingrid Wendelstadt dürfte die meisten Seemeilen bewältigt haben. Erfolgreiche Vorschoterinnen waren Waltraud Jung –beispielsweise 1960 mit 23 Regatten auf der H-Jolle– und Elott Gleier –beispielsweise 1962 mit 19 Starts auf dem Drachen. Als Steuerfrau wurde Maria Busch bei der Deutschen Meisterschaft der H-Bootsklasse auf dem Ammersee Deutsche Vizemeisterin 1985. Zahlreiche Preise ersegelten Inge Gleier (Dyas), Susanne Bergmann und Britta Kryszak als Vorschoter. Im Nachwuchsbereich haben sich Nicole Tiedemann und die Schwestern Sandra und Aline Siepmann im 420er profiliert.

Bei den Segelanfängern zwischen sieben und zehn Jahren beträgt der Mädchenanteil etwa die Hälfte, gelegentlich ist er noch höher und sinkt mit zunehmendem Alter kontinuierlich ab, wie Trainings- und Regattabeteiligung der jungen Damen zeigen. Eine Aufwertung erfuhr das Mädchen- und Frauensegeln, seitdem das 470er-Segeln (erstmalig 1988 in Seoul) sowie Europe-Segeln und Windsurfen (erstmalig 1992 in Barcelona) olympische Disziplinen für Frauen sind.

Gesa Gruber

Sonntag, den 5. August:
INNERE DAMENPREIS-REGATTA
 auf der Dahme
 vom Clubhause aus.

Clubhaus — Schmöckwitz — Seddinsee (Boje steuerbord zu nehmen) zurück nach dem Clubhause = 10 Seemeilen.

Die Inseln können nach Belieben genommen werden.

Start und Ziellinie zwischen dem Sitze des Richter-Ausschusses und der Boje.

Klassen-Eintheilung.

Abth.		Einsatz	Erlaubte Mannschaft
I.	Boote über 30.00 □ m W.L.	15 M	3 — 10 Mann
II.	» von 20.01 — 30.00 » »	15 »	3 — 6 »
III.	» » 17.51 — 20.00 » »	10 »	3 — 5 »
IV.	» » 14.01 — 18.50 » »	10 »	3 — 5 »
V.	» » 11.51 — 14.00 » »	10 »	3 — 4 »
VI.	» » 8.01 — 11.50 » »	5	3 »

Preise: bis zu 3 gemeldeten Booten 1 Preis, 4 bis 6 Boote 2 Preise, 7 bis 9 Boote 3 Preise, über 9 Boote 4 Preise.

Maassgebend sind die Wettsegelbestimmungen des D. S.-V.

Versammlung: 9³⁰ Uhr. **Start:** 10³⁵ Uhr Vormittags.

Meldeschluss: Sonntag, den 29. Juli, Mittags 12 Uhr.

Meldungen sind an den Schriftführer **Paul Schultze**, Berlin NO., Lichtenbergerstr. 6, zu richten. Den Meldungen muss der Einsatz beigelegt sein, ferner die Angabe der Grösse des Bootes laut letztem Messbriefe. Vermessungen **nach** der Meldung werden für **diese** Regatta **nicht anerkannt.**

Eine Ausschreibung wird zu dieser Regatta nicht erlassen.

Am Nachmittage und Abend:

Geselliges Beisammensein zur Jahresfeier der Clubhaus-Eröffnung.

Frau im Trapez

Historisch gesehen ist da ja nicht viel drin. Anfangs waren wir sehr hölzern und zierten mit prallem Busen die Steven großer Segelschiffe. Die Filmbranche vermochte uns da schon ein lebendigeres Bild zu vermitteln. Je nach Thema, schöne Ladies auf stolzen Fregatten oder grüngesichtige Auswanderer im Zwischendeck. Aber mit Frauensegeln hat das nichts zu tun.

Historisch gesehen fängt für mich persönlich Frauensegeln 1975 an. Absegeln 1975. Das Wetter war nicht besonders, ich bekam eine Ölhose verpaßt, gelb, so eine, die bis unter die Achseln reicht, war ganz schön merkwürdig. Friesennerz darüber, so durfte ich auf den Drachen steigen. Daß das Boot meiner zukünftigen Schwiegereltern ein Drachen war, hatte ich inzwischen gelernt. Auch 470er kannte ich, und daß es ein Vorsegel, ein Großsegel, eine Pinne, Winschen und Schoten gab, war mir nicht mehr ganz fremd. Fremd fühlte ich mich aber auf dem Drachen. Am liebsten hätte ich mich ganz klein und winzig in einer Ecke verkrochen, ich fühlte mich einfach im Wege. Mal saß ich hoch über dem Wasser, dann wieder wie in einem Spreewaldkahn ganz dicht am Wasser. Meine Welt war das noch nicht. Richtig gern bin ich in das Flugzeug gestiegen, welches mich wieder in den Westen brachte – ich, ein Antiflieger.

Surfen, das war es!

Ich gebe zu, zuerst war das alles auch sehr gewöhnungsbedürftig. Das Brett schmal, schwankend und das Hineinzwängen in den Neoprenanzug ließ keinen großen Eintopf vorher zu. In einer felsigen Bucht auf Mallorca wurden die theoretischen Kenntnisse praktisch erprobt. Die Felsen hatten sicher den Namen LA MAGNETA, sie waren einfach anziehend. Aber nach ein paar Tagen gab es ein Diplom. Ein diplomierter Surfer. Was dieses Diplom wert war, zeigte sich bald auf dem Wannsee. Ein Segel unter 5 qm aufs Brett und die Mitglieder im Bojenfeld waren nicht mehr sicher vor mir.

Nach einiger Zeit brachte das kleine Segel nicht mehr viel, aber über 5 qm ging es nur mit einem Segelboot-Führerschein. Der Führerscheinkurs im BYC unter der Leitung des unvergessenen Fred Tiedemann machte es möglich. So ein Segelboot zu steuern war ja noch aufregender. Die Hände taten nicht immer, was der Kopf dachte. Merken und eine kräftige Bewegung an der Pinne waren eins. Chaotisch. Doch irgendwann kam der Prüfungstag und, oh Wunder, die Wasserpappe war geschafft. Surfen bei allen Wetterlagen war angesagt. Das gefiel mir, aktiv zu sein.

DYAS, das Wort hören und ich dachte an gerahmte Fotos. Es ist aber ein Segelboot für zwei. Eine offene Zwei-Mann-Kiel-yacht. Wir waren Yachtbesitzer. Ich von meiner Seite aus mit etwas gemischten Gefühlen.

*Auf der linken Seite
eine Ausschreibung von 1894*

Das war eine Yacht: kein Kleiderschrank, keine gemütliche Sitzecke, kein Klo, keine Koje. Nur Segeln konnte man damit – und wie. Es blieb keine Zeit, darüber nachzudenken, bin ich jetzt ängstlich oder ist mir schlecht. Ich war so damit beschäftigt, die Kommandos meines Steuermannes in die Tat umzusetzen, daß für Zaudern und Bangen kein Platz mehr war. Eine Kammklemme ist mir am eindrucksvollsten im Gedächtnis geblieben – und nicht nur da. Ich hatte mich nämlich nach der Wende ein paarmal recht heftig auf diese besagte Klemme gesetzt.

Aber ich wurde allmählich an das Boot gewöhnt. Gesurft wurde immer weniger. Segeln mit der Dyas war schön. Da eine leichte Damenbrise nicht immer vorhanden war, hieß es dann auch mal, geh doch ins Trapez. Na ja. In der ersten Zeit hielt meine Hand immer noch schön den Griff von der Trapezeinrichtung fest, konnte ich denn wissen, ob dieser dünne Draht mein Gewicht hält? Er hielt.

Regatten habe ich anfangs segeln lassen. Wollen wollte ich schon, aber trauen traute ich mich nicht. Aber immer nur als Hiwi an Land stehen, Nerven lassen beim Zuschauen und nach der Wettfahrt Bier bringen, nicht mitreden können über diesen tollen Spigang oder jenen falschen Schlag, das gefiel mir auch nicht.

Gewagt. Unerhört von den anderen Booten, sich vor dem Start schon so dicht neben uns zu packen. Den Startschuß habe ich gar nicht gehört, mein Herz pochte viel lauter. Es ging los, Trapez, Trapez. Schau mal, wo die 1 liegt. Wo konnte die sein? Na, in der Richtung muß die liegen. Ja, da ist sie, siehst du sie nicht? Ja, ja. Klar zur Wende, klar. Rec, Trapez. Na, das war ja ein Streß. Was haben wir bei Fred gelernt? Berufsschiffahrt hat absolutes Wegerecht. Du, paß auf, da vorn ist ein Dampfer. Meilen war der noch weg und meinen Steuermann hat diese Vorsicht anfangs sehr verwirrt. Heute schaue ich den Leuten auf den großen Motorbooten mit den vielen Fenstern liebend gern in die Kaffeetassen.

Die erste Tonne, Mensch, welche Enge. Meine Hand war schon ausgestreckt, um diese lästigen Konkurrenten wegzuschieben. Finger weg! War wohl falsch, mein Gedanke. Unter Spi gab es noch eine kleine Hakelei. Fix und fertig war ich nach dieser Wettfahrt, aber weitermachen wollte ich.

10 Jahre segele ich jetzt auf unserer inzwischen 3. Dyas mit. Sind Frauen nun bessere, schlechtere oder einfach andere Vorschoter oder Mitsegler als Männer? Sie sind Vorschoter, die mit ihrem Steuermann ein Team bilden und dieses Team will gemeinsam segeln.

Segeln ist schön, und heute sind wir auch nicht mehr hölzern, sondern mit Freude aktiv dabei.

Inge Gleier

»Damen-Mannschaft«
klingt wie »schwarzer Schimmel«,
ist jedoch eine Tatsache, mit der die
überwiegend männlich orientierte
Seglerwelt leben muß



»Henne im Korb«
H-Boot ist keine Abkürzung
für »Herren-Boot«



»Nennt uns ruhig »Püppchen«;
wir werden es Euch schon zeigen!
Wir können nämlich reizend sein
und segeln!

Frauensegeln

»Frauensegeln«, was heißt hier eigentlich »Frauensegeln«? Ist das was besonderes? Muß es ja wohl sein, sonst gäb's ja auch einen Bericht übers Männersegeln.

Manche fragen sich: »Segeln Frauen denn überhaupt?« Nun gut, sie dürfen ab und zu mal die Pinne halten, wenn die Sonne scheint, aber mal ehrlich: Schuster, bleib bei Deinem Leisten: »Schatzi, reichst Du mal den Kaffee raus?« Also, was bleibt einem da anderes übrig, als sich selbständig zu machen. Gesagt, getan, bei meiner ersten 470er-Regatta waren unter den 180 Teilnehmern doch glatt ganze drei Mädchen dabei, sozusagen die »Hennen im Korb«. Ein Jahr später, als das Frauensegeln olympisch wurde, kam jede Frau, die schon mal ein Schiff von weitem gesehen hatte, in den Kader, so behaupteten jedenfalls die männlichen Neider, die selbst seit Jahren darum kämpften, gefördert zu werden. Dementsprechend waren auch die ersten Trainingslager auf Mallorca noch von Massenkenterungen geprägt, so daß der Trainer gar nicht wußte, wo er zuerst retten sollte. Übrigens, so ganz nebenbei, es kursiert das Gerücht, daß der Frauentrainerjob der undankbarste beim DSV sei!

Das Niveau besserte sich aber schon nach kurzer Zeit, und die anfängliche amateurhafte Einstellung wandelte sich während der Olympiatausscheidungen teilweise in wahre Professionalität um. Trotz aller Unkenrufe hat sich die Frauenklasse im DSV zum »Paradepferd« entwickelt. Inzwischen haben sich die Europe-Frauen und die Surferinnen auch ihren eigenen Start bei den nächsten Olympischen Spielen erkämpft. Bleibt abzuwarten, wann die reine Männerdomäne in der Starbootklasse gebrochen wird. Auch in der Dickschiffszene hat sich das Bild inzwischen gewandelt: Da segelt eine reine Frauenmannschaft mit guter Leistung beim »Round-The-World-Whitbread-Race« mit. Die Französin Florence Arthaud gewinnt vor allen männlichen Größen des Segelns die Einhandregatta »Route du Rhum« über den Atlantik. Merkwürdig, so schwächlich, wie von uns immer behauptet wird, sind wir wohl doch nicht.

Zimperlich darf man allerdings wirklich nicht sein, wenn man den Zirkus mitmachen will. Denn Frauensegeln heißt nicht nur, von einer schönen Regatta zur nächsten zu tingeln und sich in der Sonne zu aalen, sondern es heißt zu lernen, mit Popnieten, Preßzangen und Gelcoat umzugehen, ohne den nächsten Mann um Hilfe bitten zu müssen, denn die sind bei reinen Frauenregatten manchmal rar. Frauensegeln heißt aber auch, mit neidischen Blicken die braungebrannten makellosen Beine und die zarten Hände mit den langen Fingernägeln der anderen Frauen zu betrachten, während man sich nach einer Regatta kaum traut, mit den Reibeisen jemandem die Hände zu schütteln, geschweige denn, wegen der vielen blauen Flecke, Shorts anzuziehen. Doch das alles kann uns nicht abhalten, wieder aufs Boot zu steigen. Aber keine Angst, liebe männlichen Segler, die Quotenregelung wird vorläufig noch nicht eingeführt.

Susanne Bergmann



Nicht nur auf Regatten haben Frauen inzwischen das Ruder in der Hand – auch auf See stehen viele schon lange ihren Mann: – es hat bloß bislang niemand darüber geredet!

Damenregatta auf dem Wannensee

15./16. September 1979

Die Damenregatta wurde zum 18. Mal von dem ZSV und Frau Tobias ausgerichtet. Dieser Verein gibt sich besonders viel Mühe, es allen Damen recht zu machen. Zugelassen sind verschiedene Bootsklassen - Laser, O-Jollen, Piraten und 420er - und alle Damen der Segelvereine in Berlin und auch von außerhalb. Da diese Regatta immer im September stattfindet, sollten sich schon zu Beginn der Saison einige Damen zusammmentun, für diese Regatta üben und auch mal mitfahren!

In diesem Jahr war die älteste Dame weit über 60 Jahre alt und die jüngste Dame erst 12. Wie in den Jahren zuvor, wehte ein starker Wind am Samstagmorgen – 7, in den Böen 8 bis 9 Bft. Also Startverschiebung auf 14 Uhr. Um 14 Uhr wehte es noch genau so stark. Startverschiebung: Sonntag 10 Uhr.

Endlich ging es los: 13 Boote der 420er gingen an den Start, zwei Boote vom BYC, 10 Piraten, davon einer von uns. Die erste Wettfahrt, Windstärke 5-6, war recht lang; aber bei einem kalten Buffet wurde wieder Kraft geholt für die 2. Wettfahrt. Die zweite Wettfahrt war wesentlich kürzer -zur Freude aller-, denn nun wurde das Kuchenbuffet gestürmt.

Unsere Damen haben sich wacker geschlagen. Ich würde mich freuen, wenn wir im nächsten Jahr unsere gesamte Damenmannschaft melden könnten.

Irene von Paczkowski (aus BYC-Aktuell)

Inzwischen hat die Regatta zum 30. Male stattgefunden und wird auch in den nächsten Jahren vom Zeuthener Segler-Verein veranstaltet werden.



Regattasegeln

Regattasegeln ab 1959

Nachdem der Berliner Yacht-Club im Jahre 1959 mit dem Seglerverein Wannsee fusioniert hat, kam auch nach dem Krieg der sportliche Betrieb wieder in Gang.

Hanne Twelkmeyer und der spätere Vorsitzende Kraft Lancelle starteten vor Kiel und auf dem Bodensee. Dies war zu damaligen Zeiten, als die Trailerbarkeit von Schiffen noch nicht zum Alltag gehörte, durchaus schon organisatorisch ein Problem. Im Jahre 1960 wurde dann durch eine großzügige Spende ein Starboot erworben, auf dem Gerhard Hauff bald bemerkenswerte Erfolge erzielte.

Eine völlig neue Ära begann dann im Jahre 1961 mit der Anschaffung der ersten Gleitjolle vom Typ Korsar. Bis zu diesem Zeitpunkt war die Jugendausbildung lediglich auf Verdrängerjollen, wie dem Piraten und dem Lindenblatt durchgeführt worden. Der Korsar war der erste Schritt in die Zukunft der gleitenden Trapezjollen. Mit dem Korsar Nummer 161 gewann Wolfgang Tiedemann auf Anhieb den vom Berliner Yacht-Club gestifteten Wanderpreis. Im gleichen Jahr wurde dann Hanne Twelkmeyer mit Otto Gleier an der Fock Deutscher Meister der Drachenklasse auf dem Starnberger See.

Im Jahre 1962 stieg dann mit der besseren Transportmöglichkeit der Boote auch die Teilnahme an hochwertigen internationalen Regatten, wie sie heute zum Alltag gehört. So starteten die Mitglieder Dr. Dubrow und Karl Muhle in Österreich. Karl Muhle wurde darüber hinaus noch österreichischer Vizemeister der O-Jolle.

Erstmalig nahm Wolfgang Tiedemann und Peter Emskötter mit dem Korsar an der Kieler Woche teil, während Timm Gleier mit seinem Finn-Dinghy in Steinhude unter 50 Finnseglern gewann. Klaus Jung belegte in der zu dieser Zeit hoch bewerteten H-Jollen-Klasse den dritten Platz der Deutschen Meisterschaft in Bad Zwischenahn. In Berlin gewann Ulli Pieschel den Starcup zum 3. Mal und endgültig.

Im Jahre 1964 begann der Berliner Yacht-Club erstmals mit der Durchführung einer Deutschen Meisterschaft. Die Deutsche Meisterschaft der O-Jollen-Klasse wurde mustergültig ausgerichtet. Der Höhepunkt war ein Senatsempfang im Hilton-Hotel.

In Travemünde belegte Otto Gleier mit seinen Vorschotleuten Horst Krone und Clemens Kordecki bei der Travemünder Woche den zweiten Platz hinter dem späteren Olympiateilnehmer Jürgen Oldendorff. In Berlin wurde Klaus Jung mit seinem Vorschotmann Kurt Gillwald erneut dritter der Deutschen Meisterschaft, während Gerhard Hauff deutscher Vizemeister der Starboote wurde.

Im Jahre 1965 schaffte die inzwischen auf drei Boote angewachsene Korsarflotte des Berliner Yacht-Clubs mit Wolfgang Tiedemann, Wilfried Hüttner Klaus-Dieter Zahn den Durchbruch auf deutscher und Berliner Ebene. Die drei gewannen im Jahre 1965 und 1966 in Berlin wechselweise alles, was zu gewinnen war. Bei der Berliner Meisterschaft 1966 belegten die drei in der Reihenfolge 1. Zahn/Albert, 2. Hüttner/Arndt, 3. Tiedemann/Bluhm die ersten Plätze und verwiesen den Rest der Berliner Korsarflotte auf die hinteren Ränge.

Von dem jugendlichen Nachwuchs wurden die Mannschaften Blum-Wilke und Werner Baumgarten mit Gisela Enderlein an der Vorschot erstmalig zur deutschen Jugendmeisterschaft nach Starnberg entsandt.

Der Aufschwung der Korsarklasse wurde von der Veranstaltung der deutschen Jugendmeisterschaft im Jahre 1967 gekrönt, an der 30 Mannschaften aus allen Teilen Deutschlands teilnahmen. Das Jahr des hundertjährigen Jubiläums war dann auch eine Zäsur in den Erfolgen des Berliner Yacht-Clubs. Nachdem bis zu diesem Zeitpunkt im wesentlichen nationale Erfolge ersegelt worden waren, ging es von nun an auch international bergauf. Sportlicher Höhepunkt des Jahres 1967 war

der Gewinn der Deutschen O-Jollen-Meisterschaft durch Siegfried Uecker, der im gleichen Jahr auch die Kieler Woche in dieser Klasse gewann. Die Europameisterschaftswettfahrten in St. Moritz gewann er ebenfalls. Allerdings wurde aufgrund zu weniger gesegelter Wettfahrten ein Titel in diesem Jahr nicht vergeben. Eine hohe sportliche Leistung, die jedoch naturgemäß hinter den Siegen von Siegfried Uecker zurücktreten mußte, war der Gewinn der deutschen Vizemeisterschaft der H-Jollen durch Klaus Jung mit seinem neuen Vorschotmann Werner Baumgarten.

Im Jahre 1968 gewann dann Klaus-Dieter Zahn nochmal die Berliner Meisterschaft der Korsar-Klasse. Anschluß an diese Leistungen fanden im Jahre 1970 Siegfried Köbisch und Axel Paul, die gerade neu in der Klasse, die Berliner Jugendmeisterschaft gegen die späteren deutschen Vizejugendmeister, die Brüder Koglin vom VSaW, gewannen. Im Jahre 1968 rundete Achim Gaedke die sportlichen Leistungen durch den Gewinn der Berliner Meisterschaft im Starboot mit Kurt Gillwald an der Vorschot ab. Im Jahr 1969 erstarkte die Flotte der Finn-Dinghies im Berliner Yacht-Club. Timm Gleier wurde Berliner Meister vor Werner Baumgarten, der diesen Titel dann in den Jahren 1978 und 1979 selbst errang.

Nebenbei begannen die beiden dann, das neu geschaffene Zweimannboot Dyas zu segeln, in dem sie 1983 und 1989 jeweils Dritte der Deutschen Meisterschaft und im Jahre 1988 als Höhepunkt ihrer Laufbahn Dritte der Europameisterschaft wurden.



Klaus Jung mit seiner H-Jolle

Start bei der Internationalen Deutschen H-Boot-Meisterschaft, ausgerichtet vom BYC im Jahre 1986



Ebenfalls im Jahre 1969 profilierte sich Achim Gaedke in der gerade neu geschaffenen Soling-Klasse mit seinem alten Vorschoter Kurt Gillwald bzw. Timm Gleier und Horst Krohne, um im Jahre 1972 als ernsthafte Mitbewerber um die Teilnahme an den Olympischen Spielen in Kiel angesehen zu werden. Die Soling trug den beziehungsreichen Namen Jo(achim) Ku(rt) Ho(rst). Die Qualifikation endete dann mit einem für die drei natürlich enttäuschenden, aber sportlich hoch anzusehenden dritten Platz.

Zu Beginn der 70er Jahre begann dann auch die ernsthafte Segelei auf dem Katamaran, und der Tornado wurde bald zur olympischen Klasse erhoben. Pionier dieser Segelei auf zwei Rümpfen war Werner Fiala, der im Jahre 1972 die Deutsche Meisterschaft, zusammen mit seiner späteren Ehefrau, Inngard, gewann. Der Berliner Meistertitel im diesen Jahr war eine logische Folge dieser Leistung.

Ebenfalls Anfang der 70er Jahre begann die konsequente Ausbildung der Jugendlichen auf der Optimisten-Jolle. Hier gewann Andreas Gillwald 1972 die Berliner Meisterschaft, um in seinem letzten Jahr in dieser Klasse dann sogar die Deutsche Meisterschaft zu gewinnen.

Eine für den Berliner Yacht-Club außergewöhnliche Meisterschaft galt es im Jahre 1974 zu feiern, als der passionierte Motorbootfahrer Horst Treppenhauer in der offenen Klasse sowohl die Deutsche als auch die Berliner Meisterschaft gewann.

Ein noch besseres Ergebnis als Achim Gaedke erzielte in der Tornadoklasse Frank »Pio« Piotrowski an der Vorschot von Jochen Vogel aus dem Potsdamer Yacht-Club bei der Qualifikation für die Olympischen Spiele 1976 in Kingston hinter dem späteren Olympiateilnehmer Jörg Spengler aus Nürnberg. Deren Karriere wurde gekrönt von dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft im Jahre 1977. Dies war jedoch nur die Krönung eines zweiten Platzes bei der Deutschen Meisterschaft 1973 und 1978, eines dritten Platzes bei der Europameisterschaft 1972 und eines dritten Platzes bei der Deutschen Meisterschaft 1975. Bei diesen Erfolgen kann man auf die Nennung der fast nebenbei ersegelten Berliner Meistertitel verzichten.

Nach Abschluß seiner Soling-Karriere stieg Achim Gaedke in das gerade neu geschaffene H-Boot um. Dieses, anfangs als »Kajitsoling« verunglimpftes Schiff, entwickelte sich im Laufe der Jahre gerade aufgrund der vielen Umsteiger aus olympischen Leistungsklassen zu einer der sportlich am höchsten bewerteten internationalen Klassen. Dementsprechend hoch zu bewerten sind auch die in dieser Klasse ersegelten Erfolge. Auch im H-Boot errang Gaedke zahlreiche Siege gegen hervorragende Konkurrenz. So belegte er bei Deutschen Meisterschaften die Plätze 2., 4., 7. und 8., sowie bei einer Weltmeisterschaft den 9. Platz.

Aber auch der Nachwuchs zeigte sich nicht träge.

Nicht zuletzt bei dem vom Berliner Yacht-Club veranstalteten Deutschen Meisterschaften der Kielzugvogel-Klasse entstand der Kontakt zu Gerd Eiermann vom Duisburger Segel-Club. An der Vorschot seines H-Bootes gewannen Andreas Deichsel und Thomas Gottwald 1989 die Kieler Woche und die Schweizer Meisterschaft und belegten bei der Weltmeisterschaft 1990 den achten Platz, um dann zur Abrundung im selben Jahre Deutscher Vizemeister zu werden.

Mit dieser neuen Klasse gewann der Berliner Yacht-Club auch eine erste international groß auftrumpfende Steuerfrau. Maria Busch lehrte nicht nur in Berlin ihre Mitkonkurrenten das Fürchten. Sie nahm an nicht weniger als 8 Weltmeisterschaften teil und belegte 1982 bei der Deutschen Meisterschaft auf dem Starnberger See den vierten und 1985 bei der Deutschen Meisterschaft auf dem Ammersee den zweiten Platz, um dann 1990 auf ihrem Hausrevier bei der Deutschen Meisterschaft wiederum einen sechsten Platz zu ersegeln. Allein diese Aufreihung von Titeln stellt eine sportliche Leistung dar, nach der sich sicher viele männliche Mitstreiter sehnen würden. Dabei sind nicht einmal die vielen Siege bei nationalen und internationalen Regatten genannt, die sie zusätzlich ersegelte.

Der Höhepunkt für die H-Boot-Segelei wurde nun jedoch im Jahre 1991 gesetzt. Frank Piotrowski belegte bei der Weltmeisterschaft vor Kristiansand in Norwegen als Mitschiffsmann des Bayern Dirk Stadler den dritten Platz unter ca. 70 Schiffen. Wie stark die Konkurrenz hier war, ist daraus ersichtlich, daß die drei insgesamt drei Tagessiege ersegelten, und trotzdem »nur« den dritten Platz belegten.





Tonnencheck bei der H-Boot-Meisterschaft

Die Krönung der seit Beginn der 80er Jahre zunehmenden Aktivität verschiedener Schiffe in der Yardstickklasse stellte der Gewinn des »Ringelnatz-Cup« durch die Yachten SKOKIAAN von Peter Barnikow, GRISO von Heinz Koglin und BACKI von Hartmuth Becker dar. Der Erfolg wurde abgerundet dadurch, daß eine zweite Mannschaft des Berliner Yacht-Clubs den dritten Platz belegte.

Die Finn-Dinghy-Tradition wurde fortgesetzt durch Markus Hampe, der sich mit einigen spektakulären Plazierungen unter den ersten sechs der deutschen Rangliste festsetzen konnte.

Das Jahr 1990 brachte nach langen Jahren wieder einen deutschen Meistertitel in den Berliner Yacht-Club, als der kurz zuvor aus Köln zugewanderte Axel Oberemm unangefochten Deutscher Meister der Korsar-Klasse wurde.

Die Öffnung der Grenzen brachte uns dann einen weiteren starken Zuwachs, als mit Ralf Jambor der Deutsche Vizemeister der Piraten-Klasse zu uns kam. Auch er bescherte dem Berliner Yacht-Club im Jahre 1991 einen sportlichen Höhenflug, als er die in Österreich stattfindende Europameisterschaft seiner Klasse überlegen mit dem ihm vom Club zur Verfügung gestellten Boot gewann. Der Erfolg für den BYC wurde durch den vierten Platz von Dirk und Heide Bogumil abgerundet.

Den Umfang dieser Darstellung würden die zahlreichen auf regionaler und überregionaler Ebene ersiegelten Titel und Preise in den ebenfalls im Berliner Yacht-Club vertretenen anderen Klassen, wie Dyas, Drachen, internationales Folkeboot, Starboot, Flying Dutchman, Finn-Dinghy und den Booten der Yardstick-Klasse sprengen.

Es bleibt zu hoffen, daß sich aus den derzeit guten Seglern der Optimisten und 420er-Klasse, wie z. B. Patrick Helm, Sandra und Aline Siepmann und Nicole Tiedemann in Zukunft Segler entwickeln, die diese Erfolge fortsetzen.

Erwähnt werden muß hierbei auch Sven Brandt, der als erster Jugendlicher den Sprung in die Szene der Funboardfahrer gewagt hat und auch auf Grund seiner Teilnahme an der Surfakademie in St. Peter Ording bereits in die nationale Spitze der Funboardfahrer vorgestoßen ist.

Wir erwarten, daß diese Nachwuchssegler ihr Können vielleicht auch in größere Erfolge bei internationalen Meisterschaften der olympischen Klassen oder gar bei Olympiaden ummünzen können.

Axel Paul

Auf dem feurigen ELIAS

Anfang der 50-er Jahre kauften wir eine alte H-Jolle und wurden Mitglied im Seglerverein Wannsee e.V. Wir erlernten das Segeln aus schlaun Büchern und versuchten uns bald bei Regatten. Mit dem alten Schinken war an Siegen nicht zu denken, aber Freude hatten wir an den 3., 4. oder 5. Preisen; sie waren so mühelos aufzubewahren. Die freien Tage gehörten wieder dem Wasser und der guten Kameradschaft innerhalb des Vereins. Es war alles noch überschaubar, jeder kannte jeden und unsere Ökonomie war Spitze. Täglich auf, und Frau Blumentritt hatte immer einen guten Eintopf o.ä. parat. Herr Blumentritt machte den Bootsbauer und sah nach dem rechten.

Mutig und fleißig entklammerten auch wir Deutschen uns aus dem Kriegsinferno – aus alt wurde neu! Z.B. trennten wir uns von der H-Jolle ohne Schmerz und erwarben ein schmuckes R-Boot. Die Familie wurde größer; mit Enkel Stefan und der Familie verbrachten wir Ostern und Pfingsten auf dem Tegeler See.

Jetzt fuhren wir unter dem Stander und in der Tradition des Berliner Yacht-Clubs. Regatten wurden eher mehr, auch die clubeigenen. Ich mußte mal auf dem Startprahm einspringen - und dann blieb es jahrelang dabei. Die Herren waren zuständig für Startlinie, Flaggen und Kanone, Gerda Wallmuth und ich für Zeitnahme und das Schriftliche. Unser einziges »Mobilier« auf dem ELIAS: 1 Gartentisch, 2 Gartenstühle.

Die Kameraden verließen uns nach dem Start, wohlbestückt mit Hartem und anderem Süßigem für ihr schweres Amt. Wir Frauen blieben an Bord, um den Zieleinlauf nicht zu verpassen. Wetterschutz hatten wir nicht. Um die Körperwärme zu erhalten, wanderten wir laut singend hunderte Male im Kreis. Überlappten die Boote beim Einlauf, war es oft schwierig, richtige Reihenfolge und Zeit zu nehmen. Aber ein Beil, eine Welle, ein Stern o.ä. halfen beim Raten. Mit der menschlich bedingten Ausnahme konnten wir den maßgebenden Kameraden die kompletten Ergebnisse kurzfristig liefern. Lilo Bluhm löste Gerda Wallmuth ab. Auch wir beide vertrieben uns die Zeit mit Singen und Wandern. Nahmen sogar mal einen Schluck und fuhren mit im Begleitboot. Mit Mühe und Not schafften wir es zum Hund, um die ersten Zieleingänge zu notieren. Den ELIAS erreichten wir nicht mehr. Aber irgendwie kriegten wir die Listen hin. Hat keiner was gemerkt. Es war eine schöne Zeit inklusive der Tage, an denen wir bis zu 8 Stunden, nur zum Essen an Land, wegen Flaute in der Sonne schmorten.





Der Startprahm des BYC im Jahre 1959

Regattabericht

7. + 8. April 1973

Noch vor dem Ansegeln veranstaltete der BYC am 7. und 8. April eine Regatta. Es starteten Tornado, Korsare, Soling, Internationale Folkeboote und Nordische Folkeboote.

Um 1/2 9 Uhr begab sich die Wettfahrtleitung auf den ELIAS, der zwar »feurig« gennant wird, diesmal aber eher naß und kalt war. Es wehte ein strammer Wind aus West. Die Tornados hatten eine eigene Bahn, und da dies eine Neuerung war, versagelten sich fast alle, so daß die Wettfahrt nicht gewertet werden konnte.

Bis auf mehrere gekenterte Korsare kamen alle Boote ins Ziel, und dort erlebten viele eine böse Überraschung. Da die Flagge »Schwimmwesten« gesetzt war, glaubten die Herren Segler, es genüge, diese in der Kajüte zu haben, und so wurden viele disqualifiziert.

Die 2. Wettfahrt war vor Beginn stürmisch, wir glaubten vor dem ersten Schuß, der ELIAS würde mit uns untergehen. Die Korsare starteten nicht, daraufhin segelten die Solings beim 2. Start los, obwohl sie erst beim 3. an der Reihe waren. Nur vier Boote starteten richtig und somit wurden alle anderen disqualifiziert.

Der Wind ließ dann aber merklich nach, und tröstlich für uns war nach dem vielen Regen und der Kälte ein wunderschöner Regenbogen über der Havel.

BYC-Mitteilungen 1/1973

Deutsche O-Jollen-Klassenmeisterschaft 1964

Die von unserem Club in diesem Jahr veranstaltete O-Jollen-Klassenmeisterschaft kann nicht nur für uns als Veranstalter als Erfolg gewertet werden, sondern hat auch dem Berliner Segelsport bei unseren westdeutschen Freunden bestimmt eine weitere Brücke geschaffen. Durch die großzügige Unterstützung des Senators für Jugend und Sport ist es möglich gewesen, ein Programm für die Teilnehmer dieser Meisterschaft zusammenzustellen, das wohl allen Anforderungen gerecht werden konnte.

Ob es der Begrüßungsabend war, das Eisbeinessen oder aber der Abschluß mit der Meisterehrung, jedesmal war die Stimmung ausgezeichnet und unser Clubhaus hat selten in einer Woche so viele fröhliche Menschen vereinigt. Briefe, die wir inzwischen von westdeutschen Segelkameraden erhielten, haben diese These voll unterstrichen.

Wenn es gelingen wird, noch einige Kameraden mehr in die Organisation einer solchen Meisterschaft oder überhaupt einer segelsportlichen Veranstaltung mit einzuschalten, die bereit sind, ihre Mitarbeit zur Verfügung zu stellen, so wird unser Club sich noch viele Freunde in ganz Deutschland und vielleicht auch einmal im Ausland schaffen.

BYC-Mitteilungen 4/64

Der BYC als Regatta-Veranstalter in der »Neuzeit«

Wenn jemand sein 125jähriges Jubiläum feiert, dann ist es schwer festzulegen, zu welchem Zeitpunkt die »Neuzeit« beginnt. Eine Zäsur war in jedem Falle das Jahr 1978, in dem erstmalig die Wahl Peter Barnikows als Regattawart erfolgte, was sportlich die »Neuzeit« einleitete. Durch sein Know-How, verbunden mit beruflich bedingter Präzision, hat sich der BYC bei der Ausrichtung von Regatten weit über die Grenzen Berlins hinweg einen hervorragenden Ruf geschaffen, der in unserer Festschrift - trotz Eigenlobs - an dieser Stelle gewürdigt werden soll.

Nach einigen Jahren der Einarbeitung, in denen es Peter verstand, ein fachkundiges, engagiertes und stets einsatzbereites Team zu formieren, war der erste Höhepunkt 1982, die Ausrichtung der Internationalen Deutschen Meisterschaft in der Kielzugvogel-Klasse. Einzelheiten hierzu jedoch später.

Für alle Leser, denen der Regattasport und dementsprechend die Organisation nicht vertraut sind, hier einige Erläuterungen:

Der BYC richtet in jedem Jahr 5 Regatten auf Verbandsebene auf seinem Heimatrevier am Wannsee aus. Dazu gehören die Jugendwettfahrten, ausgeschrieben für 420er, Pirat, Europe und Korsar, sowie die Frühlingswettfahrten für H-Boote, Starboote, Soling und Drachen. Beide Regatten liegen zu Saisonbeginn, was fast alljährlich zu unvermeidbaren Überschneidungen mit dem Abslipen führt. Durch umsichtiges Verhalten der Clubmitglieder und Verständnis der Teilnehmer konnten stets ernsthafte Probleme vermieden werden.

Seit 1985 wird jeweils im Mai, bzw. Juni der Alfred-Tiedemann-Preis für Kielyachten nach der Yardstick-Berechnung veranstaltet. Diese Freitagabend-Regatta, Start ist um 18.00 Uhr, erfreut sich großer Beliebtheit. Es erfolgt eine Einzelwertung und eine Gesamtwertung zusammen mit dem Günter-Brandt-Preis der SV 03 und dem August-Tobias-Preis des ZSV.

Im Herbst folgt dann der Fafnir-Preis, ausgeschrieben für H-Boote, Drachen und Starboote. Bis 1990 hieß diese Regatta IF-Pott, doch durch den Niedergang der IF-Boot-Klasse verhalf der traditionsreiche Wanderpreis der Drachen-Klasse dieser Regatta zu ihrem neuen Namen.

Den Saisonabschluß- und Höhepunkt stellt der Senatspreis dar, ausgeschrieben für H-Boote, Dyas, Starboote und Soling. Nicht selten liegen Meldungen von weit mehr als 100 Yachten vor, vor allem deshalb, weil der BYC vom Berliner Segler-Verband mit der Ausrichtung diverser Berliner Meisterschaften im Rahmen dieser Veranstaltung beauftragt wird.

Nicht nur auf dem Wannsee ist der BYC als Veranstalter aktiv. In Zusammenarbeit mit dem Kertemind Sejlklub richten wir seit 20 Jahren eine Langstrecken-Regatta für Kielboote in Dänemark aus, die alle 2 Jahre stattfindet.



Anläßlich von Meisterschaften und größeren Regatten trägt der BYC ein festliches Gewand

Die politische Wende gestattete es uns, mit der auf unserem alten Grundstück am Scharmützelsee jetzt ansässigen Segler-Gemeinschaft Kontakt aufzunehmen, was schnell zu fruchtbarer Zusammenarbeit führte. Schon 1990 erfolgte dort die erste gemeinsam ausgerichtete Ranglistenregatta für H-Boote und Dyas, und 1991 waren dann die Jüngsten im Optimisten zu Gast. Die ideale Lage, die Einsatzbereitschaft der Mitglieder und die Gastfreundschaft haben zum erfolgreichen Start beigetragen.

