



21./22. 04. 2018

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

m.c *optique*

Brillen & Contactlinsen in Neu-Westend

Unser **Meisterteam** ist spezialisiert auf:

individuelle Beratung

personalisierte **Gleitsichtgläser**

Sportbrillen

Contactlinsen für Fern- und Nah

Augenprüfung mit Vorsorge - Screening

1 Stunden **Express-Werkstatt-Service**



Neu in unserem Sortiment:

Maui Jim Sonnenbrillen mit einzigartig
polarisierten Brillengläsern für Wassersportler,
auch farbgetreu mit Ihren Werten zu fertigen.

Reichsstraße 83 14052 Berlin Tel. 30 10 88 40 www.mc-optique.de

Öffnungszeiten: Mo - Fr 9.00 bis 18.00 Uhr Sa 9.00 bis 13.00 Uhr



**2. BERLINER
TREFFEN DER
PLATTBODEN-
SCHIFFE IM
YACHT-CLUB
STÖSSENSEE
2018**



INHALT	Seite
Programm	3
Impressionen der Plattbodenschiffe	4-5
Grußwort Kees van Laarhoven	6
Vorwort Hans-Ulrich Hauck	7
Die Geschichte des YCSt	8-9
Niederländische Plattboden-Yachten	10-13
Berliner Flotte der Plattbodenschiffe	14-26
Flagge hissen	27
Impressum	28



**2. Berliner
Treffen der Plattbodenschiffe
im Yacht-Club Stößensee am 21. und 22. April 2018**

Programm am 21. April

bis 15:00	Ankunft der Schiffe Über die Toppen geflaggt
15:15	Begrüßung der Schiffe durch den Vorsitzenden des Yacht-Club Stößensee Hans-Ulrich Hauck unter dem Flaggenmast
15:30 - 16:30	Kaffee und Kuchen mit Mampe und Mehr
16:00	Amerikanische Versteigerung von Hildes Kulttorte
16:30 - 18:00	Open Ship und Klönschnack
16:30 - 17:30	Quiz für Alle über Dütt und Datt
18:00 - 18:30	Preisverleihung Quiz
18:30 - 20:00	„Flüssiges und Mehr“ Essen, Fassbier und Mampe
20:00 -	Musik und Tanz

Programm am 22. April

ab 09:00	Gemeinsames Frühstück
10:30	Geschwaderfahrt der geschmückten Boote
12:30	Fototermin am Grunewaldturm Treffen am Zielschiff SY Windjammer
13:00	Verabschiedung



Impressionen der Plattbodenschiffe







Liebe Gäste und Mitglieder des Yacht-Clubs Stößensee,

Sie, als Bootsfrauen und -Männer wissen wahrscheinlich, dass die Niederlande auf eine weitbekannte maritime Geschichte zurückblicken können. So beschreibt sie ab dem 16. Jahrhundert das Entstehen und die Entwicklung der Schifffahrt in den Niederlanden. Die Blüte der Schifffahrt und vor allem die des Handels auf der Ostsee, haben die Republik der Sieben Vereinten Niederlanden damals zu einer maritimen Großmacht gemacht, die ihr wirtschaftlicher und politischer Höhepunkt im 17. Jahrhundert erreichte. Und wenn man an die Ostsee denkt, denkt man an die deutschen und niederländischen Hansestädte wo unsere Zusammenarbeit schon damals begann.

Damit entstand auch eine große Nachfrage nach Schiffen
und neue Schiffstypen wurden entwickelt.

Wir haben viel Sympathie für Plattbodenschiffe die so typisch niederländisch sind, weil sie mit ihren »platten« Boden speziell im untiefen Wasser eingesetzt wurden für den Fang von u. a. Muscheln, Austern und Tang. Auch sind sie auf vielen alten Gemälden abgebildet (von der damaligen Haager Schule gemalt).

Und heutzutage werden diese Schiffe auch viel als Charterschiffe genutzt.

