

Saison 2021: Ein Gefühl von Freiheit und Sommerglück



Foto: Dieter Winzens

# CHRONIK 2021

# 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 Stunde **Express-Werkstatt-Service**

Jetzt  
einen Sehtest  
machen!



Reichsstraße 83 14052 Berlin Tel. 30 10 88 40 [www.mc-optique.de](http://www.mc-optique.de)  
Öffnungszeiten: Mo - Fr 9.00 bis 18.00 Uhr Sa 9.00 bis 13.00 Uhr

4. Berliner Treffen 2021 der Plattbodenschiffe



© 2021 Plattbodenschiffe Berlin e.V.

# CHRONIK 2021





★ An der Stelle stand der heutige Flaggenmast

## Inhalt

	Seite
Vorwort 1. Vorsitzender des YCSt	3
Mitglieder im Ehrenamt des YCSt	6-7
Das Veranstaltungsjahr 2021 aus Sicht des 2. Vorsitzenden	10-11
Die erste Saison als Betriebsleiter im Yacht-Club Stößensee	12-13
Bericht zu den Regatten und Wettfahrten	14-15
Aufbruch der Jugend – ein Neustart	16-17
Bericht des Hafenmeisters	18
Erbsenfahrt am 18. September 2021	19-21
70 Jahre Mitgliedschaft im Yacht-Club Stößensee e.V. – ein Gespräch mit Zeitzeugen	22-26
Sommerfest 2021 und 4. Berliner Treffen der Plattbodenschiffe	27-30
rbb - Team zur Berichterstattung im YCSt	31-32
Ansegeln 2021	33-34
Kapitänsabend 2021 – Master and Commander	35
Besondere Fahrten 2021	36-42
Mein Vierteltonner Typ »Hiddensee«, einer von ca.400 Trabbis	43-44
SY-G 252 – Great Dane 28 – Seekreuzer mit klassischen Linien	45-47
Ein ganz besonderer Tag für Tina und Ewald	48
Impressum	U3

# Vorwort

Bericht des 1. Vorsitzenden



Am Wetter unterscheiden sich zwei grundsätzliche Seglertypen: Die Verantwortungsträger berücksichtigen den gesamten Törn, können Wetterkarten lesen, bestimmen Windrichtung und Windstärke anhand der Isobaren und bleiben im Zweifel im Hafen. Die Abenteurer schauen in den Wetterbericht am Starttag für den Starthafen, denken, dass es wohl so schlimm nicht wird und fahren los. Ich gehöre leider in die zweite Gruppe.

Und so, wie ich es mit dem Segeln halte, wurde ich zum Ersten Vorsitzenden des Yacht-Club Stößensee: Ich fühlte mich Ulli Hauck verbunden, der sich seinen Aufgaben mit Herzblut angenommen und die Rolle des Ersten Vorsitzenden in jeder Weise perfekt ausgefüllt hatte. Ich sah keinen Nachfolger, sah mich bald als Witwer, kurz vor der Rente und dachte, dass ich ja wohl noch eine Aufgabe bräuchte. Als mich dann an einem Januarabend Peter Aleth anrief und mir berichtete, dass er noch ein letztes Mal für den Vorstand antreten würde, wenn ich mich für den Ersten Vorsitzenden zu Wahl stellte, war ich zwar inzwischen Großvater, hatte gerade erneut geheiratet und mich in meinem Büro bis zum Alter von 67 verpflichtet. Trotzdem sagte ich spontan zu.

Ulli freute sich und zeigte mir stolz nach meiner Wahl unsere Ahnengalerie. Da würde ich dann auch mal hängen. Du lieber Gott! Allmählich begriff ich, was geschehen war. Mir rutschte

das Herz in die Hose. Aber dann kam unsere erste Vorstandssitzung mit vielen frisch gebackenen Vorständlern. Alle waren munter, freundlich und hatten (außer Claudia und mir) klare Vorstellungen davon, was auf sie zukam und wie sie das anpacken wollten. Peter und Michael als »alte Hasen« gaben die Struktur vor und Felix versorgte mich noch am Tage meiner Wahl mit zahlreichen Informationen und Passwörtern für die Nutzung unserer IT. Da hatte sich seit meinem Ausscheiden aus dem Vorstand unter Norbert Breitrück verdammt viel getan.

Also ran an die Arbeit. Das war von Anfang an eine große Freude. Denn jeder/jede machte seinen/ihren Job und die größte Sorge, dass ich es mit Egozentrikern, Schwätzern oder Zeitdieben zu tun bekommen könnte, war wie weggeblasen. Wir klinkten uns zusammen und legten los.

Aber wohin? Schon im Februar war es mit Corona immer schlimmer geworden und im März sah es für unseren Veranstaltungskalender zappenduster aus. Claudia recherchierte die Verordnungslage, die nun gar nicht so klar war, wie man es im Radio immer serviert bekommt. Abstandsregel, Maskenpflicht, Freitesten, Höchstzahlen für drinnen und draußen, die Unterscheidung von privaten Partys und Vereinsversammlungen, 2 G, 3 G, Vorstandshaftung etc.; es war alles neu für uns und es war ein Graus.