Im Jubiläumsjahr begrüßen wir die Segler der nationalen Klassen Korsar und Kielzugvogel zur Ermittlung des Deutschen Meisters im Berliner Yacht-Club. Viele Clubkameraden werden durch ihren persönlichen Einsatz zu einem guten Gelingen dieser Meisterschaften beitragen.

So auch im Jahr 1982, als die erste Deutsche Meisterschaft unter Leitung von Peter Barnikow in der Kielzugvogel-Klasse ausgerichtet wurde. Widrige Winde ließen jedoch nur 3 gültige Wettfahrten zu, so daß der Deutsche Meistertitel nicht vergeben werden konnte. Der sportliche Wert der gesegelten Regat-



Berufsschifffahrt hat immer Vorfahrt!



*Einige »Zutaten« zur Regattaorganisation:
oben im Bild die »Tommen«, inzwischen nicht mehr
aus Eichenholz, sondern aus Kunststoff zum Aufblasen:*

*links die Startkanone der NANE; ihre Herkunft liegt im
Dunkeln, nur soviel war in Erfahrung zu bringen, daß sie
um 1960 in Einzelteile zerlegt in den Club gelangte,
komplettiert wurde und seitdem ständig
im Einsatz ist.*

ten, das Rahmen-Programm und die Harmonie zwischen unseren Clubmitgliedern und den Teilnehmern hinterließ bei unseren Gästen einen Eindruck, der dazu führte, daß der BYC 5 Jahre später wieder Ausrichter der Kielzugvogel-Meisterschaft war. Daß die Kielzugvogel-Klasse im Jubiläumsjahr des BYC ihre Meisterschaft wieder an uns vergeben hat, werten wir als Anerkennung für die in der Vergangenheit geleistete Arbeit.

Zwischen diesen beiden Meisterschaften richtete der BYC 1983 die Klassenmeisterschaft der H-Boote und 1986 die Internationalen Deutschen Meisterschaften der Dyas-Klasse und H-Boot-Klasse aus, 1987 folgten dann wieder die Internationalen Deutschen Meisterschaften der Kielzugvogel-Klasse und die der Finn-Dinghies.

Alle Meisterschaften wurden mit einem umfangreichen Rahmenprogramm versehen. Dazu gehören die Eröffnungsfeier, Stegfest, Donnerstag-Abend-Party, Stadtrundfahrt und Siegerehrung. Durch die Wertung von mindestens 4 Wettfahrten, die zur Vergabe des Titels »Deutscher Meister« nötig sind, wurden alle Meisterschaften erfolgreich abgeschlossen.

1989 wählten die Mitglieder Frank Piotrowski zum neuen Regattawart, da Peter Barnikow diese Aufgabe wegen beruflicher Belastungen nicht weiterführen konnte. Die erste große Aufgabe war 1990 die Organisation der Deutschen Meisterschaft in der Pirat-Klasse. Die bewährten Helfer standen weiterhin zur Seite und trugen so auch zum guten Gelingen dieser Meisterschaft bei. Der Schlachtruf der Piraten-Segler, ein dreifaches »Hackecccc-Beil«, wurde bei der Siegerehrung mehrfach dem BYC gewidmet.

Organisation ist alles

Die Ausrichtung von Meisterschaften und Verbandsregatten erfordert eine große Anzahl von Helfern, die ihre Tätigkeit ehrenamtlich ausüben. Voraussetzung ist ein funktionierendes Sekretariat, welches seit fast 10 Jahren von Monika Lorenz geführt wird. Hier werden sämtliche Arbeiten koordiniert, Genehmigungen beantragt, Ausschreibungen und Programme angefertigt, Computererfassung der Teilnehmer und Auswertung erledigt, sowie viele weitere anfallende Aufgaben bewältigt.

Nur bei Meisterschaften erfolgt eine Vermessung der Boote unter der Federführung eines amtlichen Vermessers. Ihm zur Seite steht ein Team, welches von Siegfried Dehne geleitet wird. Durch sein umfangreiches Wissen auf diesem Gebiet, verbunden mit beruflichen Kenntnissen als Physiklehrer, ist eine Vermessung ohne ihn nur schwer vorstellbar.

Gewichtskontrolle der Bootsrümpfe, Segelvermessung, Überprüfung von Schwert, bzw. Kiel, Ruder, Mast und Ausrüstung ist bei Teilnehmerzahlen zwischen 50 und 80 nur bei sorgfältiger Vorbereitung möglich. Schablonen, Meßplatten, Vermessungsbögen müssen vorbereitet und das Team eingewiesen sein. Für die Abwicklung der Wettfahrt auf dem Wasser sind ebenfalls ein Vielzahl von Helfern nötig.

Auf unserem Startschiff NANE, einem ca. 8 m langen Motorboot mit Oberdeck und Signalmast, befinden sich die Wettfahrtleitung, die Damen des Protokolls, der Schiffsführer, der Zeitnehmer und Werner Bokelmann, der über viele Jahre mit größter Präzision die SignalfLAGgen bedient hat.

An der Lee-Seite der Startlinie liegt zur Erkennung von Frühstartern exakt in der Peilung ein weiteres Motorboot, der BÄR, von Gila und Hotte Bartelt. Ihren scharfen Augen entgeht keine zu früh gestartete Yacht. Alle Segler kennen den BÄREN und starten dementsprechend vorsichtig.

Für die Auslegung der Ersatz-Bahnmarken, die Benachrichtigung der Segler bei einem Gesamtrückruf und alle anderen Aufgaben, die schnellstmöglich erfolgen müssen, steht ein schnelles Motorboot zur Verfügung.

Kursabänderungen, Bahnabkürzungen und sonstige wichtige Benachrichtigungen an die Segler erfolgen an der Lee-Bahnmarke durch die Besatzung unseres clubeigenen Motorbootes TRABBI. Es erhielt diesen Namen in Anlehnung an den in der ehemaligen DDR produzierten Kleinwagen Trabant, dem er insbesondere im Aussehen und der Farbgebung zum Verwechseln ähnlich sieht.

Die 4 vorgestellten Boote sind alle über Sprechfunk verbunden und werden immer von denselben Besatzungen geführt, was die Durchführung der Wettfahrten stark erleichtert. Neben diesen sind noch weitere Motorboote im Einsatz, deren Aufgabe einzig die Rettung bei Notfällen ist.

Für Festveranstaltungen sind im BYC die sogenannten »Tausendfüßler« im Einsatz. Bei dieser »Gattung« handelt es sich vorwiegend um die Damen des Clubs, die unter der Leitung von Thea Deichsel die Feiern organisieren und gestalten. Ob es sich um das Schmücken der Halle handelt, oder die Bereitung von Salaten, ob Tische eingedeckt und geschmückt oder Bier und sonstige Getränke ausgeschenkt werden, ob Buffets vorbereitet werden oder zum Ende alles wieder aufgeräumt werden muß, die »Tausendfüßler« sind stets zur Stelle, keine Arbeit ist ihnen zu viel. Der Altersquerschnitt zwischen 8 und 80 Jahren macht deutlich, mit welchem Engagement alle bei der Sache sind.

Frank Piotrowski



Bericht der weiblichen Stamm-Protokollanten der NANE: Helga, Irene und Regina

1977 begann unsere gemeinsame Tätigkeit auf der NANE, die für uns auch heute noch nicht beendet ist. Es dauerte eine gewisse Zeit, bis wir 3 Girls spurten, wie man es zurecht von uns erwartete. Unser »Boss« mußte nach und nach feststellen, daß wir funktionierten, das heißt:

- während der Vorbereitungs- und Startzeit widerspruchlos alle Anweisungen hinzunehmen (fiel uns gar nicht leicht - von wegen der »Emanzipation«),
- trotz flehentlicher Bitten und treublickender Augen keine Programme zu verteilen,
- erfolgreichen Seglern keine Zeichen eines Frühstartes zu geben (einige Zungenbisse haben bis heute ihre Narben hinterlassen).

Bekanntlich wird harte Arbeit aber belohnt, sei es mit einem gemütlichen Frühstück, zu dem jeder etwas beisteuerte (u. a. Helgas berühmte Bouletten und Kräuterbutter, Reginas Bohnen- und Kartoffelsalat, Irenes Süßspeisen und die von Ingeborg spendierten frischen, warmen Landeier), durch Harmonie und Fröhlichkeit untereinander und mit einem Dankeschön-Kübchen vom Regattaleiter am Ende einer Wettfahrt. Die größte Belohnung jedoch waren für uns die strahlenden und zufriedenen Gesichter der Regatta-Teilnehmer.

Wir können heute kaum noch sagen, welche Regatta für uns die wichtigste, interessanteste und aufregendste war. Engagiert haben wir uns immer, egal ob Ranglisten-Regatta, Meisterschaften, Mittwochs- oder Yardstick-Regatten.

Unvergessen bleiben für uns die Auswertungen ohne Computer, die viel Konzentration verlangten. Die dann gepriesene Erleichterung durch den Einsatz eines Computers des Bezirkes Wannsee erwies sich zunächst als sehr problematisch. Fehlerhafte Programme forderten weiterhin unsere Schreib- und Kopfarbeit. Heute jedoch ist der clubeigene Computer mit einem erprobten und ordentlichen Programm unser zuverlässiger »Mitarbeiter« geworden, wie auch einige andere Clubkameradinnen, die von ihren »Kapitänen« für die Regatta-Arbeit beurlaubt werden.

Der krönende Abschluß für alle Segler und Helfer des Regatta-Teams war und ist die Siegerehrung, verbunden mit einem doch schon mal feucht-fröhlichen Zusammensein. Wie schwer kann doch eine Krone noch am nächsten Tag sein !!!

Helga Meyn, Irene Barnikow, Regina Hoepfner

Links das Startschiff von 1912, Regattaleitung 1957 und die heutige NANE: von außen und innen

Berliner Meisterschaft 1989

Am Wochenende, 13.–15.10.1989, waren einmal mehr über 300 Seglerinnen und Segler Gäste im Berliner Yacht-Club, um in 3 Bootsklassen - Soling, Starboot und H-Boot - die Berliner Meisterschaft auszusegeln. Auch die Dyas-Klasse war mit am Start.

Neben den Olympiateilnehmern Alexander Hagen und Wolfgang Gerz war alles vertreten, was in den einzelnen Bootsklassen Rang und Namen hat. Als besonders herausragend gilt es hier zu vermerken, daß 33 (!) Starboote am Start waren, eine Meldezahl, die in Nordwestdeutschland als absolute Spitze angesehen werden kann.

120 Schiffe am Start, da konnte man als Wettfahrtleitung schon graue Haare bekommen. Windrichtung und Windstärke erfüllten jedoch unsere Erwartungen, ein Superwetter ließ keine Wünsche offen, die grauen Haare blieben folglich aus.

Auf der NANE sowie den Begleitbooten herrschte fast profihafte Gelassenheit. »Wie Ihr den Kurs diskutiert und letztlich optimal ausgelegt habt, das ist schon etwas«, bemerkte Rainer Basch als Newcomer im Regattateam; Helga fehlten beim Registrieren plötzlich noch einige Starboote, Gabi Mollenhauer wickelte in der Kajüte bereits einen Kuchen aus, der bei Le-



»Soling«-Yacht – Regattaschiff und Olympische Klasse

Nôtre sicher die beste Wertung erhalten hätte. Werner zerre am »Blauen Peter« und an der India-Flagge. Schuß; und ab gingen Start auf Start. Allerdings mußte in der H-Boot-Klasse mehrmals mit »Bravo« gedroht werden, um einige Frühstart-Aspiranten im Zaume zu halten. Der Wind, in den Spitzen bis 7 Bft, ließ guten Sport zu, wobei auch einige Starboote flach auf dem Wasser lagen. Spinnaker schon mal hoch oben am Mast flatterten, ohne den erhofften Vortrieb zu bringen.

Am Sonntag gegen 15.00 Uhr hatten wir die Regatta »im Sack«. Für uns ein Novum: Erstmals gab es für die Wettfahrtleitung aufgrund einer optimalen Kursdisposition Applaus, und das in der Vorbereitungsphase zum Start! Allerdings gibt es auch Kritisches anzumerken: Meldedisziplin, Pünktlichkeit am Start und Regelkunde ließen bei einigen Seglern doch sehr zu wünschen übrig. Abschließend ein Wort des Dankes dem Ehepaar Lange samt Mannschaft hinter dem Tresen und in der Küche. In bewundernswerter Weise wurden alle Wünsche erfüllt, das Essen war ausgezeichnet, der Service freundlich. Weiter so!

Restümierend ist zu bemerken, daß sich unsere Segelgäste sehr wohl gefühlt haben. Die große Seglerfamilie war wieder einmal versammelt. Neben dem sportlichen Wettkampf auf dem Wannensee waren auch der Small-Talk beim Bier, ein unverhofftes Wiedersehen, sowie die Fachsimpelei der Experten Mittelpunkt dieser Veranstaltung. Schon jetzt freuen wir uns auf unsere Gäste im nächsten Jahr. Ein »herzliches Willkommen« soll diesen Bericht abschließen.

Übrigens – wußten Sie, daß unser Vorsitzender und seine Inge mit der Idealnote 0 die Regatta in der Dyas-Klasse überlegen gewonnen haben? Herzlichen Glückwunsch nochmals an dieser Stelle!

Peter Barnikow (aus BYC-Aktuell)



*Am Start bei der
Internationalen Deutschen Finn-Meisterschaft
- an diesem Tag sogar mit Wind!*

IDM der Finns im BYC

15.–21.8.1987

Kleines Protokoll aus der Froschperspektive

Da der BYC gelegentlich zwei Deutsche Meisterschaften pro Jahr ausrichtet, durften die Verantwortlichen und ihre zahlreichen Helfer einer IDM der Finns gelassen entgegensehen und trotzdem: »Olympische Klasse verpflichtet besonders...«, »üblicherweise wird mit einer Beteiligung von etwa 50 Booten gerechnet, aber ob die nach Berlin kommen?...«

Alle erdenklichen Vorbereitungen wurden mit besonderer Sorgfalt getroffen und einschließlich einem vielseitigen Damenprogramm anspruchsvolle Rahmenveranstaltungen geplant. Mit einem Meldeergebnis von 77 Finnsegelern (davon vier aus dem BYC) wurden unsere kühnsten Erwartungen übertroffen. Die Segler kamen vielfach mit Anhang, wodurch es auf unserem Gelände »wuselte«, jedoch kein Chaos entstand. Die Finn-Kinder erwiesen sich als niedlich, wohlgezogen und pflegeleicht. Selten verlief eine Vermessung so friedlich, daß auch potentielle Rappelköpfe gar keine Chance sahen und die erforderlichen Änderungen schnell und ohne Aufhebens vornahmen – eine ganze Reihe von Basteleien war notwendig.

Der feierlichen Eröffnung mit Böllerschuß am Sonntagabend folgte am Montag der Ernst auf dem Wannsee – nach vier Fehlstarts eine mühsame Wettfahrt bei wenig Wind.

Derweil besichtigten die Finn-Damen die Königlich Preussische Porzellanmanufaktur. Dienstag schönstes Wetter, jedoch kein Wind! Trotz aller Unzulänglichkeiten beteiligten sich mindestens 30 Segler am Tischtennisspielen. Nach der Rück-

*Auf der rechten Seite
Impressionen aus dem Flautenprogramm:*

*4 Mann beim Skatspielen,
verlassene Boote,
Bodybuilding,
mentales Training*



kehr der Damen aus der Stadt wurde eine Geschwaderfahrt zu Wassergebieten organisiert, die Segler sonst nicht erreichen. Abends stand mittelalterlicher Schmaus in der Zitadelle Spandau auf dem Programm.

Mittwoch war als Ruhetag geplant, doch dank leichten Windes konnten zwei Wettfahrten gesegelt werden, ehe zur Stadtrundfahrt aufgebrochen wurde. Donnerstag war wenig Wind und es erfolgten mehrfache Startversuche auf dem Wannsee und der Havel während die Damen eine Radtour zum Grunewaldturm unternahm. Leider kam keine Wettfahrt zustande, dafür wurden die frustrierten Sailor jedoch mit Kartoffelpuffern empfangen, als sie an Land kamen. Die bayerischen Damen hatten auf 10 Kochplatten etwa 500 »Reiberdatschi« gebacken und die Stimmung hob sich sehr schnell. 1164 prophezeite telefonisch weiterhin leichten oder weniger Wind - wir bekamen als Veranstalter ein wenig ein mulmiges Gefühl - es war eine so schöne Veranstaltung, aber das Wichtigste an einer Meisterschaft ist das Segeln!

Für Freitag war bei Irene von Paczkowski großes Damenfrühstück vorgesehen, so daß sie nicht miterlebten, wie der Wind auf dem Wannsee auffrischte und zwei Wettfahrten gesegelt wurden. Nach dem Zieldurchgangsschuß der vierten Wettfahrt fiel mir ein Stein vom Herzen. Insgesamt fünf reelle Wettfahrten, so daß auch jeder seinen Streicher hatte. Für uns als Veranstalter war die Welt wieder in Ordnung.

Die abendliche Siegerehrung unter dem Flaggenmast mit Wunderkerzen und der Vorfahrt des Deutschen Meisters auf dem Kühler eines Oldtimers mit einer hausgemachten Dixielandband im Fond war erst der Anfang der Feierlichkeiten, die sich bei Buffet und Zigeunerkapelle bis zum frühen Morgen hinzogen.

Gesa Gruber (aus BYC-Aktuell)





Mittwoch-Regattaleiter Jürgen Meyer hält eigentlich nicht viel vom Regattasegeln. Er wurde durch Erfahrung und Spaß eines Besseren belehrt.

Die Mittwoch-Regatta

Als Fahrtsegler hat man ja ganz andere Vorstellungen vom Segeln. Verstehen Sie die Regattasegler, immer so im Dreieck rum? Und dann das Theater an den Tonnen! Drängelei, Brüllerei, Streß ... Nein, das machen wir ganz anders, immer schön gemütlich. Geschwindigkeit? Spielt doch keine Rolle. Und dann taucht ein Segel auf. Fährt der weg, kommt der auf? Der ist doch nicht etwa schneller als wir? Wenn wir das Groß ein bißchen fieren, die größere Fock nehmen, eigentlich müßte doch unter Spi ... Und auf einmal kommt bei jedem von uns so ein Stückchen Regattasegler raus. Ist doch klar: Segeln ist schön, aber schneller segeln ist schöner.

Unsere dänischen Freunde wissen das schon lange. In der Kerteminder Bucht erfreuen sich die Mittwoch-Regatten seit eh und je großer Beliebtheit. Jeder gegen jeden, Faktor Dansk Handicap. Ob das bei uns mit Yardstick auch so ankommt?

Und ob! Zehn Jahre ist es jetzt her, da war am Mittwoch gegen 17 Uhr der Club auf einmal voll. Es wurden Segel geschleppt, Ballast ausgeräumt und Masten getrimmt. Ein ungewohntes Bild, mitten in der Woche so viel Boote auf dem Wannsee, vom Laser bis zum »großen Dampfer« mit voller Besatzung. Jeder wollte mal sehen, wo er im Geschwindigkeitsvergleich so steht. Manche Familiencrew hat da auf dem Wannsee wohl zum erstenmal den Spinnaker ausgepackt. Und wer keinen hatte, wem die große Mannschaft fehlte, wessen Schiff einfach

nicht so schnell sein konnte, weil es doch schon so alt ist und weil ..., macht nichts: Spaß soll sein, dabei sein ist alles.

Im ersten Jahr meldeten schon über 30 Boote. Das zweite Jahr brachte den absoluten Höchststand, 49 wollten mitmachen. Es wurde ein Preis für die 50. Meldung ausgesetzt. Leider brauchte er nie vergeben zu werden. Immerhin waren oft über dreißig Schiffe am Start. Inzwischen ist das etwas abgebröckelt. Viele haben doch Probleme mit dem Dauereinsatz ihrer Crew – jeden Mittwoch. Beruf und Ausbildung gehen eben vor. Und vielleicht fehlt manchmal auch einfach ein bißchen die Lust bei schlechtem Wetter: »Die werden doch nicht etwa starten?« Wir sind eben keine ambitionierten Regattasegler, die auf ihre Ranglistenpunkte nicht verzichten wollen. Trotzdem schade, wenn dann ohne Vorwarnung eine wichtige Position unbesetzt bleibt. Der Rest der Crew hat dann auch nicht mehr den ganzen Spaß. So kam's dann schon mal vor, daß auch ein Dickschiff einhand gesegelt wurde. Und siehe da, selbst das ging.

Überhaupt hat es vielen von uns mehr Sicherheit gegeben. Das Rigg richtig trimmen, Segel wechseln, Spi bergen, kein Problem mehr. Und das neue Lattengroßsegel, die bessere Fock, die doppelten Spischoten, überhaupt die ganze Ausrüstung, alles ist besser geworden. Das kommt auch dem Seesegeln und der Sicherheit zugute.

Im Vordergrund stand von Anfang an auch der Wunsch, das Gefühl »WIR, DIE REGATTASEGLER« gegen »IHR, DIE FAHRTENSEGLER« (und umgekehrt) aufzulösen zu einem »WIR, DIE SEGLER DES BYC«. Dieser Wunsch nach einem neuen Miteinander - beim Segeln, beim anschließenden Feiern und überhaupt - ist voll in Erfüllung gegangen. So sind die Mittwoch-Regatten in jeder Hinsicht eine Bereicherung für das gesamte Clubleben.

Als große Überraschung entpuppte sich gleich zu Anfang Jürgen Meyer als Regattaleiter. Bis dahin hatte er mit Regatten überhaupt nichts am Hut, aber mit der eingespielten Stamm-Crew von der »NANE« (Startschiff) lief er zu einsamer Spitzenform auf. Am schönsten waren immer die Siegerehrungen im Anschluß an jede Regatta. Riesig, wie Jürgen in launiger Weise die vom Startschiff beobachteten Höhepunkte zum Besten gab:

- Da verhungerte die ANDIAMO mit dem Sohn Dirk Lorenz am Steuer weit vor der Startlinie. Der Wind war plötzlich weg. Viel zu spät kam er endlich an der »NANE« vorbei, als der Vater auf dem Vorschiff kommentierte: »Los jetzt, wir sind rüber, nehmt Fahrt auf.«
- So mancher kam nach der Arbeit angehetzt, um noch rechtzeitig um 18.00 Uhr am Start sein zu können. Die Steuermannsbesprechung war längst vorbei. Rauf aufs Schiff und los. Und immer war es derselbe, der außer Atem zum Startschiff kam und fragte: »Wo geht's denn heute lang?«
- Oder die Sache mit der JULE. Leichter Wind, der große Spi topgetakelt ein schönes Bild. Ist da das Fall gebrochen, der Schäkkel aufgegangen? Jedenfalls war der Spi auf einmal weg. Tönte es laut übers Wasser: »Und als er gerade gerade war, da brach er ab, was schade war!«
- Überhaupt der Spinnaker: Einer wurde jeden Mittwoch wieder am Schothorn hochgezogen. Lag's an der unübersichtlichen Farbaufteilung oder der häufig wechselnden Mannschaft?

Auf jeden Fall hatten wir immer unseren Spaß an Jürgens Beobachtungen.

Mit ihrem Mittwoch-Buffer gibt sich die Ökonomie immer besondere Mühe. So mancher Schlachtenbummler kam deshalb am Abend extra noch mal raus in den Club. Es soll einige gegeben haben, die ernsthaft meinten, die Mittwoch-Regatta sei eine Erfindung des Ökonomen. Zumindest wurde die Idee so aufgegriffen, daß der Mittwoch auch im Winter zum Standard-Treff im Club wurde. Ja und dann das Freibier! Die ersten zwei Jahre wurden für Hubert Vormholt mit seiner Solingercrew recht teuer. Immer als erster, das kostet.

Auch deshalb, aber vor allem, um den Fahrtenseglern gegen die gestandenen Regattacracks bessere Chancen einzuräumen, wurde an den Yardstick-Zahlen ein bißchen gedreht. Pio tönte:



»Das entscheiden wir ganz subjektiv.« In letzter Zeit gab's dann z. B. einen Preis für das jeweils 13. Schiff - wer kann schon so gut rechnen, daß es ihn nicht trifft? Oder für die beste Damencrew - ein Jahr lang fest abonniert von den Horror-Sisters. Wer schon einmal erster war, gibt »die Ehre« an den Nächstfolgenden weiter, so kommt zum Schluß fast jeder mal dran.

Es mußte sich rumgesprochen haben: Nach und nach kamen die anderen Clubs auch auf den Geschmack. Auf einmal waren am Mittwoch außer uns noch viele andere unterwegs. Daß die auch Regatta segelten, merkte man spätestens, wenn man gleichzeitig mit ihnen um dieselbe Tonne mußte, meist mit großem Hallo gerade anders herum.

Und wie geht's weiter? Zunächst ist sicher, es geht. Einige Regattacrews aktivieren bereits ihre Familien und haben Spaß in der völlig neuen Besetzung. Es gibt Überlegungen, kleinere »Langstrecken-Turns« mit ins Programm zu nehmen, z.B. »Rund Pfaueninsel« oder so - jetzt, wo das endlich wieder geht! Vielleicht mit einer extra Wertung für Minierews wie Ehepaare, vielleicht auch gemeinsam mit anderen Vereinen?

Egal wie, wir sind sicher, wir werden auch in Zukunft viel Spaß haben an unserer Mittwoch-Regatta.

Rainer Lorenz



oben:
Vortläufer der Mittwochregatta?

unten:
ein Sammelstadium aus Zieleinlauflisten der
Mittwochregatten, inzwischen feinsäuberlich archiviert
im Büro des BYC

Zieldurchgangsliste

Wettfahrt: 6 Mittwoch Datum: 12.6.91 Seite
Bahn: Windrichtung: SW Windstärke: 3-4
Wetter: Listenschiff: Gerda Zoske

Yacht	Größe	Platz	Zeit	Platz	Bemerkungen
1 Korsar 3565	I	1	15 20 103	I	Axel Obermann
2 Korsar 3573	I	2	16 10 106	II	Joerg Langner
3 S-30	II	1	26 25 104	III	Horst Stark
4 Monas 34	I	1	26 36 103	I	K. Reichert
5 Soling 267	III	1	27 53 102	I	Heinz Lorenz
6 Rudiamo	II	1	30 13 96	I	Dieter Abel
7 LF 3409	I	1	30 43 97	I	Hubert Vornholt
8 Shokiana	II	1	35 26 113	I	M. Karl-Heinz Peters
9 H-Boot 1018	III	1	35 28 112	I	Heinz Niggeweyer
10 H-Boot 978	III	1	35 46 104	I	Heinz Köstlin
11 H-Boot 624	III	1	36 50 104	I	Franz Haller
12 H-Boot 1086	I	1	37 38 104	I	Dieter Hahn
13 H-Boot 1018	I	1	38 25 104	I	Peter Zumbolt
14 H-Boot 941	I	1	39 54 104	I	Lutz Köstlin
15 Finn 1716	I	1	40 18 110	I	Joachim Schmidt
16 Variante 906	I	1	42 58 124	I	Otto Gleier
17 H-Boot 806	I	1	45 59 104	I	Carla Lorenz
18 H-Boot 899	I	1	46 30 104	I	Dr. Weikensant
19 Elvström 102	I	1	51 20 102	I	Manfred
20 Delphia 140	I	1	52 00 117	I	Hoff Schlegel

Zieldurchgangsliste Start 18.00 Uhr

Wettfahrt: 6 Mittwoch Datum: 12.6.91 Seite
Bahn: Windrichtung: SW Windstärke: 3-4
Wetter: Listenschiff: Gerda Zoske

Yacht	Größe	Platz	Zeit	Platz	Bemerkungen
1 Korsar 3565	I	1	15 20 103	I	Axel Obermann
2 Korsar 3573	I	2	16 10 106	II	Joerg Langner
3 S-30	II	1	26 25 104	III	Horst Stark
4 Monas 34	I	1	26 36 103	I	K. Reichert
5 Soling 267	III	1	27 53 102	I	Heinz Lorenz
6 Rudiamo	II	1	30 13 96	I	Dieter Abel
7 LF 3409	I	1	30 43 97	I	Hubert Vornholt
8 Shokiana	II	1	35 26 113	I	M. Karl-Heinz Peters
9 H-Boot 1018	III	1	35 28 112	I	Heinz Niggeweyer
10 H-Boot 978	III	1	35 46 104	I	Heinz Köstlin
11 H-Boot 624	III	1	36 50 104	I	Franz Haller
12 H-Boot 1086	I	1	37 38 104	I	Dieter Hahn
13 H-Boot 1018	I	1	38 25 104	I	Peter Zumbolt
14 H-Boot 941	I	1	39 54 104	I	Lutz Köstlin
15 Finn 1716	I	1	40 18 110	I	Joachim Schmidt
16 Variante 906	I	1	42 58 124	I	Otto Gleier
17 H-Boot 806	I	1	45 59 104	I	Carla Lorenz
18 H-Boot 899	I	1	46 30 104	I	Dr. Weikensant
19 Elvström 102	I	1	51 20 102	I	Manfred
20 Delphia 140	I	1	52 00 117	I	Hoff Schlegel

Mittwochs immer...

Es sickerte so durch ... old Barni ... ganz neu ... will 'ne Regatta machen ... immer mittwochs ... 18.00 Uhr ... so für alle ... auch für Nichtprofis, wirklich ... »Clubregatta« hat Peter Barnikow gesagt.

Wollen wir da etwa auch mitmachen? So weißte, zwei Frauen auf der Varianta? Was denn, du und ich auf MEIN KAHN? Naja, eigentlich, wenn alle mitmachen, vielleicht sind wir gar nicht mal die allerletzten! Aber ein bißchen üben müßten wir vorher schon noch! Vor allen Dingen Spinnakern! Heute noch nicht. Heute ist so schönes Wetter, heute segeln wir nur so, ja!? Naja, aber nächstes Mal! Gut. --- Nächstes Mal wurde nichts und nun ist erster Start.

Meine Güte, bin ich aufgeregt! Wollen wir nicht gleich Ölzeug anziehen? Vielleicht kommt doch Regen, oder zuviel Wind, dann sind meine Hosen vom Spritzwasser ganz naß! Na, besser ist besser! Also Ölhosen! Wo sind unsere Mützen? Hast du auch die Stoppuhr? Ich mach' mir den Gummi gleich ums Handgelenk, da kann sie nicht runterfallen.

... Varianta 146 MEIN KAHN Startschiff passiert!

Zeitschuß – jetzt noch 10 Minuten! – Aha, schlau wie Max – nicht mehr so weit weg vom Startschiff.

Vorbereitungsschuß – Oh je, viel zu weit weg. Und die Stoppuhr, das blöde Ding, klappt immer runter und zeigt die genauesten Sekunden direkt dem Pullover. Guck dir bloß den Pulk da vorne an, wie die schon drängeln! Herrlich zu beobachten von hier hinten! Nu aber nach vorn!

ÖÖÖÖÖÖÖÖÖÖÖÖÖÖ – »IDA« – eine Minute bis zum Start! Ach, lauter Windsalat von den großen Pöten da vorn.

Startschuß!!! Verdammt, mieser konnten wir das ja kaum erwischen! Herrlich, wie die alle losfahren! Naja, nun sind wir auch über die Startlinie. Na, wenigstens 'ne lange Kreuz bis zur Drei! – So, nun erstmal Ruhe im Kahn. Nu laß loofen!

Klar zur Wende – reee – klar zur Wende – reee! Guck mal, die ersten gehen schon um die Tonne. Da müssen wir auch den Spinnaker setzen. Na klar. Ich hab gesehen, die machen alles schon vorher klar. Gleich hinter der Tonne hoch den Lappen – und flopp, steht die Blase. Na, also ran an' Speck! Guck mal, hinter der Tonne muß der Spibaum auf backbord stehn. Da haben wir jetzt aber noch die Fock. Na, ich mach alles unterm Vorsegel klar. Also runter den Spinnakerbaum! Auf- und Niederholer anschlagen (bitte unterm Vorsegel, anders gehts doch gar nicht!). Nun noch schnell die Schoten an den Spi. Fall anschlagen und ... klaar zur Wende! – Klar, ich passe schon auf, das wäre doch gelacht, wenn das nicht klappt!

Gott sei Dank, gut unterm Vorsegel durchgekommen. Halt! Nimm das Vorsegel nicht so dicht, hier hat sich was vertört! Herrje, der Spibaum geht hoch! Moment! Ich löse mal den

Aufholer und zieh ihn hier drunter durch ... was, das geht nicht? – Doch! Jetzt hoch den Lappen! Immer schön die Lieken führen, daß er sich nicht verdreht. Zieh doch! Warum ziehst du denn nicht weiter? Das geht nicht? Wer hält denn da fest? Du lieber Himmel, was ist denn jetzt los? Das ganze Vorschiff ist voller Woolings! Nicht ziehen! Nicht ziehen! Haaalt! Hier fliegt alles hoch! Ich muß dauernd hoehspringen. (Wie entsetzlich der Gedanke, auf eine Schot zu treten, zu fallen und dann ab ins kühle Naß). Wenn du nicht aufhörst zu ziehen, katapultierst du mich noch ins Wasser!

Und immer mit den schweren Gummistiefeln auf dem Vordeck herumspringen. (Das arme Schiffchen ist doch wahrlich nicht mehr das jüngste und schon ein bißchen weich. Meine Güte, daß ich bloß nicht durchtrete, dann hat das Vorschiff ein Loch).

Aber diese Woolings! Was, der Spi bekommt Wind? Das darf doch nicht sein! Der ist doch gar nicht oben. Lös mal den Aufholer! Hier ist alles durcheinander. Gut, ich habe ihn wieder durch die Rolle gezogen, hier ist das Ende. Was, das hat sich aufgewirbelt? Ich muß das alles neu klarieren. Wir machen jetzt eine Rückwende. So geht das nicht. Ja, und dann holen wir den Spi erstmal wieder runter. Ev, ich habe den Spibaum in der Hand. Alles ab, alles lose. Guck mal, lauter Enden! Wortlos fliegt der Baum in die Kajüte!

Wir müssen jetzt was machen. Gleich sind wir hinter Imchen, da wollen wir doch überhaupt nicht hin. Du lieber Himmel, wir fahren ja immer noch auf dem falschen Bug. Also: Spi in die Tüte, Schoten klariert und klar zur Wende, Schmetterling, alle Schoten schön gefiert!

Zwei Häufchen Elend sitzen sprachlos in der Pflicht. Wenigstens sind wir so weit hinten, daß dieses Dilemma keiner gesehen hat. Also, erstmal die Gedanken sammeln. So, nun läuft er wenigstens in die richtige Richtung. Wie die da vorne schick aussehen mit ihren tollen Spinnakern. Jetzt wenigstens eine Zigarette! Soweit kommts noch, daß wir nicht mal eine rauchen können. Und einen Schluck aus der Flasche – das muß sein!

Sollen wir wirklich ohne Spinnaker weiterfahren? Neeee, nun gerade nicht! Nimm du mal jetzt die Pinne, ich werde das alles wieder feinsäuberlich aufklarieren. – 100 m vor der nächsten Tonne steht endlich auch unser Spinnaker und das Vorsegel beim Setzen auf der richtigen Seite. Also, jetzt die Schiffe!

Bumm – bumm – bumm dröhnen wieder die Gummistiefel auf dem Vorschiff, aber mit List und Tücke steht der Spi endlich. Sind wir etwa ganz allein so weit hinten? Aufgeregt? Ach wo! Jetzt doch nicht mehr! Der Wind ist fast eingeschlafen. Mit »Hallo« und einem Zigarettchen im Mund rutschen wir durchs Ziel. Nicht geschossen? Was? Keinen Schuß für den Letzten?

Aaaach, da kommt noch einer! So ein Glück! Das nächste Mal wirts bestimmt viel besser!!!

Ruth Wilke (anläßlich der 1. Mittwochregatta, 1981)



Auf Wannsee und Havel

Der Verein Seglerhaus am Wannsee richtete vom 16.–17.9.89 den diesjährigen Seglerhaus-Preis aus. Es starteten neben FDs, 470ern, Contendern und 420ern 19 Finns. Eine erstaunlich hohe Teilnehmerzahl im Rückblick auf die Berliner Meisterschaft ein Wochenende zuvor, die mit sehr widrigen Windverhältnissen aufwartete und einige Teilnehmer des öfteren verzweifeln ließ. Dieses Wochenende, dachten alle, könne es nur besser werden. Ein Trugschluß! Samstags früh erster Start bei Südwind. Kreuzen in den Wannsee, eines Berliner Seglers größte Freude.

Nachdem sich das Feld auf der Startkreuz etwas getrennt hatte, traf man sich auf den Raum- oder Vorwindkursen meistens wieder. Auch mit den FD-Seglern, die spätestens die 2. Kreuz mit den Finns segeln durften, wurden viele Nettigkeiten ausgetauscht. Krönender Abschluß der ersten Wettfahrt war die Zielkreuz, wie kann es auch anders sein? Der Wind drehte immer mehr auf West und es wurde im Feld neu gewürfelt. Die besten Nerven in dieser Wettfahrt behielt Dieter Borges, gefolgt von Tim Gruber und Christoph Gebauer. Der Wind frischte nachmittags zum Wettfahrtbeginn auf knappe 3 Bft. auf. Segler, die sich vormittags glaubten unter Wert geschlagen zu haben, wollten es nun den anderen zeigen. Doch was passierte? Kenterungen oder ähnlicher Frust wie am Morgen: Sonntag traten zwei der durch die vorangegangenen Wettfahrten Gefrusteten verständlicherweise nicht mehr an. Überlegen konnte sich in beiden Wettfahrten Tim Gruber durchsetzen und gewann bei auf 4 Bft. auffrischenden Winden den Seglerhaus-Preis '89. Durch 2 zweite Plätze konnte sich Markus Hampe als dritter insgesamt plazieren.

Markus Hampe (aus BYC-Aktuell)

Schaumburg-Lippisches Nesselblatt auf dem Steinhuder Meer

6.–8. Mai 1988 – 6 Wettfahrten, ein Streicher

40 Finns sind nach Steinhude gekommen. Viele haben sich sicherlich einen Sonnenbrand geholt, ich mir übrigens auch. Am Freitag war Nervenkrieg angesagt: Nach 4 1/2 Stunden warten an Land ging es dann endlich aufs Wasser. Der Wind drehte und war recht flau. Die verschärfte 5-Minuten-Regel bescherte eine Menge DQs, die – ein Glück – durch den Streicher unter den Tisch fielen.

Samstag jagte uns der Wettfahrtleiter bei 3–5 Bft. dreimal über die Piste. Da war der Dampf raus und die Jahreshauptversammlung verlief relativ ruhig.

Wetterbericht für Sonntag: Temperaturen um 20 Grad, aber windig aus östlicher Richtung. So war es dann auch. Das Steinhuder Meer war total schaumig. Mit 5 Bft. und weiter auffrischendem Wind bewegten sich viele mit schmerzenden Gliedern zu ihrem Finn. Jeder holte sein Starkwindsegel raus. Einige meinten, der Wind sollte abflauen – wahrscheinlich nur ein psychologischer Schachzug. 30 Finns erreichten nur das Ziel – ein Glück, daß der Wettfahrtleiter abgekürzt hatte, die Kräfte ließen doch rapide nach.