Eine andere schöne »Wassergeschichte« die uns verbindet stammt aus der Zeit von König Friedrich Wilhelm I von Preußen der im 18. Jahrhundert das Holländische Viertel in Potsdam bauen ließ als Unterkunft für niederländische Handwerker, darunter auch Wasseringenieure! Diese wurden bei diversen Wasserbauwerken hier in der Region eingesetzt. Sie legten u. a. den Friedrichsgracht in Berlin an, wo sich heute der historische Hafen an der Mühlendammschleuse befindet.

Und.....genau da steht jetzt am Ufer die Kgl. Niederländische Botschaft!

Wir freuen uns also, dass Yacht-Club Stößensee mit ihrem 2. Plattbodenschifftreffen, dieser deutsch-niederländischen Verbundenheit und Tradition so viel Aufmerksamkeit schenkt. Wir wünschen Ihnen deshalb ein erfolgreiches Treffen und viel Spaß!

Kees van Laarhoven

Botschaftsrat für Infrastruktur und Wasserwirtschaft

Botschaft des Königreichs der Niederlande.





2. Berliner Treffen der Plattbodenschiffe im YCSt

Deutsch-niederländische Freundschaft – über die Liebe zum Traditionssegler

Liebe Teilnehmer, liebe Gäste,

herzlich willkommen zum 2. Berliner Treffen der Plattbodenschiffe im Yacht-Club Stöbensee. Ich freue mich, dass nach der positiven Resonanz auf die Auftaktveranstaltung 2017 unser Hafen erneut Treffpunkt und Bühne dieser so hübsch anzuschauenden Traditionssegler ist. Mein Dank geht an das Organisationsteam für die umfängliche Vorbereitung und die liebevolle Programmgestaltung. Beides stellt u. a. sicher, dass die Eignerinnen und Eigner der Plattbodenschiffe und die Gäste in einen regen Austausch über die Herkunft, Pflege und die Fahrten mit einem traditionellen Segelschiff kommen werden.

Ebenso bedanke ich mich bei den Sponsoren, ohne deren finanzielles Engagement diese maritime Veranstaltung nicht möglich wäre. Bedanken möchte ich mich auch bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Botschaft des Königreichs der Niederlande, die für unser diesjähriges Treffen ein Grußwort verfasst haben. Höhepunkt und gleichzeitig Abschluss des Treffens wird sicherlich am Sonntag die gemeinsame Ausfahrt der teilnehmenden Schiffe sein. Vom kleinen Stöbensee geht es nach einer Rundfahrt zum Grunewaldturm für ein Abschiedsfoto. Ich wünsche allen Skipperinnen und Skippern sowie allen Gästen kurzweilige und informative Stunden im Yacht-Club Stöbensee. Schauen sie auch in Zukunft mal bei uns vorbei, auch auf unserer Website finden sie Informationen über unsere Veranstaltungen und Aktivitäten.

Wir freuen uns über Ihren Besuch.

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 Wannensee, 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 Fahrtensegler, Regattasegler und Motorbootfahrer ihren Liegeplatz gefunden. Die Jugendabteilung bildet in clubeigenen Booten aus und ist Ausrichter einer Jüngsten-Wettfahrt für Teenys.

Der YCSt hat zur Zeit einen Bestand von 120 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. Des Weiteren hat der YCSt an den Steganlagen Wasser- und Stromanschlüsse. 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.

Felix Krull

Die Geschichte des Yacht-Club Stößensee

Wie aus dem Schwemmland am Steffenhorn Nutzland wurde und wie die Geschichte des Yacht-Club Stößensee begann.

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 Durch-



fahrtshöhe 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 Berufsschiffahrt. 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.

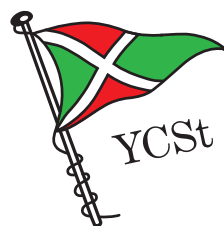
Am 26. Juni 1925 wurde von Mitgliedern des Wander-Segler-Verein 1922 e. V. der Yacht-Club Stößensee e. V. gegründet.