Unser erstes großes Thema war das Ansegeln, das vom BSV offiziell abgesetzt war. Was sollten

wir tun? Die Stimmen im Vorstand schwankten hin und her und immer wieder wechselte die Stimmung zwischen Vorsicht und Zuversicht. Für mich gab den Ausschlag, dass Claudia die Testpflicht ins Spiel brachte und sich anbot, für den Verein nicht nur Reservetests zu beschaffen, sondern auch die Kontrolle darüber vorzunehmen. Also beschlossen wir ein Ansegeln im kleinen Rahmen ohne Flaggenmast. Aber immerhin hatten wir die erst kürzlich wohl von der Fa. Reinhardt gestifteten kleinen Masten und Achim Schulz sagte uns das Nähen von Flaggen in den Vereinsfarben zu.

Am 24. April füllte sich bei noch sehr kaltem Wetter, aber erstmals schöner Sonne die Terrasse. Alle noch dick eingepackt, überall Händeschütteln, herzliche Begrüßungen, die ersten Sonnenbrillen und die ersten Biere. Mir ging das Herz auf. Wir neuen Vorständler suchten und fanden uns für ein paar Fotos zusammen und dann ging es auf den Südsteig. Ich begrüßte von dort aus die zahlreichen Anwesenden. Ulli schoß Salut und dann war erstmals Ruhe. ....

...bis Peter Aleth die Situation durchschaute, mich aus der Bredouille holte und mit einem beherzten Kommando:

### *»Heiß Flaggen und Stander«*

unsere kleine Zeremonie traditionsgemäß zum Abschluss brachte.

Zurückblickend ging es dann im Verein vor allem mit geselligen Ereignissen und Feiern weiter: Unser Stiftungsfest im Juni war vom Wetter gesegnet und wir konnten – immer noch unter Corona-Auflagen – tatsächlich recht entspannt auf unserer Terrasse feiern. Ich verabschiedete noch einmal offiziell Ulli und bedankte mich natürlich vor allem bei seiner Frau Martina, die ihn jahrelang unterstützt hatte. Dieter Winzens hielt

unter schwierigen akustischen Verhältnissen einen kleinen Vortrag zur Vereinsgeschichte, in die er sich immer tiefer hineingräbt. Es ging um den drohenden Verlust unseres Pachtverhältnisses, den der Vorstand dadurch abwendete, dass er das in Jahrzehnten angeschwemmte Land, das als Uferstreifen das katastermäßige Grundstück umschloss, vermessen ließ und seinem Eigentümer, der Stadt Berlin, nach zähen Verhandlungen abkaufte. Plötzlich stand unser Vereinsheim nicht mehr auf einem Wassergrundstück und die Eigentümer des Grundstücks mussten sich mit dem Verein einigen.

Das Highlight des Jahres war natürlich unser Plattbodenschiffreffen, zu dem Peter in dieser Chronik einen stimmungsvollen Beitrag geschrieben hat. Wir vom Vorstand haben dieses Fest sehr genossen, aber wir waren auch intensiv bei der Vorbereitung und Planung beteiligt. Das betraf vor allem Peter Aleth, der gemeinsam mit unserem Wirt und dem neuen Vergnügungsausschuss die Versorgung der zahlreichen Besucher sicherstellen mussten und es betraf Ralf, unseren Hafengebiet, der eigentlich keine freien Plätze mehr zur Verfügung hatte und dann auch noch überraschende Nachzügler an unsere Stege bringen musste. In den letzten Tagen telefonierte ich fast täglich und mehrfach mit Peter Vörsmann, um all die kleinen und großen Themen abzuarbeiten, die sich uns stellten und daneben recherchierte ich und telefonierte mit zahlreichen Redaktionen, um noch die »Presse an Bord zu bekommen, die Dieter unbedingt eingebunden sehen wollte. Das hat dann auch noch sehr spät, dafür umso schöner mit gleich zwei Fernsehberichten geklappt

In der Rückschau half es uns bei der Vorbereitung und der Durchführung dieser Veranstaltung sehr, dass wir praktisch mit zwei Teams agierten; einerseits die Kameraden und Kame-



*Der neue Vorstand des YCSt*

radinnen mit Begeisterung und Bezug zum Plattbodenschiffreffen, zu denen neben Peter und Lore vor allem Peter Hoffmann und Madeleine Juraschek sowie Ewald Hagemann und Bettina Hagemann zählten und andererseits das unterschiedlich befasste Vorstandsteam mit dem 2. Vorsitzenden als Veranstaltungsmanager, dem Betriebsleiter und dem Hafenteiler. Daneben unbedingt noch zu nennen sind Dieter Winzens mit seiner ansteckenden Begeisterung und der von ihm aufwändig gestalteten Broschüre und Claudia Hensel, die einfach dort präsent war, wo es nötig wurde. Mit diesen Menschen Hand in Hand zu arbeiten, war ein großartiges Erlebnis. Auch wenn es in der Nachfolge Streit um die Neuplanung für 2022 gab und Peter sich dann zur Stabsübergabe entschloss, so steht für mich am Ende die neu gewonnene Freundschaft, das Vertrauen und gemeinsame Ziehen an einem

Strang im Vordergrund. Vergleiche ich es mit dem Einsatz einer Talje, so ist der Erlebniswert ungleich höher. Und genau deshalb freue ich mich schon auf das Plattbodenschiffreffen 2023, für das ich gerne wieder ein wasserseitiges und ein landseitiges Unterstützerteam im Einsatz hätte.