Zwei Stunden Mittagspause. Diese wurden von einigen genutzt, den Entschluß zu fassen, nicht mehr an den Start zu gehen. Nur noch 27 Finns wagten sich an den sechsten, letzten Start. Es hackte wirklich fürchterlich. Mir ging der Artikel von Wolfgang Gerz »Starkwindsegeln« durch den Kopf. Also: Kurz vor dem Start Sicherungsbändel in die Cunninghamkausch. Die inzwischen zahlreich vertretenen Surfer zeigten, wieviel Wind nun wirklich war. Sie sprangen, was das Zeug hielt. Ich muß sagen, auf dem Surfbrett hätte ich mich auch wohler gefühlt.

Nur 19 Boote schafften das hoch gesteckte Ziel, den ganzen Kurs (Dreieck, Diagonale) abzusegeln. U-Bootkapitäne gab es en masse. Wenn es die DLRG auf dem Steinhuder Meer gäbe, hätte sie vollen Einsatz gehabt. Raumschots hieß es nur noch: festhalten. Mein Schiff fuhr, wohin es wollte, und ich war froh über jeden Schenkel, den ich ohne Kenterung überstand. Das ekelhaft schwarze Wasser, das sich auf der Diagonale nach einer Kenterung in meinem Schiff ansammelte, verschwand Gott sei Dank im Nu durch Lenzer.

An Land halfen wir uns alle gegenseitig, die Boote rauszuziehen, da die Kräfte auf ein Minimum geschwunden waren. Nach diesen fünf schönen Wettfahrten war der Ärger über den recht fragwürdigen ersten Lauf am Freitag verflogen.

Es hat viel Spaß gemacht!

Tim Gruber (aus BYC-Aktuell)



Mit dem H-Boot am Gardasee

Urlaub am Gardasee

Vom 7.–9.8.1986 fanden am Gardasee die H-Boot-Regatten um den Alpenpokal statt. Vom BYC gingen 4 Mannschaften auf die große Reise. Maria Busch, Siegfried Uecker, Paul Seligmann und Achim Gaedke. Diesmal durften auch Frauen und Kinder mit, die die Regatten versüßen sollten. Sie fügten sich auch nahtlos in das Regattaleben ein.

Nach 1000 anstrengenden Kilometern landeten wir in Riva. Paul und ich waren schon einige Tage vor den Regatten am Ort und konnten mit unseren Frauen wohl eines der schönsten Segelreviere Europas genießen.

Morgens weht der Nordwind oder »Vento«, der sich bis 11.00 Uhr auf 5–6 Windstärken aufbaut, um dann zur Mittagszeit völlig einzuschlafen. Diese Zeit ist dann Bade- und Essenszeit. Um 14.00 Uhr kommt die »Ora« (vom Süden), und es wiederholt sich das gleiche Spiel wie am Morgen. Unter Spi und mit Badehose bei 5–6 gleitet man auf Riva zu, bringt laufend Surfer zum Kentern, die sich dort zu Hunderten tummeln.

Am Abend kommt dann die Wein- und Grappazeit. (Die Carprifischer auf italienisch hören sich auch ganz gut an). So schön vergingen dann die 14 Tage. Das einzige was störte, war der Regattastreß. 56 H-Boote gingen auf der Westseite unter der gewaltigen Kulisse der Gardafelsen bei Windstärke 6 an den Start. Schnell hatte jede Mannschaft raus, wie hier zu se-

geln war. Man kreuzte auf StB bis auf einen Meter an die Felswand heran, wendete und segelte ca. 100 Meter, um gleich wieder mit StB an die Felsen zu gehen. Bei 56 Booten, bei einer Länge von über 8 Metern, recht abenteuerlich. Wir zeigten den Bayern, Österreichern, Schweizern und Italienern, daß man auch als Revierunkundiger mit solchen Verhältnissen fertigwerden kann. Maria Busch mit Peter Zumholz wurde 7., die LÜTJE LAGE wurde 8. (leider einmal dq), Siegfried Uecker mit einer noch nicht eingespielten Crew 16., Helma und Paul Seligmann 42..

Zum Schluß noch ein »Danke« an den Veranstalter, der mit vielen Festen und noch mehr Gastfreundschaft die Tage verschönte.

Vom Gardasee kommend, stellten wir das Schiff im Bayerischen Yacht-Club ab, wo 14 Tage später die Regatten um den Elfi-Pokal stattfanden. Ecki Stegenwallner und Peter Buchmann gingen mit mir an den Start der 42 Boote. Die Berliner segelten bei den schwierigen Winden in der Spitzengruppe mit. Wir wurden 3., Jürgen Nau vom SC Gothia 7. und Herr Krause vom VSaW 8. in der Gesamtwertung. Alles in allem ein toller Regatta- und Erholungsurlaub.

Achim Gaedke (aus BYC-Aktuell)



Suse im Trapez und Frau an der Pinne

Kieler Woche 1985

Zum ersten Mal ließ die Wettfahrtleitung bei der Kieler Woche die 24 Damenmannschaften der 470er aus Kanada, Holland, Frankreich, Italien, Finnland, Schweden und der Bundesrepublik Deutschland getrennt nach den 130 Herrenmannschaften starten. Zunächst waren wir »Zicken« - wie wir liebevoll von unserer männlichen Konkurrenz genannt werden - nicht gerade erfreut darüber, da wir eigentlich lieber gemeinsam mit den Jungs gesegelt wären. Nicht nur, um zu sehen, ob wir wirklich um so viel langsamer sind, wie uns die Herren ab und zu unterstellen, sondern um nicht auch noch als letzter im Hafen zu sein. Später stellte sich das aber als Vorteil heraus, da dann wenigstens der Eintopf in unserer VW-Bus-Großküche schon fertig gekocht war.

Ich bin mit Barbara Hartung aus Steinhude auf Vermittlung des Bundestrainers Frank Hübner zusammen gesegelt. Mit ihr gemeinsam bin ich auch in die DSV-Trainingsgruppe aufgenommen worden. Der Sonnabend wurde von morgens bis abends mit Basteln und Trimmen verbracht, eine der Hauptbeschäftigungen beim 470er-Segeln. Die erste Wettfahrt lief wider Erwarten gut und wir wurden zweiter. Die 3 Trainingslager, bei denen wir mindestens 8 Stunden pro Tag auf dem Wasser mit Anpassen und Manövertraining unter Frank Hübners Aufsicht verbrachten und die uns das Olympiazentrum inzwischen zu einer zweiten Heimat gemacht hatten, haben sich also doch gelohnt. Zum Glück herrschten vorwiegend »Damenbrisen«, und erst am letzten Tag bei 5 Windstärken

konnte man - und nicht nur bei den Damen - Massencenterungen an der Halsentonne beobachten. Daß wir unseren 2. Platz nicht lange halten konnten, war uns eigentlich gleich klar und mit einem 7. Platz in der Gesamtwertung, und somit 2. deutsche Damenmannschaft, waren wir mehr als zufrieden. Souverän gewannen die Italienerinnen mit 3 Punkten.

Doch die Kieler Woche lohnte sich nicht nur in sportlicher Hinsicht, sondern auch das gesamte Rahmenprogramm konnte sich sehen lassen. Der allabendliche Video-Film von den verschiedenen Bahnen und die darauffolgende Fete in der Vaasa-Halle erfreuten sich immer größerer Beliebtheit. Doch die richtige Stimmung herrschte dann erst in der völlig überfüllten Pressebar.

Das Leben auf dem Zeltplatz war teilweise etwas feucht, da des öfteren mein Zelt durch den Dauerregen überschwemmt wurde. Kultur kam erst wieder auf, als ich zum Frühstück beim Bundespräsidenten Richard von Weizsäcker, gemeinsam mit 14 anderen Seglern, eingeladen wurde. Da mußte doch glatt die letzte saubere Hose herausgekratzt werden. Statt des täglichen Nutella-Brötchens waren Aal, Lachs und Sekt eine willkommene Abwechslung. Insgesamt gesehen, war die Teilnahme an dieser Kieler Woche von besonderem Wert, da dort zum ersten Mal ein Leistungsvergleich zu den ausländischen Damencrews möglich war.

Susanne Bergmann (aus BYC-Aktuell)



Der »Gabentisch« anlässlich der Siegerehrung einer Internationalen Deutschen Meisterschaft

Faszination des Regattasegelns

Angeblich soll ja Regattasegeln sein wie: unter der Dusche stehen und Hundermarkscheine zerreißen. Warum tut man so was eigentlich????

Als kleiner Opti-Pimpf mit 9 Jahren lernte ich, im Dreieck um die Tonnen zu fahren. Anlässlich des Regattasegelns kam ich -anfangs mit meinen Eltern und später auch ohne sie- mit meinem Segelboot weit herum. Dank des Wettkampfsportes weitete sich mein Freundeskreis auf ganz Deutschland aus. Die gemeinsame Leidenschaft des Segelns ließ sprachliche Schwierigkeiten und regionale Vorurteile gänzlich verschwinden.

Regatten, wie beispielsweise am Plöner See, waren immer ein willkommener Anlaß, mit dem Boot zum Zelten zu fahren – um die Tonnen fuhren wir dann so nebenbei.

Bei viel Wind bin ich bei so mancher Regatta -wie beispielsweise Kieler Pfingstbusch- an die Grenzen meiner Leistungsfähigkeit gekommen. So friedliche Halbwüchsige, wie nach 8 Stunden auf dem Wasser bei 5–6 Bft. sind selten anzutreffen – wir hatten hinterher jedenfalls keinen Blödsinn mehr im Kopf und wollten nur noch schlafen.

Tim Gruber

Regattapreise

Häufig tragen sie den Namen des Stifters (Benno-Blum-Preis), gelegentlich werden sie hervorragenden Persönlichkeiten zum Gedächtnis benannt (Alfred-Tiedemann-Preis), manchmal heißen sie nach dem betreffenden Segelrevier (Scharmützelsee-Cup) oder haben einen Eigennamen (Fafnir-Pokal der Dachenklasse) – in jedem Fall ist es (unabhängig vom materiellen Wert des Pokals oder seiner Form) für Regattateilnehmer erstrebenswert, die Trophäe zu erringen und mit nach Hause zu nehmen.

Die Anzahl der, außer den ersten drei, vergebenen Preise ist unterschiedlich. Zeichnen die Engländer unabhängig von der Teilnehmerzahl die ersten sieben aus, werden bei uns üblicherweise für das erste Viertel oder Drittel der gemeldeten Teilnehmer Preise vorgesehen. Erinnerungsgaben für jeden Teilnehmer bei Meisterschaften oder ähnlich großen Veranstaltungen erfreuen sich großer Beliebtheit.

Im Laufe eines erfolgreichen Regatta-Segel-Lebens kommen so einige Preise zusammen.

Beispielsweise hat unser Clubkamerad Klaus Jung seit Frühjahr 1948 an 940 Wettfahrten in verschiedenen Bootsklassen teilgenommen und 810 Preise ersegelt.

Die Herkunft und Gestaltung der Preise sind vielfältig. Beispielsweise wurde der 1958 gestiftete »Star-Cup« des SVW in Eigenarbeit durch Günther Reinhardt geschaffen und mußte dreimal hergestellt werden, weil er nach wenigen Jahren versgelt war.

Leider sind uns nur wenige BYC-Preise oder Abbildungen von ihnen erhalten. Man kann sich jedoch des Eindrucks nicht erwehren, daß in früheren Jahren der künstlerische Anteil bei der Preisgestaltung höher lag als heutzutage.

Die besonders in der O-Jollen-Klasse erfolgreich segelnde Jugendabteilung erhielt 1937 im Clubhaus Grünau einen eigenen Preisschrank zur Aufbewahrung und Ausstellung der errungenen Preise.

Im Frühjahr 1991 erwarb unser Verein zwei BYC-Preise von 1908 und 1910, nachdem eine junge Clubkameradin diese beim »Trödeln« in einem Antiquitätengeschäft entdeckt hatte.

Gesa Gruber



Der »Star-Cup«, der mehrfach angefertigt werden mußte, weil der Wanderpreis nach wenigen Jahren versgelt war

Rechts oben: Segelpreis von 1908

Rechts der »Kaiserpreis«; der am 27.3.1889 vom Kaiser gestiftete Ehrenpreis wurde alljährlich auf der offenen Herbstregatta des BYC ausgesegelt. Abgebildetes Exemplar des Kaiserpreises stammt von 1910 und gelangte 1991 über ein Berliner Antiquitätengeschäft wieder in den BYC.





Aus der Tagespresse (Telegraf) vom Sonntag, dem 12. August 1956, entnahmen wir auszugsweise folgende Notiz:

»Große Freude für den BYC – Der Schatz auf dem Friedhof

Notstandsarbeiterinnen fanden bei Arbeiten auf dem Gelände des Friedhofes in der Berliner Straße in Wilmersdorf einen Schatz. Als die Notarbeitskräfte Inge Jahn und Kläre Redlin an einer alten Grabstelle das üppig wuchernde Unkraut beseitigen wollten, stießen sie beim Umgraben auf eine alte Holzkiste. Vorsichtig holten sie die stark vermoderte Kiste ans Tageslicht.

Zum Vorschein kamen Silberpokale und Schalen. Die Arbeiterinnen meldeten ihren Fund der Friedhofsverwaltung. Die Fundsachen sind mit Inschriften »Berliner Yacht-Club« und zusätzlichen Gravierungen und Jahreszahlen, verziert. Wie der Schatz an diese Stelle gekommen ist, konnte bis jetzt noch nicht geklärt werden.«

Die Fundsachen wurden inzwischen dem Bezirksamt Wilmersdorf übergeben, wo man die Eigentumsfrage klären will. Ein eifriger Reporter des »Telegraf« konnte nach einigen Recherchen unseren Vorsitzenden, Willy Raatsch, ermitteln und ihm von dem Funde fermündlich Mitteilung machen.

Die Bemühungen unseres Präsidenten, die Preise im Hinblick auf unser im nächsten Jahr anstehendes 90-jährigen Bestehen als einem der ältesten Berliner Segelclubs zurückzuerhalten, haben bis jetzt noch nicht zum Erfolg geführt. Dreimal hat Wilhelm Raatsch bereits bei verschiedenen Instanzen des Bezirksamts vorgesprochen und immer noch harren wir auf Rückgabe. Unter den Preisen sind auch einige, welche vom Yacht-Club Müggelsee verliehen worden sind, diese werden, falls der rechtmäßige Besitzer der Trophäen nicht mehr zu ermitteln ist, selbstverständlich dem Yacht-Club Müggelsee zurückgegeben.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir noch festhalten, daß unserem Vorsitzenden, Herrn Raatsch, schon einmal aus München drei große Pokale zugestellt worden sind, die ebenfalls auf unkontrollierbare Weise ihren Weg nach dort genommen hatten und Herrn Raatsch dann durch die Kriminalpolizei München zugestellt wurden. Auch diese Preise harren der Wiederverwendung, wenn wir einmal wieder Regatten aus-schreiben werden.

BYC-Mitteilungen 4 1956

Oben der Jubiläumspokal des BYC, neu gestiftet anlässlich seines 90-jährigen Bestehens für die Drachenklasse (1957).

Links der wohl prächtigste Pokal aus der Sammlung des BYC – der Jubiläumspokal von 1910, anlässlich des 25-jährigen Bestehens (von 1885 ab gerechnet).





Eissegeln und Windsurfen

Eissegeln damals, 1932/33

Auf dem Gelände unseres Yacht-Clubs stellte uns die wassersportliche Vereinigung alter Corps-Studenten (WVaC) einen etwas roh zusammengeschickelten Segelschlitten zur Verfügung. Diese Gelegenheit nahm ich gerne wahr.

Als ich neulich Achim Gaedke an seinem neuen, schnittigen Schlitten arbeiten sah, mußte ich zwangsläufig an die alte Kiste denken. Freude machte sie uns auch, und es kam uns wie ein Abenteuer vor, wenn wir über Wannsee und Havel flitzten. Es war alles primitiv. Das hatte seinen besonderen Reiz! Rigg und Segel stammten von einer Jolle. Der Rumpf aus Kiefern Brettern war offen und wegen der Kälte mit Stroh ausgelegt. Gesteuert wurde mit der Pinne. Sie mußte sehr feinfühlig gehandhabt werden, denn bei etwas »zuviel« drehte sich der Schlitten mehrmals um die eigene Achse und machte einen »Korkenzieher«!

Den größten Spaß hatten wir bei Tauwetter. Das Wasser auf dem Eis brachte die richtige Geschwindigkeit. Rack-tack, rack-tack raste der Schlitten über die Fugen und Risse, ähnlich einem Eilzug, der über die Schienenstöße poltert. Wir saßen mit dicken Stiefeln und im Kutscherpelz im Stroh. Es gab ja weder Parka noch Moonboots. So müssen die Bauern in Masuren damals auch eissegelt sein.

Ludwig Semotam (aus BYC-Aktuell)

Improvisation auf Eis

Das war so gegen Ende der dreißiger Jahre, als dieselbe Mannschaft, die auf dem Stettiner Haff einen Vorgeschmack aufs Seesegeln bekommen wollte, plötzlich auch Lust auf die Eissegelei verspürte. Wir hatten wohl im Kino, in der Wochenchau oder einem Kulturfilm gesehen, daß auf dem Frischen – oder dem Kurischen Haff Wettfahrten in dieser Sportart veranstaltet wurden.

Da an den Kauf eines so flotten Gefährts nicht zu denken war, auch war die Ausnutzung so einer Anschaffung nicht allzu groß, hat uns jemand auf die Idee gebracht, selber einen Schlitten zu bauen. – Wenigstens zu versuchen. Bestimmt wäre das

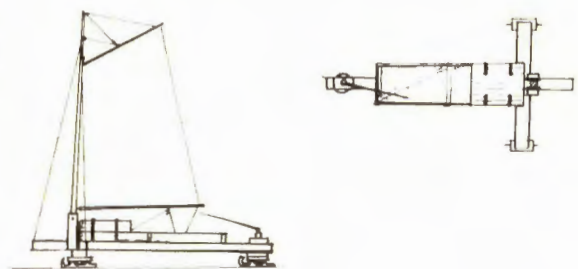
billiger. Was dann dabei herauskam, das zeigen die beiden Skizzen. Wir brauchten dazu zwei vierkantige Balken, drei Schlittschuhe älterer Bauart, eine ganze und eine halbe Eierkistenhälfte, unser komplettes Besansegel der »Hansa«, eine ausgemusterte Jollenpinne, ein Stück Rohr als Ruderkoker, einige Brettchen und viele Schrauben, Bänder, Winkel und Verbandsmaterial wie Hansaplast, Heftpflaster, zwei Verbandspäckchen und eine kleine Flasche Jod. – Für alle Fälle! Es funktionierte sogar. Das Segeln auf dem Eis!

Am besten, so bildeten wir uns ein, wenn schon ein paar Pfützen auf dem Eis standen. Und da passierte es dann auch, daß wir vor dem Breitehorn eine weiche Stelle im Eis erwischten, der Steuerbord-Schlittschuh einbrach, unterschneid, während der Balken auf dem Eis blieb, der Schlittschuh abriß, und wir auf zwei Schlittschuhen und einem Balkenende weitertratschten, um nach einem sanften Rechtsbogen da, wo jetzt die BSR ihren Landsitz hat, im raschelnden Schilf zu stranden.

Der Abriß des Schlittschuhes war unser Glück, sonst wären wir wohl nach einer kurzen Karussellfahrt eingebrochen. Die Heimführung des Havaristen über Land war, trotz Gespannhilfe eines Kladower Bauern, sehr mühsam und fand erst am darauffolgenden Sonabend statt. – Wir durften mitfahren. Ein Luxus, der uns nach dem Malheur nicht zuteil wurde!

Wie gut, daß zu drei Schlittschuhen ein vierter gehört! In Zukunft ließen wir die Pfützentage aus!

Günther Reinhardt (aus BYC-Aktuell)





*Eissurfen auf Berliner Gewässern
um die Jahrhundertwende.
BYC-Segler Oskar Gleier
mit extra für diesen Zweck
angefertigten Schlittschuhen,
die besonders lange Kufen hatten*

Eisschlitten und Kunstläufer
auf dem Müggelsee

*"Jede Wind
(1909)
Klause"*



*Der FEUERVOGEL von Kadelbach
hat die Kriegswirren überstanden und
war nach 1945 lange Zeit der
einzige Eisschlitten auf dem Wannsee*



Eissegeln im BYC

Seitdem auf dem Wannsee gesegelt wird, gibt es anscheinend auch schon Eissegler. Es gab die abenteuerlichsten Bauformen. Die Segel und die Segeltechnik der Wasseryachten wurden übernommen.

Mitte bis Ende der 30er Jahre war die Hochzeit des Eissegel-sports in Berlin und in Ost-Deutschland. Es war die Zeit der großen Eissegelyachten mit 15 und 20 qm Segelfläche. Diese Yachten hatten eine Länge von ca. 7,5 m und eine Breite von 4 m. Die Seitenkufen hatten eine Länge von je ca. 1,5m.

Bekannte Namen der Eissegelszene dieser Zeit waren Dr. Kadelbach und Dr. Volz. Dr. Volz befaßte sich sehr intensiv mit der Aerodynamik des Eissegelns und entwarf den ersten Eissegler mit einem starren Tragflügelsegel, seinen berühmten FEUERVOGEL.

Nach 1945 war der über die Kriegswirrnisse herübergerettete Schlitten von Kadelbach der erste, der wieder eingesetzt werden konnte. Er war lange Zeit der einzige auf dem Wannsee.

In den 50er Jahren bauten sich unser damaliger Bootsbauer Blumentritt und unser Mitglied Werner Garthe einen 8 qm Segelschlitten. Das Rigg bestand aus einem einfachen Piratenmast mit Großsegel. Immerhin erreichten damit die Patzschke Brothers bei Tauwetter und starkem Wind eine Geschwindigkeit von ca. 70 km/h.

Anfang der 60er Jahre baute sich Klaus von Paczkowski nach den Maßen eines Finn-Dinghies, also unter Berücksichtigung der Segel- und Lateraldruckpunkte, einen 2-Sitzer Segelschlitten. Zunächst mit starren Kufen, die jedoch später in kippbare Kufen geändert wurden. Kurz danach baute sich Günther Slawski einen 8 qm Segelschlitten, der mit einem Piratensegel ausgerüstet wurde.

*Segelschlitten
mit Finn- bzw. Piratensegel
aus den 60er Jahren*



*Achim Gaedke
mit seinem DN-Schlitten
neuerer Bauart*

Das Finnrigg war für einen Segelschlitten insofern sehr interessant, als durch den unverstärkten Mast das Segel, entsprechend der Windstärke, bauchig oder flach gezogen werden konnte. Der Nachteil dieser Ausführung war, daß der Mast beim Einfall von Böen so weit nachgab, daß der Schlitten nicht steigen konnte, also immer der Reibungswiderstand von drei Kufen überwunden werden mußte.

Plötzlich tauchten in Berlin die sogenannten DN-Schlitten auf. Dieser Schlitten, über den Tidick in seinem 1965 herausgekommenen Buch »Schneller als der Wind« noch schreibt, daß er diese Eissegelschlitten ohne Kommentar veröffentlicht, nur weil es vornehmlich auf dem Steinhuder Meer eine geringe Anzahl dieser Schlitten gibt, hat eine Segelfläche von ca. 6 qm und ist zur Zeit der weltweit verbreitetste Schlittentyp.

Anfang der 70er Jahre trennten wir uns von unseren großen Schlitten und stiegen über auf die DN-Klasse. Günther Slawski segelt seinen großen 8er auch heute noch.

Vor der politischen Deutschland-Wende war für Berlin der Berliner Yacht-Club das Eissegelzentrum. Durch die geschützte Lage unserer Bucht froh diese als erste zu.

Wie bei jedem Sport, so wollte man sich auch hier messen, und der Berliner Yacht-Club veranstaltete die ersten Eissegelregatten nach 1945 auf dem Wannsee. In Anlehnung an das

Clubemblem des Berliner Yacht-Clubs, stiftete Klaus von Paczkowski als Wanderpreis den Brandenburger Adler.

1981, inzwischen war die DN-Flotte Berlin auf 35 Segelschlitzen angewachsen, wurden im Berliner Yacht-Club auf Anraten der Klassenvereinigung der Deutschen DN-Segler die ersten Führerscheinprüfungen für DN-Yachten durchgeführt. Inzwischen hat nahezu ein jeder DN-Segler einen Eissegelführerschein.

Seit der politischen Wende sind den Berliner Eisseglern neue Reviere eröffnet. Hierzu gehören vor allem der Rangsdorfer See und der Wolziger See. Im Winter 1991 wurden auf dem Wolziger See die Deutsche Meisterschaft und die Berliner Meisterschaft der Eissegler durchgeführt. Veranstalter der Berliner Meisterschaft 1991 war der Berliner Yacht-Club und die Wettfahrtsleiterin war Frau Irene von Paczkowski. 40 Eisyachten waren am Start.

1991 wurde auch die Berlin Brandenburgische DN-Eissegelflotte gegründet, deren Klassensekretär Klaus Dieter Schiefke ist.

Da der DN-Eissegelschlitten eine so große Verbreitung weltweit – selbst in Sibirien werden DN-Regatten gesegelt – gefunden hat, soll diese Eissegelyacht näher beschrieben werden.

DN steht für Detroit News. Diese Zeitung hat in den 30er Jahren einen Wettbewerb ausgeschrieben für die Konstruktion eines einfachen schnellen Eisseglers. Das Ergebnis war der DN.

Dieser DN-Schlitten ist sehr handlich. Er kann auf dem Auto-dach transportiert und in kurzer Zeit zusammengesetzt werden. Nach aerodynamischen Gesichtspunkten ist das Segel mit dem ungünstigen Verhältnis von Masthöhe zu Großbaumlänge wohl veraltet – moderne Segel, wie sie bei Surfboards auf dem Wasser benutzt werden, würden mit kleinerer Fläche auf einem DN zu gleichen Geschwindigkeiten führen. Darauf kommt es jedoch nicht an, sondern darauf, daß in einer Einheitsklasse unter gleichen Bedingungen gesegelt wird. Immerhin wurden in Polen bei DN-Regatten Höchstgeschwindigkeiten von 130 km/h gemessen. Die errechnete mittlere Geschwindigkeit bei der Deutschen Meisterschaft auf dem Wolziger See lag bei 54 km/h.

WETTSEGELBESTIMMUNGEN der NIA

Regel A: *Gebrauche immer: gesunden Menschenverstand, handle in guter Sportkameradschaft, denke an Sicherheit.*

Regel B: *Folgende Eisyachten müssen sich klarhalten:*

1 IN FAHRT: Weiche einer stehenden Yacht aus!	2 VOR DEM WIND: Weiche aus	3a Steuerbord am Wind: Weiche aus	3b Steuerbord vor dem Wind: Weiche aus
4a Luvyacht am Wind, gleicher Kurs: Weiche aus	4b Leeyacht vor dem Wind, gleicher Kurs: Weiche aus	5a Hast Du VORFAHRT, behalte Deinen Kurs bei, um die Nicht-Wegerecht-Yacht nicht am Klarhalten zu hindern.	5b Die schnellere Yacht auf gleichem Kurs, weicht aus!
6 WENDE od. HALSE nie!! wenn ein Zusammenstoß möglich ist!	7 Am Hindernis gib Zeichen	8 Die AUßENYACHT beim Rundender Bahnmarke (nur Abbre-kurs) weicht aus	9 Nach Beenden der Wettfahrt: von der Regattobahn freihalten

Denke immer daran:
Sturzhelm, Standbremse, Vernunft.



Zum Schlitten selbst

Tonnen-Manöver bei einer Eissegel-Regatta mit DN-Schlitten

Das Segel

Wie vorher schon beschrieben, hat das Segel eine genormte Größe. Frei ist die Wölbung. Wie bei Booten auch, so kann vereinfachend festgestellt werden, daß bei leichtem Wind ein bauchiges und bei starkem Wind ein flaches Segel eingesetzt werden sollte. Faktoren wie z.B. Gewicht des Seglers und die Beschaffenheit des Eises müssen bei der Auswahl des Segels mit berücksichtigt werden.

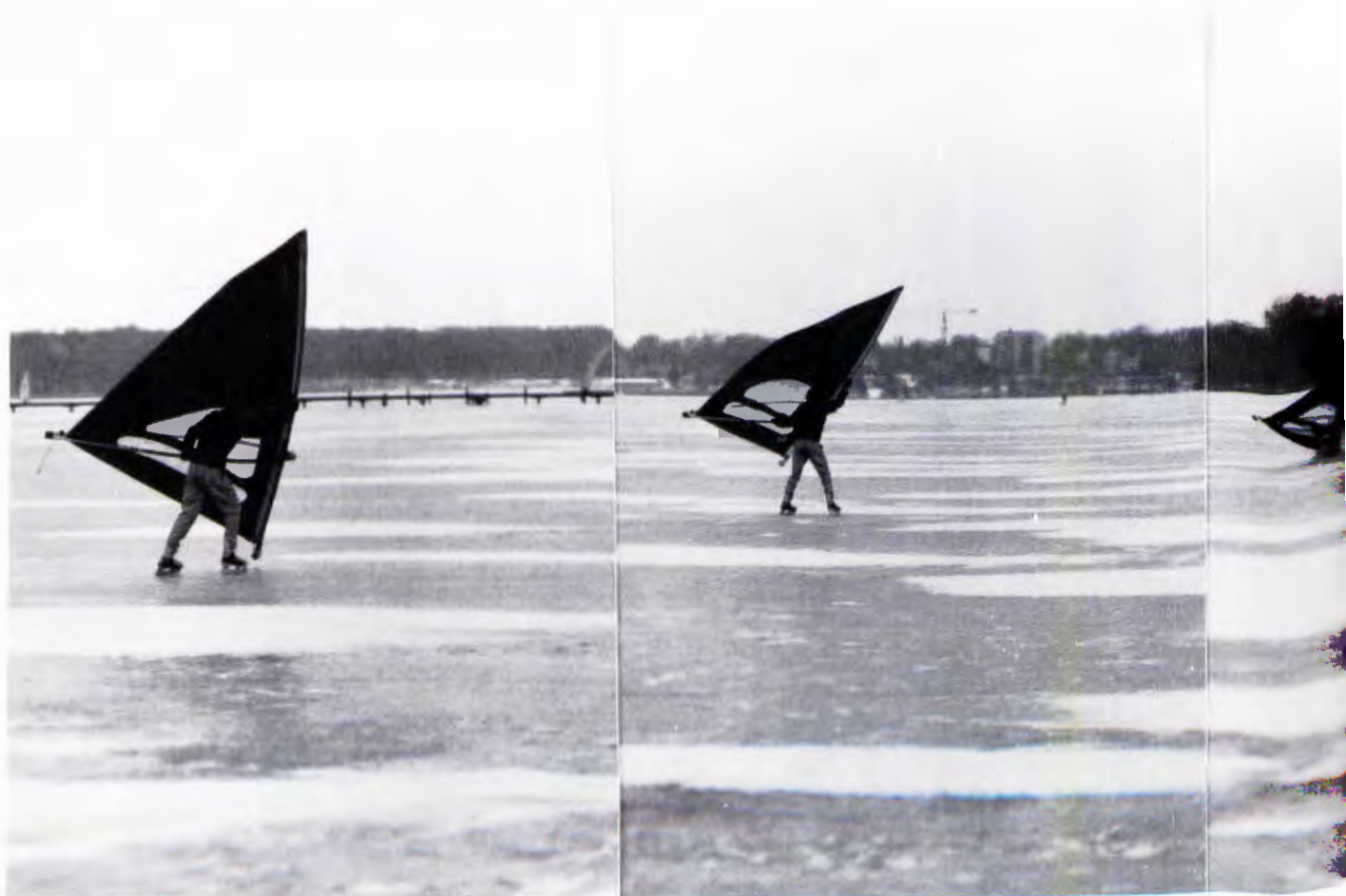
Die Kufen

Der Fachausdruck für Kufen ist Läufer. Bei DN-Schlitten sind zugelassen: Plattenläufer, T-Läufer oder Winkelläufer. Das Material ist mehr oder weniger harter Stahl. Der Einsatz der verschiedenen Läuferarten wird durch die Eisbeschaffenheit bestimmt. Da es sich um einen Einheitschlitten handelt, ist die Länge der Läufer begrenzt. Theoretisch sollten die Läufer so lang sein wie möglich, um durch die kippende Anordnung Unebenheiten auf dem Eis ohne wesentlichen Geschwindigkeitsverlust überwinden zu können. Man kann diese Aussage mit Autorädern großen und kleinen Durchmessers vergleichen. Bei den DN-Schlitten ist die Steuerkufe im Bug angeordnet.

Die Anordnung der Steuerkufen bei Segelschlitten im allgemeinen wird durch die Größe des Abstandes zwischen den Seitenläufern und dem Steuerläufer bestimmt. Ist dieser Abstand groß, wie z.B. bei den 15er oder 20er Eissegelschlitten, so kann die Steuerkufe im Heck angebracht werden. Ist sie klein, wie z.B. bei dem DN, so muß diese Steuerkufe im Bug angebracht werden, weil andererseits durch den geringen Hebelarm der Schlitten außer Kontrolle geraten würde. Bei dem vorher beschriebenen Eigenbau mit dem Finnrigg war die Anordnung der Steuerkufe im Heck des Schlittens gerade noch zulässig. Es war eigentlich schon ein Grenzfall.

Die Läuferplanke

Theoretisch sollte diese Läuferplanke so weich wie möglich sein, um Unebenheiten auf dem Eis, z.B. Schollenaufbrüche, ohne Geschwindigkeitsverluste auffangen zu können. Auch hier kann man eine Parallele zur Achsaufhängung und Federung von Autos herstellen. Bei einem DN-Schlitten ist die Durchbiegung, also die Härte der Läuferplanke, vorgeschrieben.



Der Rumpf

Der Rumpf hat auf die Segel­eigen­schaf­ten eines DN-Schlittens keinen großen Einfluß. Er ist nicht aerodynamisch geformt und die Sitzposition des Seglers begünstigt in den meisten Fällen nicht die Aerodynamik. Das Material beim DN-Schlitten muß Holz sein. Länge und Breite sind vorge­schrieben.

Die Segeltechnik

Es ist erwiesen, daß mit sehr schräg­stehen­dem Mast die größ­ten Geschwindigkeiten erreicht werden können.

Der Steuer­mann sitzt im Schlitten, was aerodynamisch und bezüglich der Gewichtsverteilung auf die drei Kufen sehr un­günstig ist oder er liegt auf dem Rücken.

Die Steuer­pinne ist so ausgebildet, daß sie auch mit den Knien geführt werden kann, so daß die Hände frei sind, die Schot zu fahren. Es muß diese Schot sehr hart gefahren werden, weil sie im Bereich der Großbaumgabel am Mast als Cunn­ing­hamm für das Vorliek des Segels wirkt, so daß das Segel sehr flach gezogen werden kann. Die Arme, zum Ziehen der Schot, und die Nacken­muskeln, zum Tragen des Helmes, müssen gut trainiert sein.

Windbändchen am Segel, sogenannte tell-tails, zeigen die richtige Stellung des Segels an. Durch die Möglichkeit, schneller als der Wind zu segeln, -in der Literatur wird die maximale Schlittengeschwindigkeit mit 3 x der Windgeschwindigkeit angegeben- kommt der scheinbare Wind immer von vorne, auch bei Raumschotkurs.

Direkt vor dem Wind zu segeln, ist nicht möglich, so daß man auch auf Vorwindstrecken kreuzen muß. Diese Strecke ist das eigentliche reizvolle Eissegeln. Steigt bei einem solchen Kurs die Läufer­planke in Luv, so darf man nicht anluven, wie man es bei einem Boot im Wasser gewöhnt ist, sondern muß abfallen. Dadurch beschleunigt der Schlitten so stark, daß man in seinen Sitz zurückgedrückt wird.

Zur Sicherheitsausrüstung eines Eisseglers, unabhängig davon, welchen Schlittentyp er segelt, gehören ein Sturzhelm, eine Windbrille, Eispickel -mit denen man sich, falls man eingebrochen ist, durch Eindrücken in den Eisrand aus dem Wasserloch wieder herausziehen kann- sowie eine Leine zum Bergen des eventuell eingebrochenen Schlittens. Grundsätzlich gilt: Niemals alleine auf unbekanntem Eis zu segeln!

Klaus von Paczkowski



*Eine kleine »Kellen-Surf-Studie«:
In rasanter Weise gleitet der Sportler
über das glänzende Eis.*



Eissurfen

Dies ist eine rasante Fortbewegung auf dem Eis mit Windkraft. Es macht einen Heidenspaß und gelingt besonders gut auf spiegelglatten Eisflächen.

Hierzu muß man hochgeschwindigkeitstaugliche Schlittschuhe (s. Foto um die Jahrhundertwende auf S. 162) und ein passendes Segel haben; abgesehen davon, daß man sicher auf den Schlittschuhen stehen können muß, darf man vor Geschwindigkeit oder Stürzen keine Angst haben.

Immer wieder ist man erstaunt, mit wie wenig Wind man sich rasend schnell über das Eis bewegt. Allein wegen des starken Fahrtwindes muß man mindestens 3 Pullis anziehen, die oben-dreien im Falle eines Falles ein gutes Polster bilden.

Beim »Kellen-Surfen« wird der Mastfuß eines kompletten Surfriggs in eine (Nirosta-)Suppenkelle gestellt und der zu-rechtgebogene Kellenstiel am Mast befestigt. Diese Spezial-mastfußhalterung gleitet auf der Eisfläche und ab geht es über den zugefrorenen See. Die Segelstellung wird - wie beim »normalen« Surfen durch Halten und Führen des Gabelbaums »von Hand« reguliert.

Tim Gruber



Der Windsurfer – unbekanntes Wesen oder bekanntes Unwesen?!



»Ihr seid doch nicht ganz normal!«, »Für ein Boot hat's wohl nicht mehr gereicht...« Solche und ähnliche Sprüche mußten sich die erfindungsreichen »Stehsegler« vor inzwischen über 20 Jahren anhören, als sie die ersten handgefertigten Surfbretter dem für einen Surfer noch etwas feuchteren Element übergaben. Irgendwie paßten diese Spinner ganz und gar nicht in die heile Welt der »Sitzsegler«, schließlich konnten diese auf eine traditionsreiche Entwicklungsgeschichte des Segelsports zurückblicken, was man von dem neuentstandenen Ableger nicht behaupten konnte. Dabei war es doch eigentlich nur allzu logisch, daß eine derartige Entwicklung stattfinden mußte, schließlich hat sich der Mensch auch im Laufe der Evolution eine mehr oder weniger aufrechte (stehende) Position angewöhnt. Man kann also getrost behaupten, daß die Windsurfer quasi die »Krone der Schöpfung« bilden, warum bloß - verdammt noch 'mal - wollen die Segler dieser Tatsache einfach nicht ins Auge blicken? Sie sollen von den Surfern ja nicht vollständig verdrängt werden, wahrscheinlich jedoch müssen sie in einigen Jahren zumindest unter Artenschutz gestellt werden, damit diese seltene Spezies nicht völlig von unseren Gewässern verschwindet!

Betrachtet man allerdings einmal die Surferei im BYC, so ist die Situation hier leider etwas anders. Im Gegensatz zur freien Wildbahn vermehrt sich der Windsurfer in Gefangenschaft (auf dem Clubgelände) eher mäßig. Zwar hat man bei optimalen Bedingungen (über 4 Bft.) schon einmal die Gelegenheit, eines dieser scheuen Geschöpfe innerhalb der Umzäunung zu sehen, aber diese Begegnungen bleiben eher die Ausnahme! Inzwischen gibt es auch Spekulationen, daß es sich bei den BYC-Surfern um nachtaktive Wesen handelt, da sie ihre Bretter tagsüber in der schützenden Halle vor den grellen Strahlen des Sonnenlichts schützen.

