



23. APRIL 2017

1. BERLINER TREFFEN DER PLATTBODEN- SCHIFFE IM YACHT-CLUB STÖSSENSEE

Impressum:

© Yacht-Club Stößensee e. V.

1. Vorsitzender: Hans-Ulrich Hauck

Konzept: Peter Hoffmann, Madeleine Juraschek, Peter Vörsmann

Gestaltung: Dieter Winzens

Logozeichnung: Madeleine Juraschek

Fotos: Mit freundlicher Genehmigung der Eigner

Anne Breuer: Die niederländische Plattbodenschiffahrt im Wandel der Zeit

Sponsoren:

Die Damen der Kuchengilde YCSt

Der Yacht-Club Stößensee

Hans-Ulrich Hauck

Peter Hoffmann

Peter Vörsmann

Dieter Winzens



**1. BERLINER
TREFFEN DER
PLATTBODEN-
SCHIFFE IM
YACHT-CLUB
STOSSENSEE
23. APRIL
2017**

1. Berliner
Treffen der Plattbodenschiffe
im Yachtclub Stößensee am 23. April 2017

Programm

- bis 11:00 **Ankunft der Schiffe**
Über die Toppen geflaggt
- 11:15 **Begrüßung der Schiffe**
durch den Commodore
des Yachtclub Stößensee
unter dem Flaggenmast
- 11:30 – 12:30 **Vorstellung der Schiffe**
durch Ihre Eigner bzw. Skipper
in der Messe oder außen auf der Treppe
- 12:30 – 13:30 **„Flüssiges und Mehr“**
Eintopf, Fassbier und Mehr
- 13:30 – 15:00 **Open Ship und Klönschnack**
- 15:00 – 16:00 **Kaffee und Kuchen**
mit Segelschiff-Mumme
- ab 16:00 **Gemeinsame Ausfahrt**
durch die Scharfe Lanke und
Verabschiedung im Pichelsdorfer Gmünd
Begleitung durch Yachten des YCSt



1. Berliner Treffen der Plattbodenschiffe

»Traditionen wahren, Neues wagen«

Im Namen des Yacht-Club Stößensee begrüße ich Sie alle recht herzlich zum ersten Treffen der Berliner Plattbodenschiffe. Unter dem Motto „Traditionen wahren, Neues wagen“ möchten wir Gastgeber für historische Plattbodenschiffe sein.

Der Yacht-Club Stößensee ist der Heimathafen unserer Plattbodenschiffe »Madelifje« und »Luise«. Immer wieder begegneten den beiden Yachten andere mit Liebe gepflegte und restaurierte Zeeschouws, Tjalks und Grundels, ohne dass einer den anderen wirklich kannte. So wurde im Winter spontan beschlossen: Wir organisieren ein Treffen der Plattbodenschiffe, ohne zu wissen, wie die Resonanz sein wird. Umso glücklicher sind wir, dass sich zehn Plattbodenschiffe zum Start der Saison 2017 treffen. Aus »Neues Wagen« wurde Realität.

Wir möchten mit diesem Treffen ein Forum bieten, um das kulturelle Erbe dieser »Schiffe mit besonderer Seele« erstmals in Gemeinschaft der Berliner Öffentlichkeit zu präsentieren. Das Treffen dieser gaffelgetakelten Traditionssegler soll dazu beitragen, dass Eigner, Skipper und Crews der Yachten in Zukunft untereinander einen regen Austausch über traditionelle Seefahrt pflegen können.

Dieses erste Treffen der Plattbodenschiffe ist ein bedeutender Meilenstein in der Geschichte des Berliner Wassersports. Ich wünsche allen Teilnehmern, Clubkameraden und Gästen fröhliche Stunden im Yacht-Club Stößensee bei Musik und Klönschnack über Dütt und Datt sowie Flüssigem und Mehr.

Hans-Ulrich Hauck

1. Vorsitzender



Liebe Wassersportfreunde

nachfolgend möchten wir uns kurz vorstellen.

Der Yacht-Club Stössensee wurde 1925 gegründet und ist am kleinen Stössensee in Berlin Spandau, in der Nähe vom Gemünd der Havel bei Stromkilometer 4,0 beheimatet. Wir segeln auf der Havel mit ihren Erweiterungen - dem Wannsee, dem Jungfernsee und dem Lehnitzsee. Eine einfache Strecke ist ca. 17 km lang. Das Revier ist von Wald, Hügeln und von lockerer Bebauung umgeben.