Der Ausklang der Saison mit erneut einem vereinsinternen Absegeln am 9. Oktober hätte schöner nicht sein können. Ulli hat ihn für die Chronik wunderbar eingefangen. Wenn man diesen Bericht liest und die schönen Bilder meiner Frau dazu sieht, dann verfliegt aller Stress und Zeitdruck und man freut sich einfach; auf die Menschen im YCSt, auf die Feiern, den Geruch der Farbe im Frühjahr, die vertrauten Gesichter vom Stammtisch, die Sonne auf der Unterhavel und damit auf die neue Saison.

*Andreas Lubberger*

## Mitglieder im Ehrenamt des YCSt



1. Vorsitzender  
Andreas Lubberger



2. Vorsitzender  
Klaus-Peter Aleth



Schatzmeisterin  
Claudia Hensel



Fahrtenobmann  
Norbert Breitrück



Motorbootobmann  
Harald Schöpka



Webmaster  
Joachim Felix Krull  
und Ehrenrat



Dieter Wenzens  
Grafik-Design,  
Layout, Redaktion



Burkhard Heinsohn  
Prüfungsrat



Vergnügungsausschuss:  
Bettina Gergen/Hagemann und Karin Golder



Sportausschuss  
Ute Krull

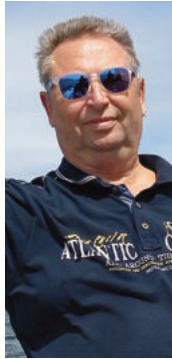




Schiffsführer  
Michael Bürger



Betriebsleiter  
Julian Plöttner



Sportwart  
Roger Bittner



Jugendleiter  
Robert Plöttner



Hafenmeister  
Ralf Däfler



Martina Senst  
Prüfungsrat



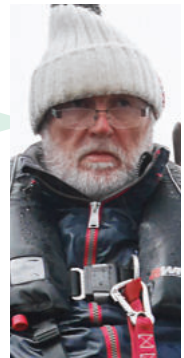
Heinz Schönherr  
Prüfungsrat und  
Ehrenrat:



Jarmila Wojcichowski  
Ehrenrat



Hans Ulrich »Ulli«  
Hauck Ehrenrat  
und Redaktion



Peter Vörsmann  
Ehrenrat



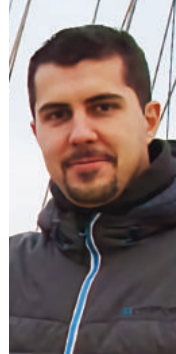
Sportausschuss  
Gerrit Vetter



Sportausschuss  
Sascha Acker



Sportausschuss  
Jürgen Lange



Sportausschuss  
Matthias Kohl

# Das Veranstaltungsjahr 2021 aus Sicht des 2. Vorsitzenden

**D**as Jahr 2021 wurde natürlich auch wieder durch die Corona Einschränkungen geprägt. Der Wirt musste die Gastronomie bis Mitte April 2021 schließen und hatte keine Einnahmen in der Zeit. Der Verein erließ ihm die Pacht für die angeordnete Schließungszeit. Der Flaggenmast konnte für das Stellen auch aus besagten Gründen nicht im Winterlager überholt werden, so dass der Verein ohne gestellten Flaggenmast 2021 über die Runden kommen musste....

Bei einer kleinen Ansegelfeier am 24. April wurde auf dem Südsteg, mit Abstand und Mundschutz, das neue Wassersportjahr mit einem Salut begrüßt.

## Am 22. Mai

wurde unsere Terrasse eröffnet. Die Vorstandsmitglieder berichteten kurz von Ihrer Arbeit. Fam. Hensel und Andreas Heid steuerten



ein Fass Bier sowie alkoholfreie Getränke bei. Ulli Hauck bekam einen Präsentkorb, sowie die goldene Nadel des YCSt für seine jahrelange geleistete Vorstandsarbeit vom neuen Vorsitzenden Andreas Lubberger überreicht. Leider spielte das Wetter nicht wie gewünscht mit; trotz einiger Regenschauer jedoch ein gelungener Tag.

## Am 26. Juni die 96 Jahr Feier des YCSt.

Bei schönstem Wetter, festlich geschmückter Terrasse und geschmückten Tischen berichtete Dieter Winzens aus früheren schwierigen Verhandlungen durch die damaligen Vorsitzenden des YCSt. Mein Dank geht an die Damen des Vergnügungsausschuss und den vielen fleißigen Helfern, ohne die ein solches Fest nicht auszurichten ist. Das Tanzbein mit der Musik von unserem DJ Felix wurde lange geschwungen.