Die weitere Verbreitung der Windsurfer in unseren Breiten konnte auch durch den Wegfall des windhemmenden antifaschistischen Schutzwalles erreicht werden, so daß eine rapide Abnahme der Existenzgrundlage (Schließung der Havelchaussee) glücklicherweise noch gestoppt werden konnte. Man findet sie inzwischen an einer Vielzahl von Plätzen rings um unsere Stadt, da man nun nicht mehr auf die bisherigen Lebensräume angewiesen ist. Natürlich gibt es noch andere Reservate mit großen Anzahlen dieser neoprenhäutigen Kaltblüter, in den Küstenregionen beispielsweise, wo sie manchmal sogar in meterhoher Brandung anzutreffen sein sollen (allerdings handelt es sich hierbei um ein bisher unbestätigtes Gerücht...).

Mit über 80 Stundenkilometern sind die Windsurfer die schnellsten windgetriebenen Wasserlebewesen und daher keiner ernsthaften Gefährdung durch ihre Erzfeinde (die Segler) ausgesetzt, auch wenn diese von Zeit zu Zeit den hoffnungslosen Versuch unternehmen, einen Surfer in voller Fahrt einzuholen. Lediglich durch ihren sonst eher hinderlichen Ballast und Umfang können die behäbigen Segler für die kleinen und wendigen Surfer zu einer ernstesten Gefahr werden. Sie lauern ihrem Opfer auf, ändern unvermutet ihre Fahrtrichtung und zerlegen dann seine Ausrüstung in appetitliche Einzelteile, indem sie sie einfach überfahren. Da der Segler jedoch im Normalfall behäbig und harmlos ist (ähnlich dem inzwischen ausgestorbenen Dinosaurier), bilden solche Fälle zum Glück die Ausnahme!

Es bleibt nur zu hoffen, daß auch im Berliner Yacht-Club die Windsurfer eine ähnlich hohe Verbreitung wie ihre Artgenossen in freier Wildbahn finden, um sich so der riesigen Übermacht der Segler erwehren zu können und den Bestand dieser Gattung zu sichern. Schließlich braucht auch der BYC eine gewisse Artenvielfalt, damit es ihm nicht eines Tages wie den letzten Dinosauriern geht!

Thorsten Wallnig (Surfer & Segler!)



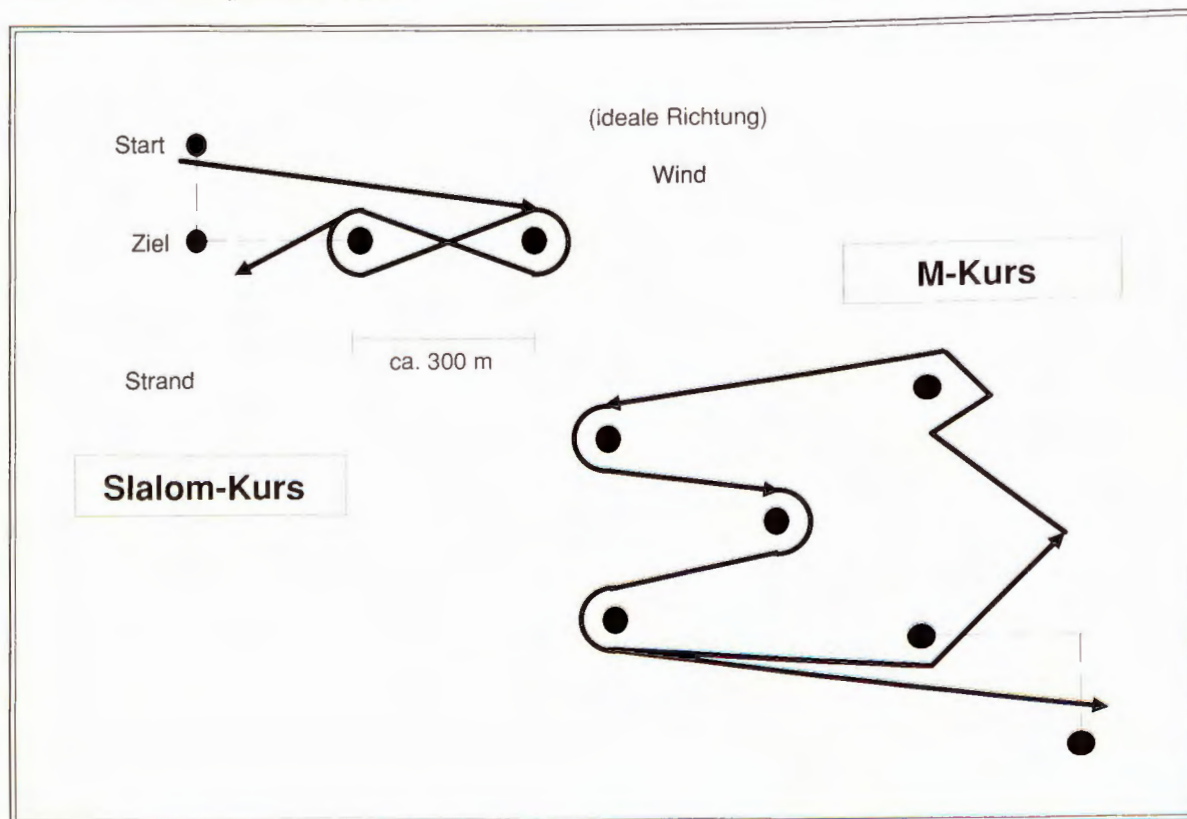
Der Weg in die Eliteklasse der Surfer – Funboard A-Cup

Schon ab knapp vier Windstärken sieht man sie über den Wannsee »heizen« – die Funboard-Surfer. Wie der Name schon sagt, haben diese Leute ihren Spaß, betreiben diesen Sport aber meist nur als Hobby. Ich starte nun schon seit über zwei Jahren bei Surfregatten für den Berliner Yacht-Club. Da ich mit meinem ausgeschäumten Kunststoffbrett natürlich der Exot der Regattaszene des Vereins bin, und sich viele Segler garantiert nichts oder wenig unter Surfregatten bzw. den Wettkampfformen vorstellen können, möchte ich mit diesem Bericht einen Eindruck über diese Wettbewerbe und mein Training geben.

Begonnen habe ich mit der »Mistral-ONE DESIGN-Klasse«, die auch offizielle Jugendklasse des DSV ist. Hier ist das Material absolut einheitlich, da es auch nur von einer Firma produziert wird. Die Segelgröße ist auf 6,6 qm festgelegt, was die Chancen der schweren Stehsegler (wie ich mit 76 kg) stark einschränkt.

Kurs, Wertung und allgemein alle Regeln entsprechen denen bei Segelregatten (also der IYRU). Da ich in dieser Klasse einige Erfolge erzielt hatte und auch in der Rangliste sehr gut lag, ermöglichte mir die Firma »Mistral«, die auch das Einheitsmaterial herstellt und einer der größten Produzenten der Windsurfbranche weltweit ist, den Einstieg in eine neue Klasse, dem Funboard-Cup (natürlich auch vom DSV anerkannt).

Im Gegensatz zu den Yacht- und Jollenseglern ist der Regattakurs der »Stehbrett-Segler« selten ein Dreieckskurs. Die Surfer segeln entweder einen Slalom-Kurs oder in Kursrennen einen sogenannten M-Kurs





Viele Segler und Bootsbesitzer sind auch begeisterte und gute Surfer. Sie betreiben dieses anstrengende Hobby zum Spaß – nicht wettkampfmäßig. Mancher vergleicht die Surfer mit den sportlichen Motorradfahrern unter all den PKWs und LKWs ... nur ist Surfen viel umweltfreundlicher und viel toller!

Diese Regatten sind vor allem körperlich und fahrtechnisch anspruchsvoller als die der Einheitsklasse, da sie ein Windlimit von 11 Knoten (knappe 4 Bft.) haben und, abgesehen vom Gardasee, nur auf der See stattfinden.

Da der Funboard-Cup zwei Disziplinen beinhaltet (auf die ich gleich noch zu sprechen komme) und ein Windbereich von knapp 4 bis zu 8 Bft. abgedeckt werden muß, liegt das Materialminimum bei zwei Brettern und 6 (gewöhnlich sind's 8) kompletten Riggs. Deshalb sprach ich vorhin von »...den Einstieg ermöglichen«, da ein Schüler die Kosten für dieses Material kaum aufbringen kann und man deshalb auf Firmenunterstützung angewiesen ist. Da ich in dieser Klasse zu den drei besten deutschen Nachwuchssurfern zähle, stellte mir die Firma »Mistral« das Material im Rahmen der Nachwuchsförderung großzügigerweise zur Verfügung. Die allgemeinen Materialbestimmungen lauten:

- Serienmaterial (ab 500 produzierte Bretter)
- keine Begrenzung der Segelfläche und Anzahl der Riggs
- maximal 3 Bretter

Die erste der beiden angesprochenen Disziplinen ist das Kursrennen. Es wird auf ca. 3,80 m langen Brettern mit Schwert und Mastschiene ausgetragen, wobei es auch hier auf gute Höhelaufefigenschaften ankommt. Der für diese Disziplin konzipierte sogenannte M-Kurs beginnt auch mit einer Kreuz, wird dann mit einem Slalomkurs um drei Tonnen fortgesetzt, bei dem es neben hoher Geschwindigkeit (ca. 40 km/h) auch auf schnelles Halsen ankommt. Nun geht es zur Leetonne und dann ein zweites Mal um den Kurs zum Ziel an der Leetonne (siehe Skizze). Ein Rennen dauert für den Führenden zwischen 45 und 60 Minuten. Bei der zweiten Disziplin, dem Slalom, startet man, je nach Windstärke, auf Brettern zwischen 2,65 m

und 3,00 m Länge. Im Idealfall starten die Surfer vom Strand im Le Mans-Verfahren. Auf den Schenkeln des Achtkurses, der dreimal umfahren wird, werden Geschwindigkeiten bis 50 km/h erreicht. Doch meistens entscheiden die Manöver an den Halsentonnen über Sieg und Niederlage.

Das Training für den Funboard-Cup absolviere ich an der »Surf-Akademie« in St. Peter Ording unter Anleitung fachkundiger Spitzensurfer, wie z.B. der Doppelweltmeisterin und amtierenden Europameisterin Andrea Höppner und Dirk Muschenich, der dieses Jahr bei der Euro den 4. Platz belegte. In St. Peter Ording verbrachte ich auch 5 1/2 Wochen meiner Sommerferien, um mich auf die letzten beiden Cup-Veranstaltungen Ende September in Wilhelmshaven und Heidkate (bei Kiel) vorzubereiten.

Da in Berlin der Wind sehr oft zu einem vernünftigen Wassertraining nicht ausreicht, gehe ich hier laufen oder mache Krafttraining (alles nach einem speziell für mich ausgearbeiteten Trainingsplan).

Weil ich erst seit diesem Jahr Funboard-Cups fahre, mußte ich zunächst im B-Cup an den Start gehen. Für den A-Cup (hier starten die 80 besten deutschen Surfer, also die Eliteklasse) benötigt man eine spezielle Lizenz, die man erhält, wenn man in der Jahresrangliste des B-Cups zu den ersten 20 gehört. Aufgrund meiner bisherigen Platzierungen (7. Platz: Slalom Damp (Ostsee), 6. Platz: Kursrennen Heidkate (Ostsee), 6. Platz: Kursrennen St. Peter Ording (Nordsee)) erhoffte ich mir für das nächste Jahr einen Startplatz im A-Cup. Damit wäre ich der einzige Berliner in dieser Eliteklasse. Dort rechne ich mit einer Platzierung zwischen Rang 20 und 25 in der Jahresrangliste '91.

Sven Brandt (16 Jahre/aus BYC-Aktuell)



Fahrten- und Seesegeln

Fahrtensegeln im BYC nach dem 2. Weltkrieg

Wenn man über vergangene Zeiten schreibt, hat man immer dasselbe Problem: »Hast du auch alle Quellen angezapft, überall nachgefragt, nichts Wesentliches vergessen?« Sicher ist, wir haben uns redlich bemüht. Trotzdem, das eine oder andere fehlt bestimmt. Wenn wir uns unsere Clubkameraden so ansehen, wird auch ganz schnell klar warum. Viele - vielleicht die meisten von uns - segeln, einfach um zu segeln. Der Urlaubstörn steht eindeutig im Vordergrund. Das Einreichen von Logbüchern, das Streben nach Auszeichnungen, kommt - wenn überhaupt - erst an nachgeordneter Stelle. Wenn dann das Schiff noch an der Ostsee oder am Mittelmeer liegt, kann man nicht mal die Abreise oder Heimkehr registrieren. Oft erfährt kaum jemand etwas von den dort unternommenen Reisen. Wir wissen auch, daß viele Clubkameraden mit gecharterten Booten Reisen auf der Ostsee, im Mittelmeer, den Kanaren und der Karibik unternommen haben. Auch diese sind hier nicht aufgeführt.

Wie war das also nach dem Kriege? Ans Segeln dachte zunächst wohl kaum jemand. Da gab es Wichtigeres zu tun. Wir hatten ja auch keinen Treffpunkt mehr, die Clubgelände lagen im Osten. Erst durch die Vereinigung mit dem Seglerverein Wannsee (1959) bekam der BYC wieder ein eigenes Domizil. Und endlich konnte auch das Fahrtensegeln wieder beginnen.

Die erste uns bekannte Ostseereise wurde 1960 von Herrn Blumentritt unternommen. Es ist nur bekannt, daß sein Boot ein 9 m Spitzgatter namens SEETEUFEL war und die Mannschaft aus den Herren Krohne, Kobs, Bernhard Busch und Alfred Stahnke bestand.

Ab 1961 ging Bernhard Busch mit seinen Seekreuzern MONSUN III und MONSUN IV erfolgreich auf Fahrt und wurde mit vielen Plaketten der Kreuzer- Abteilung ausgezeichnet. Er segelte auf Nord- und Ostsee mit wechselnden Mannschaften, u. a. mit den Herren Blumentritt, Kobs, Hans Heckmann, Alfred Stahnke und vor allen Dingen mit seiner Frau Christel. Bekannt geworden ist seine Reise »Rund Seeland« im Jahre 1965 mit der MONSUN III, einem 40 qm Seekreuzer von 10 m Länge.

In den 60er und 70er Jahren war Alfred Stahnke ein gefragter Navigator und Koch. Eine Reise im Jahre 1966 mit der AVA-LON (Eigner Herr Rudolph vom VSaW) führte von Lübeck nach Haugesund (Westnorwegen) und zurück, wobei ca. 1.000 sm gesegelt wurden.

Weitere Reisen aus diesen Jahren:

- R. Bour, Überführungsfahrt von Westerschelde nach Travemünde.
- Ehepaar Flügge und Marianne Specht, 585 sm mit einem 6,5 KR-Seekreuzer, dafür gab es eine Bronze-Plakette der Kreuzer-Abteilung.
- Ehepaar Leisegang, 1.400 sm nach Norwegen und zurück mit ihrer TJOO-HOO,
- Ehepaar Hänska, 200 sm Ostsee,
- Ehepaar Stegenwallner, 276 sm Ijsselmeer mit ihrer Vanguard, OOSTEROM.

Im Jahr 1969 waren bereits 12 Yachten des BYC auf See. Erstmals wurde die Seereise einer Motoryacht ausgezeichnet (ARION II, Ehepaar Jürgen Fiebig, 442 sm in drei Wochen).

In diesen Jahren ging's am häufigsten »Seeland rund« – mal rechts herum, mal links herum. Dem folgte 1969 auch die Familie Stegenwallner mit ihrer OOSTEROM, wobei sie noch einen Abstecher durch den Svendborgsund nach Ærøsköbing machte (458 sm im 32 Tagen). Erstmals erschien auch ein Fahrtenbericht, verfaßt von einer Bordfrau. Die hier zu Papier gebrachten Gedanken haben auch heute, nach 23 Jahren, noch ihre Gültigkeit:

»Eine kleine Ruhepause (nach dem Schlepp Berlin-Lübeck) ist allerdings verdient. Es wurden aber auch Eigner beobachtet, die hier ihren Frauen außer der Zeit zum Maststellen, keine Minute gönnten – die See rief! Wir haben diese Eiligen alle irgendwo wiedergetroffen. Sie waren natürlich inzwischen «mal kurz in Oslo«, zumindest »auf Anholt« (schon der vielen Berliner wegen) oder »rund Bornholm«.

Beim abendlichen Erfahrungsaustausch im Hafen über bereits »abgeleistete Seemeilen« mußten wir feststellen, daß die Fahrtensegler in zwei Gruppen einzuteilen sind: Die erste Gruppe segelt, die zweite Gruppe macht Urlaub mit und auf ihrem Schiff. Schwierig wird es, wenn bei einer zweiköpfigen Besatzung beide Gruppen vertreten sind. Im Stil der ersten Gruppe gingen wir von Travemünde über Hesnäs und Klintholm in 2,5 Tagen bei bewegter See und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 4,7 kn nach Kopenhagen. Die sehr kurzen Nächte wurden im Hafen zugebracht. Bereits an dieser Stelle entscheidet sich, ob die Ehefrau nur einmal oder immer wieder auf die Ostsee geht. ... Es bleibt aber, dank männlicher Einsicht für Bade- und Pflegetage der Frau, die Freude auf den nächsten Törn erhalten.«

Besondere Ereignisse dieser Jahre

Bermuda- und Atlantic-Race 1968

Teilnehmer an dieser berühmten Wettfahrt waren Georg Leisegang mit seinem Laurincoster TJOO-HOO und seiner Mannschaft, den Herren Jöll, Römer, Volker Schoenfeld und Ulrich Leisegang. Unter 33 Teilnehmern war die TJOO-HOO die kleinste Yacht (9,80 m x 2,90 m, Depl. 5 t, 47 qm am Wind). Die Regatta ging 2.900 sm über den Atlantik, Nord- und Ostsee, nach Travemünde. Lange Zeit lag die TJOO-HOO in der Spitzengruppe, bis eine Flaute vor der norwegischen Küste bei Lista alle Hoffnungen schwinden ließ. Trotzdem war der Empfang in Travemünde überwältigend, waren doch unter Leitung von Otto Gleier einige Clubkameraden angereist, um die Seehelden gebührend zu feiern. Hier seien noch die Schlußsätze von V. Schoenfeld zitiert: »TJOO-HOO, du hast uns gut über den Teich gebracht, Dank dafür. Dank aber auch für das Erlebnis der Stille der See. Wir werden sie immer wieder suchen. Vielleicht wieder mit TJOO-HOO.« Wahre Worte wurden hier gesprochen.

Segelparade zum 200. Geburtstag der USA, am 4.7.1976

50 deutsche Yachten wurden mit einem Containerschiff von Bremerhaven nach New York gebracht, 3 davon aus Berlin: Die SUMMERWIND vom Ehepaar Tarrach, die TUTATETE von der Oberhavel und die FRAM von der SV-Unterhavel. Insgesamt nahmen 252 Boote aus 29 Nationen teil. Die Aufnahme der Mannschaften in den zahlreichen Clubs von New York war überwältigend. Die Windjammerparade, das gigantische Feuerwerk und die traditionelle Konfetti-Parade auf dem Broadway wurden zu bleibenden Erinnerungen. Besonders Aufsehen erregte der Berliner Bär im Spi der SUMMERWIND auf dem Hudson River während der Parade. Für die anschließende Reise in den Küstengewässern über 450 sm, wurde die SUMMERWIND mit einer Bronze-Plakette der Kreuzer-Abteilung ausgezeichnet.

Weltumseglungen

Im Jahre 1970 begann das Ehepaar Kammler ihre Weltumseglung mit der Yacht MAUNA KEA, einer Nicolson 38. Sie fuhr unter den Standern des Potsdamer Yacht-Clubs und des Berliner Yacht-Clubs. Die Reise ging über mehrere Jahre und erregte in der Seglerwelt großes Aufsehen. Beate Kammler schrieb über diese Reise das Buch »Komm, wir segeln um die Welt«.

Seereisen der BYC-Flotte

Im Folgenden wurde versucht, einen Überblick über die Seereisen der Mitglieder des BYC zu schaffen. In der Tabelle aufgeführt sind jeweils der Steuermann/Crew, der Schiffsnamen und Schiffstyp, das Jahr, die Route, die Länge des Törns in sm und erhaltene Auszeichnungen. Die Auszeichnungen sind gegliedert in

Preise der Kreuzerabteilung des Deutschen Segler-Verbandes:

- * Gold-Plakette
- * Silberplakette
- ⊗ Bronze-Plakette
- ⊕ Ostseepreis des DSV
- ⊙ Silber-Preis des BSV

Preise des Berliner Yacht-Clubs:

- Sonderpreis See des BYC
- ◆ Seefahrtspreis des BYC (beste Seemannschaft)
- Seefahrtspreis des BYC (beste Navigation)
- ❖ Anerkennungspreis des BYC
- ▲ Motorbootpreis des BYC

Preise der Schiffergilde:

- * Kapitän-Horn-Gedächtnis-Preis
- ☞ Schifferglocke
- ☛ Kapitän-Mudlack-Preis
- ☼ Fünfstern-Erinnerungs-Preis
- ☼ Trave-Jubiläums-Preis
- * Stettiner Lotsenpreis
- * Norwegen-Preis
- * Unda-Maris-Preis

Dieter Abel*JULE, Fahrten-Marina*

1971 Lübeck–Rund Seeland–Lübeck 390

*JULE, 30er Schärenkreuzer*1974 Kiel–Seeregatta Kertemünde -
Skagen–Grenaa–Kiel 6701976 Burgtiefe–Seeregatta Kertemünde–Aarhus
Bogense–Sonderburg–Damp–Burgtiefe 4201978 Kiel–Seeregatta Kertemünde–Aarhus -
Assens–Faaborg–Damp–Kiel 4001980 Kiel–Seeregatta Kertemünde–Aarhus -
Assens–Damp–Kiel 3901982 Kiel–Seeregatta Kertemünde–Anholt -
Läsö–Skagen–Grenaa–Kiel ❖ 7201984 Kiel–Seeregatta Kertemünde–Ebeltoft
Aga–Kertemünde–Marstal–Kiel 390

1986 Seeregatta Kertemünde / Daysailing 215

1988 Seeregatta Kertemünde / Daysailing 190

Peter Barnikow*SKOKIAAN, Centurion*1981 Lübeck–Fehmarn–Kopenhagen -
Anholt–Lübeck 3901984 Lübeck–Christiansand–Südnorwegen -
Westschweden–Göteborg–Lübeck 940**Horst Bartelt und Gila***BÄR, Motorboot*

1976 Hollandreise ▲ 1.000

1977 rund Fünen 390

1978 rund Fünen 400

1980 Lübeck–Rund Fünen und Samsö 505

1982 Lübeck–Kertemünde–Lübeck ▲ 420

1984 Berlin–Travemünde–Kertemünde–Berlin ▲ 175

1985 Travemünde–Kopenhagen–Gilleleje -
Rödving–Femö–Kertemünde–Travemünde 3951989 Lübeck–Nyköbing–Gilleleje -
Kertemünde 425

1990 Lübeck–Schlei–Flensburg–Lübeck 180

Klaus Bergmann*KLABAUTER*

1971 Travemünde–Hundested–Travemünde

Prof. Dr. Hartmut Brandt*DIOGENES, Optima 83*1972 Travemünde–Svendborg–Rudköbing-
Travemünde 330*SKANDAL, Diffour 34*

1974 Kiel–Bagenkop–Rödving–Lübeck 735

1975 Lübeck–Bornholm–Lübeck 610

1975 Lübeck–Anholt–Lübeck 440

1977 Travemünde–Westschweden–Smögen 765

1978 Südenland–Kanalinseln–Hamburg ■ 1.985

Bernhard Busch*Monsoon III*

1971 Nordsee–Norwegen–Oslo–Ostsee 1.600

MONSUN IV, Hanseat 70

1979 Norwegenreise bis Egersund ■ 1.100

Dr. Arthur Buschardt*TRIAL III, Marieholm MS 20*

1973 Trondheim–Nordcap–Trondheim 1.800

Friedhelm Dähne*ALACRITAS, Trintella 4 a*

1971 Rotterdam–Burgtiefe–Großer Belt

Siegfried Dehne*JERSHÖFT, Vindö 40*1972 Lübeck–Svendborg–Kertemünde
Seeregatta–Hundested–Anholt
Travemünde 6201974 Travemünde–Seeregatta Kertemünde -
Anholt–Schwedische Westschären -
Rödving–Travemünde 9501976 Travemünde–Seeregatta Kertemünde -
Ebeltoft–Kleiner Belt–Travemünde 530**Joachim Deichsel***WIWI, Sortilège*

1971 Großer Belt

*TABANO, 60er Seefahrtskreuzer*1976 Travemünde–Seeregatta Burgtiefe -
Kertemünde–Mandal–Südnorwegen
Westschweden–Travemünde 2.1901977 Travemünde–Stockholmer Schären -
Travemünde 1.4251978 Travemünde–Ven–Tunö–Kertemünde -
Seeregatta–rund Seeland–Travemünde 1.190

1980 Travemünde–Südnorwegen–Travemünde ■ 1.025

1981 Travemünde–Stockholmer Schären -
Travemünde 1.3501982 Travemünde–Göteborg–Norwegen -
Travemünde 1.400*TABANO, Moody 36 S*1983 Hamburg–Kertemünde–Seeland rund
Kertemünde 700

1984 Kertemünde–Oslofjord–Kertemünde 850

1985 Dänische Inseln 900

1986 Kertemünde–rund Fünen–Anholt
Kertemünde–Göteborg–Kertemünde 1.170

1987 Kertemünde–Dänische Inseln 450

1988 Kertemünde–Bornholm–Kertemünde 900

1989 Kertemünde–Schwedische Westschären -
Kertemünde 600

1990 Kertemünde–Dänische Inseln 300

1991 Kertemünde–Limfjord–Anholt -
Kertemünde 820**Siegfried Demuth und Renate***ADLATUS, Bavaria 820*

1987 Lübeck–Bagenkop–Lübeck 165

1989 Lübeck–rund Fünen–Lübeck 300

1990 Lübeck–Schweden–Bornholm–Stettin 700



oben: die SKYLLA



unten: COLETTE

1991 Lübeck-rund Fehmarn-Lübeck 200

Manfred Ebert

AJAX, Delanta ♦ 650

1982 Großenbrode-Seeregatta-Göteborg

SKYLLA, Optima 98 a

1986 Großenbrode-Kopenhagen-Aarhus -
Kerteminde-Faaborg-Großenbrode 420

Jürgen Fiebig

ARION II, Motorboot 450

1971 Rund Seeland

Herbert Flüge

BUMMELANT, Bianca 28 135

1985 Burgtiefe-rund Lolland-Burgtiefe

Horst Geith

CHELONI, Hallberg Rassy 26 ♦ 460

1986 Wendtorf-Marstal-Kerteminde -
Faaborg-Sonderburg-Wendtorf

Egon Gerullis und Ursula

COLETTE, H-Boot 360

1981 Großenbrode-rund Bornholm-Ystad -
Klintholm-Großenbrode

COLETTE, NF 30 ● 1.070

1982 Burgtiefe-Gotland-Burgtiefe

1983 Cuxhaven-Helgoland-Blyth -
Hoy Island-Edinburgh-Flekkelfjord
(Unterbrechung: Mastbruch vor Lista) 915

1984 Wedel-Cuxhaven-Helgoland -
Grönsfjord-Farsund-Flekkelfjord -
Südnorwegen-Skagen-Burgtiefe 1.105

1985 Burgtiefe-Kalmar-Gotland-Öland -
Bornholm-Burgtiefe 965

1986 Burgtiefe-Südschweden-Västervik -
Öland-Südschweden-Burgtiefe 790

COLETTE, Optima 101

1989 Burgtiefe-Kerteminde-Samsö -
Marstal-Burgtiefe-Skillinge -
Nörrekaas-Ystad-Burgtiefe 730

1990 Travemünde-Kalmarsund-Gotland -
Kalmarsund-Bornholm-Burgtiefe 860

1991 Burgtiefe-Kalmarsund-Figeholm -
Gotland-Öland-Utklippan-Burgtiefe 1005

Wolfgang Gottwald

ZENZI, Centurion ♦ 750

1978 Westschwedische Schären bis Strömstad

1983 Lübeck-Mandal-Lübeck

Günter Hoepfner

ARGO III, 20er Jollenkreuzer 150

1969 Bodensee 100

1970 Isola Elba-Pianossa 100

1971 Adria-Togir-Split-Omis

CHINCHILLA, Ecume de mer



CHINCHILLA unter Spi, die JULE und die Motoryacht BÄR



1973	Kiel-rund Seeland-Spodsberg - Anholt-Kleiner Belt-Kiel	680
1975	Kiel-rund Fünen-Anholt - Kopenhagen-Kiel	660
1978	Kiel-Strömstad-Marstrand Skagen-Seeregatta Kerteminde-Kiel	650
<i>CHINCHILLA, Contessa 32</i>		
1979	Wedel-Kiel-Skagen-Läsö Anholt- Kopenhagen-Lübeck	750
1980	Lübeck-Stockholm-Lübeck	1.150
1981	Lübeck-Kiel-Kopenhagen-Anholt Kerteminde-Lübeck	450
1983	Lübeck-Christiansand-Südnorwegen - Westschweden-Lübeck	950
1984	Lübeck-Christiansand-Südnorwegen - Westschweden-Lübeck	❖ ■ 1.065
1986	Lübeck-Anholt-Skagen-Limfjord - Seeregatta Kerteminde-Lübeck	695
1989	Bodensee	150
1990	Stettin-Kopenhagen-Anholt Seeregatta Kerteminde-Lübeck	585

Thomas Irmer und Christiane

<i>SHERRY, Bianca 28</i>		
1985	Burgtiefe-Bornholm-Burgtiefe	■ 520
1988	Kiel-Südschweden-Kalmar-Oskarshamn Figeholm-Öland-Ystad-Kiel	780

Heinz Jacob und Familie

<i>SAMARIO, Sagitta</i>		
1972	Svendborg-Hundested-Rudköbing - Travemünde	440
1974	Burgtiefe-Seeregatta Kerteminde - Grenaa-Burgtiefe	470
1975	Lübeck-Bornhom-Götakanal-Travemünde	950
<i>SAMARIO, Chance 32</i>		
1984	Travemünde-Seeregatta Kerteminde Travemünde	
1985	Travemünde-Skagen-Christiansand - Südnorwegen-Lysekil-Travemünde	920
1986	Kiel-Svendborg-Seeregatta Kerteminde	
1987	Kerteminde-Rund Fünen-Anholt - Westschweden-Helsingör-Kerteminde	❖
1989	Kerteminde-Südschweden-Kalmarsund - Stockholm-Götakanal-Kerteminde	1.050

Horst Kensy

<i>GIPSY III, Motorboot</i>		
1971	Berlin-Mittellandkanal-Weser-Berlin	

Peter Kette

<i>KAREN, Vanguard 28</i>		
1977	Kerteminde-Gotland-Kerteminde	600
1979	Fehmarn-Klintholm-Kerteminde - Trelleborg-Sandhamn-Kalmar - Byxelkrog-Schwedische Außenschären - Gotland-Fehmarn	800
<i>KAREN, Albin Ballad</i>		



oben ANDIAMO, darunter IERSHÖFT
und die TABANO aus Berlin



1982	Burgtiefe–Skagen–Kristiansand - Südnorwegen–Westschweden–Anholt - Hundested–Kerteminde–Fehmannn	750
1984	Lübeck–Helsinki–Götakanal–Lübeck	● 1.300
1987	Dänische Inselwelt–Anholt–rund Fünen	900

Horst Kniese

AMICA

1971	Travemünde–Bornholm–Öland–Travemünde	
------	--------------------------------------	--

Willi Lammersen

KIKI

1971	Schären von Stockholm	
------	-----------------------	--

Georg Leisegang

TJOO-HOO, Laurin Koster

1972	Südengland	2.050
------	------------	-------

Rainer Lorenz und Monika

AHIOI, Varianta

1976	Jugoslawien/Punat–Kornaten–Punat	370
------	----------------------------------	-----

1977	Jugoslawien/Punat–Kornaten–Hvar - Mliet–Dubrownik (Fähre nach Ancona)	670
------	--	-----

1978	Rapallo–Isola Elba–Korsika–Bonifacio Porto Cervo–Isola Monte Christo–Isola Gilio–Isola Gianutri–Argentario	620
------	--	-----

AHIOI, Delanta 80

1979	Rapallo–Isola Elba–rund Korsika Nord Sardegna–Elba–Caprera–Rapallo	705
------	---	-----

1980	Lago d'Isseo / Gardasee	
------	-------------------------	--

1981	Lago d'Isseo	
------	--------------	--

1983	Lübeck–Anholt–Möllösund–Lübeck	◆ 650
------	--------------------------------	-------

1984	Lübeck–Rund Seeland und Fünen - Kerteminde Seeregatta–Lübeck	❖ 795
------	---	-------

ANDIAMO, Lady Helmsman

1985	Lübeck–Bornholm–Öland–Gotland - Götakanal–Lübeck	1.300
------	---	-------

1986	Kiel–Mandal–Grönsfjord–Südnorwegen Westschweden–Seeregatta Kerteminde–Kiel	1.210
------	---	-------

1987	Lübeck–Bornholm–Stockholmer Außen- schären–Großenbrode	◆ 1.440
------	---	---------

1988	Kiel–Mandal–Oslofjord–West- schweden–Seeregatta Kerteminde–Kiel	■ 1.055
------	--	---------

1989	Lübeck–Bornholm–Stockholm - Götakanal–Lübeck	⊗ ◆ 1.250
------	---	-----------

1990	Stettin–Rügen–Warnemünde–Dänemark - Seeregatta Kerteminde–Bornholm–Stettin	⊗ ◆ 835
------	---	---------

1991	Stettin–Bornholm–Stockholmer Innen- und Außenschären–Bornholm–Rügen - Peenestrom–Stettin	
------	--	--

Arnim Major

SIANGRILA

1971	Travemünde–Langeland–westl. Ostsee	
------	------------------------------------	--

AQUAPLANING, Olsen 8:8

1985	Travemünde–rund Fünen–Travemünde	350
------	----------------------------------	-----



oben: GRIPSHOLM, unten die TABANO von der Ostsee



Ev Mattern

MEIN KAHN, Variante K 4

1981 Kleiner Belt	❖
1985 Schlei-rund Alsen-Schlei	
<i>ACCELERANDO, H-Boot</i>	
1987 Schlei-rund Fünen-Maasholm	210

Jürgen Meyer und Anneliese

UNDINE, Vanguard

1972 Lübeck-rund Seeland-Lübeck	340
---------------------------------	-----

GRIPSHOLM, Vindö 32

1975 Nötesund (Göteborg)-Smögen - Skagen-Anholt-Lübeck	600
---	-----

1976 Lübeck-Göteborg-Smögen-Skagen - Lübeck	920
--	-----

1978 Lübeck-Bornholm-Byxelkrog (Öland) Lübeck	855
--	-----

GRIPSHOLM, Amigo 40

1980 Öckerö (Göteborg)-Skagen-Südnorwegen - Oslo-Göteborg-Läsö-Anholt-Lübeck	890
---	-----

1981 Lübeck-Samsö-Ebeltoft-Malmö - Bornholm-Lübeck	635
---	-----

1983 Lübeck-Bornholm-Öland-Gotland - Öland-Bornholm-Lübeck	1.090
---	-------

1984 Lübeck-Anholt-Läsö-Göteborg	400
----------------------------------	-----

1985 Winterlager/Göteborg-Götakanal - Mälaren-Stockholm-Bornholm-Lübeck	900
--	-----

1987 Lübeck-Ystad-Bornholm-Kalmar - Öland-Västervik	450
--	-----

1988 Västervik-Stockholm-Marichamn (Aaland) Öland-Lübeck	1.260
---	-------

Christoph von Mittelstaedt

MISTRAL II

1974 Travemünde-Insel Ven-Travemünde	440
--------------------------------------	-----

1975 Travemünde-Bornholm-Travemünde	450
-------------------------------------	-----

MISTRAL IV, Pretorien

1984 Travemünde-Secregatta Kertemünde-Skagen Arendal-Marstal-Travemünde	
--	--

J. Noorman/Dr. Arthur Boneß

FLYING CLOUD, Carina

1972 Südnorwegen-Westschweden	1.170
-------------------------------	-------

1973 Rudköbing-Ostschwedische Schären	❖ 902
---------------------------------------	-------

Franz Ott

HUMBA, 60er Seefahrtkreuzer

1971 Travemünde-Gedser-Travemünde	
-----------------------------------	--

CUNO, Dufour

1973 Dänkirchen-Cuxhaven-Nordostseekanal - Bagenköp-Gedser-Utklippan-Öland - Gotland	1.875
--	-------

1979 Burgtiefe-Kemi-Burgtiefe	❖ 1.800
-------------------------------	---------

Bruno Pahl

HOTSPUR, Kings Ametist

1971 rund Seeland-Ebeltoft	490
----------------------------	-----

1972 Travemünde-Linjord-Travemünde	995
------------------------------------	-----



Die beiden Centurien ZENZI (oben) und SKOKIAAN



Franz Piechatzek

Ila

1971 Adria

Susanne Raabe

ELYSSA, Motorsegler

1983 Kanalfahrt Mittelmeer-Berlin ▲

Horst Schmidt und Familie

SEEHUND III, Motorboot

1972	Travemünde-Hundested-Anholt Marstrand-Travemünde	745
1976	Travemünde-Südschweden-Öland - Gotland-Bornholm-Travemünde Elbe-Trave-Kanal-Hamburg-Glückstadt - Cuxhaven-Helgoland-Haldener Kanal - Bremerhaven-Minden-Braunschweig	▲ 1.800
1978	Vänern-See (Schweden)	▲ 2.400
1979	Norwegenreise/Sonjefjord	▲ 2.400
1985	Cuxhaven-Helgoland-Büsum - Wattenmeer-Cuxhaven	▲ 520
1986	Bremen-Cuxhaven-Helgoland-Sylt - Büsum-Bremerhaven-Bremen	▲ 650
1987	Cuxhaven-Büsum-Wyk auf Föhr - Helgoland-Cuxhaven	450

Georg Schuster

SONNY, Kutter

1971	rund Seeland-Anholt-Grenaa	
1987	Hundested-Haugesund-Hundested	985
1988	Hundested-Hardanger-Bergen - Hundested	1.175
1989	Hundested-Sognefjord-Geiranger - Hundested	1.620
1990	Hundested-Nordfjordeid-Hundested	1.130
1991	Hundested-Oslo-Hundested	560

Günther Slawski

NALDERA, Kielschwertkreuzer 5,9 KR

1973	Travemünde-Gotland-Bornholm - Travemünde	⊛ ◆ 920
1974	Lübeck-Marstal-Seeregatta Kertemünde - Kleiner Belt-Lübeck	⊛ ◆ 460
1975	Travemünde-Sandhamn-Kalmar - Oskarshamn-Lübeck	⊛ 680
1976	Hamburg-Helgoland-Thyborön-Skagen - Marstrand-Anholt-Travemünde	⊛ ◆ 770
1978	Lübeck-Klintholm-Bornholm-Lübeck	⊛ 480
1980	Travemünde-Utklippan-Kalmar - Bornholm-Travemünde	⊛ ◆