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 Bade- steg. 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





NIEDERLÄNDISCHE PLATTBODEN- YACHTEN

Eine Beschreibung der wichtigsten traditionellen niederländischen Plattbodenyachten, wie sie heute noch gebaut werden und in Fahrt sind.

Text und Zeichnungen von Horst Menzel.

Es ist kein Geheimnis, daß Segeln auf Plattbodenschiffen bei uns immer beliebter wird.

Plattbodenschiffe sind wunderbare Tourensegler, die vom Raumangebot her einen Komfort bieten, den man auf Kleinyachten gleicher Größe vergeblich sucht. Es sind keine "Rennziegen", auch kann man mit ihnen in der Regel nicht so hoch an den Wind gehen wie mit einer Kleinyacht, dafür bieten sie neben dem Raum- und Platzangebot aber weitere Vorteile:

Sie können gefahrlos trocknenfallen, flache Gewässer befahren oder durch niedrigste Brücken "kriechen", weil der Mast in den meisten Fällen problemlos gelegt werden kann. Trotzdem sind viele dieser Typen auch seetüchtig und bestens für die Wattfahrt geeignet.

Es sind ja im Grunde alles altbewährte niederländische Berufsfahrzeuge, die teilweise auf eine jahrhundertalte Entwicklungsgeschichte zurückblicken können.

Die Niederlande sind das Land, wo die meisten Fahrzeugtypen unter Segeln entwickelt wurden, und wo sich die Binnenfahrt unter Segeln am längsten gehalten hat. Aus diesen Berufsfahrzeugen

haben sich schon seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts die sogenannten "Lustfahrzeuge", heute sagen wir Yachten, entwickelt. Dabei hat man nicht nur die alten Bezeichnungen beibehalten, nein, auch die Formen wurden fast unverändert übernommen, wenn auch vielfach aus Stahl statt aus Holz gebaut.

Das zu diesen Fahrzeugen auch ein traditionelles Gaffelrigg gehört, statt der modernen Hochstakelung, ist ebenso selbstverständlich wie der Gebrauch von Seitenschwermern statt eines Mittelschwerkes.

Heute ist es das Verdienst der guten Konstrukteure und der Werften, daß sie das "Alte" mit modernen Erkenntnissen so verbinden, das ein bestmögliches Ergebnis dabei herauskommt und sowohl den Segler als auch den kritischen Betrachter zufriedenstellt.

Es soll nicht verkannt werden, daß auch bei uns der Kreis der Liebhaber für diese Schiffstypen immer größer wird und daß das Chartergeschäft in den Niederlanden für diese Schiffstypen durch deutsche Nachfrage im Wachsen begriffen ist.

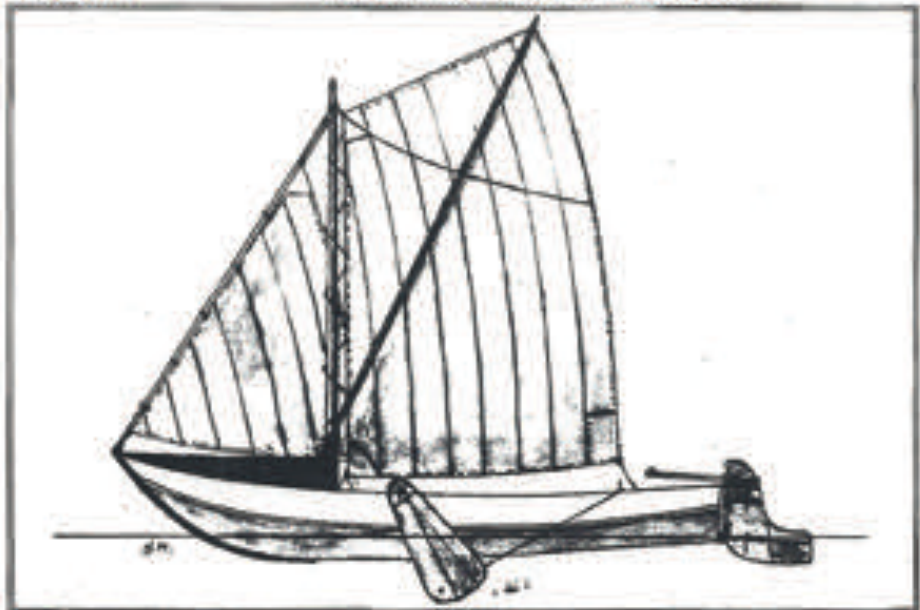
Es ist kein Geheimnis, daß viele begeisterte Plattbodensegler zwar den eigenen Schiffstyp kennen, zum Teil auch nur aus dem Prospekt -