## Am 28. und 29. August

stand am letzten Wochenende der Höhepunkt des Jahres mit dem Plattbodenschiffreffen und des Sommerfestes an. Peter Vörsmann mit Lore und seinen Mannen aus dem Verein hatten das Fest wunderbar vorbereitet und so lief alles wie am Schnürchen nach Programm ab. Es wurde



von den Mannschaften Boote gebastelt, Preise und Erinnerungsteile vergeben, die von Hilde Tietz gebackene Torte amerikanisch versteigert. Die dabei eingenommen Spenden wurden



für einen Sportverein im Aartal, der durch das Hochwasser arg gebeutelt wurde, verwendet. Abends wurde gegrillt, das Musikduo Wulle + Sonja spielten bis 23:00 Uhr am Samstag zum Tanz auf. Insgesamt waren 23 Plattbodenschiffe mit ihren Mannschaften zum Plattbodenschiff-treffen im YCSt erschienen. Der RBB berichtete am Samstag kurz und am Sonntag ausführlich von dem Ereignis im YCSt. Am Sonntag stand eine Geschwaderfahrt nach dem gemeinsamen Frühstück an, mit einem gemeinsamen Mittagessen im Hotel Schildhorn, bevor alle Schiffe ihre Heimreise antraten.

### Am 9. Oktober dann das Absegeln

natürlich auch nur im kleinen Kreis. Mit 3 Salutschüssen wurde eine durchwachsene Wassersportsaison 2021 beendet.

### 5. November Kapitänsabend

Die Tische in der großen Messe waren festlich gedeckt, sodass 23 Kapitäne/innen einen würdigen Abend verbringen konnten. Michael

Bürger las Geschichten aus dem Buch von Captain Blake vor. Der Wirt servierte standesgemäß Labskaus Essen. Es wurde natürlich auch wieder reichlich gespendet. Diesmal für die neue Jugendarbeit des YCSt.

### 20. November Laubfest mit Pufferessen

Viele Kameradinnen und Kameraden kamen zusammen, um das heruntergefallene Laub in den bereitgestellten Container zu werfen. Nach ca. 2 Stunden sah das Grundstück geschneigelt aus, so dass die Pfanne für die Puffer heißge-



macht werden konnte. Die Frauen vom Vergnügungsausschuss und weitere Helferinnen hatten 25 Kg Kartoffeln geschält und Karin Golder 2 große Schüsseln Apfelmus gekocht. Alle Helfer ließen sich bei Glühwein die knusprigen Puffer schmecken.

### Die Weihnachtsfeier im Dezember

musste leider vom Vorstand coronabedingt abgesagt werden. Das Gänseessen führte der Wirt am 2. Weihnachtfeiertag unter den geltenden den Corona Regeln durch.

*Peter Aleth*

## Die Schatzmeisterin berichtet über ein schwieriges Jahr 2021

2021 war ein turbulentes Jahr – gesellschaftlich und auch für den Yacht-Club Stößen-see als Verein. Neben der Pandemie, die unseren Alltag seit 2020 bestimmt, kam noch die Wahl eines neuen Vorstandes hinzu, der sich erst einmal finden musste.

Wie ich selber dazu kam, ist mir im Nachhinein schleierhaft! Wenn ich zurückdenke, war es eine lebhafte Diskussion am Mittwochs-Stammtisch über mögliche Nachfolger von Peter Aleth, der sein Amt nach vielen Jahren niederlegen wollte, eine flapsige Bemerkung meinerseits, dass Familienmitglieder ja »leider« keine Vorstandsämter wahrnehmen können und schon war es geschehen. So schnell konnte ich gar nicht »ja« sagen, wie ich mit Niko die Mitgliedschaft getauscht hatte und als stellvertretende Schatzmeisterin »Finanzluft« schnuppern durfte. Was soll ich Euch sagen? Es hat Spaß gemacht! Mit einem erfahrenen Schatzmeister an meiner Seite, der die ganze Arbeit gemacht hat, fand ich die Diskussionsrunden spannend und aufregend. Und so war es keine Frage, dass ich die Wahl zur Schatzmeisterin angenommen habe.

Ziemlich schnell wurde mir klar, dass ich das Ganze nicht gut durchdacht hatte, denn es handelt sich nicht nur um das lapidare Bezahlen von ein paar Rechnungen. Der Job ist aufwendig! Die Abwicklung des gesamten Zahlungsverkehrs, die ordnungsgemäße Buchführung, Beitragsrechnungen schreiben, ausstehende Mitgliedsbeiträge einfordern, Mahnungen verfassen und versenden, Kostenkontrolle, Haushaltsplan, Beitragsordnung, Halbjahres- und Jahresabschluss, monatlicher Kassenbericht, Mitgliederdaten verwalten, Spenden einnehmen und Spendenquittungen ausstellen, Satzungsvorschriften und Wirtschaftlichkeit im Auge behalten, Zuschussanträge, Gemeinnützigkeitsanträge etc. pp. 200 E-Mails und mehr pro Monat sind keine Seltenheit

und diese müssen natürlich auch in der ein oder anderen Art und Weise bearbeitet werden. Und obwohl das nur einige der Punkte sind, steckt hinter jedem eine Menge Zeit und Arbeit.