HELGOLAND, Kielschwertkreuzer, 6,5 KR

1981	Bremerhaven-Helgoland-Cuxhaven - Nord-Ostseekanal-Klintholm-Lübeck	600
1982	Travemünde-Kertemünde-Kopenhagen - Simrishamn-Sandhamn-Bornholm-Lübeck	690
1983	Travemünde-Kalmar-Borgholm Oskarshamn-Bornholm-Lübeck	690
1984	Travemünde-Anholt-Kristiansand -	



oben: WOTAN

unten: ASSI



Skagen–Ballen–Travemünde	1.100
1985 Travemünde–Bornholm–Sandhamn - Hammerhavn–Travemünde	480
1986 Travemünde–rund Öland–Sandhamn- Lübeck	675
1987 Travemünde–Südschweden–rund Öland - Bornholm–Travemünde	675
1989 Travemünde–Simrishamn–Sandhamn Bornholm–Klintholm–Travemünde	485

Jürgen Slawski

ATAIR

1973 rund westliche Ostsee	415
1974 Heiligenhafen–Eckernförde - Seeregatta Kertemünde–Lübeck	500
1976 Lübeck–Skagen–Lübeck	620

Peter Steinberg und Herta

WOTAN, Albin Ballad

1979 Travemünde–westschwedische Schären Südnorwegen–Stavern–Travemünde	* * 1.090
1980 Travemünde–Südnorwegen–Farsund Westschwedische Schären–Travemünde	* 1.110
1981 Travemünde–Maurangerfjord–Travemünde	* 1.415
1982 Travemünde–Bottinischer Meerbusen bis Rauna (Finnland)–Travemünde	* * * 1.330
1983 Travemünde–Songnefjord–Travemünde	* • 1.680
1985 Travemünde–Südnorwegische Schären - Westschwedische Schären–Travemünde	* * * 1.475
1987 Lübeck–Skagen–Lysekil–Stavern Christiansand–Strömstad–Lübeck	* ■ * 1.290

WOTAN, Hanscat 70

1989 Lübeck–Stavanger–Ryfylkefoldane - Jösenfjord–Westschweden–Lübeck	* ● * 1.435
1991 Stettin–Rügen–südnorwegische und westschwedische Schären Stettin	1.280

Wolfgang Tarrach und Christel

SUMMERWIND, Spirit 28

1976 per Containerschiff nach New York Segelparade zum 200. Geburtstag der USA	*
1980 Kiel–Seeregatta Kertemünde–Kiel	
1982 Kiel–Seeregatta Kertemünde–Kiel	

Dr. Horst Teichmann und Assi

ASSI, Aloa 34

1972 Lübeck–Seeregatta Kertemünde–Hundested - Sonderburg–Lübeck	590
1973 Lübeck–Trelleborg–Kertemünde - Sonderburg–Lübeck	570
1974 Grömitz–Seeregatta K.–Anholt Marstal–Kiel	530
ASSI, Difour 35	
1975 Lübeck–Marstrand–Smögen - Kopenhagen–Lübeck	770
1976 Lübeck–Seeregatta Kertemünde–Skagen –Arendal–Strömstad Anholt–Lübeck	* 1.180
1977 Lübeck–Anholt–Läsö–Lübeck	660



Die Yachten CASA MARIS II und III (unten)



1978	Lübeck–Seeregatta Kerteminde–Anholt Gebbestad–Göteborg–Trelleborg–Lübeck	1.020
1979	Lübeck–Kopenhagen–Anholt - Skagen–Ärö–Lübeck	690
1981	Lübeck–Anholt–Arendal–Marstrand Anholt–Kiel–Lübeck	1.180
1982	Lübeck–Skagen–Arendal–Läsö - Anholt–Klintholm–Lübeck	1.090
1983	Lübeck–Ystad–rund Bornholm - Tunö–Lübeck	610
1984	Lübeck–Skagen–Arendal–Göteborg - Anholt–Kopenhagen–Lübeck	1.200
1985	Lübeck–Helsingör–Anholt–Skagen - Smögen–Anholt–Kerteminde–Lübeck	1.250
1986	Lübeck–Südschweden–Kalmar–Öland - Götakanal–Anholt–Lübeck	◆ 1.190
1991	Stettin–Stralsund–Kopenhagen - Vitte–Saßnitz–Stettin	540

Dr. Hans Wendelstadt und Ingrid

CASA MARIS II, Trintella II a

1971	Amsterdam–Helgoland–Hamburg	
1972	Travemünde–Hundested–Anholt - Travemünde	550
1974	Lübeck–Skagen–Helsingör–Burgtiefe Rönne–Lübeck	⊛ ◆ 870
1975	1. Teil: Wedel–Lerwick (Shetlands)–Bergen - Lervik–Hundested–Burgtiefe 2. Teil: (Ab Göteborg mit SAMARIO und EL-CE) Burgtiefe–Utklippan–Götakanal Kopenhagen -Burgtiefe–Lübeck	⊛ ● 2.310
1976	1. Teil: Lübeck–Bornholm–Kalmar–Lübeck 2. Teil: Lübeck–Mandal–Südnorwegen– Westschweden–Grenaa–Lübeck	665 ⊛ ■ 955
1977	Travemünde–Stockholm–Mariehamn - Furusund–Götakanal–Travemünde	⊛ ◆ 1.425
1979	Bergen–Christiansand–rund England Shetlands–Bergen -Südnorwegen - Großer Belt–Travemünde	* ● * 2.490
1981	Stockholm	■

CASA MARIS III, Hallberg Rassy 352

1983	Heiligenhafen–Mandal–Haugesund - Hardangerfjord–Heiligenhafen	* ● 1.250
1984	Heiligenhafen–Christiansand–Hankö - Säby–Kerteminde–Heiligenhafen	◆ 1.100
1985	Islandtörn	* ● ♣ 2.590
1986	Norwegenreise–Sonjefjord	⊛ ■ ♣ 1.955
1987	Heiligenhafen–Holland–Südengland - Schottland–Nordsee–Limfjord - Heiligenhafen	● ◆ 2.370
1988	Heiligenhafen–Bornholm–Stockholm - Aalandinseln–Götakanal–Heiligenhafen	⊛ ◆ 1.370
1989	Heiligenhafen–Leinvik–Aalesund - Südnorwegen–Westschweden–Heiligenh. (und viele Seeregatten Kerteminde)	⊛ ■ 1.620



EDITH (oben) und ALLET JUTE



Hans-Dieter Werner und Edith

EDITH, *Snappdragon 23 MK 2*

1972	Travemünde–Svendborg–Travemünde	270
1973	Travemünde–Samsö–Travemünde	350
1974	Travemünde–Korshavn–Travemünde	280
1975	Enschede–Amsterdam–Delfzijl–Bremen	❖ 640
1976	Travemünde–Helsingör–Travemünde	370
1977	Travemünde–Stubbeköbing–Lohals - Travemünde	255
1978	Enschede–Amsterdam–Workum - Zwartsluis	❖ 470

EDITH, *Fischer 30 MS*

1983	Travemünde–Dürreberg–Travemünde	225
1984	Travemünde–Bornholm–Travemünde	495
1986	Travemünde–rund Seeland–Travemünde	435
1987	Travemünde–Anholt–Travemünde	490
1988	Travemünde–Bastad–Travemünde	470
1989	Travemünde–Ebeltoft–Travemünde	420
1990	Travemünde–Nappedam–Travemünde	360
1991	Stettin–Rügen–Stettin	465

Werner Wilke

FAWELL KR

1980 Travemünde–Dänische Inselwelt

AQUARIUS, *Grinde*

1982 Lübeck–Arendal–Kleiner Belt–Lübeck ■ 880

Frohwalt Witte

WIVI, *Sortilège*

1971 rund Fünen

1972 Isselmeer–Lübeck
Kertemünde–Hundested–Lübeck

1973 Lübeck–Finland–Lübeck

1974 Lübeck–Anholt–Seeregatta
Kertemünde–Lübeck

1975 rund Alsen–Kieler Woche

Hubert Vornholt

ANTIE, *15er Jollenkreuzer*

1971 Adria

Dieter Zimmermann

EL-CE, *Nordisches Folkeboot*

1972 Fünen–Seeland–Anholt–Travemünde 680

1973 Kiel Kopenhagen–Kiel 470

1974 Laboe–Vordingborg–Bornholm–Laboe 440

1975 Kiel–Skagen–Smøgen–Göteborg–Kiel ■ 595

Hansgeorg Zoske und Gerda

ALLET JUTE, *Lady Helmsman*

1989 Burgtiefe–rund Fünen–Wendtorf



CASA MARIS II hoch am Wind auf dem Weg nach Dublin

Theoretische und praktische Ausbildung

Im Winter 1964 wurde im BYC der erste Kursus »Einführung in die Navigation« von Alfred Stahnke durchgeführt. Bis heute gehören die Kurse zum Erlangen der Segelführerscheine bei uns zur ständigen Einrichtung. Als Kursleiter haben sich besonders verdient gemacht:

A-Schein: Achim Deichsel, Günter Hoepfner, Volker Schoenfeld, Alfred Tiedemann, Hansgeorg Zoske.

B- und C-Scheine: Herbert Flügge, Werner Siepmann, Alfred Stahnke, Peter Steinberg, Hansgeorg Zoske

Es erwarben die Prüflizenzen des Deutschen Segler-Verbandes und waren in den Prüfungskommissionen tätig:

Herbert Flügge, Otto Gleier, Klaus Jung, R. Oeverdick, Klaus von Paczkowski, Volker Schoenfeld, Werner Siepmann, Alfred Stahnke, Peter Steinberg, Alfred Tiedemann, Wolfgang Werner, Dr. Hans Wendelstadt

Die Ausbildungstörns wurden immer um die Osterzeit auf der DORIS von Herrn Hoffmann durchgeführt. In den 70er Jahren haben viele Mitglieder des Clubs so ihre ersten Seebeine bekommen. Die DORIS war eine hochseetüchtige Ketsch, 20 m lang, 5,75 m breit und trug hochgetakelt ca. 300 qm Segel. Sie war für den BYC eine Institution. Nach dem Verkauf, als sie nicht mehr unter dem Stander des BYC fuhr, lief sie auf ihrer ersten Reise auf ein Riff und ging verloren.

Eine amüsante Geschichte am Rande: Während des 2. Weltkrieges diente das Schiff als Wetterstation im Atlantik. Es wurde niemals angegriffen, da auch die Amerikaner und Engländer von den Wettermeldungen profitierten. Der Code war ihnen bekannt.

Auch Rettungsmittel ausprobieren!

Wer hat schon mal in einer Rettungsinsel gesessen oder hat versucht hineinzukommen? Im Jahre 1979 übten wir das auf dem Wannsee mit vier verschiedenen Inseln, die uns Clubkameraden zur Verfügung stellten. Auch bei wenig »Seegang« war das gar nicht so einfach. Die Rettung einer Person aus dem Wasser mittels Großbaum über die Bordwand hatten wir uns viel problemloser vorgestellt. Sinnvoll waren auch die Tests der Schwimwesten (Feststoff-, Automatik-, Halbautomatik- und Regattawesten). Das ganze wurde in Bild und Ton festgehalten, um später auch weiteren Clubmitgliedern die Gelegenheit des »Erlebens« zu ermöglichen. Einhellige Meinung: »Hoffentlich können wir immer den Ernstfall vermeiden!«

Der BYC in Dänemark

Schon seit langem wurde die Idee diskutiert und verfolgt, ein Treffen von deutschen und dänischen Yachten zu organisieren. Der Gedanke der Völkerverständigung spielte dabei eine besonders wichtige Rolle. Im Jahre 1970 war es soweit. Der BYC startete das Unternehmen »Yachttreffen in Dänemark«.

Ausschreibungen gingen an alle Mitglieder des Berliner Segler-Verbandes. Nach umfangreichen Vorbereitungen mit dem Sejlklubben Lynaes und der dortigen Stadtverwaltung trafen sich die ersten 13 Yachten (dabei ein Motorboot) in Hundested. Nicht jeder Schlachtenbummler kam über die See, aber insgesamt wurden 91 Teilnehmer gezählt.

Aufgrund des großen Erfolges wurden die Yachttreffen für den BYC zu einer dauerhaften Institution und finden seitdem jedes zweite Jahr statt. Gleich bei der zweiten Veranstaltung (1972) wurde eine Seeregatta hinzugefügt, die von Kerteminde nach Hundested führte. Seitdem ist die Verbindung zum Kerteminde Sejlklub sehr eng geworden. Viele persönliche Freundschaften entstanden. Die Unternehmen reichen vom gemeinsamen An- und Absegeln in Kerteminde und Berlin, Hafenfesten und Ausbildungstörns unserer Jugendmitglieder bis zu persönlichen Besuchen und gemeinsamen Ferien.

Im Jahre 1980 schlossen wir uns erstmals der traditionellen Seeregatta »Samsö Rundt« an, wobei 54 dänische und 26 deutsche Yachten an den Start gingen. Auch die letzten zwei Yachttreffen wurden mit »Samsö Rundt« kombiniert.

Zum 125jährigen Jubiläum des BYC treffen wir uns wieder in Kerteminde, zum 12. Yachttreffen des BYC in Dänemark.



Geschwaderfahrt nach Brandenburg

Neue Möglichkeiten: Fahrtensegeln binnen

Berlin ist keine Insel mehr, die wasserreiche Umgebung lockt zu völlig neuen Unternehmungen. Sofort nach Öffnung der Mauer 1990 knüpfte unser Commodore, Max Erb, Verbindungen zum Vorstand der »Seesegler Brandenburg«. Diese Vereinigung ist mit der Schiffergilde in Berlin zu vergleichen. Bei Gesprächen in Berlin und einem Fahrtenabend in Brandenburg reifte der Plan zu einer Geschwaderfahrt. Schon ein paar Wochen später wurden eifrig Masten gelegt und 10 BYC-Yachten fuhren für ein verlängertes Wochenende ab Himmel-fahrt gen Brandenburg. Was für ein Erlebnis!

Die Brandenburger Segler hatten alles hervorragend vorbereitet. Unvergessen ist der Grillabend (mit Musike) auf der Kamincheninsel im Plauer See und die Fahrt nach Butzow am Beetzsee (Märkischer Seglerverein Stahl Brandenburg). Die Rückfahrt ging über die Potsdamer Havel, Großer Zernsee, Werder, Schwielowsee, Templinersee und Potsdam zum BYC. Im Herbst kamen die Brandenburger zum Gegenbesuch, im Frühjahr 1991 fuhren wir zu ihnen und im Herbst waren sie wieder bei uns. Die steigende Zahl der teilnehmenden Yachten und Schlachtenbummler zeigt, daß der BYC mit diesem Unternehmen auf dem richtigen Wege ist.

Auch zu unserer ehemaligen Außenstelle am Scharmützelsee wurden Kontakte geknüpft. Der BYC und die SG Scharmüt-

zelsee vereinbarten eine enge Zusammenarbeit, die zu einer fördernden Mitgliedschaft auf Gegenseitigkeit führte. Seitdem weht der Stander des BYC wieder am Scharmützelsee und der Stander der SG Scharmützelsee am Flaggenmast des BYC am Wannsee. Die Mitglieder haben zum Teil enge Beziehungen zueinander aufgenommen, ist es doch wieder möglich, auf eigenem Kiel zum Scharmützelsee oder umgekehrt zum Wannsee zu fahren. Das Fahrtensegeln binnen nimmt Formen an.

Ausblick

Die Öffnung der ehemaligen Ostblockländer wird für uns Seesegler in den nächsten Jahren sicher viele neue Fahrtgebiete erschließen. 1990 noch im Schlepp der Berufsschiffahrt - 1991 aber schon mit eigener Kraft -, fuhren einige unserer Yachten über die Oder zur Ostsee und statteten dem Stettiner Raum ihren Besuch ab. Es wäre für den BYC eine schöne neue Aufgabe, auch in dieser Richtung Aufbauarbeit zu leisten, und auch dort zwischenmenschliche Beziehungen aufzubauen, wie es in den 70er Jahren engagierten Clubkameraden in Dänemark gelungen ist.

*Nach der Dokumentation von Hans Wendelstadt
Monika und Rainer Lorenz*



Seereise der SY ASSI

vom 20.7. bis 21.8.85, 32 Tage, 802 sm

Konzeption

unserer diesjährigen Reise war die Beherrschung des fast 11m-Schiffes vom Typ Dufour 35 als Ehepaar mit 13jähriger Tochter. Somit waren seglerische Höchstleistungen ebensowenig geplant wie das Sammeln von Meilen. Von der Anlage her sollte es eine Erholungsreise werden; der Tochter sollten Freude an der Seesegelei vermittelt und Ängste abgebaut werden. Das seit Jahren bekannte Revier der südnorwegischen Schären war das Wunschziel. Das über die gesamten Ferien unsichere Wetter reduzierte die Wünsche auf den nachfolgend beschriebenen Törn.

Hinreise

Großer Abschied von Charly im SVT Lübeck. Bei bedecktem Himmel und frischen 15 Grad brachte uns ein bequemer SW 4 am 21.7. bei ruhigem Wetter nach Burgtiefe. W 6–7 am nächsten Morgen sollten nicht schon den ersten Hafentag bringen. Aber unter Maschine gegen die harte und kurze Welle anknüpfeln, wie sie in der schmalen Prickenallee des Fehmarnsundes zu erwarten war? Kurzerhand Plan geändert. Wir wollen segeln! Die bedrohlich schwarzen Wolken des Morgens wichen, und die anhaltenden 6 aus West sicherten einen schnellen Freudenritt nach Hesnaes. Am nächsten Morgen bei strahlender Sonne wieder Starkwind. Hafentag. Ausführliche Radtouren in die Umgebung mit den drei Bord-Klapprädern, die uns auch im weiteren Verlauf viel Freude bereiten sollten.

*Die Mannschaft der ASSI,
hier in »voller Besetzung« mit allen 4 Töchtern
(auf der geschilderten Seereise ist
lediglich Kati -die dritte von rechts- dabei)*

Am 24.7. bei bedecktem Himmel und Regen mit West 4 nach Dragör. 25.7. zunächst sonnig, doch Flaute. Unter Maschine nordwärts durch den Sund, nachmittags auf NW 5 auffrischend, und rauschende Fahrt hoch am Wind Richtung Helsingör. Ein Zwischenhalt in Humbleback zum Besuch des Louisiana-Museums scheiterte am überfüllten Hafen und Niedrigwasser in der Hafeneinfahrt.

Freitag 26.7. wieder sonnig aber erneut Flaute. Fauler Tag: unter Maschine und Autopilot bis Anholt. Die sonst so begünstigte Insel erwartete uns mit Regen und unsichtigem Wetter. Im Wetterbericht wieder Starkwindgefahr angesagt. Sonntagstour am 28.7. nach Laesö. Trotz weiterhin versprochener Starkwinde teilweise unter Maschine. Bei frischem OSO mit kleinem Tuch und großer Fahrt nach Skagen.

Weiterer Barometerabfall unter 1000, SW 5 und Regen ließen keine Appetit auf Arendal oder Mandal aufkommen. Der Wetterbericht zeigte ein Tief nach dem anderen aus West kommend wie eine Perlenschnur. Nach einem Hafentag in Skagen wollten wir dennoch weiter. NO ließ sich vorzüglich anliegen. Mit raumem WSW 4–5 in 6 Stunden nach Smögen. Perfekte Ansteuerung der Schären-Einfahrt mit AP-Hilfe. Die beschriebenen Tiefs brachten auch an den Folgetagen anhaltenden Starkwind aus WNW. Barometer 993. Das war keine gute Voraussetzung für die Verfolgung des Ziels »Südnorwegen«, auch

keine Einladung für gemütliches Festmachen in den Schären. Wie würde sich das Wetter weiterentwickeln? Was uns die Heimreise beschern? Ohne Gefühle von Frustration aufkommen zu lassen, wurde Smögen zum Scheitelpunkt der Reise erklärt. Sauna- und Badefest im städtischen Schwimmbad.

Ein weiteres Sturmtief kündigte sich an. Am 1.8. durch die Schären nach Lysekil. SW 8 am 2.8. angekündigt. Es waren nur 7. Wir blieben dennoch im Hafen. Wieder Sauna- und Badefreuden im städtischen Schwimmbad. Bald wurden nach diesen Vorzügen die Hafenstädte ausgewählt. Am Morgen des 3.8. war es so verwunderlich warm im Hafen von Lysekil, dabei die Wolken noch schwärzer und tiefer. Ein Blick aus der Kajüte - oh Gott! - das hübsche große hölzerne Restaurant und Museum im Hafen stand in hellen Flammen. Glücklicherweise war die Westpier des Hafens bei dem kräftigen SW nicht in Gefahr, so daß der Hafen ohne Panik verlassen werden konnte. Die Boote im benachbarten Fischerhafen waren dagegen durch fliegende und glühende Rußteile in ernsthafter Gefahr.

Rückreise ...

... war somit angetreten. Alle Wünsche, doch noch nordwärts zu ziehen, waren begraben. Bei SW 5-6 durch den Schären-gürtel. Am 3.8. nach Gullholmen und am 4.8. nach Marstrand. Hier erlebten wir den Tiefstpunkt der Schlechtwetterperiode. Bei Barometerstand 988 und SW 8-9 zwei Tage eingeweht. WSW 6-7 am 7.8. erschien beinahe angenehm. Nur mit kleiner Fock segelten wir nach Langedrag. Üblicher Stadtausflug mit der Straßenbahn nach Göteborg zum »Großen Fressen« (man höre!) beim Italiener.

Wir verlassen das von uns so gern besuchte Schweden am 8.8. und machen bei aufgeklartem Wetter nachmittags wieder in Österby fest. Den weiteren Heimweg Richtung Anholt finden ASSI und ihr Auto-Pilot schon allein. Flaudentag, und das zweite Mal auf dieser Reise Anholt mit Maschine angelaufen. Strahlende Sonne. Hinter dem Dünengras auch warm. Kati beschließt: jetzt machen wir Ferien. Das war wohl nur ein »Ansauger« am Vortag? Es pfeift schon wieder mit 7-8 durch die Wanten. Noch einen Tag geblieben. Radtour ins Innere der kleinen Insel. Wirklich »hyggelig« hier.

13.8. Regattamäßig mit einem Schwarm anderer Boote gegen Wind, Strom und Welle in mühsamen 7 Stunden nach Grenaa aufgekreuzt. 7 Stunden haben wir dafür noch nie gebraucht. Bei diesigem Wetter, Regen und heftigem Gewitter brachten uns die nächsten Tage über Samsö, Kerteminde und Omö nach Spodshjerg.

Schon wieder heim nach Fehmarn und Lübeck? Versuchen wir es doch mal wieder in Heiligenhafen. Einlaufen, Festmachen, Losmachen und Auslaufen waren eins bei dem Nieselregen. Dahinten über Fehmarn scheint die Sonne! Am 18.8. wieder in Burgtiefe. Der Rest ist Routine: Bummeln nach Grömitz. Kati steht die 7 Meilen von Dameshöved bis Grömitz auf dem zu Wasser gelassenen Surfbrett durch. Am 21.8. mit bereits gelockerten Wanten direkt an den Kransteg im SVT. Bier und Bratkartoffeln bei Senta. Wir sind wieder daheim.

Resumee

Durch kontinuierliche Wetterbeobachtung keine unliebsame Überraschung. Kleine aber erfolgreiche Reise. Im nächsten Jahr sind wir bestimmt wieder dabei.

Astrid und Horst Teichmann (aus BYC-Aktuell)



Ein Frühling und Sommer in Südingland

Berlin - Hamburg - Helgoland - Dover - Southampton - Wight - Cherbourg - Channel - Islands - viele Häfen an der Südküste Englands und zurück nach Berlin auf eigenem Kiel (Dufour 34)

Bereits am 29.4.1978 verließen mein Sohn Jan und ich mit unserer SKANDAL im Schlepp Berlin. In Wedel wurde der Mast gesetzt und letzte Vorbereitungen für den großen Sprung nach Südingland getroffen. Zwei Freunde aus unserem Club trafen ein, und so konnten wir am 4.5. um 0.00 Uhr in Wedel die Leinen loswerfen. Bei ständigem NO-Wind, der manchmal etwas schwach auf der Brust war, ging es zügig gen Westen. Probleme gab es keine, nur kalt war es! Wir zogen alles an, was möglich war. Sogar Moonboots bewährten sich dabei. 6 Tage einschließlich eines Hafentages benötigten wir von Wedel über Helgoland nach Southampton.

Liegeplatz im River Hamble

Der weibliche Anhang und mein Sohn Kai reisten mit dem Auto an. Es gab noch einen sehr lustigen Törn nach Cowes in »voller« Besatzung. Dann hieß es Abschied nehmen, und ich blieb mit meinen beiden Jungen zurück. Unser Boot lag im River Hamble am Schwimmsteg einer hervorragenden Marina und Werft. Ohne sichtbaren Beton wurde hier alles Erforderliche geboten. Erwähnenswert ist insbesondere eine Chandle-ry, die das Seglerherz höher schlagen ließ und gleich daneben der Square-Rigger-Club, der für unseren Durst die nötigen Vorräte bereithielt.

Die beiden Jungen und ich fühlten sich »sauwohl«! Während ich meinen beruflichen Verpflichtungen nachkam, gingen die Kinder in eine völlig im Grünen liegende, recht gute Schule, die nicht nur wegen der vielen Sweets zum Mittag der Berliner Penne bald den Rang abließ.

Wenn die Zeit es zuließ, wurde gesegelt auf dem Solent und den angrenzenden Revieren der Isle of Wight. Wo gibt es ein schöneres Segelrevier, und das Wetter war zumindest bis Ende Juni ein Traum.

Segelferien von Southampton aus

Im August sollte Urlaub gemacht werden und der Rest der Familie kam aus Berlin angereist. Die Kombüse verließ ich nur allzu gern. 4 Kinder zwischen 11 und 15 entwickelten ihren schon bekannten »Seebärenhunger«. Auf gerechte Verteilung alles EBbaren wurde stets genauestens geachtet; übrigens – wer teilt, darf nicht aussuchen!

Ein sintflutartiger Regen mit Sichtweiten von wenigen Kabel-längen forderte zunächst von uns einige Geduld, bis wir endlich am 4.8. zu einem Törn nach Frankreich, den Chanel-Islands und der südwestenglischen Küste auslaufen

konnten. Das Wetter besserte sich von Tag zu Tag, vorherrschend waren NW-Winde, die auf diesem Reiseabschnitt 6, in den Spitzen 7 Bft nie überschritten. Wir machten Bekanntschaft mit unvorstellbar starken Tidenströmungen im Bereich der Channel-Islands, die bei Springzeit 7–8 kn erreichen können. Gegenangehen war hier nicht möglich und wehe, man gerät in Seegebiete, bei denen der Strom über Klippen hinwegsetzt.

Einen kleinen Eindruck hiervon bekamen wir, als wir durch eine nicht richtig eingeschätzte Stromteilung östlich von Alderney auf die Südseite der Insel gerieten. 2 Stunden traten wir mit allem, was das Zeug (7 kn) hielt, auf der Stelle, bis der Tidsprung uns gnädig entließ. Zum Ankern kann in diesem Seegebiet wegen des felsigen Untergrundes nicht geraten werden. Zum Glück sahen wir erst später das Wrack einer Arpège, die auf diese Weise gestrandet war.

Auch der Seegang nimmt in Bereichen der Caps, wie z. B. südöstlich von Portland Bill nie zuvor gesehene Formen und Dimensionen an. Verursacht durch Wind, Strömung und Wirbelbildung, läuft die See von mehreren Seiten aufeinander zu und veranstaltet schon bei W 6 und auslaufendem Wasser einen wahren Hexensabbat. Übrigens rundeten erfahrene englische Segler das Cap nur wenige 100 m von der Küste entfernt; wem das zu heikel ist, muß wohl einen Seeraum von 15 sm einkalkulieren, um dieser Taufe zu entgehen.

Entschädigt von diesen Abenteuern wurden wir reichlich. Was sollte man da zuerst nennen? Den unübertroffenen französischen Rotwein, die unberührte Natur von Alderney oder das Leben auf Guernsey, welches mehr demjenigen einer Mittelmeerinsel entspricht. Einen wunderbaren Kontrast hierzu bildete eine Fahrt den Dart-River bis Totnes hinauf. Dem Zauber dieser bergigen südenglischen Landschaft mit ihren Wäldern, Wiesen, Schafherden und einzelnen verträumten Gehöften kann sich wohl niemand entziehen.

Dann folgte der freilich etwas unruhige Hafen von Torquay. Dieser mondäne Badeort, die Riviera Englands, hat sicher Brighton den Rang abgelaufen. Ausgerechnet hier machten wir Bekanntschaft mit dem Kieler Ehepaar Markworth, das gerade von einer 6-jährigen Weltumseglung in England eingetroffen war und bei uns längsseits festgemacht hatte. Das sympatische Ehepaar mit seiner in Neuseeland geborenen Tochter hatte viel Interessantes zu erzählen, und es gab einen für uns alle spannenden Kajütenabend. Obwohl sie nun ganz schnell »nach Hause« wollten, trafen wir sie später noch einmal in Yarmouth.

Unsere Reise zurück in Richtung Southampton war bei den vorherrschenden W-Winden unproblematisch; auch wenn der Spinnaker einmal bei auffrischenden Winden ein wenig zu lange stehen blieb, und das Schiff dabei aus dem Ruder lief. Freuten wir uns vorher über mehr als 7 kn am Log, so waren wir anschließend froh, daß der Spinnaker wieder heil im Kasten war. Am 19.8. kreuzten wir bei herrlichem Wetter wieder den Solent und das Southampton Water hinauf. Fühlten wir



uns doch hier schon wie zuhause und wenig später war die SKANDAL an unserem alten berth im River Hamble vertäut.

Die Ferien der Kinder waren zu Ende. Ich blieb allein zurück und rüstete das Schiff für den letzten Törn nach Hamburg und Berlin aus.

– und zurück nach Berlin

Die Rückreise war auf den 9.9. festgelegt worden. 3 Freunde waren aus Berlin angereist und voller Tatendrang. Im Gegensatz zu Berlin zeigte sich das Wetter hier bisher von seiner besten Seite. Radio two kündigte SW 5 to 6 an und kein Mensch ahnte, daß wir auf diesem Reiseabschnitt noch soviel Wind abbekommen sollten.

Zum Einschaukeln segelten wir zunächst von Southampton nach Brighton, dessen neue Marina zwar recht expensive aber dafür ausgesprochen komfortabel ist. Schon am Abend briste es kräftig auf und Radio two gab für die folgenden beiden Tage gale 8 to 9 an. Noch mehr Wind verkündete Radion Norddeich für die Nordsee: NW 9–10 mit Orkanböen. Ein Trog über der Nordsee hatte sich im Gefolge von 2 Tiefdruckgebieten, die bereits über Skandinavien und der Ostsee lagen, ausgebildet.

Nach 2 Tagen ungeduldigen Wartens flaute es endlich ab, so daß wir am 12.9. bei zunächst schwachen SW-Winden und sonnigem Wetter auslaufen konnten. Am Außenhafen von Dover gab es - soweit es bei der Dümpelei möglich war - noch einmal für alle ein paar Stunden Schlaf, und weiter ging es gen NO. Der Wind frischte wieder auf, sodaß wir bei 20–30 kn aus W bis SW gute Fahrt machten und ständig mit Bullentalje und unter ausgebaumter Fock segelten.

Am Morgen des 14.9. lagen wir vor Helder. Die sehnsüchtigen Blicke einiger Besatzungsmitglieder dorthin übersah der Skipper, denn wir hatten abermals 2 Tiefdruckgebiete mit 990 mb über Island und nordwestlich von Schottland im Rücken. Außerdem näherten sich über dem Atlantischen Ozean die Ausläufer des Hurrikans »Flossy« schneller als zunächst vorausgesagt.

Ich hoffte, noch vor den Schlechtwettergebieten Cuxhaven zu erreichen, zumal die Windvorhersage noch keine Veranlassung zur Sorge gab. Am Abend des 14.9. kündigte Radio Norddeich für den nächsten Tag W/SW 7–8 an, Radio two beschränkte sich für Fisher und German Bright auf »perhaps later« gale 8. Die Nacht blieb relativ ruhig, und wir machten allein unter Fock II gute Fahrt, wie immer platt vor Laken.

Die Hoffnung, noch vor dem großen Wind in die Elbe zu kommen, nahm uns Radio Norddeich am nächsten Morgen. Die Ankündigung für unser Gebiet lautete: W 9, orkanartige Böen, rechtsdrehend. Und eine Stunde später war es dann schon soweit. Wir lagen ca. 15 sm W/SW-lich vor Elbe I. Um nach Helgoland zu laufen, war es bereits zu spät. Mir klangen die Warnungen im Ohr, bei schwerem NW und gegenlaufender Tide nicht in die Elbe einzulaufen. Wir hatten jedoch zunächst noch SW. Da keiner von uns bisher soviel Wind in dieser Ecke erlebt hatte, war die Ungewißheit unser stärkster Feind.

Zum Glück waren unsere Bedenken unberechtigt. Um das Schlagen der Sturmfock bei stark gierendem Schiff zu vermeiden, mußten die Schoten dicht gefahren werden, trotzdem liefen wir unsere Standardgeschwindigkeit von 5 kn. Grüne See kam nicht an Deck. Unter Deck war es gut auszuhalten, die Bewegungen des Schiffes waren nicht ungewöhnlich. Der Funkpeiler arbeitete in der Mitte der Kajüte einwandfrei und war eine gute Navigationshilfe.

Am schwierigsten erwies sich die Suche nach Seezeichen bei Einfahrt in die Elbe, die in der hohen See und durch heftige Regenschauer immer wieder verschwanden. Endlich gegen 16.00 Uhr lag Cuxhaven vor uns. Schiff und Mannschaft waren o.k.. Abgesehen davon, daß wir an der Schleuse Geesthacht 1 1/2 Tage auf einen Schlepp warten mußten, lief auch jetzt alles programmgemäß ab.

Am 21.9. wurden wir nach 5 Monaten Bordleben und 1.984 sm Gesamtreisestrecke im BYC mit großem Hallo empfangen

Hartmut Brandt (aus BYC-Aktuell)

Anhalter gibt es jetzt auch auf dem Wasser!

Motoryacht BÄR, 58 Tage (ohne Schlepp), 391 Seemeilen

Am 26.6.1985 fuhren wir von Rödvig Richtung Norden. Stevens Klint war gerade querab an Bb. Es dümpelten noch mehrere Yachten der Regatta »Seeland rund« in der fast windstillen und diesigen Morgenstunde im Sund.

Auf einer X79 winkte ein Besatzungsmitglied, an der Wante stehend, mit beiden Armen. Für uns war das ein Notsignal und wir fuhren hin. »Können Sie mich bis nach Kopenhagen mitnehmen? Wir haben im Bøgestrom die ganze Nacht auf Grund gesessen, und ich muß heute noch arbeiten!« Selbstverständlich haben wir ihn mitgenommen.

Nachdem er sich mit Kaffee, Brot und Käse gestärkt hatte, erzählte er uns, sein Name ist Christian, er ist Student am Theater in Kopenhagen und er muß unbedingt am gleichen Tag um 17.00 Uhr am Arbeitsplatz erscheinen. Über Lyngby-Radio konnte er von Bord seinen Chef anrufen und seine pünktliche Ankunft ankündigen. Wir fuhren durch die südliche Einfahrt von Kopenhagen und setzten ihn mitten in der Stadt vor seiner Haustür ab. »Ihr werdet heute Nacht nicht schlafen können – soviel werde ich von euch erzählen!« Mit einem herzlichen Dankeschön verabschiedete er sich und wir setzten unsere Reise fort.

Angelaufene Häfen:

Travemünde, Heiligenhafen, Nyköbing, Rödvig, Kopenhagen, Helsingborg, Gilleleje, Rödvig, Femö, Omö, Kerteminde, Marstal, Bagenkop, Heiligenhafen, Travemünde. Der Schlepp nach Lauenburg über die Havel und Elbe (Hinreise); Die Heimreise über den Elbe-Seitenkanal und Mittellandkanal, ab Rühren im Schlepp

Horst Bartelt (aus BYC-Aktuell)



... der Chauffeur für "Wasser-Tramper"

Fahrtenbericht der CHINCHILLA 1986

Von Lübeck nach Kerteminde

Am Donnerstag, dem 23.5.86 kam unser Schiff, die CHINCHILLA, mit der MS HEIMATLAND in Lübeck an. Beim SVT wurde der Mast gestellt und das bereits in Berlin beladene Schiff klargemacht. Am Freitag morgen ging es unter Maschine bis Travemünde. Bei leichtem Wind aus SO fuhr ich mit der Autohelm-Selbststeuerung alle Manöver ohne Schwierigkeiten, selbst Spinnaker war kein Problem. Gegen 12.30 Uhr drehte der Wind auf West und ich konnte unter Genua I Fehmarn leicht anliegen. Gegen 16.30 Uhr drehte der Wind auf NO und ich mußte noch zwei Kreuzschläge einlegen, um die Ansteuerung von Burg zu erreichen.

Am Sonntag kam mein Mitsegler Klaus Eisfelder aus Berlin nach. Montag ging es dann früh, zunächst kreuzend, bis zum Fehmarnsund, dann unter Maschine durch die Brücke. Bald konnten wir bei SW-Wind Flüggesand-West anliegen und dort den Spinnaker setzen. Am Nachmittag frische der Wind auf bis auf 6 aus West. Unter dem Schutz von Langeland, mit 2 Reffs im Groß und kleiner Fock, kein Problem. Um 19.00 Uhr sind in Spodsbjerg die Leinen fest.



CHINCHILLA auf großer Fahrt

Dienstag, 27.5.: Bei leichtem Wind aus Süd ein herrlicher Törn unter Spinnaker. Zwischendurch eine Nebelbank fast ohne Sicht. Unser Decca-Navigator hat sich wieder einmal bewährt. Dann schlagartig klare Sicht. Gegen Abend auf West drehender und auffrischer Wind. Spinnaker beim Bergen eingerrissen. 19.35 Uhr in Kerteminde fest. Finn und Ulla Nielsen zur Begrüßung an Bord.

Mittwoch: Spinnaker zur Reparatur gebracht, dann bei West 6 von 12 bis 21.00 Uhr eine herrliche Fahrt, vorbei an der Ostküste von Samsö, nach Ebeltoft. Donnerstag, 29.5.: Schwache Winde aus West. Es reichte gerade bis Tunö. Der Hafen ist leer. Erst gegen Abend kommen einige Regattayachten, die am Freitag nach Korshavn weiter wollen zur Regatta rund Fünen. Wir segeln am Freitag nach Kerteminde, wo wir das Schiff vorläufig bis zum Urlaubsbeginn verlassen.

3 Wochen auf See

Erst am Dienstag, dem 24.6. segele ich mit meiner Frau Regina und Hund weiter von Kerteminde nach Samsö. Bei leichten Winden aus Süd geht es unter Spinnaker nach Ballen.

Mittwoch, 25.6.: Spinnakerfahrt nach Ebeltoft. Superwetter.