mit den übrigen Typen aber nicht allzusehr anfangen können.

Hier sollen nun in loser Reihenfolge die wichtigsten Typen beschrieben werden, die heute noch für den Segelsport gebaut werden und am häufigsten auf den niederländischen Gewässern anzutreffen sind.

Die Schouw

Die Schouw ist ein Plattbodenschiff, das bereits im 13. Jahrhundert urkundlich in den Niederlanden erwähnt wird. Sie zählt somit zu den ältesten Typen, die sich bis heute erhalten haben. Dabei muß aber davon ausgegangen werden, daß die Formgebung im 13. Jahrhundert nicht unbedingt dieselbe war wie heute. Die Seitenschwermern kamen z.B. erst gegen Ende des 16. Jahrhunderts in Gebrauch.



Eine Zaltschouw. Der Name stammt noch aus der Zeit, als die Fischer mit diesen Fahrzeugen auf Lachsfang gingen. Eigentlich gehört dieser Typ gar nicht zu den Schouwen, sondern eher zu den Aakern, denn der Boden ist vorn bis zum obersten Bord durchgezogen und ein Vorbord fehlt. Das Schiff ist offen und vorn mit einer Zeltplane abgedeckt.

Als Rigg wird auch heute noch die Spinnakelung verwendet. Das Ruder muß aus den Ösen gehoben werden, wenn das Schiff an Land gezogen wird. Aus diesem Grund hat es an seinem Teil einen langen Schlitze, wo man bequem hineingreifen kann.





Eine Zeeschouw hat immer einen Vor- und einen Achterspiegel

die Anschaffung sicher nicht in der Möglichkeit einer preiswerten Herstellung zu suchen, man ist von diesem Typ einfach überzeugt.

In der Konstruktion unterscheidet man drei Typen:

1. Die, bei denen der Boden hochgezogen ist und die Seitenplanken in Vor- und Achterschiff kaffenartig gegeneinander anliegen.
2. Jene, bei denen die Planken gegen einen Spiegel anschließen und
3. solche, die eine Kreuzung von beiden darstellen, oder wo man sogar das Achterschiff rund mit einem Steven gebaut hat und wo nur vorn die Planken gegen ein Vorbord laufen.

Eines jedoch haben allen Schouwen gemeinsam: Den flachen Boden, eckige Kimmen und Seitenschweller.



Unter einer KAFFE die Niederländer nennen es HEVE - versteht man das Vor- oder Achterschiff eines Fahrzeuges, wenn der Boden oberhalb der Wasseroberfläche bis an das oberste Ende des Stempels aufliegt. Das Schiff hat dann in der Regel keinen Steven.

Gebaut werden Schouwen in unterschiedlichen Größen von 4,75 bis 11 Metern Länge, sowohl als offene als auch als halbgedeckte Fahrzeuge mit einem Kajütaufbau.