In unserem Verein haben Fahrtsegler, Regattasegler und Motorbootfahrer ihren Liegeplatz gefunden. Seit 1975 sind wir Veranstalter einer Yardstickwettbewerb für Kielboote. Die Jugendabteilung bildet in clubeigenen Booten aus und ist Ausrichter einer Jüngsten-Wettfahrt für Teenys.

Der YCST hat zur Zeit einen Bestand von 128 Mitgliedern, welcher sich in Ordentliche Mitglieder,

Jugendmitglieder, Familienmitglieder, fördernde Mitglieder und Mitgliedsanwärter teilt.

Unser Vereinsgelände ist ca. 3600 qm groß. Unser Clubheim befindet sich in einem schönen alten Holzhaus und hat eine eigene Gastronomie. Das Grundstück hat Liegewiesen, einen sehr alten Baumbestand und für Kinder eine Schaukel und einen Buddelkasten. Duschen und Toilettenräume sind ebenso vorhanden, wie Wasser und Strom an den Steganlagen. Dazu kommen noch eine Holz- und eine Metallwerkstatt sowie eine große Halle.

Unsere eigene Slipanlage kann Boote bis zu 6 Tonnen Gewicht aufnehmen. Für Trailerboote steht ein Portalkran bis 3 Tonnen zur Verfügung. Eine Mastleiter bzw. ein Mastkran befindet sich direkt am Steg.

Die Geschichte des Yacht-Club Stößensee

Wie aus dem Schwemmland am Steffenhorn Nutzland wurde

Noch in amtlichen Karten von 1852 sah die Landschaft vor unserer Haustür völlig anders aus. Der Stößensee, begrenzt im Norden durch das Steffenhorn, dem Schwemmland des ehemaligen Mündungsdeltas der Havel, im Süden durch seine Öffnung am Rupenhorn und Siemenswerder in der Schildhornbucht, bildete noch eine Einheit. In den Unterlagen von 1908 entdeckten wir eine Brücke vom Rupenhorn nach Siemenswerder. Aber bereits im Jahre 1898 regte Ludwig Hercher den Bau einer »Prachtstraße Berlin - Döberitz« an. Nach langwieriger Planung wurde sie schließlich 1906 bis 1910 als »Heerstraße« gebaut. Ihre Trassenführung machte eine Überquerung des Stößensees und damit die

riesige Aufschüttung eines Dammes mit dem Bau der heutigen Stößenseebrücke erforderlich. Damm und Brücke kosteten damals die stolze Summe von 2,5 Millionen Goldmark.

Diese Maßnahme veränderte die Nachbarschaft grundlegend, unterteilte sie doch den Stößensee in einen kleineren nördlichen und einen größeren südlichen Teil. Dank der Weitsicht der Architekten, die diese Brücke als Hochbrücke mit einer Durchfahrthöhe von 13,40 m über mittlerem Hochwasser konzipierten, blieb der kleinere Stößensee dem Segelsport erhalten. Der Damm ermöglichte zudem an seinen nördlichen und südlichen Hängen die Ansiedlung von Wassersportvereinen. So entstand



u. a. am Nordhang im Jahre 1922 unser Mutterverein, der Wander-Segler-Verein 1922 e. V. (WSV22). Der Brückendamm hatte aber auch einen weiteren Vorteil gebracht. Er schaffte einen Naturhafen und schützt unsere Steganlagen und das Ufer vor dem starken Schwall der Berufsschifffahrt. Der gewaltige Druck der aufgeschütteten Erdmassen des Dammes bewirkte als Nebenprodukt ein leichtes Anheben des ständig überfluteten Schwemmlandes am Steffenhorn, so dass eine Nutzung der Halbinsel möglich wurde.

Die räumliche Begrenzung auf dem schmalen Nordhang, auf dem der WSV22 ansässig wurde, veranlasste einige Mitglieder des Vereins nach Alternativen für ein neues Grundstück zu suchen. Sie pachteten von den Meyerschen Erben die Halbinsel Steffenhorn – das heutige Clubgelände.