Donnerstag, 26.5.: 11.00 Uhr Auslaufen Richtung Anholt. Nach anfangs schwachem Wind und Motorfahrt später unter Spinnaker bei West bis Anholt. Ankunft 22.00 Uhr. Es ist ein Wetter wie im Süden, wir machen einige Tage Badeurlaub. Der Hund hält es nur im Schatten auf dem Boot aus. Mit dem Fahrrad erkunden wir die Insel. Auch der Südstrand ist wunderschön. Wassertemperatur 21 Grad.

Am Dienstag, dem 1.7. fahren wir bei Westwind weiter nach Österby auf Läsö, das wir nach 10 Stunden ohne Probleme erreichen. Auch hier wollen wir einige Tage bleiben, mieten uns Fahrräder und sehen uns die schöne Insel an. Das Wetter ist inzwischen etwas kühler, bleibt aber schön, obwohl das Barometer kräftig gefallen ist.

Sonnabend, den 5.7. Weiterfahrt nach Skagen. SW 3-4, 5,5 Stunden. Der Hafen von Skagen ist total überfüllt, trotzdem ergattern wir noch ein gutes Plätzchen an der Kaiwand. Am Sonntag treffen wir unsere Clubkameraden Familie Weltzel und verbringen mit ihnen einen schönen Tag. Wir besuchen Gammle-Skagen und die versandete Kirche. Am Montag mieten wir Fahrräder und fahren nach Greenen. Leider ist es stark windig, Regina wird von einer Windböe mit dem Rad umgeweht. Den Abend verbringen wir bei dänischen Freunden, die wir vor 7 Jahren in Skagen kennengelernt haben. Sie sind gerade vom Urlaub zurückgekommen.

Am Mittwoch, den 9.7. haben wir von Skagen genug – Sand an Deck (wegen des Windes). Bei Westwind um 4, später 6, sind wir in 3,5 Stunden in Frederikshavn im alten Fischerhafen.

Donnerstag, 10.7.: 8 Stunden Fahrt nach Sicht bei Westwind 4 nach Hals am Eingang zum Limfjord.

Freitag: Weiterfahrt nach Grenaa, liegen bequem an Fischkutter.

Sonnabend: Weiterfahrt nach Ebeltoft. Hier wollen wir wieder länger bleiben, Räder mieten und das Land erkunden. Das Wetter ist bisher einmalig schön, es ist nur nicht mehr so warm. Ebeltoft hat eine reizvolle Umgebung.

Am Dienstag, dem 18.7., segeln wir nach Langör auf Samsö. Wegen der angeblich schwierigen Ansteuerung haben wir diesen Hafen immer gemieden. Mit sorgfältiger Navigation gibt es aber keine Probleme. Von hier aus erkunden wir die uns noch unbekannt Insel mit dem Fahrrad. Unterwegs haben wir uns an frischen Erdbeeren, die die Bauern überall verkaufen. Auch den kleine Flugplatz besichtigen wir, aber zum Rundflug konnten wir uns nicht überwinden.

Am Donnerstag, dem 20.7., segeln wir nach Kerteminde. 9 Stunden mühsame Kreuzerei. Dann, kurz vor Romsö, Winddrehung auf NW, starkes Gewitter und Wind 6. Schnell sind wir in Kerteminde im Hafen, dann ist der Spuk vorbei. Einem kleinen dänischen Kreuzer hat es den Mast gekostet. Am Freitag wird das Schiff für die Regatta »Samsö Rundt« klargemacht, dann geht es mit dem Auto nach Hause. Wir hatten einen schönen erholsamen Urlaub mit Superwetter.

Samsö Rundt und zurück nach Berlin

Am 9. August nehmen wir an der Regatta »Samsö Rundt« teil. Bei südwestlichen, später west- bis nordwestlichen Winden Stärke 4-7 eine schnelle Angelegenheit. In 12 Stunden waren wir nach etwa 80 sm im Ziel. Die Mannschaft bestand aus Hartmuth Becker, Lothar Busch, Manfred Baum, Nine Kette und mir.

Am Montag, dem 11.8., müssen wir in Richtung Heimat segeln. Lothar Busch ist wieder mit dabei. Wir fahren zum größten Teil mit Spinnaker bis Spodsbjerg. Am Dienstag weckt uns früh um 4.00 Uhr der Fischer, an dem wir liegen. Er will rausfahren. Noch im Schlafanzug legen wir ab, machen uns auf See erst klar. Wir haben NO-O-Wind Stärke 4, leider fängt es an zu regnen und hört den ganzen Tag nicht wieder auf. Abends legen wir in Travemünde im Passathafen an.

Am Mittwoch, dem 13. August, fahren wir die Trave aufwärts zum SVT und legen den Mast zur Verladung am Donnerstag früh auf die HEIMATLAND nach Berlin.

Günter Hoepfner (aus BYC-Aktuell)

Urlaub 1985 mit der Varianta

Ziel: rund Als, (13 Tage)

28.6.85: 11.00 Uhr ab BYC, MEIN KAHN auf Berthold Kattins Trailer, von Kurt Wild gut geladen, ziehen wir mit dem Audi 100 über die Autobahn Richtung Schleswig. Unterwegs gelegentlich Schauer, gewisse Urlaubserwartungen fallen und steigen. In Nissunde/Brodersby gegen 19.00 Uhr. Bald steht der Mast, das leichte Schaukeln in den Kojen weckt die Ferienfreuden.

29.6.: Unbeständiges Wetter! Spaziergang an der Schlei.

30.6.: Frühstück, wie von jetzt an immer, in MEIN KAHN. Vorsicht, keiner bewegt sich, sonst kippen die Kaffeetassen um! Ganz gemütlich Ablegen Richtung Arnis. Wenig Wind, Groß und Genua gesetzt. Mit Schiebewind nach kurzem Warten Eisenbahnbrücke Lindaunis passiert. 15.00 Uhr schönes Liegeplätzchen in Arnis gefunden. Der Hafen hat noch keinen Ferienbetrieb. 1.u.2.7.: herrlicher leichter Wind, Sonnenschein und nach Herzenslust »Schlei gesegelt«. Beim Kreuzen in Ufernähe schauen uns die weidenden Kühe fast in die Pflicht. Grüne Wiesen, Schilf, Segler, die schon nach draußen ziehen, sie grüßen mit »Moin, Moin!«. Mein Urlaubsherz fängt an zu schlagen.

3.7.: schwacher Wind SW, Himmel dunstig, trotzdem wollen wir heute los. Ablegen in Arnis. In Kappeln Benzin tanken für den 4 PS-Außenbordmotor. Hinter der Drehbrücke gemächliches Schipperrn, Maasholm vorbei. Vor Schleimünde kaum noch Wind, Motor an. Mit geborgenen Segeln starten wir zur Seereise. – Endlich Riffel auf dem Wasser, die Sonne kommt durch. Wind!! In Höhe Falshöft Groß und Genua gesetzt Richtung Sonderborg. Mitte der Flensburger Förde Danebrog gezogen – Urlaubsstimmung, Freude! Gegen 19.00 Uhr Leinen dicht in Sonderborg. Abendlicher Stadtspaziergang. 4.7.: Sonne, Wind 3-4 Bft, Segelfreude winkt! Ein paar lange Schläge in der Sonderborger Bucht, nachmittags festgemacht in Höruphav. Gibt es etwas schöneres als draußen segeln? Logisch, daß man abends glücklich in der Koje liegt. 5.7.: immer noch Wind 3-4 Bft SSO, strahlende Sonne. Start rund Als. Der Hafen von Sonderborg bleibt Steuerbord, langes Warten an der Kong Christians X. Bro. Flagge N setzen, endlich öffnet sich die Klappbrücke. Wind achterlich, geht's in den Als-Sund. Andere haben Spinnaker gesetzt, wir segeln Schmetterling. Jürgen leidet unter der Sonne, mir brennen Arme und Gesicht. Hinter der neuen Hochbrücke ziehen sich gelbblühende Rapsfelder hin, Waldstücke, Wiesen und Felder. Wie im Rausch gleitet die Landschaft an uns vorbei. Nach ca. 3 Stunden haben wir die Dyvig-Bucht erreicht. Anluven auf halben Wind nach steuerbord. Die schmale Einfahrt ist mit Tonnen gut markiert. Wie reserviert, finden wir ein Traumplätzchen, unsere Anlegemanöver klappen immer besser.

6.7.: Wind SO 4, wir wollen weiter. Hier hinten in der Bucht sieht es herrlich aus, aber draußen pfeift es immer mehr! Fock bergen, Groß gerefft, ändern wir wegen des zunehmenden

Windes unser Ziel jetzt nach Abenraa. Langgestreckte breite Bucht. Ganz vorne im Dunst können wir die Stadt und später den Hafen erkennen. Einfahrt steuerbord voraus, Motor an, Segel bergen. Aber Wind und Wellen treiben es ganz schön mit uns! Beim dritten Anlauf freie Box im Hafen endlich erwischt. Schlimm?!? Nö! Aber leider Frischwassertank in Dyvig auf dem Steg stehengelassen. Ach du meine Güte!

Hafen und nähere Umgebung sind sehr stadtmäßig.

7.7. Wind 3–4 SO. Groß gerefft und Fock, keinen Sonnensegeltag versäumen! Aber der Wind frischt wieder auf. Zwei lange Verholschläge preschen wir durchs Wasser. Am Wind ist es richtig kalt, die heftigen Spritzwasserduschen dazu, ich muß die Zähne ganz schön zusammenbeißen. Kursänderung: zurück nach Dyvig. – Wassertank steht noch auf dem Steg. Das ist Dänemark! 8.7.: Wind 5–6, zuviel für die Varianta. Wanderzeit für Dyvig. Zu 19.00 Uhr Tisch bestellt im Dyvig-Kro, wie sich's gehört. Ich fühle mich wie ein Sieger!

9.7.: vormittags Regen. Nachmittags wieder durch die Kornfelder, viele bunte Blümchen, Vogelgezwitscher, großer blauer Himmel, abends scheint wieder die Sonne, der Wind hat nachgelassen. – Etwas Schwermut fällt auf meine Seele, ab morgen geht's zurück.

10.7.: schwacher Wind; Ade Dyvig! Nur langsam bewegt sich MEIN KAHN. Am Tranesand ist unser nördlichster Punkt erreicht. Schlapper, schlapper. – Leuchtturm Tranerodde, später Taksensand. Es liegt was bleiernes in der Luft, auch in MEIN KAHN. Hafeneinfahrt Fynshav, gegen 17.00 Uhr Leinen dicht. Der Himmel beim gelbdunstigen Sonnenuntergang spiegelt unsere Stimmung.

11.7.: schwacher Wind SW, dunstig. In Höhe Mommark bis Gammel Pöl nehme ich den Motor zu Hilfe. Aus der Flensbur-

ger Förde kommt Wind und damit auch die Sonne. Mit gutem Anliegekurs auf Schleimünde segeln wir über die breite Bucht. Die deutsche Küste kommt immer näher, Leuchtturm Falshöft winkt von weitem, wir winken zurück. Vor der Einfahrt in die Schlei Segel bergen. Gegenan mit Motor, am Hafen Maasholm vorbei, dort scheint es knüppeldicke voll zu sein, die Ferien haben begonnen. Wir tuckern weiter bis Arnis. Schade, daß unsere »Seereise« zu Ende ist. Abends wird die Gastlandflagge Dänemarks eingeholt, aber die Schlei läßt das Gefühl von »zuhause« aufkommen.

12.7.: Wind SW 4–5. Wir brauchen »nur« die Schlei rauf, genau gegenan. Meine Herren, das war der härteste Segeltag! Ölzeug an, gegen das Spritzwasser, sind wir gekreuzt und gekreuzt. Ein Glück, daß wir eine andere Varianta und eine Neptun hinter uns gelassen haben. (Die Großen, die sowieso schneller sind, zählen nicht!). Beruhigend auch das Gefühl, heute nicht auf der Ostsee tanzen zu müssen. Nachmittags festgemacht im Heimathafen Missunde, Brodersby. 13.7.: morgens Mast gelegt, MEIN KAHN auf den Trailer geladen, nachmittags Abschied von Hafen und Schlei. Wir treffen uns abends mit Achim und Ellen (Bruder und Schwägerin) in Kappeln, sie fahren jetzt mit dem Auto nach Dänemark in Landurlaub. 14.7.: Rückfahrt nach Berlin. Die Varianta stand nicht gut auf dem Hänger. Angst und Bange habe ich ausgestanden, weil es wippte und schob. Wir haben MEIN KAHN unterwegs zusätzlich mit Leinen und Enden verzurrt; es war 'ne Porzellanfuhr! Der Sonntagsnachmittagsverkehr in Berlin, die ferienbedingt vielen parkenden Autos vor dem Strandbad Wannsee, die Spaziergänger, die enge Zufahrt zu unserem Clubgrundstück, weil auch verstopft von Sonntagsparkern, haben mir fast den letzten Nerv geraubt. Ich wußte nicht, ob ich lachen oder weinen sollte! Aber es gab zum Glück rettende Helfer im Club. – Wir haben gelacht. Der Urlaub war zu Ende. Natürlich war es ein himmlischer Urlaub!!

Eva und Hans-Jürgen Mattern (aus BYC-Aktuell)





*Auf den Faröern in der
Hauptstadt Thorshavn*

Reisebericht Segelyacht CASA MARIS III

Die Planung für die Seereise 1985 begann im Herbst 1984. Es sollte versucht werden, Island zu erreichen. Folgende Reiseroute war beabsichtigt, mit Ehefrau Ingrid und Sohn Thomas: Heiligenhafen - Eider - Nordsee - Edinburgh - Inverness - Caledonian Kanal - Hebriden - Färöer - Island (Ostküste).

Anfang Juni sollte es losgehen. Laut Sechandbuch waren die Monate Juni und Juli windmäßig am günstigsten. Aber die Praxis sah anders aus.

Am 4.6.85, 9.50 Uhr, ging es los. Bei gutem Wind und wenig Wartezeit in Kiel-Holtenau bis Rendsburg. Diesmal sollte es über die Eider zur Nordsee gehen. Der Gieselaukanal kurz hinter Rendsburg stellt die Verbindung zwischen dem Nord-Ostsee-Kanal und der Eider her. Bis zum Eidersperrwerk an der Nordsee sind 4 Schleusen zu bewältigen. Die Eider fließt durch eine herrliche Landschaft. Hier ist die Natur noch in Ordnung. Idyllische Anleger laden zum Verweilen ein. Die Fahrt ging bis Friedrichstadt. Ab hier ist die Eider Tidengewässer. Etwa 3 km nach der Schleuse Nordfeld geht es über Steuerbord nach Friedrichstadt. Der Hafen ist ein Schleusenhafen und man liegt gut im örtlichen Club MCW. Die Stadt erinnert mit ihren Grachten an Holland.

Leider hat sich die Ostwindlage geändert. Tiefausläufer zogen vom Atlantik heran, und es begann eine NW bis W-Windlage. Am 7.6. um 17.00 Uhr Leinen los. Norddeich-Radio sagte nördliche Winde an. Draußen wehte ein steifer NNW. Es konnte gerade W gesteuert werden. Der Wind frischte in der Nacht auf 6-7 Bft auf. Vor Helgoland mußten wir einen Verholer

machen, um an der Insel vorbeizukommen. Wir hofften auf den angesagten Nordwind. Als der Wind westlicher wurde und wir das Feuerschiff Deutsche Bucht vor uns hatten, wurde uns klar, daß England nicht zu erreichen war. Wir beschlossen, nach Norden zu laufen.

Am 9.6. morgens ging der Wind auf W und nahm bis 4 Bft ab. Aber die hohe und steile See beruhigte sich erst langsam. Das Segeln wurde angenehmer. Nach 3 Nächten und 2 Tagen erreichten wir Mandal. Die Nachttemperaturen betragen 5-7°C.

Für den 12. und 13.6. wurde Sturmwarnung gegeben. Wir blieben bei guten Bekannten in Mandal. Am 14.6. ging es bei Anfangs SW 5, später W 6, nach Farsund. Regen und diesiges Wetter begleiteten uns. Ein riesiges Tiefdrucksystem lag über Südkandinavien und bestimmte das Wetter. Es wehte beständig ein NW von 5-7 Bft. Am 15.6. ging es mit kleinen Segeln und gegenan nach Flekkefjord. Norddeich-Radio gab am 16.6. für alle Nordseegebiete einschließlich Utsira Starkwindgefahr NW 6-7. Bei strömendem Regen blieben wir in Flekkefjord. Der 17.6. brachte endlich einmal Sonnenschein und einen schönen Segeltag nach Egersund.

Der Barograph stieg langsam und der Wetterbericht sagte einen Hochkeil über Schottland an. Das ließ uns hoffen, über die Nordsee zu den Shetlands zu gelangen. Am 18.6. hatte sich der Hochkeil bis Mittelskandinavien ausgeweitet und verstärkt. Bei WNW 4 liefen wir mittags in Richtung Tananger aus. Um 17.00 Uhr Flaute und der Barograph stieg weiter. Die Wettervorhersage für die Shetlands und Utsira war günstig.

Unter Maschine und Groß ging es mit Kurs 305 in Richtung Shetlands. Am 19.6., 4.00 Uhr, kam endlich Wind auf. Wir konnten wieder die Genua setzen. Um 14.00 Uhr hatte der Wind 4 Bft erreicht. Es wurde ein Reff ins Groß gebunden. Aber in der Nacht zum 20.6. nahm der Wind wieder bis zur Flaute ab. Also Maschine wieder an. Mit einer kurzen Unterbrechung von 1.00–2.00 Uhr ging es unter Maschine bei stark diesigem Wetter bis Lerwick.

Mit einem Mietwagen wurde am 21.6. eine Besichtigungsfahrt der Shetlands unternommen. Der ungewohnte Linksverkehr machte, nach einer kurzen sehr konzentrierten Fahrt, keine Schwierigkeiten. Die Einwohnerzahl der Shetlands beträgt 230.000. Davon leben ca. 7.000 in Lerwick. Die Anzahl der auf den Inseln lebenden Schafe ist nicht bekannt. Die Landschaft ist hügelig und nicht bewaldet. Landwirtschaft in unserem Sinn ist durch das rauhe Klima nicht möglich. Durch den Ölboom erlebten die Shetlander in den letzten Jahren ein Wirtschaftswunder.

Bei unserer Rückkehr war der Hafen von 12 holländischen Yachten belegt. Des Rätsels Lösung: alle 2 Jahre wird von einigen holländischen Segelclubs ein Yachttreffen in Lerwick veranstaltet. Es muß ein Dreieck über Norwegen gesegelt werden. Ob links oder rechts herum ist dem Skipper überlassen. Die Mannschaft darf nur 2 Mann betragen. Es hatten 25 Yachten gemeldet. 17 erreichten Lerwick.

An den Färöer Inseln



Aus Anlaß des Besuches der holländischen Yachten gaben das Shetland Islands Council und der Lerwick Harbour Trust einen Empfang mit Buffet im neu erbauten Clickmin Centre. Auch wir sowie eine schwedische und eine norwegische Mannschaft wurden eingeladen. Bei Sandwiches, Bier, Schnaps und Wein wurde der Abend zu einer internationalen Begegnung von Seeseglern. Der deutsche Konsul war auch anwesend und begrüßte uns recht herzlich. Der Abend wurde noch von vielen Teilnehmern im Lerwick Boating Club fortgesetzt. Am nächsten Tag fand ein Fußball-Freundschaftsspiel zwischen einer holländischen und einer shetlandischen Mannschaft statt. Wir feuerten die Holländer mit dem Ruf »Holland vor – noch ein Tor« lauthals an. Die Begegnung endete 6:6.

Der 24.6. brachte dichten Nebel, so daß wir trotz günstigen Windes nicht auslaufen konnten. Am 25.6. ging es bei stark diesigem Wetter und Wind aus E um 9.40 Uhr los. Ziel Färöer. 220 sm lagen vor uns. Eine deutsche Yacht, die FANDANGO aus Hamburg schloß sich uns an. Leider sahen wir nicht viel von der Schönheit der Fjorde und Inseln der Shetlands bei diesem Wetter. Um 17.00 Uhr steckten wir die Nase in den Nordatlantik. Bei SE 2–4 setzten wir den Spi bis 23.00 Uhr. In diesen Breiten wird es zu dieser Jahreszeit nicht mehr dunkel. Nach 2 Flauteperioden setzte sich dann am Vormittag des 26.6. E-Wind bis zu 5 Bft durch. Im Laufe des Tages wurde die Sicht immer schlechter. Am Nachmittag dann dichter Nebel bei 100 m Sicht. Plötzlich tauchte ein fischender Trawler, ohne Nebelhorn gebend, aus dem Nebel vor uns auf. Nur schnelles Abdrehen verhinderte Schlimmes. Um 0.00 Uhr wurde der N-S-Leuchtturm Borin ausgemacht. Die Insel Nolsö der Färöer hatten wir auf den Kopf getroffen. Nach 40 Stunden, 5,3 kn, Leinen fest in Thorshavn. Es war Donnerstag, der 27.6.

Am 28. und 29.6. wurden Busfahrten über die Färöer unternommen. Die Färöer sind landschaftlich nicht mit den Shetlands zu vergleichen. Die Inseln sind durch Fjorde, die alle von NW nach SE gehen, getrennt. Die Berge sind bis zu 800 m hoch. Durch die hohe Feuchtigkeit und den vielen Regen haben sich tiefe Längsfurchen an den Hängen gebildet. Die Einwohnerzahl beträgt 43.000, davon leben 13.000 in der Hauptstadt Thorshavn. Es gibt auf den Inseln 35.000 Autos. Die Straßen sind sehr gut. 98% der Einwohner sind Fischer. Auch wird, wie auf den Shetlands, Schafzucht betrieben. Da das Land viel steiniger und karger ist, nicht so intensiv.

Am 30.6. traf Cousin Peter Pichoeki aus Berlin in Thorshavn ein, um die letzte Etappe nach Island mit uns zu segeln. Der Wind aus SSE 4 war am 1.7. günstig. Um 19.00 Uhr ging es los. Nachdem wir den Kalvö-Fjord passiert hatten, wurden die Segel gesetzt und auf Kurs gegangen. Norddeich-Radio berichtete von einem Tief östlich Kap Farvel N ziehend. Wir rechneten damit, daß das Tief vor uns durchzieht und wir Rückseitenwetter erwischen. So war es dann auch. Der Wind frischte am 2.7. bis auf 6–7 Bft aus SSW auf. Mit einem Reff im Groß und der Fock erreichten wir im Eimal 5,8 kn. Der Wind ging auf WSW am 7.7. und nahm allmählich bis zur Flaute ab. Das Wetter besserte sich zusehends. Die Sonne brach durch, und es wurde ein herrlicher Tag. Seit Tagen hatten wir

keine Sonne mehr gesehen. Auch kam im Nordfjord noch einmal Wind auf und unter Segel liefen wir in Neskaupstadur, unser Ziel auf Island, ein. Die Entfernung Färöer - Island betrug 275 sm, d.h. ein Schnitt von 5,8 kn. Die Gesamtstrecke von Heiligenhafen bis Neskaupstadur 1.258 sm.

Familie Hömig von der SV 03 war uns in der Planung der Reise ein wertvoller Tippgeber. So bekamen wir die Adresse der Familie Einarsson in Neskaupstadur. Frau Einarsson ist eine geborene Lübeckerin. Wir hatten im Fischereihafen von Nes, so die Abkürzung der Stadt, festgemacht und lagen dort sehr ruhig, da nach allen Seiten windgeschützt. Leider betrug die Entfernung zum Ort ca. 3 km. Freundliche Isländer versprachen uns, Familie Einarsson von unserer Ankunft zu unterrichten. Nach einiger Zeit trafen sie auch im Hafen ein und begrüßten uns wie alte Freunde. Ein sehr guter Kontakt war sofort hergestellt und alle Hilfe angeboten. Wir besprachen gemeinsam unsere Reisepläne, um Land und Leute kennenzulernen. Reykjavik war nämlich der Treffpunkt mit der 2. Crew, Karin und Peter Kette vom BYC. Der 4.7. war als Termin festgelegt. Frau Einarsson vermittelte die Flugkarten, Mietwagen und Zimmerreservierung in Reykjavik.

Am 3.7. ging es per Auto über einen Gebirgspass zum Flugplatz Egilstadur, um nach Reykjavik zu fliegen. Es klappte alles wunderbar. Das Hotel Cadur war Treffpunkt. Pünktlich wie die Bundesbahn trafen die beiden ein. Nach einem mitgebrachten Anleger wurden Erlebnisse ausgetauscht und die weiteren Reisepläne besprochen.

3 Tage waren für Reykjavik und Umgebung vorgesehen. Ein Wagen wurde gemietet. Die Route ging durch den durch Eruptionen und Lavamassen öden Süden, zum Gullfoss und den Geysiren. Der immer wieder ausbrechende Vulkangürtel zieht sich vom Norden zum Süden durch das Land. Eigenartige Landschaftsformen haben sich entwickelt. Das Land ist dünn besiedelt. Nur 2 Menschen auf den qkm. Die Einwohnerzahl Islands beträgt 235.000, davon leben ca. 53.000 in Reykjavik.

Am 11.7. ging es per Bus über die Küstenstraße 460 km nach Akureyri im Norden des Landes. Auch hier wieder Anmietung eines Wagens. Diesmal einen allradangetriebenen Land-Rover. Unbewußt war diese Entscheidung richtig. Am 13.7. sank die Morgentemperatur auf 3°C und auf den Bergen lag Schnee. Es kam richtige Winterstimmung auf. Um 10.00 Uhr ging es mit dem Wagen los. Der Regen ging, je höher wir kamen, in Schnee über. Auf der Paßhöhe lagen 25 cm Schnee. Wagen ohne Allradantrieb und mit Sommerreifen blieben im Schnee stecken. Leider regnete und schneite es den ganzen Tag. An der Küste war Sturm mit 9 Bft. Von der reizvollen Vulkanlandschaft am Myvatn, vom Godafoss und den Geysiren und Schwefelquellen von Kaffa sahen wir wenig. Aber ein Eindruck blieb doch.

Zurückgekehrt nach Akureyri, packten wir am 15.7. unsere Sachen, um nach Reykjavik zurückzufliegen. Es war Skippers Geburtstag. Der Abend wurde mit 2 sündhaft teuren Flaschen Wein beschlossen.

Am 16.7. hieß es Abschied nehmen von Sohn Thomas und Cousin Peter. Sie flogen nach Berlin zurück und wir, die Dagebliebenen, nach Neskaupstadur zur CASA MARIS III.

Ein Sturmtief bei Island verhinderte unsere Rückreise. Wir wurden nochmals von der Familie Einarsson zu einem typischen Islandessen eingeladen. Endlich, am 20.7., kündigte sich Rückseitenwetter an. Der Barograph stieg langsam. Bei Niesel und stark diesigem Wetter legten wir um 7.30 Uhr ab.

Der Rückweg sollte wieder über die Färöer und Shetlands gehen, damit Karin und Peter auch einen Eindruck von diesen Inseln bekommen. Der 20.7. brachte nicht viel Wind. Wenn sich ein Hauch zeigte, dann kam er aus ENE. Wir konnten an diesem Tag nur 16 sm segeln. Der Diesel nagelte die ganze Zeit. Erst um 1.00 Uhr am 21.7. setzte sich ein, zuerst aus ENE, später SW-Wind durch. Es briste bis 5 Bft auf, und Schauer fegten über das Schiff. Mittags brach endlich einmal die Sonne durch, aber der Wind nahm wieder ab. Also: Maschine an. Bildete sich ein Schauer, konnte wieder gesegelt werden. Am 22.7. um 4 Uhr setzte dann endgültig Flaute ein. Der Rest von rund 60 sm mußte unter Maschine zurückgelegt werden. Kein Hauch; aber eine unangenehme Atlantikdünung, hoch und lang. Um 13.40 Uhr Leinen fest in Thorshavn auf den Färöer. Karin und Peter machten bei schönem Wetter eine Rundfahrt über die Inseln, und am 24.7. ging es bei SW, später SE, in Richtung Shetlands. Es war sonnig und das Barometer stieg auf 1020 hPa, eine Rekordhöhe auf dieser Reise. Aber die Freude hielt nicht lange an. Der Wind ging am 25.7. auf ENE und frischte auf 6 Bft auf. Groß und Genua wurden entsprechend gerefft. Niesel und Nebel setzten ein, und der Wind nahm langsam ab. Die Segel wurden ausgerefft. Zeitweise mußte auch motort werden. Die Sichtweite nahm auf unter 100 m ab. Es wurde ausschließlich nach dem AP-Navigator navigiert. Am 26.7. um 12.00 Uhr Leinen fest in Lerwick. Froh und hundemüde sanken wir in unsere Kojen.

Der 28.7. brachte endlich nördliche Winde 6 Bft. Unter Fock und 1 Reff im Groß ging es los. Wir nahmen Kurs Norwegen. 260 sm lagen vor uns. Kaum waren wir aus dem Lerwick Sound heraus, blies uns ein steifer E entgegen und es stand eine hohe Dünung. Wir hätten also gegenan gemußt. Einzige Konsequenz bei diesem Seegang: Umdrehen. Um 24.00 Uhr wieder Leinen fest. Meine Frau mußte am 29.7. wegen einer ernstlichen Erkrankung ihrer Mutter die Heimreise nach Berlin antreten.

Neuer Anlauf am 30.7.. Der Wind stimmte endlich draußen. Wir nahmen Kurs auf Egersund. Es stand eine grobe Sec. Die CASA MARIS III machte im Etmal 146 sm bei 6,08 kn in 24 Stunden. In der Nacht zum 1.8. frischte der Wind auf 7 Bft auf und drehte auf NNW. Wir nahmen die Fock weg und segelten nur unter Groß. Um 8.40 machten wir in Egersund fest. Die Strecke von 260,3 sm wurde in 43,10 Stunden, 6,04 kn, zurückgelegt.

Sturmgefahr für Utsira am 2. und 3.8.. Also Spaziergänge in und um Egersund. Die Sonne kam durch und der Wind wurde

westlicher. Also Rückseitenwetter. Am 4.8. segelten wir endlich einmal bei sonnigem Wetter nach Farsund. Das nächste Sturmtief wurde von Norddeich-Radio schon angekündigt, die Wetterprognose für den 5.8. lautete: Sturmgefahr. Eigentlich sollten wir Hochsommer haben. Aus den warmen Sachen sind wir aber auf dieser Reise noch nie herausgekommen. Sich einen Sonnenbrand einzufangen, war ausgeschlossen. Dieser Wetterbericht gehört in den November. Also Warten auf Rückseitenwetter.

Nach Durchzug des Tiefs am 5.8. kreuzten wir hoch am Wind am 6.8. bei 5–6 Bft nach Mandal. Der Barograph stieg langsam immer weiter, so daß wir Hoffnung hatten, am nächsten Tag das Skagerrak zu queren. Der Wetterbericht sagte W–SW 6 abnehmend voraus und wir legten mittags ab. Draußen wehte es kräftig aus W 6–7. Wir setzten wegen des Kurses fast platt vor Laken nur das gereifte Groß. Die CASA MARIS III lief 6 Kn und wir waren zufrieden.

Erst am Morgen des 8.8. drehte der Wind auf SW und nahm ab. Wir setzten die Fock. Um 9.15 Uhr machten wir in Skagen fest. Clubkamerad Dieter Welzel und Frau Christa begrüßten uns im Hafen und luden uns zu einem Klönschnack in ihr Haus ein.

Für Karin war der Urlaub zu Ende und sie fuhr von Skagen nach Berlin. Peter und der Skipper setzten am 10.8. die Reise nach Säby fort. Es herrschte ein leichter ESE. Es war bei Sonnenschein ein richtiges erholsames Segeln. Verdient hatten wir es ja endlich.

Die Faröer aus der Ferne



Der 11.8. brachte uns aber wieder Starkwind. Bei W 8 war die Welt für uns wieder in Ordnung. Anfangs nur unter gereiftem Groß und später nur unter Fock, ging es nach Grenaa. Wir segelten einen Schnitt von 6,2 kn. Die See in der Aalborg-Bugt war ruppig; aber es schien die Sonne.

Auch der Törn von Grenaa nach Kerteminde wurde anfangs bei Starkwind aus SSW–SW gesegelt. Es herrschte starker NE-Strom, der uns bis zum Leuchtturm Sjælland-Rev versetzte. Später trat Flaute ein und die Reststrecke nach Kerteminde wurde motort. Nachts um 23.30 Uhr Leinen fest. Hier war für Peter die Reise zu Ende.

Hans-Christian und Edelgard Tischer vom BYC trafen am 14.8. in Kerteminde ein, um mit mir den Rest der Reise nach Heiligenhafen zu segeln. Am 17.8. war das Ziel Bogense. Von dort bei leichtem N bis Flaute nach Middelfart. Am 19.8. wehte ein S–SE 1–5 Bft, und mit flotter Fahrt ging es nach Aabenrade. Von hier am nächsten Tag bei SW 5–6 nach Maasholm durch den Alsensund. Hier besuchten wir den ehemaligen Ökonomen des BYC, Horst Brühmüller, der dort das Restaurant SCHLEI-ECK bewirtschaftet. Nach Durchzug eines Sturmtiefausläufers segelten wir am 22. und 23.8. über Laboe nach Heiligenhafen.

42 Seetage, 23 Hafentage	
unter Segel	1.954,0 sm
unter Maschine auf See	547,80 sm
Kanal- u. Flußfahrt	89,1 sm
gesamt	2.590 sm

Hans Wendelstadt (aus BYC-Aktuell)



Das ist unser Club

Davon lebt unser Club – und der Club, das sind wir

Vorab: Clubdienst, Sponsoren, ehrenamtliche Tätigkeit – Dauerbrenner in der Diskussionsrunde. Aber sich darüber schriftlich zu äußern, das wollte eigentlich keiner so recht, ich auch nicht. In Anbetracht der Bedeutung dieses Themas bleibt mir jedoch nichts anderes übrig, als den Versuch zu wagen.

So unterschiedlich wir alle sind, die Segelleidenschaft verbindet uns und läßt uns in einem Verein zusammenkommen. Wir verleben einen Teil unserer Freizeit im Club oder auf dem Wasser, suchen dabei Erholung bei sportlicher Betätigung, gemütlichem Segeln, Bastelarbeiten am Boot oder auch bei gemeinschaftlichem Tun. Ein Club, in dem jeder vor sich hinwerkelt und nur für sich selbst etwas tut, erfüllt formal vielleicht die Kriterien eines Vereins – ein Clubleben kann dabei jedoch nicht gedeihen, auch dann nicht, wenn ein aktiver Vergnügungsausschuß allerhand auf die Beine stellt.

Ohne Engagement und persönlichen Einsatz der Mitglieder für das Gemeinwesen – jeder natürlich im Rahmen seiner Möglichkeiten – kann ein solches Gebilde wie der BYC nicht bestehen und würde jetzt nicht 125 Jahre alt.

Professionelle Erledigung der zahlreichen und vielfältigen Aufgaben würde sehr schnell den finanziellen Rahmen sprengen. Es bleibt uns in vielen Fällen gar keine andere Möglichkeit als die der Eigenleistung. Glücklicherweise finden sich in der großen Mitgliederrunde jeweils immer wieder der oder die Experten zum Anleiten der übrigen.

Vielfach sind es aber auch immer wieder dieselben, die beispielsweise

- im Rahmen des Club-Arbeitsdienstes Arbeiten aller Art verrichten,

- sich in einer Gruppe zur Bewältigung bestimmter Aufgaben zusammenfinden,
- unbeauftragt notwendige Tätigkeiten zuverlässig erledigen,
- als Sponsoren großzügig das Scheckbuch zücken oder wertvolle Sachspenden tätigen,
- ehrenamtliche Tätigkeit übernehmen,
- Sachverstand und Berufskennnisse für Sonderaufgaben parat haben,
- Trailer, Auto, Musikanlagen verleihen, Kuchen backen, Duschen schrubben,

Die Aufzählung ließe sich beliebig verlängern. Allen Betroffenen sei jedoch an dieser Stelle ausdrücklich gedankt; auch denen, die denken, es hätte keiner gemerkt. Gemerkt hätten es aber sicher alle, wenn derjenige diese Arbeit nicht gemacht hätte!

Einer muß jedoch an dieser Stelle namentlich erwähnt werden: Dieter Abel ist seit über 20 Jahren Schatzmeister des BYC und versieht dieses undankbare Amt mit gleichbleibender Zuverlässigkeit und viel Geschick, obwohl es ihm und seinen mit helfenden Familienangehörigen manch unfreundliches Wort aus Mitgliedermund einbringt.

Den anderen jedoch, die sich regelmäßig derartigen Gemeinschaftsaufgaben entziehen (aus welchen Gründen auch immer!), entgeht vieles. Sie lernen ihre Clubkameraden weniger gut kennen und werden ihren Platz im Club mehr am Außenrand behalten. Das hat bestimmt aber auch Auswirkungen auf ihr Hobby – die Segelei, deretwegen sie ja Mitglied eines Segelvereins sind. Und hier schließt sich der Kreis s.o.

Gesa Gruber



*Die Jugendabteilung aus den 20er Jahren im
»weißen Päckchen« und Bommel-Mütze*

Kleidung der BYC-Mitglieder

Durch Entwicklung neuer Materialien und Techniken hat sich die sportliche Kleidung des Seglers im Laufe der Zeit gewandelt. Bei der Beurteilung moderner Segelbekleidung zu Lande und zu Wasser legen wir heute grundlegend andere Kriterien zugrunde als um die Jahrhundertwende. Die Segelordnung des BYC vor knapp 100 Jahren lautet in Paragraph 10: »Die Kleidung an Bord ist marineblau oder weiß. Gebräuchlich sind bei blauem Anzuge die zweireihige Jacke, bei Kleidung von Hose und Hemd ein Riemen oder Gurt statt des Hosenträgers. Das Segeln in Hosenträgern ist nicht sportmäßig und daher zu vermeiden. Dasselbe gilt auch für an Bord befindliche, bezahlte Kräfte«.

Um 1900 trug ein BYC-Mitglied bei festlichen Gelegenheiten den Clubgesellschaftsanzug aus blauem Tuch mit goldenen Knöpfen. In einer Einladung zum Herrenabend - Bierabend - im BYC-Mitteilungsblatt 1926 ist ausdrücklich vermerkt: »Blauer Anzug mit schwarzer Binde ist vorgeschrieben.« Nicht angemessene Kleidung zu Wasser und zu Lande war ein Ärgernis in Mitgliederkreisen und wurde auch immer wieder in den BYC-Mitteilungsblättern gerügt. So heißt es im Septemberblatt 1924: »Segeln in Hemdsärmeln und Straßenhut sollte auch bei Gästen unter unserem Stander nicht vorkommen.« Oder in der Aprilausgabe 1925 lesen wir: »Segeln in Hosenträgern und komischen Kopfbedeckungen ist zu vermeiden«.

Durch das Club-Emblem an Mütze und Sakko sowie das Tragen von Anstecknadeln wird die Clubzugehörigkeit seit lan-

gem demonstriert. Bis 1909 trugen BYCler den Clubstander als Mützen-Emblem und seitdem den roten - Brandenburgischen - BYC-Adler, wie wir ihn heute noch als Mützen-Abzeichen gewöhnt sind.