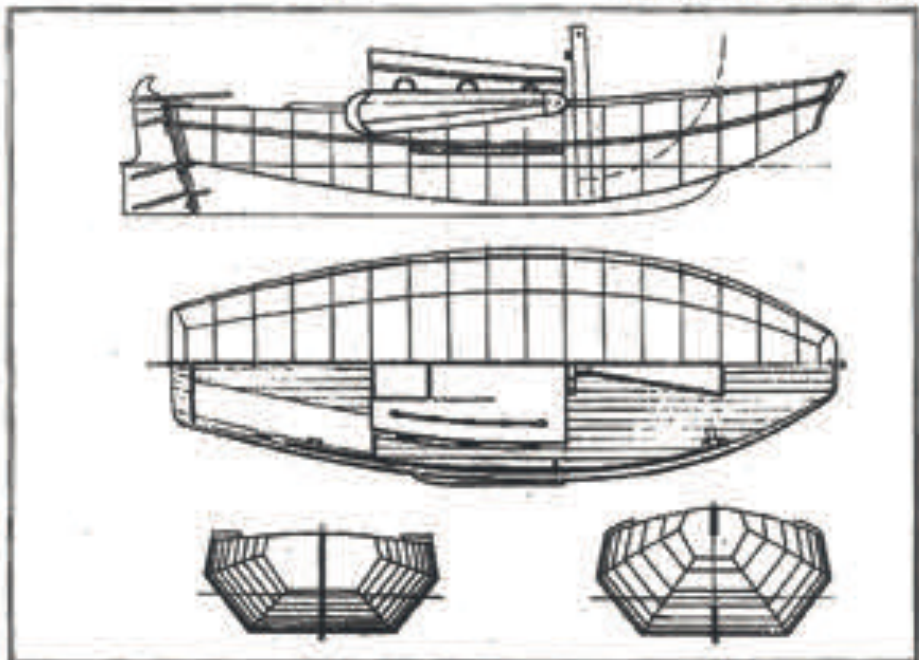
Natürlich ist bei den Schouwen heute ein eingebauter Motor vorhanden, so wie wir es bei fast allen Yachten kennen. Kleinere sieht man aber auch mit einem Außenborder.

Sowohl die offene wie auch die gedeckte Schouw wird

Die Schouw wurde in vielen Varianten gebaut, in erster Linie für die Frachtfahrt und die Fischerei - später dann auch als Yacht. Heute ist dieser Typ überall in den Niederlanden, hauptsächlich jedoch in Friesland, anzutreffen.

Der Grund für die weite Verbreitung ist in erster Linie in der einfachen und preiswerten Bauweise zu suchen. Die eckige Spantform erlaubt es, dieses Fahrzeug in allen Größen in einer soliden Ausführung, aber doch recht preiswert, herzustellen.

Andererseits findet man aber auch Eigentümer von Schouwen, die einfach in ihr Schiff verliebt sind und es in einer luxuriösen Weise mit edlen Hölzern und wertvollen Schnitzereien ausgestattet haben, daß man nur staunen kann. Hier ist der Grund für



Längsschnitt einer Zeeschouw, deutlich sind der flache Vor- und Achterspiegel zu erkennen. Der Mast steht in einem Klüver und reicht fast bis auf den Schiffsboden, daher befindet sich vor dem Mast eine Luke, die geöffnet werden muß, wenn der Mast gelagt werden soll.





heute vorn und achtern mit einem kleinen Spiegel statt eines Steven gebaut, an denen die drei Planken jeder Seite befestigt werden.

Wegen des flachen Bodens sind Seitenschwerter erforderlich, um der Abdrift beim Segeln entgegenzuwirken. Für die Binnengewässer eignen sich am besten kurze und breite Formen. Für die Zuidersee, das Watt oder gar die offene See sind schmale, aber dafür längere, angebracht. Es kommt nicht selten vor, daß ein Eigner für sein Boot von jeder Sorte Seitenschwerter ein Paar vorrätig hat.