Das uns allen vertraute Holz-Clubhaus war am Gründungstag schon vorhanden. Es wurde im Jahr 1924 nach der Inflation von 10 Handwerksmeistern für ihre Familien zum Sommeraufenthalt gebaut. Um die notwendigen finanziellen Mittel sicherzustellen, bildeten die Männer und Frauen der ersten Stunde zunächst eine Genossenschaft mit einer Einlage von 3000,- Rentenmark je Mitglied. Unter dieser Genossenschaft entstand das hölzerne Clubhaus im nordischen Landhausstil mit Messe, Nebengelass, Veranda, Balkon und 14 Zimmern für die Genossenschaftsmitglieder, die das Anrecht der Nutzung der Zimmer auf Lebzeiten hatten. Sie hatten jedoch nicht das Recht, ihre persönlichen Anrechte auf andere zu übertragen. In den späteren Satzungen des Clubs wurden die Nutzungsrechte nach Ausscheiden der Mitglieder an interessierte Clubmitglieder auf Zeit vergeben. Alle diese Hausbesitzer waren Segler oder Motorbootfahrer und Mitglieder des Wander-Segler-Verein 1922 e. V., bevor die Trennung vollzogen wurde und die Gründung eines eigenen Clubs bevorstand. Das war der Anfang vom Yacht-Club Stößensee.

Am 26. Juni 1925 wurde von Mitgliedern des Wander-Segler-Verein 1922 e. V. der Yacht-Club Stößensee e. V. gegründet.

Die Eintragung wurde daraufhin unter dem Namen

Yacht-Club Stößensee e. V. vorgenommen und im Amtsblatt veröffentlicht.

Zu diesem Zeitpunkt hatte der Club zwei Stege, einen sogenannten Seglersteg und einen Badesteg. Am Seglersteg lagen diverse H-Jollen, Jollenkreuzer und zwei Motorboote. Nach kurzer Zeit kamen weitere Segel- und Motorboote hinzu.

Zum Yacht-Club Stößensee zu gelangen, war recht kompliziert. Egal ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Motorrad – man musste zuerst zur Anlegestelle des Yacht-Club Stößensee, die sich am Restaurant »Seeschloß« an der Stößenseebrücke befand. Von dort konnte man mit dem Clubkahn das Clubgelände erreichen. Probleme bereiteten auch die Energieversorgung und das Trinkwasser. Elektrisches Licht wurde anfangs durch Petromaxlampen ersetzt. Das aus einem Brunnen entnommene Wasser war ungenießbar. Trinkwasser musste mitgebracht werden.

Dieter Winzens



Die niederländische Plattbodenschiffahrt im Wandel der Zeit



Durch dichte Wolken dringt das erste Tageslicht, auf dem dunklen Wasser glitzern Strahlen der noch tiefstehenden Sonne. Die ehemalige Zuidersee ist übersät mit Segeln, die im Morgenlicht leuchten, während die Rümpfe darunter dunkel bleiben. Vor uns entfaltet sich ein unvergleichliches Panorama, das jahrhundertealte Bild. »Wenn man sich jetzt umschaut«, sagt die Skipperin, »dann sieht man, was dieses Land groß gemacht hat: Segel an Segel, Schiffe unter Segeln, segelnde Frachtschiffe und Fischerboote – der durch den Wind betriebene Transport übers Wasser.«

Wattenmeer: ‚Chartersegler‘ auf einem Plattbodenschiff in Aktion, Quelle: NBTC

Wer schon jemals ein niederländisches Hafentstädtchen am IJsselmeer, der früheren Zuidersee oder am Wattenmeer besucht hat, dem sind beim Spaziergang durch den Hafen sicherlich jene merkwürdigen Segelschiffe mit den großen, tropfenförmigen Holzbrettern an den Seiten aufgefallen. Später, im Anschluss an den Spaziergang, lässt sich dann beim Bier in der Hafenkneipe trefflich über die Funktion der merkwürdigen Bretter spekulieren. Sind es Gegengewichte, die bei Schiefelage des Schiffes ausgefahren werden? Sind es spezielle Ruder, die bei Windstille eingesetzt werden, oder dienen sie als Bremse, bevor man in den Hafen einfährt? Sind es altertümliche Tragflügel, Laufstege, Picknicktische? Dienen sie zur Abwehr fliegender Fische oder einfach nur als Reserveholz?