Aber auch Corona hat mir eine Menge zusätzliche Arbeit beschert. Ursprünglich dachte ich, dass ich nur ein Hygiene-Konzept entwerfen müsse und das wäre es dann auch schon. Allerdings habe ich auch das unterschätzt. Die SARS-CoV-2-Infektionsschutzmaßnahmenverordnung für das Land Berlin in seiner mittlerweile x-ten Fassung hat mir so manch schlaflose Nacht bereitet. Zurzeit sind es über 30 Seiten. Es waren aber auch schon mal mehr und immer alles im schönsten »Amtsdeutsch« geschrieben, mit unzähligen Verweisen auf obige Paragraphen, Absätze, Sätze etc., dass es gilt oder dass es nicht gilt, sodass ich ständig am Überlegen war, ob ich auch alles richtig interpretiert habe. Also habe ich sie immer und immer wieder gelesen. Bei meiner ersten Anschaffung von 50 Testkits hatte ich arge Bedenken, ob sich das überhaupt lohnen würde und die Diskussionen mit dem ein oder anderen Mitglied haben mich manches Mal ins Grübeln gebracht. Heute wissen wir aber, dass wir richtig reagiert haben. Wir hatten nur 2 Corona-Fälle und beide sind glimpflich abgelaufen. Niemand hat sich im Verein angesteckt und inzwischen haben sich alle an die Regeln gewöhnt und die Akzeptanz für die Maßnahmen ist groß. Und ich muss sagen, dass mir die Diskussionen mit Heinz Schönherr sehr geholfen haben. Er hat mich doch das ein oder andere Mal bezüglich meiner Interpretationen auf die richtige Spur gebracht.

Die »normale« Vorstandsarbeit kommt auch noch hinzu. Und diese ist ebenfalls nicht gerade vom Nichtstun geprägt! Vorstandsarbeit ist anstrengend und zeitaufwendig und manchmal auch frustrierend! Aber: Sie macht Spaß! Man





muss nur berücksichtigen, dass der Verein 109 Mitglieder hat, was gleichbedeutend mit 109 unterschiedlichen Charakteren und im schlechtesten Fall 109 unterschiedlichen Meinungen ist. Denn jeder möchte seine eigenen Interessen bestmöglich vertreten wissen. Die einen wollen lockere Verpflichtungen, Spaß, Freizeit und keine Zwänge. Die anderen bevorzugen Traditionen, Verantwortung und Pflichtbewusstsein. Eines aber wollen alle: Kameradschaft und unvergessliche Augenblicke auf und am Wasser! Und genau das ist es, was uns alle verbindet! Deshalb versuchen wir einen Mittelweg zwischen Traditionen und Moderne zu finden. Das ist nicht immer einfach, aber wir werden ihn finden.

Um es also kurz zu machen: Ich habe den Aufwand und die Arbeit eines Schatzmeisters unterschätzt. Aber ich mache es gerne. Und insofern hoffe ich, dass bei allen Fehlern, die mir hier und da unterlaufen und auch zukünftig unterlaufen werden, Ihr dennoch mit mir und meiner Arbeit zufrieden seid.

In diesem Sinne freue ich mich auf die vor uns liegende Saison, auf die gemeinsamen Veranstaltungen, auf die Kameradinnen und Kameraden und die unvergesslichen Momente auf und am Wasser.

*Eure Schatzmeisterin  
Claudia Hensel*



*Immer den Überblick bewahren – die Schatzmeisterin des YCS!*

## Die erste Saison als Betriebsleiter im Yacht-Club Stößensee.

Die Saison 2021 war für mich die erste Saison als Betriebsleiter im Yacht-Club Stößensee. Gespannt darauf, wie alles klappen würde, ging ich meine Aufgabe an. Dank der tatkräftigen Unterstützung von Eberhardt Flemming und der guten Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des Vereins, fand ich mich bald zurecht, und das Jahr verlief recht harmonisch.

Zum Ansegeln wurde der Flaggenmast weder aufgearbeitet, noch aufgestellt. Deshalb haben wir uns etwas einfallen lassen: Mit Hilfe von Achim Schulz, Peter Hoffmann und Klaus Golder wurden zum Stiftungsfest vier Ersatzmaste mit Trikoloren unserer Vereinsfarben aufgestellt.

Damit der Klönschnack am Außen-Stammtisch zwar mit Abstand aber mit Stil stattfinden konnte, wurde von Ulli Hauck und Ewald Hagemann die Tischplatte liebevoll aufgearbeitet und erstrahlte dann in neuem Glanz.

Meine langjährige Tätigkeit als Haus-Installateur litt naturgemäß unter meiner neuen Aufgabe. Glücklicherweise hatten wir in diesem Jahr wenig Havarien und Bernd Meyer zur Unterstützung. Er setzte einige Sachen instand und besei-

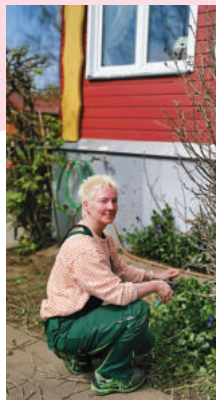
tigte mit Hilfe von Wolfgang Fleischer sogar eine Hauptrohrverstopfung professionell.

Oft stand unser Clubhaus tagelang offen, weil der jeweilig Letzte vergessen hat, abzuschließen. Aus diesem Grunde wurden von Horst Tietz mit Hilfe einiger Kameraden die Türen so umgebaut, dass sie von außen nicht mehr ohne Schlüssel zu öffnen sind und selbsttätig schließen.