In den 20er und 30er Jahren war die Bekleidung der Jugendabteilung das »Weiße Päckchen« – weiße Marine-Hosen (mit großer Klappe vorne), weiße Bluse, bei offiziellen Anlässen zusätzlich der dunkelblaue, eckige Marinekragen mit den drei weißen Streifen. Die einheitliche Kopfbedeckung der Jungmannen war eine mittelblaue, wollene Zipfelmütze mit kleiner Bommel.

Im Mitteilungsblatt August 1934 wird kundgetan, daß eine »wirklich schöne, in ihrer Farbenzusammensetzung zum Stander des Clubs passende Clubkrawatte« zu erwerben ist und dieselbe »zu festlichen Anlässen zum blauen Anzug getragen wird.« Leider fand sich keine Abbildung des Modells.

Abgesehen vom Club-Blazer und dem einheitlichem Jugendabteilungs-Pullover, den Fred Tiedemann einführte, hatten wir in jüngerer Zeit verschiedene BYC-Pullover mit unterschiedlichem Design. Jetzt tragen wir weiße bzw. dunkelblaue, langärmelige Wollpullover mit Stander und Schriftzug. Die Herren haben die Wahl zwischen Krawatte mit Stander und einer mit Wappen, während die dunkelblauen Seidentücher mit Schriftzug und Wappen von den Damen fast bei jeder Gelegenheit getragen werden können.

Gesa Gruber



Der von Fred Tiedemann eingeführte Pullover, 60er Jahre und heutige Club-Kleidung



Von den Ökonomen des BYC

Gleich nach der Gründung unseres Clubs, anno 1867 bitte, waren unsere, auch auf den Wahlspruch »navigare necesse est« verschworenen Altvorderen in Sachen Segelclub, Berlin-Brandenburgischer Herkunft, sich darüber einig, daß ein Seglerclub ein Heim haben müßte – mangels eines geeigneten Grundstückes mußten sie sich aber bis zum Jahre 1890 mit gemieteten Räumen begnügen.

Man liest da in den Annalen etwas vom Lokal von Padow, von Riemers Hofgarten, bei Christiany und von Zenner in Treptow, in welchen sie ihre Veranstaltungen abhielten. Auch einen Hafen gab es noch lange nicht. Verhältnisse, die wir uns heute gar nicht mehr vorstellen können. Und auch nicht möchten.

Bei diesen Anfangsschwierigkeiten, ohne feste Anlaufstelle für die Mitglieder, die Boote verteilt über einen größeren Bereich der Spree, im beginnenden Konkurrenzkampf mit wenigstens einem anderen, auch neu aufkommenden Verein, besonders der »Berliner Seglerverein« wird in diesem Zusammenhang genannt, muß schon einiges an Begeisterung und Standhaftigkeit vorhanden gewesen sein, durch das sich unsere Vorgänger auszeichneten. Die Konkurrenz zwischen den beiden war so groß und unüberwindlich nun aber auch nicht, denn um jedem Streit aus dem Wege zu gehen, fusionierte man miteinander und hob gemeinsam im Jahr 1885 den »Berliner Yacht-Club« aus der Taufe.– Nun auch dem Namen nach!

Dann 1890/91 kam der Club in Grünau endlich zu einem eigenen Clubhaus. Vorerst auf einem Pachtgrundstück.

Liest man dann in den Chroniken weiter, ist man erstaunt über das sich plötzlich entwickelnde Clubleben: Tanzabend, Spiel- und Gesellschaftsabende, auch die Donnerstagsrunde kommt bereits ins Gespräch, Verlosungen, Punsch- und Bierabende und sogar Schlachtfeste hat's gegeben. Auch von Faschingsbällen schwärmen die Erzähler!

Und so kommt es auch, daß in den Überlieferungen ums Jahr 1891 vom 1. Ökonom des Berliner Yacht-Clubs, von Herrn Matschaß, gesprochen wird.

1897 konnte dann nach langen Verhandlungen das Grundstück in Grünau als Eigentum erworben werden.

Beim folgenden Studium der Annalen wundert man sich, wie sich doch die Bilder gleichen: Wenn die damaligen Clubkameraden auch keine Billigeinkaufsketten zur Verfügung hatten, um sich mit Proviant zu versorgen, so muß es wohl das Selbst- und Eingemachte gewesen sein, was den Ökonomen von einst die Zornesfalten auf die Stirn trieb.

Da waren sicher die Anschaffung einer Kegelbahn und später die eines Tennisplatzes ein ähnlicher Versuch, den Umsatz der Ökonomie zu steigern, wie heute die Ausgabe von Verzehbons.



1887

1912

Speisefolge:

Clubschweinssuppe

Vandespitel mit feinem Bräu und

Kellner-Tunke: Schwendebühnen

Clubschweinsschnitz mit Pfeffer-

lunke und feinem Gemüse

Salut

Wiese - Landwerk

zum jährigen Stiftungsfest des
Berliner Yacht-Clubs

am 3. März 1912

Daß man aber trotzdem nicht aus den Schwierigkeiten herauskam, zeigt, daß im Jahre 1900 die Ökonomie in ein offenes, also von außerhalb des Clubhauses zugängliches Restaurant umgestellt wurde. Vielleicht können wir das mit unseren Sonnenfreuden von nebenan vergleichen, die uns gern geschende Gäste sind in der Ökonomie.

Vom Jahre 1909 liest man, daß »in der Leitung der Ökonomie (Restaurant) sich wiederum ein Wechsel notwendig macht...«. Die Pachtsumme mußte wegen Teuerung und rückläufigen Besuchs verringert werden. Das Verhältnis zu dem folgenden Ökonomen, Herrn Warnau, wurde wenig später »auch wieder unhaltbar«, und es kam Herr Schönrock.

Zuvor hatten die Damen des Clubs eine komplette Kneipeneinrichtung für die Ökonomie gestiftet! Die Damen, meine Damen! Wo die das Geld dazu herhatten, das steht nicht in der Chronik! Danach wurde das offene Restaurant aufgegeben! – Ob das mit der Kneipeneinrichtung in Beziehung gebracht werden kann, das wurde nicht berichtet.

Nun schafft sich der Club wieder eine Ökonomie an. Diese, geleitet von Herrn und Frau Herrmann, gestaltet sich segensreich für den Club, und die Familie Herrmann hält aus im BYC von 1913 bis 1938. In diese Zeit fällt auch 1927 der Erwerb des Grundstückes am Scharmützelsee.

Wie wir das auch heute erleben, hatte auch Herr Herrmann, wie alle seine Vorgänger, wie jeder Vorstadtkaffeegartenbesitzer, darunter leiden müssen, daß Sommerfeste und andere im

Freien abgehaltene Veranstaltungen »von kalter, trüber, feuchter oder auch regnerischer Witterung beeinträchtigt wurden, das Gartenkonzert in den Saal verlegt werden mußte« und wenn auch dadurch nicht die Stimmung, wohl aber seine Börse litt. – Nicht immer, aber oft. Denn, daß es einmal 600 Personen auf einem Sommerfest des BYC waren, das war auch damals ein Sonderfall, der sich durch alle Berichte zieht.

1915 wird ein Teil des Clubhauses Lazarett. In der allgemeinen schlechter werdenden Zeit bewährt sich die Ökonomie, die nicht nur für das Lazarett sondern für alle anderen »in lobenswerter Weise für Essen und Trinken sorgt«. Auch bewähren sich Ökonom und Clubwart bestens während eines Feuers auf dem Nachbargrundstück bei den Löscharbeiten und bewahren den Club vor Brandschaden, besonders am Bootsschuppen.

Im Dezember 1926 gab es eine »riesen und überhandnehmende Mäuseplage in Grünau«. Böse Zungen behaupteten, die hatte es immer gegeben, nur hätten sich die Mäuse in den kalten Wintern 26/27/28 auch am Tage ins Haus verzogen, nicht erst in der Nacht. Und das vernünftigerweise besonders in der Weihnachtszeit.

1938 spricht man von mehreren neuen Ökonomen, von denen am Schluß Herr Deglow nach einem Schinkenessen »höchster Qualität« in die Arme des Clubs aufgenommen wird, um dann der letzte, vorerst letzte Ökonom des Berliner Yacht-Clubs zu werden.

Speisenfolge

Helenen-Suppe	
Frischer Ralfzander à la Ribautermann	
St. Georg-Spießer mit Filou-Gunke	
Compot	Salat
Paul-Bombe	
Butter und Käse	

Im Juni 1940, am 2. Pfingstfeiertag, wurde Herr Deglow zu den Fahnen gerufen (bei die Preußen, wie das in Berlin hieß). Frau Deglow führte in anerkannter Weise Haus und Küche mit Hilfe ihres zuverlässigen Personals weiter.

Nach dem Krieg und dem Verlust von Grundstück und Haus in Grünau und natürlich auch der »Dependance« am Schamützsee finden sich die Mitglieder des Clubs zur Abhaltung ihrer Tagungen solange im Restaurant »Berliner Kindl« am Kurfürstendamm zusammen, bis der Verein Seglerhaus am Wannsee sie 1949 als Gäste aufnimmt – »ihnen das Gastrecht gewährte«.

Als Anno 1959 der BYC mit dem Seglerverein Wannsee fusionierte, erbt er außer dem Gelände auch den Bootsbaumeister Hans Blumentritt und Frau Edith, die bereits mehr als sieben Jahre die Ökonomie des Seglervereins Wannsee betrieben. Niemand, der es erlebte, wird die helle kräftige Stimme der Frau Blumentritt vergessen, mit der sie durchs Ökonomie-Fenster ihre Gäste zum fertigen Menü rief. – Zu beiden gehörte die Schäferhündin Ollly, die dafür sorgte, daß es in allen diesen Jahren auf dem Grundstück keine Einbrüche gab. – Übrigens, der Hans besaß ein gutes Doppelglas von der Firma Zeiss. Wenn wir auf dem HUJO, dem Regattaprahm, saßen und auf den Zieldurchgang der Segler warteten, kannte er vieles, was man durch so ein gutes Glas sehen konnte, was uns die Zeit vertrieb. – Alle drei, Hans, Edith und die Ollly schieden aus Altersgründen aus.

Von dem ihnen folgenden, bisher bei den Amis als Koch beschäftigtem Max Wolter wissen wir nur noch, daß er gut koch-

te und bei seinem früheren Dienstherrn, den Amerikanern, ein Duftwässerchen für Herren namens »Old Spice« abstaubte, mit dem er im Kreise unserer Damen gut ankam.

Herr und Frau Schröder sorgten nach ihm für unser leibliches Wohl. Sie war eine ehemalige Friseurin mit schwarzem Pudel, er betrieb nebenbei in der Stadt eine Bar. Er brachte also, wie es der Club-Volksmund nannte, seine Frau bei uns unter. Da waren Sicherheitsgründe mit im Spiel! Gravierendes Ereignis aus dieser Zeit war ein sterbender Schwan vor dem Clubgarten, dem tierliebe BYCler bereits eine Grube ausgehoben hatten, als sie feststellten, daß er aus Gummi war, daß ihm die Luft ausging. Er wurde trotzdem beigeetzt. Herr Schröder half.

Die Herren Woczniak, Bestlein, Kutschera und noch einer erweiterten mit ihren mehr oder weniger angetrauten Hilfskräften den illustren Kreis, doch waren sie alle nur kurz bei uns. Einer von ihnen brachte es auf ganze 14 Tage, bis Frau Freimuth mit zeitweise servierendem Zwillingspärchen und Kellner Fritze uns beglückte. Kellner Fritze war, so wie andere Leute normalerweise nüchtern sind und nur gelegentlich mal etwas mehr als notwendig getrunken haben, ständig blau, und nur ab und zu und selten nüchtern. So geschah es, daß er mit vollem Tablett und strahlend weißem Jackett an einem Tisch erschien, aber bevor er den Tisch erreichte, alles fallen ließ und lachte. Ähnliches soll auch den Zwillingen passiert sein, doch sie waren nüchtern. Zur Zeit des Kellners Fritze fingen die Herren Golz und Kreuch mit dem Umbau der Verandatreppe in ein Treppenhaus an. Dazu mußte die alte Treppe abgerissen werden. Was Wunder, daß nur ein schneller Griff an Fritzes weißes Jackett ihn vor einem Sturz aus der Veranda bewahrte.

Dann bewirtete uns einige Zeit ein Belgier, ein Walone, wie er selber sagte, nämlich Herr Festmann nebst Gattin, die so rund war, daß sie zum Fingernägelfeilen hinterm Tresen kaum zwischen Schankbatterie und die dahinter befindliche Wand paßte. Sie war so dick, daß man ein gutes Frühstück mitnehmen mußte, wenn man um sie herumwandern wollte, behaupteten welche. Auch sie hatten einen Hund. Weiß mit dunklen Punkten. Als hätte er die Masern. Dieser Hund war es, der den Vorstand dazu veranlaßte, einen für alle gültigen Leinenzwang für Hunde zu verfügen. – Unser Wirt kam ins Gerede, nachdem es so aussah, als ob er »Leberwurstpelle auskochte«, um seinen Eintopf zu würzen, und verließ uns.

in der alten Ökonomie bei Herrn Blumentritt, um 1955



Als nächstes Opfer dieser Rückblende erscheint nun Herr Brühmüller auf dem Plan. Ihm halfen bei unseren Festlichkeiten stets alle bereits von ihm geschiedenen Frauen beim Kochen und Servieren. Unter Personalmangel hatte er nicht zu leiden, verließ uns aber auch, nachdem ihm der Boden nach einigen weiteren amourösen Abenteuern zu heiß wurde. Nun kommen wir, für alle die's miterlebt haben, zum unvergessenen Herrn Peter und Gattin. Anfangs wunderten wir uns, daß die Dame, oft auch bei Regenwetter, mit einer Sonnenbrille herumliefe. Des Rätsels Lösung war: in der Nacht davor hatte er sie gehauen und unhöflicherweise immer dahin, wo's am nächsten Tag jeder sah! Der Clou von diesem Familienzirkus war dann, daß er sie mit gezücktem Brotmesser durchs Haus und ums Rosenbeet herum verfolgte. Wer das Rennen gewann, blieb unbekannt. Es war aber ihr oder sein letzter Auftritt. Herr Schneider war einer von den nur kurz bei uns Verweilenden, es ist nur noch bekannt, daß er einen Dackel hatte.

Mehr wissen wir über den ihm folgenden Herrn Röckendorfer: da er ganz scharf darauf war, in Eigenfertigung Würste herzustellen und auch zu räuchern, besorgte ihm Herr Golz, unser damaliger Bauobmann und Baumeister, eine Räuchervorrichtung. Von Stund an lief er nur noch mit gleichmäßig geschwärzten Fingern herum. Seine Würste sahen genauso aus,

Herr Schuhmann und Frau waren lange, ich glaube so 6 Jahre, im BYC. Fast möchte ich sagen, daß sie heute noch bei uns sein könnten, wenn nicht ihn eines Tages die Spielleidenschaft übermannt hätte und sie die nun auf sie abfallende Arbeit überhatte und auch nicht schaffen konnte.

Nach einem kräftigem Gewitter kam mal wieder das Regenwasser vom Berg hinterm Haus und füllte im Nu den Schankraum der Ökonomie gut 20cm hoch an. Kurt Wild und andere pumpten und schöpften ihn leer. Den Schankraum. – Der Ökonom saß zur selben Zeit mit anderen Clubmitgliedern bei Kaffee und Kuchen auf der Veranda und fragte zwischen der 2. und 3. Tasse Kaffee in aller Bescheidenheit bei den Schöpfern an, ob die Feuerwehr schon da wäre!?

Sie hatten auch einen Hund. Einen Cocker. Der versuchte, an einem der letzten Tage, da er noch Gelegenheit dazu hatte, mich zu beißen. Es blieb beim Versuch. Ich hatte festes Schuhwerk an, von dem ihn sein Herr befreite. Einen Sohn hatten sie auch. Als sie uns verließen, war er etwa 10 Jahre alt. Ich war Zeuge, als dieser Knabe von einem Fremden gefragt wurde, ob sein Vater hier der Ökonom sei »Ökonom hier, weel ick nich, der hat hier die Kneipe!« war die klare Antwort.

F E S T F O L G E

- 1 Begrüßung durch den 2. Vorsitzenden
Herrn Erwin Schalk
- 2 Festessen
- 3 Festrede des 1. Vorsitzenden
Herrn Willi Rasatzki
- 4 Glückwünsche der Gäste
- 5 Künstlerische Darbietungen
- 6 Fidelitas

Der Berliner Yacht-Club erlaubt sich, die Kosten des trockenen Tisches zu übernehmen
Einladung oder doppelte Anzahl erwünscht

Anläßlich seines 90-jährigen Bestehens gibt sich der
BERLINER YACHT-CLUB die Ehre,
Sie zu einem

HERRENABEND

verbinden mit einem Festessen
am Donnerstag, dem 14. November 1957, 19 Uhr,
in den Räumen
des Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller,
Berlin-Charlottenburg, Pavannenstraße 83,
einzu laden

Wir bitten Sie, uns mit anliegender Karte
Ihre Teilnahme an diesem Abend zu bestätigen

Gleichzeitig gestattet sich der Vorstand des BYC, Ihnen als Anlage
eine Zeitschrift zu überreichen, mit der wir den Freunden des Clubs
Einblick in das Werden und Wirken des BYC in Vergangenheit bis
zur Gegenwart geben möchten

BERLINER YACHT-CLUB
Der Vorstand

Sie brachten übrigens Kater Felix uns ins Haus. Als sie nach Rudow gingen, nahmen sie Felix mit. Nach 4 Wochen war er wieder hier, völlig ausgehungert und maunzte zum Herzerweichen.



1980 war es bereits, als Frau Ulla Rotermundt die Frau Knothe und Herrn Fehn uns schmackhaft machte. Schmackhaft im wahrsten Sinne, denn sie organisierten ein Probeessen. – Sie kamen zu uns, doch leider wegen Unstimmigkeiten untereinander, waren wir bald wieder alleine.

So alleine, daß der Ökonomieausschuß einen Notdienst organisierte. Es klappte, sogar großartig, doch um die Höhen und Tiefen dieses Selbsthilfemanövers zu erzählen, wäre eine Fortsetzung dieses Romans erforderlich.

Von dieser ungewohnten Tätigkeit, fast zu Beginn des Ökonomieumbaus, erlösten uns Herr Gruchel und Frau aus Gleiwitz. Beide - derzeit aus Böblingen - hielten es gut drei Jahre bei uns aus. Alle Frauen strahlten, wenn Gruchelchen sie im blauen Anzug zur Weihnachtsfeier begrüßte, alle Kinder liebten ihn, und das Clubleben erlebte nach den letzten miesen Jahren eine Renaissance. – Was schadet es da, wenn Frau Janca (so nannten die Polen die Edeltraut) ihren Willy anpfliff, wenn er zu lange beim An- und Absegeln mit den Erbsen auf dem HOTTE »in See« war, oder er einen Hund sein eigen nannte, der wieder ohne Leine übers Gelände fegte. – Mit »Wieli, Wieli die Hunde...« und »nie wieder Kieche!« endete auch diese, dem Club gut tuende Zeit. Nicht zuletzt war eine Differenz mit der Brauerei Schuld an dem plötzlichen Ende. Es gab sogar eine gut besuchte Abschiedsfeier.

Herr Bronke und Fräulein Elfi lösten sie ab. Noch nie und nie wieder haben die Mittwochregattateilnehmer so schnell ihr Bier und die kleine Atzung bekommen wie unter seiner Regie. Doch leider, er stolperte über eine »grüne Wurst«. Trotzdem: sie schmeckte.

Hatten wir vor Jahren ein Ehepaar aus Belgien in unserer Ökonomie, so war es nun ein Herr aus dem Elsaß, der uns pikante Dinge servierte. Bei Kerzenschein präsentierte Herr Kuhn uns viel Französisches. Die Brauerei protestierte mal wieder, weil unser Bierverbrauch zurückging, Zugunsten von Herrn Kuhns

Wein, doch davon wußte sie nichts. – Aber bei unserer Zettelwirtschaft drehte er durch. So sehr, daß der Vorstand einmal seine Sitzung unterbrechen mußte, um ihm seinen Zettelkasten auf Vordermann zu bringen. – Als Köchin und Kellnerin vom Hotel Steigenberger ihn verließen, ging es mit ihm bergab. – Als wir dann die Übergabe absolvierten, war er so alkoholisiert, daß man ihm einfach nicht böse sein konnte, als er auf den personifizierten Ökonomieausschuß mit einem Messer losging. Wir konnten ihn festhalten. Als wir ihn losließen, brach er unter uns zusammen. Dann kam die Feuerwehr. Als wir dann die Küche säubern mußten, da fielen mir die griechischen Sagen ein, die Geschichte von den 12 Arbeiten des Heracles, der den Stall des Augias reinigen sollte!

Dann suchten wir wieder aus vielen Bewerbungen die aus, die uns am geeignetesten erschienen und kamen an ein Ehepaar aus der näheren Umgebung von Rostock. Sie hielten es auch nicht lange bei uns aus. Er war freundlich, sie war muffig. Der beste Teil der Familie war die kleine Tochter, die im nu mit Hansgeorg die größte Freundschaft schloß. Leider konnten sich diese Ökonomen nicht daran gewöhnen, daß mal viel und mal wenig bei uns los ist, und man nicht um 22 Uhr Feierabend machen kann, wenn der Garten voller Kundschaft sitzt.

Anschließend engagierten wir ein Ehepaar aus Sachsen. Bei diesen Leuten war sie nett und er fuhr zwischendurch als Kantinenpächter auf einem Haveldampfer.

Die Damen Furch brachten dann wieder Farbe in unser Etablissement. Wenn sie auch ihrem Namen Ehre machten und vor jeder auszurichtenden Veranstaltung Furcht hatten, so klappte doch alles. Wir ließen sie nicht gerne gehen!

Über die Familien Koch und Lange ist nicht mehr viel zu berichten, die kennen wir alle: Kochs kamen aus Florida und wollten nur so lange bleiben, wie seine kranke Mutter noch lebte. Dann wollten sie wieder nach Amerika. Die Mama ist gestorben, sie sind aber in Deutschland geblieben, und er hat sich aus Versehen beim Hubert wieder beworben.

Langes wollten neben ihrem Marktstand ein »zweites Bein« haben. Da die Familie es nicht vertrug, daß Mutter nie zu Hause war, wurde das zweite Bein wieder abgeschafft.

Nun schafft bei uns das Ehepaar Brunnemann. Sie haben mit sehr viel Elan zu einem günstigen Zeitpunkt angefangen. Wir alle sollten ihnen die Daumen halten und sie nach Kräften unterstützen. Denn, das haben die meisten von uns schon erlebt, während einer nicht funktionierenden Ökonomiebewirtschaftung funktioniert auch das Clubleben nicht.

Wie wir also sehen, ist alles beim alten geblieben:

Die Ökonomie ist wichtig,
Die Ökonome wechseln.

Günther Reinhardt

Feste feiern

Feste lassen sich schwer beschreiben. Die Dabeigewesenen behalten sie je nach Stimmung und Gelingen in Erinnerung, um noch jahrelang davon zu schwärmen oder vergessen die Veranstaltung, weil sie bedeutungslos war. Die Organisatoren atmen jedenfalls hinterher auf und machen sich Notizen für das nächste Mal. Oft sind viele Mühen und Vorbereitungen erforderlich, damit den Festteilnehmern etwas geboten werden kann, gelegentlich ist weniger Aufwand vonnöten – diese Erfahrung hat noch jeder Vergnügungsausschuß des BYC gemacht und festgestellt, daß es gelegentlich von einem Zufall abhängen kann, ob das Angebot von den Mitgliedern angenommen wird und diese sich amüsieren.

Unabhängig von den sportlichen Veranstaltungen mit festlichen Höhepunkten und dem alle zwei Jahre stattfindenden BYC-Ball hat sich im Laufe der Zeit ein gewisser Kanon von Vergnügen, übers Jahr verteilt, eingependelt, wobei einige Feste mit einer langen Tradition verbunden sind:

- Zu Jahresbeginn findet die Ehrung der Regatta - und Fahrtensegler statt,
- Ein Faschingsvergnügen mit und ohne Verkleidungen läßt sich eine Reihe von Mitgliedern nicht nehmen,
- Mitte April: Ansegeln mit offizieller Begrüßung unter dem Flaggenmast und anschließender Geschwaderfahrt,
- Pfingstsonntag: ab 7 Uhr Frühlingskonzert mit Frühstück und Tanz,
- Sommerfest – meist im Juli, das je nach Witterung überwiegend im Freien oder auch im Clubhaus stattfindet, Ende Oktober Absegeln mit Begrüßung unter dem Flaggenmast, Geschwaderfahrt und Erbsensuppe,
- Dienstag vor Bußtag: Siegesfeier für die BYC-Mittwoch-Regatta,
- Bußtag unternehmen die Mitglieder nach alter Tradition gemeinsam einen Ausflug, der sie ins Museum oder zu sonstigen Sehenswürdigkeiten führt (1990 Kloster Chorin und Schiffshebewerk Niederfinow, 1991 Potsdam),
- Die Weihnachtsfeiern jeweils für die Damen (Samstag nachmittag),

Alle Jahre wieder finden sich zahlreiche Mitglieder ein zum An- oder Absegeln mit Päckchenliegen und Erbsensuppe diese wird neuerdings nicht in Thermophoren zum Päckchen gebracht, sondern in einer zu diesem Zweck auf dem HÖTTE installierten Gulaschkanone zubereitet und vor Ort verteilt





Kein Fest ohne Musik!

Benutzten unsere Altvorderen ein Akkordeon oder das Clubklavier (das leider nur wenige unterhaltsam zu spielen verstanden), haben wir heute unsere schöne Ton-Anlage, die fast alle Mitglieder betätigen können. Eine Band gibt einem Fest jedoch erst ein richtiges Gesicht – sei es das Pfingst-Frühstück oder beim Ansegeln, wenn die Musiker, auf dem HOTTE stationiert, die Geschwaderfahrt begleiten.

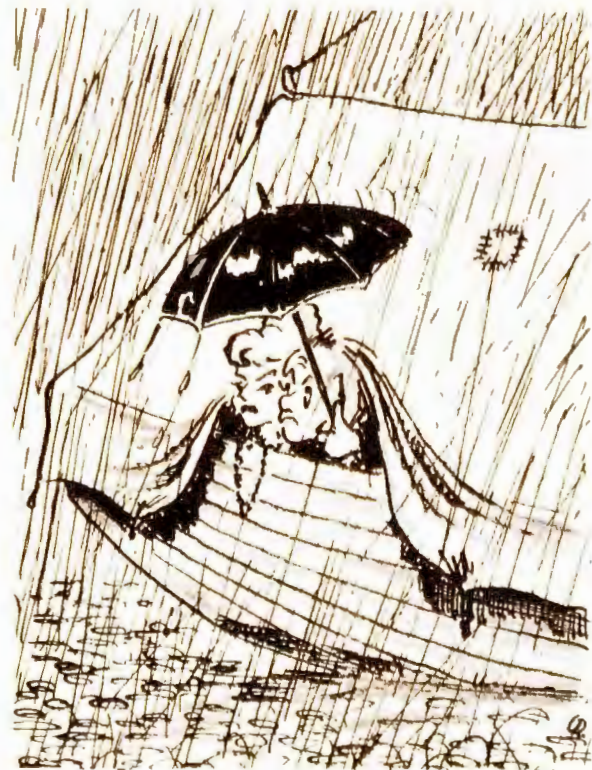
Gesa Gruber

für die Herren (Donnerstag bzw. Freitag abend) und für Familien (Sonntag nachmittag) finden im Clubhaus statt und stellen erhebliche Anforderungen an die Ökonomie. Silvester beenden die Clubkameraden gemeinsam das alte Jahr, um das neue mit einem Feuerwerk zu begrüßen, bei dem auch häufig »alte« Signalmunition zum Einsatz kommt.

Der Vergnügungsausschuß ist das ganze Jahr über gefordert und erntet selten lobende Worte oder Unterstützung.

Die Jugendabteilung feiert gemeinsam mit Eltern und Betreuern vor Beginn der großen Ferien ein Sommerfest – unterteilt in einen sportlichen Abschnitt auf dem Wasser, und einen gemütlichen Teil beim Buffet am Strand. Ende November wird nach Aufräumarbeiten der Saisonabschluß feierlich begangen.

Darüber hinaus ergeben sich unzählige Anlässe zum Feiern, und sie werden kräftig genutzt. Eine ständig wiederkehrende Gelegenheit für die Ausrichtung eines kleinen Festes sind die Bootstufen.



1867 — 1992
125 Jahre Sommerfest im Berliner Yacht Club

Tausendfüßler im BYC

Tausendfüßler gehören zu den kleinen Tierchen, die im Verborgenen arbeiten und leben. Schlaue Bücher behaupten, daß es 500 – 600 Arten gibt.

Die Art im BYC hat allerdings nur zwei Arme und Beine. Wie die Tierchen zu ihrem Namen kamen, weiß ich nicht genau, aber wer sie im BYC so genannt hat, ist bekannt:

Anläßlich einer Kielzugvogelregatta vor einigen Jahren sagte ein Segler zu den vielen fleißigen Händen, die immer zur Hilfe standen und von morgens bis abends dienten: »Ihr seid wie die Tausendfüßler!«

Somit hatten wir unseren Namen weg.
Was macht nun ein Tausendfüßler im BYC?

Er ist immer dann tätig, wenn es gilt, viele Personen zu bewirten und Feste mit tätiger Hilfe auszurichten. Er ist zuständig für Bedienung, Versorgung, Hilfe in Notfällen und

- »Hat jemand eine Aspirin statt Frühstück für mich?«
- »Verdammt, mein Ölzeug ist zerrissen, wer hat Flickzeug?«
- »Wie kommt man nach?«
- »Meine Gitarrensaite ist gerissen, wer bringt mir eine neue mit?«
- Knies mit der Vorschotfrau, oh holde Eifersucht!!!

Ich könnte diese Liste noch lange fortsetzen, was ein Tausendfüßler alles übernehmen muß.

Der Tausendfüßler im BYC kann auch noch backen, grillen, Bier zapfen, Schnaps ausschenken, Bus fahren, organisieren und vieles mehr.

Leider hat er aber auch oft Fußschmerzen, und dann muß ein Füßchen ausgewechselt und im Gleichtakt mit den anderen neu eingestellt werden, was nicht immer ganz einfach ist. Dennoch hat er immer Gang auf Gleichklang gebracht und zu aller Zufriedenheit gearbeitet.



Anläßlich des An- und Absegelns und bei Meisterschaften wird diese Kanone von unserem Spezialisten gezündet. Sie knallt wirklich eindrucksvoll und der Pulverdampf riecht ungewohnt. Aber ... Böller gehörten schon vor 150 Jahren zum Segeln dazu

*Einige Tausendfüßler des BYC,
ausnahmsweise mal »alle auf einen Haufen«*

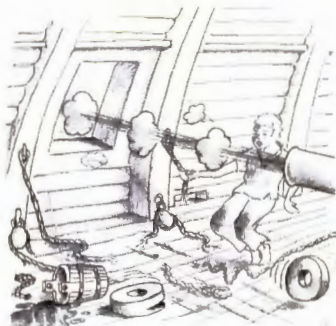
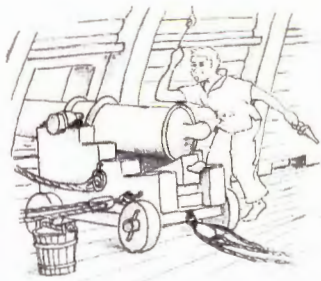
Was aber auch bedeutet, daß man ihn recht sorgsam pflegen und behandeln sollte, sonst bekommt er es noch fertig und verkriecht sich. Es soll sogar bösartige Menschen geben, die den Tausendfüßler teilen wollen, um ihn bei sich im Verein neu auszusetzen, damit er auch dort zum Wohle dieses Vereins arbeiten kann. Wie Sie sehen, liebe Clubmitglieder des BYC, ist dieser Tausendfüßler ein Novum, und es gibt ihn nur in unserem BYC.

Ihr Teilchen des Tausendfüßlers – Thea Deichsel

Eine Kanone und ihre unglaubliche Geschichte

Es war am 1. April 1401, als ein Geschwader von 5 Koggen die Elbe abwärts segelte, um Störtebecker und seine Kumpane zu jagen.

Auf dem letzten Schiff, sein Name war BULLE VON BUXTEHUDE, fuhr ein Schiffsjunge, ein richtiger Lausebengel. Sein Name war Fietje, genannt Knallfrosch, weil er so gerne mit Pulver spielte. Seinem Vater, der als Sprengmeister beim ersten Elbtunnelbau (1370 – 1407) beschäftigt war, hatte er zwei Pfund Pulver geklaut. Der BULLE VON BUXTEHUDE war mit 12 Kanonen bestückt, 6 an Steuerbord, 6 an Backbord. Es waren vom Typ her gekürzte Culverinen, gefertigt in der königlichen Kanonengießerei Frederikswerk in Dänemark. Das Geschwader hatte gerade Feuerschiff Elbe 1 passiert, als der leichtsinnige Bengel die zwei Pfund Pulver in die



achtere Steuerbordkanone stopfte und die Ladung zündete. Wegen der übergroßen Ladung war der Rückstoß so stark, daß die Brooktaue brachen, die Kanone über das Deck rutschte, das Backbordschanzkleid durchbrach und in der Nordsee versank.

Es war wieder ein 1. April, der im Dasein unserer Kanone eine so große Bedeutung hat, der 1. April 1800. Der Verein der »Eisgewohnten Sporttaucher Cuxhaven«, der älteste Sporttaucher Verein des Deutschen Reiches, veranstaltete ein Preistauen vor der Küste aus Anlaß seines 50. Stiftungsfestes. Man fand unter vielen anderen Dingen unsere Kanone, restaurierte sie und machte sie seiner Majestät, Friedrich Wilhelm III. zu seinem 30. Geburtstag zum Geschenk. Seine Majestät nahm die Gabe huldvoll an und ließ dieselbe auf der Fregatte ROYAL LUISE als Salutkanone installieren.

10 Jahre später, wieder am 1. April, geschah das große Unglück. Bei der 50-sm-Regatta, dem Vorläufer der 60-sm-Wettfahrt, kollidierte die Yacht seiner Majestät mit dem Dampfer »Sperber« der Stern- und Kreisschiffahrt. Und wieder ging unsere Kanone baden.

Und wieder war es ein 1. April! Der 1. April 1987.

Die Kanone taucht im BYC auf, über den Weg möchte der Chronist schweigen. Der Handel mit Kanonen ist immer noch verboten!

Eine Expertise des Landeskonservators Prof. Dr. Teufel half uns bei der Beschaffung der Aufstellungsgenehmigung durch die Alliierte Kommandantura. Der Vertreter der Sowjetunion sagte »njct«. Aber der hat bei uns nichts zu sagen. Der Vertreter Frankreichs rief spontan: »Vive la tradition!« Er ist selbst ein begeisterter Opti-Segler im Club Nautique Francaise am Tegler See. Der englische Stadtkommandant mußte erst im Buckingham Palace anfragen, und der Vertreter der amerikanischen Schutzmacht machte seine Genehmigung von einer Bedingung abhängig: Der BYC muß sich verpflichten, im Krisenfall die Küstenverteidigung des »Amerikanischen Recreation-Centers« am Wannsee zu übernehmen.

Wer mir diese Geschichte nicht abnimmt, der glaubt auch nicht an den Weihnachtsmann und soll 7 Jahre nichts zu Weihnachten bekommen.

Hotte Bartelt

Absegeln am 11. Oktober 1953



Anhang

Tabellarischer Lebenslauf des BYC

1835	Tavernen-Gesellschaft		
25.11.1867	Berliner Segler-Club		
7.6.1868	Ausrichtung der ersten Regatta auf der Dahme	1880	Lotterie-Gesellschaft
		1883	Stralauer Seglerverein
			Berliner Segler Verein
	↓		↓
26.2.1885 Berliner Yacht-Club			
1890	Eigenes Clubhaus auf Pachtgrundstück in Grünau, Einweihung am 16.8.1891	1943	Einrichtung des Clubhauses als Lazarett
1888/92	Mitglied im Deutschen Segler-Verband	27.1.1944	Zerstörung des Clubhauses Grünau mit allen Nebengebäuden und Booten durch Bomben
1897	Erwerb des Grundstückes in Grünau	1945	Beschlagnahme beider Grundstücke (in Grünau und in Saarow) durch die Alliierten
1900	Paul Wiesner – Sieger der ersten Segel-Olympiade in Paris		
1907/10	Eintritt zahlreicher Segler aus dem Segel-Club Neptun	ab 1949	Gastrecht im VSaW
1914/18	76 Mitglieder Kriegsteilnehmer, 8 Gefallene. Das Clubhaus war Lazarett mit 90 Betten	1959	Fusion mit dem Seglerverein Wannsee Clubhaus am Wannsee
1916	Gründung der Jugendabteilung mit 3 Mann	1970	Ausrichtung der ersten Regatta nach dem Krieg
1927	Erwerb des Grundstückes mit Fischerhaus am Scharmützelsee	1972	Erstes Yachttreffen in Hundested
1935	Umbau von Teilen des Clubhauses zur Unterbringung der japanischen Ruder-Olympiamannschaft	1981	Ausrichtung der ersten Secregatta, Start: Kerteminde, Ziel: Hundested
1940	Nutzung von Teilen des Clubhauses (Säle) als Fremdarbeiter-Unterkunft	1988/89	Erste »Mittwochregatta«-Folge im BYC Letzter großer Hafenausbau Fertigstellung März 1989
			Auflösung des Bojenfeldes (zusammengestellt von Gesa Gruber)

Sonntag, den 27. September:

OFFENE REGATTA

auf dem Müggelsee

mit den von Sr. Majestät dem Kaiser dem Berliner
Yacht-Club gestifteten

Ehren-Wanderpreis.

Verteidiger: O. Fricke. — Boot: „PAULA“.

Rendez-vous: 9¹/₂ Uhr.
Beginn der Regatta: 10¹/₂ Uhr.
Nennungsschluss: Montag, den 21. September, Mittags 12 Uhr.

Länge der Segelbahn: 13 Seemeilen. 3 Rundgänge.

Klassen-Eintheilung:

Abthl.		Einsatz	Erlaubte Mannschaft
I.	Boote über 25,00 <input type="checkbox"/> M.	25 Mk.	10 Mann
II.	von 20,01—25,00	20	8
III.	17,01—20,00	20	6
IV.	14,01—17,00	15	5
V.	12,01—14,00	15	4
VI.	10,01—12,00	10	3
VII.	8,50—10,00	10	3
VIII.	Kielboote bis minim. 8,50	10	3

Boote unter 8,50 M. sind nicht zugelassen.

Pfingstfahrt

am 17./18. Mai
nach Hankels Ablage.

Rendez-vous am 1. Feiertage, Morgens 10 Uhr:

RESTAURANT KÄPPEL.

Frühstückspartie mit Damen

am Sonntag, den 12. Juli.

Rendez-vous 11 Uhr Vormittags:

Forsthaus Steinbünde.

(1000 m Ecke.)

REGATTA- TERMIN

Sonntag, den 6. September 1891.

Rendez-vous:
Vormittags 9¹/₂ Uhr Müggelschlösschen.
Start 10¹/₂ Uhr.