Vermutlich wird man sich einiges an Spott gefallen lassen müssen, mit Sicherheit aber wird man sich als absolute Landratte zu erkennen geben, käme man auf den Gedanken, einen der braungebrann-

ten Seebären nach der Bewandnis jener Bretter zu befragen. Fragt man aber doch, dann wird man erfahren, dass diese Bretter ‚Schwerter‘ heißen und schlicht und einfach als verstellbare Kiele dienen, die sich an die Wassertiefe anpassen können und dafür sorgen, dass das Schiff vorwärts statt seitwärts segelt. Man wird erfahren, dass Plattbodenschiffe keinen Kiel haben und daher besonders geeignet sind, die untiefen niederländischen Binnengewässer zu befahren.

Entstehungsgeschichte des Plattbodenschiffs

Die Zuidersee war lange Zeit das wirtschaftliche Herz der Niederlande. Um 1900 noch war sie ein viel befahrener Wasserweg, der als Drehscheibe für den überregionalen Handel diente. Ihr großer Fischreichtum bot den Bewohnern der Küsten reichlich Nahrung und ein gesichertes Einkommen. Zum Befahren dieses für seine Untiefen, Gezeitenströme und Stürme berüchtigten Gewässers brauchte man Schiffe, die unter solch schwierigen Bedingungen navigationsfähig waren. Sie mussten für verschiedene Wassertiefen geeignet sein, gute Segeleigenschaften besitzen und gleichzeitig große Ladungen transportieren können. So entwickelten die holländischen Schiffsbauer einen speziell für diese Bedingungen ausgelegten Schiffstyp: das Plattbodenschiff.

Plattbodenschiff mit der typischen Anordnung der Masten – der Gaffeltakelung, Quelle: michielw/ cc-by-nc-sa

Zunächst aus Holz, später aus Eisen und Stahl gebaut, führten sie ein bis zwei Masten und waren oft gaffelgetakelt. Lemsteraken, Botter, Schokker und Jollen waren wendige Fischerboote mit langen



schlanken Schwertern und großen Segeln zum Ziehen der Netze. Gefischt wurden Hering, Butt, Spiering, Aal und Sardellen. Die ‚Tjalk‘ hingegen war ein Frachtschiff mit ebenso ausgezeichneten Segeleigenschaften und einem charakteristischen runden Bug, ‚bolle kop‘ genannt, der zusätzlichen Stauraum bot. Diese Frachtschiffe waren in der Regel 15 bis 20 Meter lang und hatten ein Ladevermögen von drei bis fünf Tonnen. An Schiffsnamen wie Die Zwei Gebrüder, Die drei Schwestern oder Die Vier Geschwister lässt sich heute noch ablesen, dass diese ‚Transportunternehmen‘ Familienbetriebe waren. Man transportierte mit ihnen bis in die 1950er Jahre so gut wie alles über die Zuidersee und später das IJsselmeer: Steine und Torf aus Drenthe, flüssigen Kuhmist von Friesland nach Nordholland, Muscheln und Sardellen vom Wattenmeer, Steinkohle aus dem Ruhrgebiet, Passagiere und Vieh von den Inseln.

Bedeutungsverlust durch den Abschlussdeich
Die Zuidersee war jedoch nicht nur Segen, sondern auch Fluch für ihre Anwohner, denn sie zerstörte in regelmäßigen Abständen die Küsten durch Sturmfluten und forderte durch plötzlich aufkommende Stürme ihren menschlichen Tribut auch unter den Seeleuten. Nachdem bei einer dieser großen Sturmfluten im Januar 1916 erneut viele Küstengebiete heimgesucht wurden, entschloss man sich endlich, die schon länger bestehenden Pläne des Ingenieurs Cornelis Lely zum Bau eines Dammes in die Tat umzusetzen. 1932 wurde der Abschlussdeich vollendet. Die Abtrennung der Zuidersee vom Wattenmeer hatte weitreichende Konsequenzen für die Fischbestände und somit auch für die Fischereiflotte, die zunehmend an Bedeutung verlor. Zu Beginn der Industrialisierung wurden viele Plattbodenschiffe abgetakelt und zum Teil motorisiert, zahlreiche Schiffsrümpfe wurden jedoch in den 1950er Jahren ausrangiert und zum Teil eingeschmolzen. Die Schiffe, die den Hochöfen entkamen, rosteten in abgelegenen Häfen oder am Grunde eines Kanals vor sich hin.