Der durch Witterungseinflüsse zusammengefallene Entwässerungsschacht am Zugang des Südstegs wurde von Andreas Borchert komplett erneuert. Auch die Zapfstelle an der Veranda unseres Hauses wurde von ihm mit Gehwegplatten aufgehübscht und Andreas Heid spendierte und montierte einen neuen Plexi-Glas-Schutz.

An der Steganlage wurden von Matthias Kohl und Kay Siedentopf zwei marode Stegbohlen ersetzt, damit ist unser Bestand leider verbraucht. Ersatz-Bohlen zu beschaffen ist im Moment etwas schwierig, hoffentlich bessert sich die Lage bald.

Dass das gesamte Grundstück ganzjährig sehr ordentlich aussah, haben wir zum einen dem gut funktionierenden Rasenmäher-Team, bestehend aus Christian Kakrow und Jürgen Schliephake,



*Jarmila, Ute, Lore und Bettina bei der Gartenarbeit im Frühling*



*Das Laubfest – nach der Arbeit hat das Puffressen Tradition*

und dem neuen Elektro-Rasenmäher, und zum anderen dem bewährten Garten-Team bestehend aus Ute Krull, Jarmila Wojcichowski, Bettina Schöpka, Ulli Hauck, Guido Materne, sowie Gerrit Vetter zu verdanken.

Die erneuerungsbedürftigen Fenster des Ostanbaus wurden durch Andreas Heid, der die neuen Fenster spendiert hat, Peter Hoffmann, Frank Traut und Harald Schöpka ausgetauscht und der Anbau neu angestrichen.

Dank der Initiative von Ewald Hagemann ist der Klepper Kadett wieder segelfertig gemacht worden. Er soll im Training und bei der Jugendarbeit wieder genutzt werden.

Der Umbau unserer Heizungsanlage, der für dieses Jahr geplant war, verzögerte sich durch das Fehlen von Unterlagen, die für die Genehmigung wichtig waren. Also werden wir im neuen Jahr einen weiteren Anlauf starten.

Für die Sicherheit unseres Gebäudes und der Nutzer war Ralf Däfler, neben seiner Tätigkeit als Hafenmeister, weiterhin mit dem Einbau der

Brandmeldeanlage beschäftigt. Bald werden die Arbeiten aber abgeschlossen sein.

Das alljährliche Laubfest spiegelte wie immer eine starke Kameradschaft wieder. Die Arbeiten wurden bereits im Vorfeld angegangen und somit über Wochen verteilt. Auch im Zeichen der Pandemie ein erfreulicher Umstand. Am eigentlichen Tag des Laubfestes dann wurden die Arbeiten durch das traditionelle Kartoffelpuffer-Essen gekrönt. Klaus Zechel und Klaus Golder bieten die Puffer goldbraun und der von Karin Golder selbstgemachte Apfelmus rundete den Schmaus ab.

Wir konnten unser Hobby, den Wassersport, trotz der besonderen Umstände durch die Corona-Situation, weitestgehend uneingeschränkt ausüben. Dafür sollten wir sehr dankbar sein. Wenn wir weiterhin das Grundstück und unsere Kameradschaft wie im vergangenen Jahr pflegen, so können wir entspannt der Zukunft entgegenblicken.

*Euer Betriebsleiter Julian Plöttner*

## Bericht zu den Regatten und Wettfahrten 2021

Die Teeny-Trophy war in diesem Jahr organisatorisch ein voller Erfolg, da die Helfer, insbesondere der neue Sportausschuss tätig war.

Mit Ute Krull, Ewald Hagemann, Matthias Kohl, Jürgen Lange, Gerrit Vetter und Sascha Acker, wurden vorher alle Abläufe – z. B. das Bojen Auslegen – trainiert.

Wettfahrtleiterin Claudia Schurr, Assistentin Ute Krull und Sportwart Roger Bittner leiteten die Regatta vom Startschiff aus.

Ewald Hagemann hatte das Startschiff gestellt und hisste zusammen mit Angela Czichy und Thomas Faust die Flaggensignale.

Einen besonderen Dank an Klaus Golder, welcher noch in der Woche zuvor den Motor der »Stößensee« reparieren konnte und somit der geliebte Tonnenleger einsatzbereit war!

Julian Plöttner und Familie sowie Jarmila Wojcichowski hatten drei Mal das Zielboot gestellt. Zur Teeny-Trophy waren 22 Boote gemeldet, wovon letztlich nur 16 Boote am Start waren.

An unserer Clubwettfahrt nahmen insgesamt 7 Boote teil. Das Feld war durchaus gemischt – anzutreffen waren hohe und niedrige Yardstickzahlen, erfahrene Crews wie auch wettfahrturnerfahrene Segler.

Aufregend war es jedoch wohl für alle gleichsam. Das Wetter zeigte sich für einen Oktobertag von seiner besten Seite – Wind aus Ost zwischen 3-5, keine zu kräftigen Böen. Die Crews kämpften teils um jeden Meter Höhe.

Wie sich bei der Auswertung herausstellte, war es dann sogar nur eine bis wenige Sekunden, die die Platzierungen voneinander trennten.

Jeder Teilnehmer bekam eine Flasche Sherry,, denn es gab ja nur Gewinner – der Spaß, die Erfahrung und das Mitmachen war für alle ein Gewinn!