Auch das Rigg ist nicht bei allen Schouwen gleich:

Die ZALMSCHOUW z. B. ist ein offenes Fahrzeug, welches ursprünglich für die Fischerei, speziell den Lachsfang auf den Flüssen, gebraucht wurde. Hier bestand das Rigg - auch heute noch - aus einem einfachen Sprietsegel.

Das gleiche Segel wurde übrigens auch auf der MELK-

SCHOUW gefahren, ebenfalls einem offenen Boot, mit dem in früheren Jahren die Milch von den Bauern zu den Molkeriein gebracht wurde.

Diese offenen Schouwen werden heute bis zu einer Größe von 7,5 Metern gebaut, wohl auch daher sind sie bei Jagendlichen sehr beliebt. Die einfache Handhabung des Sprietsegels sowie der geringe Tiefgang von nur 20 cm machen es zu einem bequemen Fahrzeug, das auch getraffort werden kann.

Wegen der fehlenden Kajüte wird das Vorschiff mit einer festen Zeltplane überspannt, so daß man darunter übernachten kann.

Da es die Schiffsgröße noch erlaubt, es auf das Ufer zu ziehen, ist das relativ große Ruder mit einem Schlitz versehen, in den man eingreifen kann, um so das Ruder bequem aus den Fingerringen zu heben und auch wieder einzusetzen.

Größere Schouwen führen in der Regel Gaffelsegel, manchmal mit einer geraden, meist jedoch mit einer leicht



Eine Zalmshouw mit Gaffelrigg, das Großsegel ist ein Gaffelsegel, die Mastenlender nennen es auch den "fallenden Baum". Am Mast ist das Groß mit Mastseils angebracht, das Diesterfeld ist lose und wird nur an Falls und Schothorn befestigt. Die Fock ist eine "Botterfock", die wie eine Genua bis hinter den Mast reicht.

gebogenen Gaffel. Aber auch die Hochtakelung ist anzutreffen, und im Mai sah ich auf der Ostsee eine Schouw mit Dschuntensegel.

Das Vorstag, an dem die Fock angeschlagen wird, führt entweder direkt an das Vordock, oder, um eine größere Fock fahren zu können, an ein "Botteloef". Dies ist ein kleiner eiserner Ausleger, der vorn fest wie ein kleines Bugspriet angebracht wird. Der Vorteil einer auf diese Art vergrößerten Fock ist darin zu sehen, daß der Luvgerichtigkeit des Schiffes entgegengewirkt wird, was immer dann erforderlich ist, wenn der Mast zu weit nach vorn steht.

Bei der Fock unterscheidet man - neben der Sturmfock - zwei Arten:

Einmal die "Fischermannsfock", bei der das Achterliek vor dem Mast endet. Wenn die Schot auf einem Leuwagen (Traveller) befestigt ist, kann sie beim Wenden bequem und ohne Danuten von einer Seite auf die andere gleiten.

Die andere Fock ist die "Botterfock", benannt nach dem "Botter", einem Fische-



Diese Zalmshouw fährt zusätzlich noch ein Klüversegel an einem Klüverbaum, das eingeholt oder hochgekloppt (geopt) werden kann.





Eine Zeechout mit Fisperrmannschick, die nur bis vor den Mast reicht. Zusätzlich führt sie aber ein "Devoel", einen kleinen, eisernen Bugspriet, an dem das Voortag und der Fockhals befestigt sind.

refahrzeug, bei dem diese Fock zuerst zur Anwendung kam.

Das Achterliek dieser Fock reicht bis hinter den Mast und die Schot wird jeweils auf der Leeseite an einer Klampe belegt, einige Skipper führen die Schoten aber auch bis nach achtern in die Plicht.

Das Bottersegel ist vergleichbar mit einer "Gema", nur daß es nicht bis in den Masttop reicht.