Fast wären also diese Zeugen einer stolzen Vergangenheit sang- und klanglos von der Bildfläche verschwunden, hätte es da nicht in den 1970er Jahren ein paar Liebhaber gegeben, die sich dieser Fahrzeuge annahmen und einige der alten Botter, Aken, Tjalken und Klipper mit viel Hingabe restaurierten und somit vor dem glanzlosen Untergang retteten. Nicht nur restaurierte man die Schiffe, auch wurde der alte Frachtraum mit einer neuen Innenausstat-

tung versehen, die es ermöglichte, menschliche ‚Fracht‘, sprich: Passagiere, zu transportieren und zu beherbergen. So sind die alten Segler nunmehr wieder unterwegs, mit Touristengruppen in mehrtägigen Segeltörns über die ehemalige Zuidersee und das Wattenmeer.

Wiederentdeckung des kulturellen Erbes

Mittlerweile ist diese Charterflotte zu einem einzigartigen Ensemble von rund 450 historischen Schiffen angewachsen, die nicht nur auf der ehemaligen Zuidersee und in niederländischen Binnengewässern, sondern auch – nach seetauglicher Aufrüstung – auf hoher See zu finden sind. Speziell für die neue Berufsgruppe der ‚Chartersegler‘ wurden alte Hochsee-Segelpatente gesetzlich wieder eingeführt, nachdem 1938 aufgrund mangelnden Bedarfs alle Segeldiplome abgeschafft wurden. Heute bildet die Enkhuizer Seefahrtsschule wieder Steuerleute und Kapitäne aus – in einem Beruf, der ebenso alt wie anspruchsvoll ist.

Durch die Rettung dieser Schiffe ist ein wichtiges kulturelles Erbe erhalten geblieben. Es waren diese Instrumente wirtschaftlicher Entwicklung, die die Niederlande groß gemacht – gleichsam über Wasser gehalten haben. Reid de Jong, Organisator der Workumer Strontrace Regatta, bezeichnet sie – vielleicht etwas allzu euphemistisch – gar als sakrale Bauwerke: »Die Schiffe sind größere Monumente als unsere Kathedralen. Mit ihnen haben wir alles zusammengetragen, mit ihnen haben wir unser Land dem Wasser abgerungen. Sie waren das wichtigste Werkzeug, das wir jemals hatten«.

Es sind vor allem deutsche Gruppen, die dieses schwankende Stück Freiheit auf niederländischen Gewässern zu schätzen wissen und sich, begeistert, für ein Wochenende oder auch zwei den Wellen und Gezeiten hingeben. Und so ist die Charterbranche auch ein bedeutendes Instrument deutsch-niederländischer Freundschaft geworden. Manch einer, Niederländer oder Deutscher, Männlein oder Weiblein, hat einen gutbezahlten Beruf an den Nagel gehängt, ein Studium abgebrochen oder eine Beziehung beendet, um sich berufsmäßig diesem intensiven, harten und zugleich so einfachen Leben auf einem alten Plattbodensegler zu widmen. Und Frauenquoten scheinen in dieser Branche überflüssig zu sein.

Anne Breuer





**1. BERLINER
TREFFEN DER
PLATTBODEN-
SCHIFFE IM
YACHT-CLUB
STOSSENSEE
23. APRIL
2017**

DIE BERLINER FLOTTE DER PLATTBODENSCHIFFE ZU GAST IM YACHT-CLUB STÖSSENSEE





SY DE DIKKE RAAF

Seglerclub Spandau



Typ:	Zeeschouw
Baujahr:	1974
Werft:	Koijman & de Vries
Abmessungen:	9,5 m x 3,55 m x 0,8 m
Maschine:	Renault Marine, 25 PS
Eigner:	Thomas Vogelsang mailvogelsang@web.de





SY LENA

Segelvereinigung Havel



Typ:	Zeeschouw
Werft:	Bouwhuis Sneek, Bau-Nr. 53
Baujahr:	1975
Abmessungen:	7,0 m x 2,7 m x 0,8 m
Eigner:	Prof. Dr. Norbert-Christian Juhr n-c.juhr-berlin@web.de





SY LUISE EX FROUWE CORNELIA

Yacht-Club Stößensee



Typ:	Lemmer Zeeschouw
Baujahr:	1977
Abmessungen:	8,5 m x 3,5 m x 0,85 m
Maschine:	Bukh 20 DV, 20 PS
Gewicht:	6,9 Tonnen
Eigner:	Prof. Dr. Peter Vörsmann voersmann@t-online.de