Besten Dank an dieser Stelle auch an unseren Wirt Antonio und seiner Helferin!

*Roger Bittner*



*Pokale der Teeny-Trophy und die Preisträger*





*Teeny-Trophy vorm Wind  
Clubwettfahrt unter Spi und auf der Kreuz*



## Aufbruch Jugend – ein Neustart

In der Vergangenheit hat sich die Jugendgruppe aus verschiedenen Gründen so gut wie aufgelöst. Die Pandemie und die damit einhergehenden Einschränkungen haben ihr den Rest gegeben.

Anfang des Jahres haben wir begonnen eine neue Jugendgruppe aufzubauen. Angefangen mit dem Sichten des Materials und dem Aufriggen einiger Optis, konnten wir leider erst im September einen Schnupperkurs für potenzielle neue Mitglieder anbieten.

Als erstes boten wir ein Probetraining mit zwei Optis an. Paul, Noori und Luise haben beim Aufbau von den Optis geholfen, waren stets neugierig und es konnten viele Fragen über den Opti geklärt werden. Auf dem Wasser, bei leichter Brise, konnten alle Kinder einen ersten Eindruck und ein Gefühl für das Boot gewinnen. Da alle Kinder sichtlich begeistert vom Segeln waren und sich bereits auf das nächste Training gefreut haben, wurden nach dem schönen Schnupperkurs bereits Pläne für ein nächstes Training geschmiedet.

Eine kurze Zeit später haben wir einen Schnupperkurs für den Teeny angeboten. Diesmal konnte ich mir freinehmen und nach Berlin kommen. Zusammen mit Jarmila haben wir einen Teeny und einen Opti aufgebaut. Paul und Noori konnten zum ersten Mal zusammen auf einem Teeny segeln. Auch Luise war wieder mit dabei. Jarmila hat sie in Ihre Obhut genommen und ist zusammen mit ihr Opti gesegelt. Ich durfte Paul und Noori zuerst an Land den Teeny zeigen und erklären, danach ging es auch für uns auf den kleinen Stößensee. Es wehte lediglich ein leichter Wind, was für das erste Mal auf einem neuen Boot und für die ersten Manöver nicht verkehrt war.

Alle drei haben das Training wirklich sehr gut gemeistert und konnten einen kleinen Einblick in die Welt des Segelns gewinnen. Die kleine Luise war sogar so mutig, dass sie ohne Hilfe in den Hafen segeln wollte. Nach einem ganz kurzen Besuch in den Seerosen konnte sie den Opti souverän zum Steg manövrieren.

An beiden Tagen wurden wir von Kameraden unterstützt. Wir bedanken uns für die intensive Hilfe von dem Kameraden Sascha Acker, der den Kindern ruhig und verständlich viele Handgriffe erklärt hat und dem Kameraden Dirk Wischnewski, der uns tatkräftig während den Trainingstagen unterstützt hat.

Obwohl wir für die Teilnahme unserer Teeny Trophy selbst kein Team starten lassen konnten, haben wir die Traditionsregatta ausgerichtet. Sie wurde ein großer Erfolg, da wegen der Pandemie generell weniger Regatten veranstaltet wurden. Die Teeny Trophy 2022 ist unser erklärtes Ziel. Wir hoffen, dass wir in der nächsten Segelsaison früher anfangen können zu trainieren, um mit mindestens einem Club-eigenen Team zu starten. Wenn die Pandemie es zulässt werden wir die Boote reparieren bzw. vervollständigen. Das Ziel ist es eine Jugendgruppe von 6 bis 9 Jugendlichen aufzubauen. Dafür werden wir auch in lokalen Schulen Werbung mit Flyern machen. Wir bemühen uns auch um professionelle Trainer, damit wir ein regelmäßiges Training anbieten können.

Da Segeln eine wunderbare Sportart ist, werden wir uns nicht mehr von unserem Vorhaben, eine neue Jugendgruppe aufzubauen, abhalten lassen. Wir sehen optimistisch in die Zukunft.

*Euer Jugendleiter Robert*





## Bericht des Hafenmeisters



**W**ie auch schon im vergangenen Jahr, war auch 2021 wieder die Corona Pandemie-Bestimmungen bei all unseren Aktivitäten vorherrschend.

Trotzdem wurden schöne Ausfahrten und Reisen von unseren Mitgliedern durchgeführt.

Auch unser 4. Plattbodenschiff-Treffen mit Sommerfest, Speis, Trank und Musik, war wieder ein großartiges Ereignis.

Es galt 18 Gaffler im Hafen unterzubringen und willkommen zu heißen, was Dank vieler fleißiger Helfer auch gelang.

Auch das Ab- bzw. Aufslippen lief wieder ohne nennenswerte Beeinträchtigungen ab.

Viele Anfragen auf freie Liegeplätze mussten abgewiesen werden, da unsere Kapazitäten leider bereits ausgeschöpft waren.

Im September waren  
36 Segelboote  
20 Motorboote  
2 Schlauchboote

bei uns im Club-Hafen beheimatet.

Es wird zunehmend schwieriger die Boote im Winterlager, an Land, unterzubringen.