Manche Schoowen fahren auch einen losen Klöverbaum, der entweder getagt oder eingeholt werden kann, wenn der Liegeplatz es erfordert. An diesem Klöverbaum wird bei

raumen Wind ein fliegendes Klöversegel an einem Ausholring gefahren. "Fliegend" heißt es deshalb, weil es nicht an ein Stag angeschlagen wird, sondern nur durch das Fall am Kopf der Schot am Schothorn und dem Ring am Hals befestigt ist. Dieser Ring selbst wird durch entsprechende Aus- und Einholertaljen bedient.

Wie schon erwähnt ist es ratsam, wenn der Mast in einem Kicker lagert und bequem gelegt werden kann. Bei den kleinen Schiffsgrößen kann er wohl auch nach oben aus dem Segelballen

und der Fischung am Boden herausgezogen werden.

Was die Segel-eigenschaften betrifft, so hat man bei den neueren als Yachten gebau-ten Schoowen unter den Boden eine Art Kiel gebohrt, der vom Kurs unter der Wasserlinie und achtern in einem größeren Totholz endet. Dies macht sich natürlich sehr positiv bemerkbar und daher sind Schoowen flinke Segler, die doch relativ hoch am Wind segeln können.

In der nächsten Ausgabe geht es weiter mit der "Grundel" und Grundstrichem über Seitenschwert.





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





SY DE DIKKE RAAF

Seglerclub Spandau



Typ:	Zeeschouw
Baujahr:	1974
Werft:	Kooijman en 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



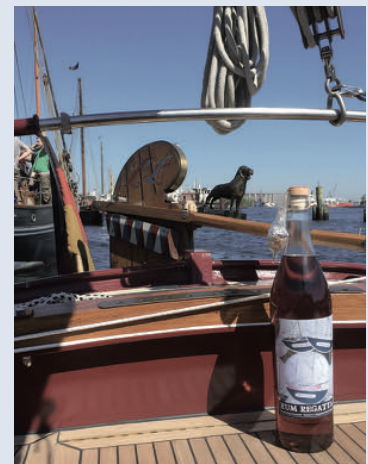


SY LUISE EX FROUWE CORNELIA

Yacht-Club Stöbensee



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:





SY MADELIEFJE

Yacht-Club Stößensee



Typ: Grundel
Erft: Kooijman en de Vries
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
de

J.Kromm-Meinecke@web.





SY HÄLFE MAEN

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



SY DEIRDRE



Baujahr: 1969
Werft: J. en K. Langenberg
Abmessungen: 6m x 2,5m
Motor: 9,9 PS Außenbordmotor im Schacht



SY HIDDE

Schokker-Gipon

Name: HIDDE Baujahr 1976

Länge ü. A. 9,00 m

Breite 3,20 m

Tiefgang 0,65 m

Verdrängung 6,0 to

Motor: Bukh DV 20 Diesel

Eignerin: Brigitte Berenson



SY ISABELLA



Typ:	Staverse Jol
Baujahr:	1986
Werft:	S de Vries & J. Kleiwegt
Abmessungen:	7,0 m x 2,85 m x 0,98 m
Gewicht:	5,0 Tonnen
Eigner:	Günter Neumann





Flagge hissen: 2. Berliner Treffen der Plattbodenschiffe im YCSt





Impressum:

© Yacht-Club Stößensee e. V.

1. Vorsitzender: Hans-Ulrich Hauck

Konzept: Peter Vörsmann

Umschlag und Gesamtgestaltung: Dieter Winzens

Fotos: Mit freundlicher Genehmigung der Eigner

Sponsoren:

Die Damen der Kuchengilde YCSt

Der Yacht-Club Stößensee

Marina Cirilov

Martina Senst

Hans-Ulrich Hauck

Madeleine Jurascheck

Peter Hoffmann

Rymhart

Peter Vörsmann

Dieter Winzens





RYMHART

RYMHART

Die einen nennen ihn Seemannspullover, Norwegerpulli oder Zip Sweater. Für die anderen ist er einfach der beste Wollpulli der Welt: RYMHART-Troyer halten Sie konstant auf Temperatur - auf dem Wasser, in den Bergen, im Wald oder in der Stadt...

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