SY WIEDE WIND

Segelclub Spandau



Typ:	Baarda Zeegrundel
Baujahr:	1976
Abmessungen:	7,5 m x 2,4 m x 0,65 m
Eigner:	Sebastian Manger sebastian.manger@gmx.de





SY URSA MINOR

Kurfürstlich Brandenburgischer Yacht Club von 1975



Typ: Zeeschouw
Baujahr:
Abmessungen: 9,5 m x 3,5 m x 0,7 m
Eigner: Hans-Jürgen Bär kerstin-baer@t-onlin.de





SY MADELIEFJE

Yacht-Club Stößensee



Typ:	Grundel
Ertf:	Koijman en de Vriews
Baujahr:	1972
Abmessungen:	8,0 m x 3,0 m x 0,65 m
Maschine:	2 Zylinder Sabb, 20 PS
Eigner:	Peter Hoffmann madjuri@gmail.com





SY EL-LIBERTADOR

Segelclub Pichelswerder



Typ:	Skuitsje
Baujahr:	ca 1910
Abmessungen:	10,5 m x 2,65 m x 0,75 m
Maschine:	Volvo Penta, 28 PS
Eigner:	Peter Heider bruno-heider@t-online.de



SY FIDEEL

Kleiner Stößensee



Typ: Grundel
Baujahr: 1977
Abmessungen: 7,5 m x 2,5 m x 0,8 m
Eigner: Jutta Kromm-Meinecke

J.Kromm-Meinecke@web.de





Potsdamer-Segel-Club-Wiking



Typ:	Seeschuh	
Werft:	Holländischer Eigenbau	
Baujahr:	1974	
Gewicht:	6,5 Tonnen	
Maschine:	Mercedes OM 636, 42 PS	
Abmessungen:	9,5 m x 3,2 m x 0,6 m	
Eigner:	Peter und Ramona Rose	Marita.rauer@freenet.de





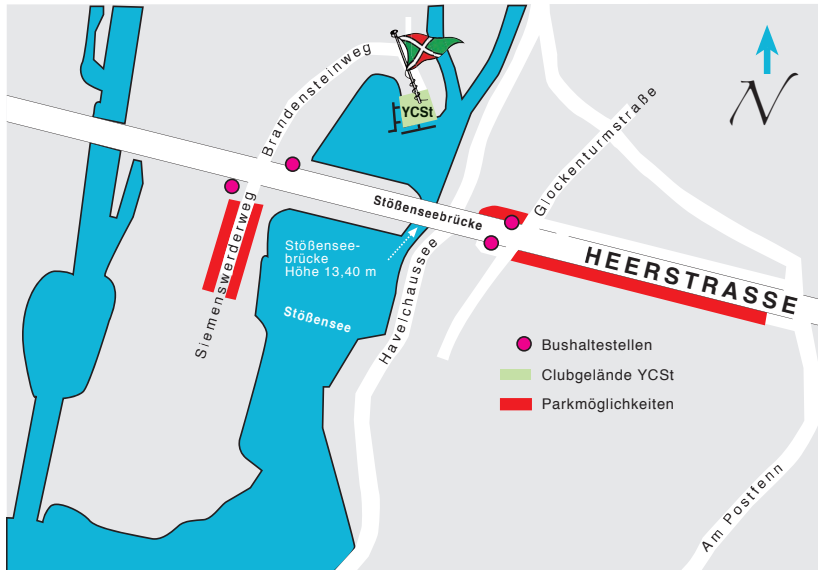


ON TOUR





So erreichen Sie den Yacht-Club Stößensee e.V.



Yacht-Club Stößensee e.V.

Clubheim: Brandensteinweg 66, 13595 Berlin (Spandau-Pichelswerder)

Telefon: (030) 361 25 02 · Fax: (030) 362 86 883

www.ycst-berlin.de

posteingang@ycst-berlin.de

Vereinsregister Amtsgericht Charlottenburg: VR 4183 B

Steuer-Nr.: 27/617/56589

Bankverbindung: Postbank Berlin, IBAN: DE 55 1001 0010 0044 9901 02

BIC: PBNKDEFF100



Yacht-Club Stößensee e.V.

Clubheim: Brandensteinweg 66, 13595 Berlin (Spandau-Pichelswerder)

Telefon: (030) 361 25 02 · Fax: (030) 362 86 883

www.ycst-berlin.de

posteingang@ycst-berlin.de