2 Rundgänge = 9 Seemeilen.

Klassen-Eintheilung:

Abthl.		Einsatz	Erlaubte Mannschaft
I.	Boote über 25,00 <input type="checkbox"/> M.	25 Mark	10 Mann
II.	von 20,01—25,00	20	8
III.	17,51—20,00	15	6
IV.	15,01—17,50	15	5
V.	12,51—15,00	10	4
VI.	10,01—12,50	10	3
VII.	unter 10,00	10	3
VIII.	Kielboote	10	3



ANSEGELN

am Sonntag, den 26. April.

Versammlungsort:
Clubgrundstück 9 Uhr Vorm.

Ziel:
GROSSE KRAMPE.



Das Jubiläumsjahr 1992

Veranstaltungshinweise

Anlässlich des Jubiläums plant der BYC im Laufe des Jahres 1992 die folgenden Aktivitäten. Einzelheiten über die einzelnen Veranstaltungen werden rechtzeitig mitgeteilt.

Festakt

Samstag, den 14. März 1992, 17.00 bis 19.00 Uhr

Empfang der Parlamentspräsidentin Frau Dr. Laurin für den BYC in der Brandenburghalle des Rathauses Schöneberg. Mit dieser Veranstaltung wollen wir das Jubiläumsjahr 1992 einleiten.

*Auch vor 100 Jahren wußte man
gebührend zu feiern
– wie die Auszüge aus
dem Jahrbuch 1891/92 zeigen*

Donnerstag, den 7. Mai (Himmelfahrtstag):

Interne Regatta

um die Ehrenpreise des Clubs
auf dem Müggelsee.

3 Rundgänge 13 Seemeilen

I. **Katte-Preis.**
Verteidiger: Boot „NÖRD“, Eigner *H. H. H.*

II. **Silberner Pocal des ehemaligen Berliner Segler-Clubs von 1867.**
Vorjähriger Gewinner: Boot „SPÖRTEBECKER“,
Eigner *H. P. P.* (ist aus dem Club ausgetreten).

III. **Silberner Pocal des ehemaligen Berliner Segler-Vereins.**
Verteidiger: Boot „BRÜNNLE“, Eigner *F. S.*

IV. **Schlmacher-Preis des ehemaligen Berliner Segler-Clubs von 1867.**
Verteidiger: Boot „BISA“, Eigner *K. M.*

V. **Trinkhorn des Berliner Yacht-Club.**
Verteidiger: Boot „TONN“, Eigner *A. F.*

Einsätze sind zu dieser Regatta nicht zu zahlen,
Rendez vous 11/4 Uhr, Beginn der Regatta 10 1/2 Uhr,
Meldeschluss 30. April Nachts 12 Uhr.

Hafenfest

Samstag, den 16. Mai 1992 ab 14.00 Uhr

Hafenfest im BYC mit Sternfahrt aller Segler vom Wannsee und Bezirk Unterhavel zum BYC. Geboten wird ein buntes Programm für jung und alt. Neben Darbietungen auf dem Wasser wollen wir uns den Gästen aus nah und fern in fröhlicher Atmosphäre präsentieren.

Städtekampf

Sonntag, den 7. Juni 1992 (Pfingsten)

Internationale Regatta für H-Boote (Städtekampf). Anlaß: am 7. Juni 1868 fand die erste Regatta des Berliner Yacht-Clubs auf der Dahme zwischen der Rohrinsel bei Köpenick und der Bammelecke statt.

IDM Korsar

Samstag, 25., bis Freitag, 31. Juli 1992

Ausrichtung der Internationalen Deutschen Meisterschaft der Korsar-Klasse auf Wannsee und Havel.

Seeregatta und Yachttreffen

Donnerstag, 6., bis Sonntag, 9. August 1992

Kertemünde Yachttreffen und Seeregatta in Dänemark.

IDM Kielzugvogel

Samstag, 5., bis Freitag, den 11. September 1992

Ausrichtung der Internationalen Deutschen Meisterschaft der Kielzugvogel-Klasse auf Wannsee und Havel.

Jugendfest

Samstag, den 12. September 1992

Jugendfest im BYC mit Wettbewerben auf dem Wasser und Disko am Abend – Kinderfest.

Riverboat-Shuffle

Samstag, den 3. Oktober 1992, 19.00–23.00 Uhr

Ein Ball auf dem Wasser: Fahrt mit der HAVEL-QUEEN ab und an BYC mit dem Palast-Orchester und Max Raabe.

»Gründungsschwoof«

Mittwoch, den 25. November 1992

»Gründungsschwoof« bei Zenner im Plänterwald.

Der 25. November 1867 ist der Gründungstag des BYC. Das in der Biedermeierzeit vom jüngeren Langhans in den Jahren 1821 bis 1822 im streng klassizistischen Stil erbaute Lokal am Spreeufer war u.a. auch ein Vereinslokal für die Mitglieder des BYC in der Gründerphase. Das Gebäude ist bis in die heutige Zeit in der ursprünglichen Form erhalten geblieben.

Peter Barnikow

**Die
Mitglieder
des
Vorstandes
des BYC
1991**

*Timm Gleier
Vorsitzender*



*Dr. Gesa Gruber
stelly. Vorsitzende*



*Peter Barnikow
stelly. Vorsitzender*



*Dieter Abel
Schatzmeister*



*Karl-Heinz Petri
Schriftführer*



*Werner Siepmann
Jugendleiter*



*Dr. Werner Baumgarten
stelly. Schatzmeister*



*Monika Lorenz
stelly. Schriftführerin*



*Michael Helm
stelly. Jugendleiter*



*Horst Bartelt
Hafenmeister*



*Frank Piotrowski
Regattawart*



*Günter Hoepfner
Fahrtenwart*



*Heinz Koglin
Baubmann*



Mitgliederverzeichnis

Name/Vorname/Eintrittsjahr/Status

Stand: 1.1.1992

O – Ordentliches Mitglied

AO – Außerordentliches Mitglied

E – Ehrenmitglied

F – Familienmitglied

J – Jugendmitglied

G – Gastmitglied

A – Auswärtiges Mitglied

A

Abel	Dieter	68	O
	Susanne	68	F
Albrecht	Peter	72	O
	Karin	84	F
	Hannah	90	J
Andersen	Jørgen	85	G
Assfalg	Geraldine	88	J

B

Baier	Andreas	90	AO
Ballhorn	Ingeborg	60	F
Ballhorn	Manfred	74	O
Barnikow	Peter	75	O
	Irene	75	F
	Katja	74	O
	Sonja	74	O
Bartelt	Horst	76	O
	Gisela	76	F
Basch	Rainer	52	O
	Ursula	68	F
Baumgarten	Paul	68	G
Baumgarten	Dr. Werner	64	O
	Gabriele	75	F
	Stephanie	87	J
Becker	Hartmuth	84	O
Behrendt	Daniel	86	J
Bendig	Heinz-Diether	86	O
	Regina	86	F
	Sabine	90	G
Benrowitz	Lothar	67	G
Benrowitz	Walter	71	A
Berger	Ingrid		F
	Björn	82	O
Berger	Irene	70	O
Bergmann	Edeltraut	80	G
	Susanne	76	O
	Simon	74	O
Berresheim	Hans-Jürgen	90	AO
Bluhm	Benno	65	A
Böning	Dr. Manfred	71	O
	Sabine	75	F
Bogumil	Dirk	90	AO
Bokelmann	Werner	81	O

	Ingeborg	81	F
Bonekamp	David	87	J
Bonekamp	Philipp	88	J
Boneß	Dr. Arthur	69	O
	Irene	81	F
Bongers	Stefan	73	O
Bootz	Lothar	66	O
	Marianne	81	F
Bornemann	Klaus	84	O
	Bärbel	84	F
Bossaller	Lukas	89	J
Bossaller	Nils	89	J
Brand	Felix	90	J
Brandmüller	Klaus	81	O
	Karin	81	F
	Oliver	80	O
Brandt	Ardo	73	O
	Marliese	74	F
	Lars	78	O
	Leif	82	J
Brandt	Burkard	69	O
	Gisela		F
	Lena	87	J
	Maren	82	J
Brandt	Prof. Dr. Hartmut	69	O
	Kai-Florian	77	O
	Jan	74	O
Brandt	Rüdiger	73	O
	Marlies	73	F
Brandt	Sven	83	J
Braun	Reinhard-Volkmar	89	AO
Braun	Wilhelm	91	G
Breithaupt	Dr. Dietrich	76	O
	Margitta	76	F
Briese	Heinz-Günther	82	O
Briese	Ralf-Rainer	82	O
Bröll	Willi	89	O
Persian-B.	Sabine	89	F
	Jana-Rabea	89	J
	Navina	89	J
Broscheit	Bert	91	AO
Brosinsky	Peter	83	O
	Sabine	87	F
Brundelius	Petra	86	O
Brunnemann	Markus	91	J
Buchmann	Peter	71	O
	Anja	74	F
Burtschell	Ludwig	91	AO
	Annelie	91	F
Busch	Lothar	83	O
Busch	Maria	83	O
	Thorsten	85	J
Buschhardt	Dr. Arthur	65	O
	Gisela	68	F

C

Cario	Jobst	90	J
-------	-------	----	---

D

Daniels	Birgit	77	A
David	Frank-Werner	83	O
	Carmen	83	F
	Virginia	83	J
Dehne	Siegfried	70	O
	Eva-Marie	71	F
Deichsel	Joachim	67	O
	Thea	71	F
	Andreas	76	O
Demuth	Siegfried	85	O
	Renate	85	F
Dietrich	Dimo	86	J
Dietrich	Helge	85	J
Dörschner	Dietrich	69	O
Dörschner	Ulrich	65	O
	Martha	73	F
	Lisa-Maria	79	O
	Natalie	81	O
	Sven	81	O
Dupke	Volker	82	O
	Christa	85	F
	Marion	85	O

E

Eberhard	Tilmann	85	O
Ebert	Manfred	82	O
	Liebgard	82	F
Ebert	Sophie	88	J
Elsner	Dr. Karl-Heinz	74	G
Engelmann	Eberhard	79	G
Erb	Max	58	O
	Ursula	58	F

F

Fehr	Heidrun	86	G
Feldkamp	Hanna	90	J
Flügge	Herbert	65	O
	Eva	67	F
Forminski	Wolfgang	74	G
Frederiksen	Erik	85	G
Freundel	Rainer	82	O
	Christiane	82	F
	Thomas	85	J
Fritschen-			
Tabert	Helga von	85	O
Füllgraf	Jörg	64	A

G

Gaedke	Joachim	67	O
	Rosemarie	72	F

Gamer	Bente	89	J	Heitz	Hildegard	50	G	Köbisch	Siegfried	81	O
Gamer	Meike	85	J		Stefan	77	O		Elena	87	J
Gamer	Thore	85	J	Helm	Jörg-Michael	67	O		Tobias	87	J
Geith	Horst	83	O		Hannelore		F	Koglin	Heinz	71	O
	Brigitte	83	F		Timo	82	J		Hannelore	71	F
Gerullis	Egon	67	O		Patrick	85	J	Kordecki	Alexander	90	J
	Ursula	79	O	Helm	Julian Jakob	89	J	Kraus	Werner	52	O
Giesen	Engelbert	77	O	Hennig	Bruno	53	G		Hannelore	69	F
	Edelgard	85	F		Margarete	72	F		Wolf-Peter	69	A
Gleier	Otto	27	E	Herder	Wolfgang von	88	G	Kreuch	Werner	54	E
Gleier	Timm	60	O	Herpolsheimer	Manfred	71	O		Ilse	54	F
	Inge	78	F		Anneliese	72	F	Kryszak	Jürgen	70	O
Goerke	Elke	91	G	Höfer	Christa	71	F	Kryszak	Ingrid	70	O
Gottwald	Wolfgang	66	O	Hoepfner	Günter	65	O		Bernard Eric	79	O
	Thomas	73	O		Regina	68	F		Britta	78	O
	Ute	77	A	Hörnische	Georg	79	O	Kuhlen	Peter	78	O
Grabl	Christiane	85	O	Hoffmann	S. W.		G		Gisela		F
Gregor	Nikolas	89	J	Horstmann	Renate	80	O		Sebastian	78	A
Gregor	Sebastian	84	J					Kunze	Prof. Peter	68	O
Gribach	Joachim	86	G	I					Marianne		F
Groth	Janka	84	J	Imer	Thomas	83	O				
Grothues-				J				L			
Spork	Dr. Matthias	76	O	Jacob	Florian	80	O	Lammersen	Willi	64	O
Gruber	Dr. Edgar	73	O	Jähnig	Brigitta	76	O		Jörg Robert	76	O
	Dr. Gesa	73	O	Jähnig	Peter	82	F	Lancelle	Kraft-Quirin	48	O
	Tim	73	O	Jambor	Ralph	90	AO		Annemarie	63	F
	Tom	77	O	John	Helmut	67	O	Lancelle-Dewitz	Anna	70	G
Grund	Wolfgang	83	G		Eva-Maria	74	F	Lange	Käthe	67	G
Grunow	Nina	87	O	Jung	Klaus	51	O	Langner	Jörg	79	O
					Waltraud	63	F	Langosch	Brigitte	90	G
H								Lavrenz	Thomas	90	AO
Habermehl	Prof. Dr. Karl-Otto	72	O	K				Lehmann	Charles	86	G
Hänska	Gerd	66	G	Kaden	Uwe	91	AO	Lehmann	Hans	86	G
Hänska	Christoph	72	A	Kaiser	Peter	68	O	Lehmann-			
	Max	91	J		Liselotte	69	F	Brauns	Cornels	91	J
Hänska	Thomas	66	G	Katins	Bertold	79	O	Leisegang	Georg	66	G
Hahn	Benno	65	O		Brigitte	85	F	Lcisegang	Lutz	84	G
	Dr. Dagmar	82	F	Keller	Joachim	72	O		Aenne	84	F
Hahn	Hans-Dieter	78	O	Kensy	Horst	70	O	Leisegang	Peter	67	G
Haller	Dr. Manfred	82	O		Helga	70	F	Leisegang	Ulrich		G
	Antje	86	J	Kette	Peter	72	O	Leppin	Gert	73	O
	Jens	82	O		Karin	72	F	Lindemann	Frank	86	O
Hampe	Markus	85	O		Frank	89	AO	Löcker	Petra	91	G
Handke	Christian	78	O	Kieper	Eberhard	64	O	Lorenz	Costa	82	O
Hansen	Dr. Götz	65	O	Kiesewalter	Frank	75	O		Aida	82	F
Hauff	Gerhard	32	O	Kiesewalter	Stefan	73	O		Natalie	82	J
	Brigitte	56	F	Kläike	Felix	89	J		Philipp	88	J
Haustein	Heinz	68	O	Kläike	Niklas	89	AO	Lorenz	Dr. Friedrich	77	O
	Sabine	81	F	Kläike	Roman	91	J		Sabine	77	F
Haustein	Horst	68	G	Kläike	Sebastian	89	J		Christopher	81	A
	Renate	68	F	Klamroth	Karl-Wilhelm	44	O	Lorenz	Philip	81	O
Heck	Laura	91	J	Klatte	Gerhart	62	O	Lorenz	Marcus	85	J
Heckmann	Hans	47	O		Gerta	68	F	Lorenz	Olaf	82	J
	Gerda	47	F	Klempin	Wolfgang	59	O		Rainer	75	O
	Rainer	77	O	Knackstedt	Maike	86	J		Monika	75	O
Heiber	Wolfgang	85	O	Knospe	Hans-Peter	72	G		Dirk	71	O
	Ingrid	85	F						Mirjam	71	O
Heinrich	Jörg-Christian	73	A								

M				O									
Major	Arnim	68	O	Oberemm	Axel	90	O	Rothe	Günther	83	O		
Mannl	Volker	83	O		Julia	85	F		Astrid	83	F		
Marunde	Barbara	72	O	Oldewedeken	Volker	78	G		Ragna	83	O		
Mattern	Eva	68	O	Olivier	Dagmar	86	J	Rühl	Robert	83	O		
Mauck	Michael	83	G	Ott	Franz	65	A		Imgard	67	O		
	Manuela	83	F		Christel	67	F	S					
Metschurat	Klaus	71	O					Sasse	Andrea	89	J		
Meyer	Jürgen	68	O	P				Saunus	Carsten	64	O		
	Anneliese	68	F	Paczkowski	Klaus von	50	O		Margit	65	F		
Meyn	Hans-Bodo	67	O		Irene von	73	F		Thorsten	83	J		
Meyn	Helga	68	O		Anja von	73	G	Schenk	Michaela	91	AO		
	Katrin	80	O		Ulrike von	76	G		Mark	91	F		
Meyn-				Patzschke	Jürgen	57	O	Schimmer	Inge	84	G		
Zimmermann	Stephan	78	O		Philipp	80	O		Meike	85	O		
Miche	Manfred	73	O	Patzschke	Rüdiger	57	G	Schlegel	Rolf	85	O		
	Anne	88	F		Robert	82	O		Margot	89	F		
Milhahn	Christian	81	O	Paul	Axel	68	O	Schmidt	Frank	89	O		
Minhoff	Herbert	77	G		Hannelore	86	F	Schmidt	Hildegard		O		
Mischke	Jürgen	86	G	Peschke	Ekkehard	90	G	Schmidt	Dr. Joachim	86	O		
Mittelstaedt	Christoph von	74	O	Peschke	Helga	82	G		Christine	86	F		
	Juliane von	88	J	Petri	Karl-Heinz	76	O		Christian	91	J		
Mohnheim	Dieter	90	AO		Ute	80	F		Katharina	91	J		
Mollenhauer	Arne	84	J	Piechatzek	Franz	69	O	Schnakenberg	Uwe	87	G		
Mollenhauer	Eike	88	J	Piotrowski	Frank	70	O		Elisabeth	89	G		
Mollenhauer	Silke	87	J	Plagens	Klaus-Dieter	68	O	Schoenfeld	Volker	64	A		
Mollenhauer	Bernd	82	O		Jochen	80	O	Schürfeld-					
	Gabriele	88	F		Thomas	79	O	Becker	Marianne	85	G		
Morche-				Platzek	Stefan	89	AO	Schürfeld	Patrick	83	O		
Hoffmann	Gabriele	83	F	Platzer	Dr. Ulrich	78	A	Schulte	Oliver	83	O		
Moritz	Michael	82	O	Plöhn	Hans-Jürgen	78	O	Schultze	Günther	87	O		
Müller	Horst	84	O	R					Christiane	87	F		
	Karin	84	F	Raabe	Christian	70	O		Christian	88	J		
Müller-				Raabe	Klaus	71	O		Ettina	88	J		
Dombois	Florian	77	A	Raabe-Feimer	Susanne	83	G	Schulz	Friederike	88	J		
Münster	Florian	91	J	Reck	Sandra	91	J		Ali	89	O		
Mundorf	Jörg	86	G	Reichert	Klaus	87	G		Isa	89	F		
	Rita	86	G		Kerstin	86	O		Amir	89	J		
					Robert	85	J	Schulz	Jael	89	J		
N				Reimann	Karin	67	F	Schulz	Hartmut	66	A		
Nagel	Dietrich	77	O		Susanne	84	O	Schulz	Karl Heinz	86	G		
Naumann	Klaus	83	A	Reimer	Hans-Joachim	71	O	Schulze	Frank Stefan	89	J		
Nehls	Hans-Joachim	69	O		Ingrid	89	F	Schulze	Tim	90	J		
	Marianne	63	F	Reinhardt	Günther	57	O	Schuster	Georg	66	O		
Neuling	Gert	75	O		Imgard	63	F	Schwarz	Detlev	90	AO		
Neumann	Dr. Karin	78	O	Richter	Jörn	81	O		Katja	90	F		
	Silke	82	J		Wiltraud		F	Sefzik	Gert	68	O		
Nielsen	Finn	85	G		Steffen	87	J	Segerer	Florian	90	J		
Nielsen	Hannah	90	J		Wolf	87	J	Segerer	Matthias	90	J		
Nielsen	Kristina	89	J	Rischke	Robert	90	AO	Seligmann	Paul	84	O		
Nielsen	Philipp	89	J		Wolfgang	71	O		Helma	84	F		
Nier	Gerhard	46	G	Röder	Barbara		F	Semotam	Ludwig	67	O		
Niggemeyer	Heinz	82	O	R.-Thoren	Barbara		F		Waltraud	67	F		
Nikl	Juliane	89	J	Romboy	Nicola	86	J	Semo	Peter	90	AO		
Nilsson	Stig Uno	89	G	Rosenlöcher	Joachim	84	O		Sabrina	90	F		
					Edith	84	F		Sascha	90	J		
					Dr. Jens	84	O	Sickermann	Tobias	87	J		
				Rotermundt	Ursula	67	O	Siedmann	Eric André	74	G		

Siepmann	Werner	68	O
	Heide-Gudula	68	F
	Aline	84	J
	Sandra	82	J
Slawski	Günter	54	O
	Ingrid	54	F
Slawski	Jürgen	71	O
	Ruth	73	F
	Sven	75	O
Sørensen	Bent	70	G
Sonn	Hans	53	O
	Elisabeth	65	F
Specht	Marianne	47	O
Spindler	jun. Dr. Heinrich	50	A
Stark	Horst-Dieter	63	O
	Renate	75	F
	Jan-Philipp	85	J
	Raymond	88	J
Stark	Wally	67	G
Stegenwallner	Dr. Eckhard	69	O
	Antje-Kristine	78	F
Stegenwallner	Günter	68	A
Steinberg	Peter	77	O
	Herta	84	F
Steinkat	Marc	77	A
Steinweg	Wolfgang	83	G
	Oliver	87	O
Stolz	Karl-Ludwig	90	J
Stolz	Martin	89	J
Stübecke	Paul	90	AO
Sudziarski	Werner	73	O
	Waltraud	73	F

T			
Tarrach	Wolfgang	66	O
	Christel	67	F
Teichmann	Dr. Horst	68	O
	Astrid	69	F
	Katrin	78	O
Tennstedt	Maja	88	J
Tiedemann	Joachim	51	O
Tiedemann	Ursula	76	F
Tiedemann	Wolfgang	87	O
	Gabriele	87	F
	Nicole	88	J
Tischer	Dr. Hans-Christian	67	O
	Edelgard	76	F
Tottleben	Alfred	84	O
	Wanda	84	F
Träger	Gerhard	68	O
	Eva	68	F
Trieglaff	Michael	63	G
	Marlies		F
Trieglaff	Otto	55	O
	Annelies	70	F

U			
Uecker	Siegfried-Reidar	67	O
	Elisabeth	77	F
	Björn	90	J
	Carmen	82	O
	Sonja	82	J
Ullrich	Friedrich-Wilhelm	88	O
	Edith	88	F

V			
Vogel	Detlef-Michael	90	G
Vogt	Wolfdietrich Max	88	O
Vornholt	Hubert	65	O
	Antje	77	A
	Rainer	72	O

W			
Wäsche	Ulrich	66	O
	Daniela	89	F
Wagner	Franz	83	G
Wallnig	Thorsten	82	O
Warminski	Joachim	85	G
	Annette	83	G
Weber	Dr. Klaus	68	O
	Christel	69	F
Weber	Norbert	89	O
Wegener	Vera	91	G
Weickgenannt	Dr. Guido	89	O
	Rita	89	F
	Britta	85	J
	Kristina	85	J
	Sebastian	87	J

Weinholz	Klaus	66	O
Weinholz	Manfred Rüdiger	68	O
Welzel	Dieter	70	A
	Christa	70	F
Wendelstadt	Dr. Hans	69	O
	Ingrid	69	F
Wendelstadt	Thomas	69	O
	Marina	88	F
Werner	Hans-Dieter	53	O
	Edith	69	F
Wiepel	Heinz	75	O
Wiethoff	Peter	71	O
	Christel	71	F
Wilke	Werner	67	O
Quitow-W.	Margarete	85	F
	Jens	77	O
Wilms	Marianne		F
Wind-Hansen	Henning	85	G
Witte	Frohwalte	66	O
	Ingeborg	67	F
	Florian	79	O
	Oliver	76	O
Wölm	Jürgen	84	O
	Ingrid		F

Wörner	Dr. Gerhard	81	O
	Bärbel	81	F
	Julia	85	O
Wolff	Manfred	65	O
	Heide		F
	Maximilian	89	J
	Franziska	89	G
	Julia	89	G

Z			
Zahn	Klaus-Dieter	65	G
Zeyss	Klaus	68	O
	Lotte	80	F
	Uwe	82	G
Zieske	Bodo	83	O
	Ilona	83	F
	Robert	89	J
Zimmermann	Dieter	68	O
Zoske	Hansgeorg	84	O
	Gerda	84	F
Zumholz	Peter	82	O
	Rese	82	F
	Holger	81	O
	Maren	81	O
Zunger	Peter	88	O
	Cornelia	88	F
Zwiebel	Günter	61	O
	Alice	67	F
	Christiane	76	O

Der BYC hat derzeit (November 1991)
 251 Ordentliche Mitglieder
 22 Außerordentliche Mitglieder
 2 Ehrenmitglieder
 138 Familienmitglieder
 99 Jugendmitglieder
 68 Gastmitglieder
 22 Auswärtige Mitglieder
 insgesamt: 602 Mitglieder

Bootsbestand der Mitglieder:

Yachten: (Anzahl)

Albin Ballad
Amigo 40 (2)
BB11
Bavaria, 30, 820 (3)
Bianca 28 (2)
Camper-Nicholson
Centurion (2)
Chance 32
Cometino 770
Commander 31
Condor 7, 8 (2)
Contessa 32
Contest
Dehler 28, 31 (2)
Dehlya
Delanta 76, 80 (3)
Drabant
Drachen (8)
Dufour 34, 35, Safari (4)
Dyas (4)
Dynamic 2000 (2)
Ecume de Mer (2)
Elvström 717
Etap 20
Flying Star
Gebra 35
HD 24
Hai 860
Hallberg Rassy 26, 38, 352 (3)
Hanseat 70
H-Boot (24)
International 806
Internationales Folkeboot (5)
Kielschwertkreuzer
Kielzugvogel
Kutter
Lady Helmsman (2)
Laurin Koster
Luffe 37
Mascot 28
Mini-12er
Monas
Moody
Motorsegler (2)
Nationaler Kreuzer
Neptun 210 (2)
Nicolsen
Nordia
Nordisches Folkeboot (3)
Ohlson 8:8
Optima 83, 98a, 101, 92 (4)
Pretorien

Prindle 16
Schärenkreuzer 30 (3)
Seefahrtkreuzer 60
Siebensegellängenboot
Sirius 26
Snapdragon
Soling
Spirit
Spitzgatter 6
Spitzgatt-Kielkreuzer
Sprinta 70
Star (4)
Sunbeam (2)
Trintella IIa
Trio 96
Valkyrie
Varianta (8)
Ventura 30
Venus
Vindö 40
WHR Fartenkreuzer
Wendelkreuzer

Jollen/Jollenkreuzer:

420er (4)
470er (4)
505er
A-Cat
Europe (4)
Flying Dutchman (7)
Finn (3)
Hobie Cat (3)
H-Jolle (2)
Jollenkreuzer (6)
Korsar (3)
Laser (11)
Optimist (38)
O-Jolle (4)
Pirat (4)

Sonstige:

Motorboote (11)
diverse Surfbretter

Bootsbestand BYC:

420er (9)
470er
Finn
Optimist (16)
Pirat (5)
Begleitboot DICKER
Begleitboot TRABBI
Begleitboot SILBERWANNE
Schlauchboot BYC-TRAINER
Arbeitsprahm HOTTE
Start- und Zielschiff NANE

(Stand: 1.10.1991)

Autorenverzeichnis

Wir danken allen BYC-Mitgliedern, durch deren Autoren-, Foto- und Zeichentätigkeit dieses Buch entstehen konnte.

Abel, Dieter	Mattern, Eva
Barnikow, Irene	Mattern, Jürgen
Barnikow, Katja	Meyer, Jürgen
Barnikow, Peter	Meyer, Gerhard
Bartelt, Horst	Meyn, Helga
Bergmann, Susanne	Nikl, Christiane
Brandt, Ardo	Nikl, Juliane
Brandt, Hartmut	von Paczkowski, Irene
Brandt, Sven	von Paczkowski, Klaus
Busch, Maria	Patzschke, Jürgen
Jung, Klaus	Paul, Axel
Dehne, Siefried	Petri, Karl-Heinz
Deichsel, Thea	Piotrowski, Frank
Dettmer, Ernst	Reinhardt, Günther
Erb, Max	Rolle, Johannes
Flügge, Herbert	Schalk, Erwin
Froendt, Lore	Schoenfeld, Volker
Gaedke, Joachim	Schultze, Frederike
Geith, Horst	Semotam, Ludwig
Gleier, Inge	Serno, Sascha
Gleier, Otto	Siepmann, Aline
Gleier, Timm	Siepmann, Sandra
Gruber, Edgar	Siepmann, Werner
Gruber, Gesa	Spindler, Heinrich
Gruber, Tim	Stahnke, Alfred
Gruber, Tom	Teichmann, Astrid
Grunow, Nina	Teichmann, Horst
Hallich, Felix	Urbscheit, Kurt
Hampe, Markus	Wallnig, Thorsten
Hauff, Gerhard	Wendelstadt, Hans
Heckmann, Hans	Werner, Hans-Dieter
Heitz, Hilde	Wilke, Jens
Helm, Timo	Wilke, Ruth
Hoepfner, Günter	Zwiebel, Günther
Hoepfner, Regina	
Lancelle, Kraft	
Lorenz, Monika	
Lorenz, Rainer	

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Zum Geleit	7
Inhaltsübersicht	9
125 Jahre Berliner Yacht-Club	11
Prolog	11
Vorgeschichte des BYC ab 1835	11
1867–1959	15
Theodor Fontane bei uns zu Gast	22
Erste Regatta, 1868	23
Die Farben des BYC – Stander und Wappen	26
Vorstandsarbeit	28
125 Jahre Kassenverwaltung	28
Die Vorsitzenden des BYC	28
Satzungen / Ordnungen	30
Kommunikation	31
Mitgliedschaften	32
Statistik	33
Grünau	35
Clubhaus Grünau	35
Aus einem Brief aus den USA	37
Besondere Aktivitäten	37
Unser Segelrevier	38
Fahrtsegeln im BYC (bis zum 2. Weltkrieg)	39
125 Jahre Boote im BYC	46
Die sportlichen Leistungen des BYC	48
Regattasegeln 1929–1942	53
Regatten um den »Jubiläumspokal des BYC« 1927	54
Jubiläumswettfahrten des BYC und des BSC 1942	56
Theoret. und prakt. Ausbildung der BYC-Mitglieder	57
Stapellauf der O-Jolle CLIPPER II	59
Aus der Jugend-Abteilung des alten BYC	60
Dependance am Scharmützelsee	63
Clubhaus am Scharmützelsee	63
Flaggenhissung am Scharmützelsee	65
Bunte Stander und alte Eichen	66
Neuanfang am Wannsee	69
Neuer Anfang nach dem Krieg	69
Es war einmal... Die Gründung eines Segelvereins	71
Jugenderinnerungen	73
Unser Grundstück	74
Unsere Nachbarn	75
Die Wildschweine	80
Flugbetrieb im BYC ...	81
13. November – Orkan über Berlin	83
Umweltschutz?	83
Zum Thema Slipen:	85
Baubericht über unseren Bojenprahm HOTTE	85
Hafenplan 1967	86
Hafenplan 1989	87
Das Baugeschehen	88

Berliner Zeitdokumente	91	Fahrten- und Seesegeln	173
Segeln mit Ost-West-Konflikt (1987)	91	Fahrtensegeln im BYC (nach dem 2. Weltkrieg)	173
Von einem, der auszog, sich schleppen zu lassen (1983)	95	Seereise der SY ASSI	186
Die Reise nach Lübeck (aus den 80er Jahren)	101	Ein Frühling und Sommer in Südengland	188
Vatertag 1990	103	Anhalter gibt es jetzt auch auf dem Wasser!	190
Premiere auf dem Müggelsee (1990)	103	Fahrtenbericht der CHINCHILLA	190
		Urlaub mit der Varianta	192
		Reisebericht Segelyacht CASA MARIS III	194
Jugendsegeln	105		
Jugendsegeln ab 1959	105	Das ist unser Club	199
Lindenblatt Sonderfahrten 1959	106	Davon lebt unser Club – und der Club, das sind wir	199
Den kleinen Kameraden	107	Kleidung der BYC-Mitglieder	200
Über das Segeln allgemein, über das Opti-Segeln...	109	Von den Ökonomen des BYC	201
Zum erstenmal im Opti	109	Feste feiern	206
Liebe Frau G.	110	Tausendfüßler im BYC	208
Piraten Trainingslager im SC Oberspree	110	Eine Kanone und ihre unglaubliche Geschichte	209
Eine Woche Spaß am Gardasee	111		
Lago di Garda	112	Anhang	
Meine erste Regatta	112	Tabellarischer Lebenslauf des BYC	211
Scharmützelsee-Opti-Regatta	113	Das Jubiläumsjahr 1992 – Veranstaltungshinweise	213
Seereise der Jugendgruppe des BYC	114	Die Mitglieder des Vorstands	214
Vielen Dank Hansgeorg und Achim!	117	Mitgliederverzeichnis (Stand: 1.11.1991)	215
Der DICKE	120	Bootsbestand der Mitglieder (Stand: 1.10.1991)	219
Jugendarbeit im BYC heute	121	Bootsbestand des BYC (Stand: 1.10.1991)	219
		Autorenverzeichnis	220
Segelfrauen	129	Inhaltsverzeichnis	220
Liebe Clubkameradin, ...	129	Abbildungsnachweis	221
Vom schmückenden Beiwerk ...	131		
Frau im Trapez	133		
Frauensegeln	135		
Damenregatta auf dem Wannsee	135		
Regattasegeln	137		
Regattasegeln ab 1959	137		
Auf dem feurigen ELIAS	141		
Regattabericht	142		
Deutsche O-Jollen-Klassenmeisterschaft 1964	142		
Der BYC als Regatta-Veranstalter in der »Neuzeit«	143		
Die weiblichen Stamm-Protokollanten der NANE	146		
Berliner Meisterschaft 1989	147		
IDM der Finns im BYC	148		
Die Mittwoch-Regatta	150		
Mittwochs immer...	153		
Auf Wannsee und Havel	154		
Schaumburg-Lippisches Nesselblatt	154		
Urlaub am Gardasee	155		
Kieler Woche 1985	156		
Faszination des Regattasegelns	157		
Regattapreise	157		
Große Freude für den BYC – Der Schatz ...	159		
Eissegeln und Windsurfen	161		
Eissegeln damals, 1932/33	161		
Improvisation auf Eis	161		
Eissegeln im BYC	163		
Eissurfen	167		
Der Windsurfer – unbekanntes Wesen ...	168		
Der Weg i. d. Eliteklasse der Surfer	170		

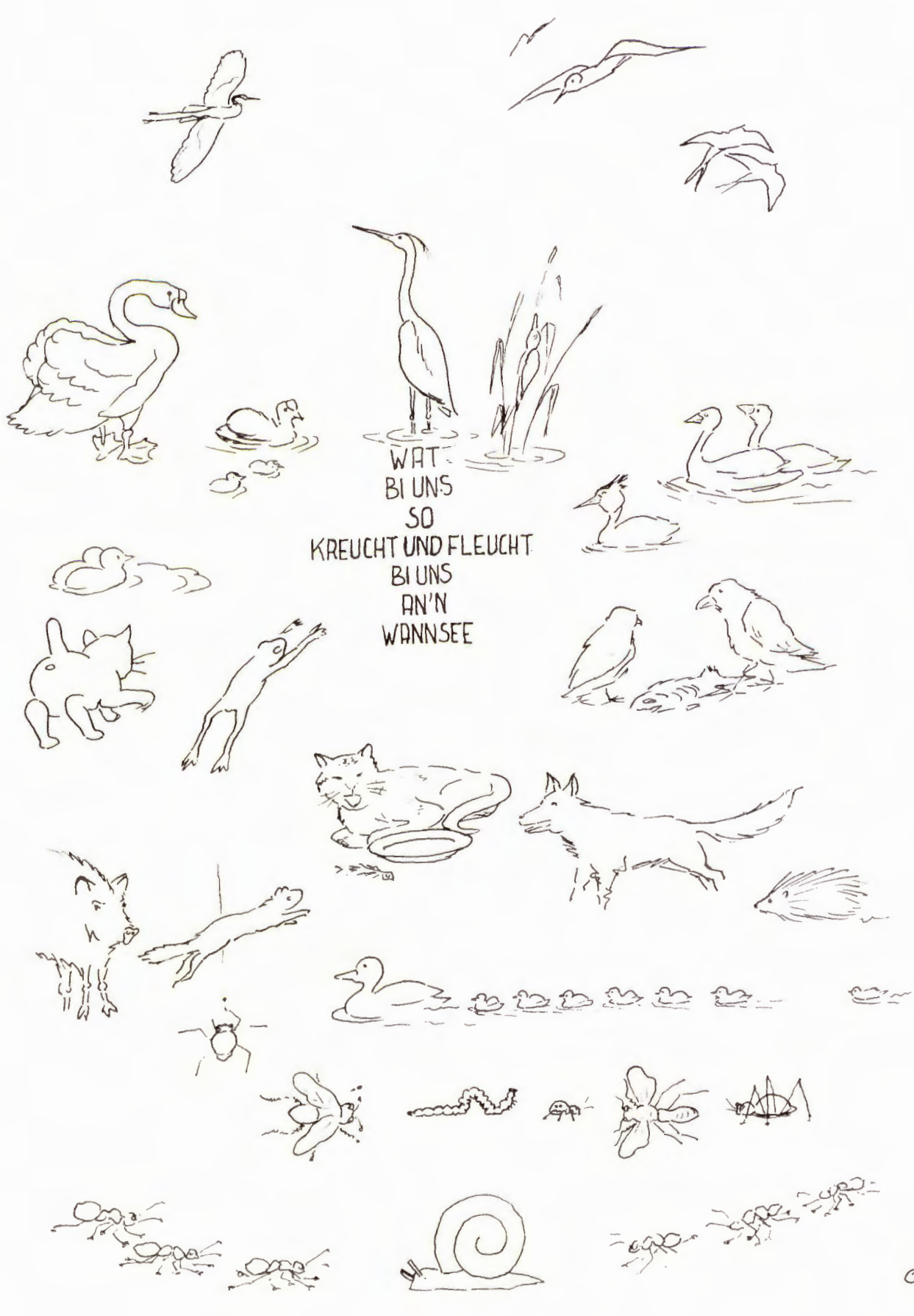
Abbildungsnachweis

Folgende 5 Abbildungen wurden übernommen:

- S. 70 Luftaufnahme
- S. 73 Schwanenwerder-Ansicht
aus: Festschrift Wassersportliche Vereinigung
alter Corpsstudenten, e. V., Berlin Februar 1938
- S. 75 Strandbad Wannsee
- S. 76 Polizeiverordnung
aus: Festschrift Strandbad Wannsee
Dettbarn-Reggentin, J.: Nishen Verlag Berlin 1987

- S. 165 DN-Schlitten
aus: Klassenzeitschrift der IDNIYRA
DN Europe 1990/91

Alle anderen Abbildungen stammen aus dem BYC-Archiv, wurden aus Privatbesitz zur Verfügung gestellt oder von BYC-Mitgliedern für die vorliegende Zusammenstellung angefertigt.



WAT
BI UNS
SO
KREUCHT UND FLEUCHT
BI UNS
AN'N
WANNSEE