Leider konnten lange nicht alle an Land verbracht werden.

Dank an diejenigen, die freiwillig im Wasser überwintern!

Lasst uns alle auf eine gute Saison 2022 hoffen!

*Euer Hafenmeister*

## Erbsenfahrt am 18. September 2021

»Die Erbse (*Pisum sativum*), auch Gartenerbse oder Speiseerbse genannt, ist eine Pflanzenart aus der Gattung Erbsen (*Pisum*) in der Unterfamilie Schmetterlingsblütler (*Faboideae*) innerhalb der Familie der Hülsenfrüchtler (*Fabaceae*, *Leguminosae*). Ursprünglich aus Kleinasien stammend, ist die Erbse seit Jahrtausenden eine wichtige Nutzpflanze. Sie enthält viel Protein und wird als Gemüse und als Tierfutter verwendet (aus wikipedia)«

**S**o, jetzt wissen wir es ganz genau, warum traditionell einmal im Jahr viele Mitglieder unseres Vereins mit ihren Booten und Mannschaften in See stechen, um nach einer kleinen oder größeren Ausfahrt einen vorher festgelegten Ankerplatz anzulaufen, um sich dort in stets gemüthlicher Runde den von einem Mitglied gesponserten proteinhaltigen Hülsenfruchteinopf einzuverleiben.

Das Wetter am 18. September war überwiegend wechselhaft, Wolken überwogen, auch Regen war dabei, gut beraten waren die Teilnehmer, die sich eine wärmende Jacke eingepackt hatten,

Der von Toni zubereite Eintopf mit Wursteinlage wurde von unserem Betriebsleiter Julian

Plöttner gesponsert. Ihm gebührt ein großes Dankeschön.

Einige Erlebnisse von Teilnehmenden der diesjährigen Veranstaltung sollen hier geschildert werden:

*Kapitän: »Erteile Rüge an die Mannschaft!! Anmeldung zur Erbsenfahrt wurde versäumt!!!«*

*Mannschaft in Demut: »Es wird für Wiedergutmachung gesorgt.«*

*Ankunft am Ankerplatz. Hektische Betriebsamkeit durch den Smutje. Nervöser Ausguck der Kameraden auf den übrigen Schiffen: »Wo bleibt nur das Mutterversorgungsschiff mit der Gulaschkanone? «*

Derweil wird auf der Godot schon aufgekekelt. »Wie geht das denn nun? Wieso löffelt ihr schon Erbsensuppe? «

Schuld war der Hightech-Petroleumherd mit seiner hohen Energie-Effizienz: Die Erbsen wurden so schnell heiß.

Nachdem dann alle Kameraden die edle Betriebsleiterspende im Bauch hatten und diverse Verdauungsschnäpse ihre Arbeit aufnahmen, wurde sichtbar, was unseren Verein so ruhmreich macht: Ein ausgelassenes, fröhliches Miteinander aller Kameraden

*Waltraud Hoenicke*



Für mich als »Neuling« im YCSt war es ein tolles Erlebnis an der Erbsenfahrt 2021 zusammen mit meiner Partnerin Angela teilnehmen zu können. Sehr beeindruckend war die große Zahl der Yachten, die sich im Päckchen zusammengefunden haben. So konnte man von Boot zu Boot klettern und Erfahrungen austauschen, auch das eine oder andere Seemannsgarn wurde wohl gesponnen. Ich konnte bei der Gelegenheit meinen Anker testen, der trotz starkem auflandigem Wind der Belastung mehrere Yachten die an (m)einem Anker lagen Stand hielt. Die



### *Wie immer ein perfektes Ankermanöver*

Wahl des Ankerplatzes in der Schildhornbucht war bei starkem Nordwind suboptimal, da hätten wir vielleicht einen ruhigeren windgeschützten Platz aufsuchen sollen. Aber am Ende war es eine tolle Veranstaltung, alle Anker haben gehalten und es wurde viel erzählt, gelacht und einiges getrunken.

*Angela Czichy & Thomas Faust*

Hallo Erbsenzähler,

»ruhmreich« ist ein gutes Stichwort, besser rumreich oder noch besser mamperreich müsste es heißen. Denn richtig, mit 3 Flaschen Mampe ausgerüstet habe ich erfolgreich an der Erbsenfahrt teilgenommen.

Allerdings viel gefahren wird ja nicht, deshalb musste ich vorher noch eine segelnde Runde drehen, und habe danach unser Päckchen segelnd aufgeentert und bin neben Elle längsseits gegangen.

Wie üblich mit Mampeflasche und Gläschen bewaffnet, habe ich allen Teilnehmern meinen Besuch abgestattet, und meist eine Runde Mampe gegen Kuchen getauscht. Leider habe ich es

nicht ganz bis ans Ende unserer Boote geschafft. Vermutlich zu viel Kuchen .

Derweilen lief auf der Senorita die Musik und ich habe sogar noch getanzt später.

In meinem Bordbuch steht neben den üblichen Daten: »Zuviel Mampe, musste übernachten«.

*Peer Scharping*

Nach langer Zeit ist es uns gelungen, die Schildhornbucht mit unseren Booten dicht zu machen.

*Jarmila Wojcibowski*

Am 18. September stachen gut 10 Schiffe in See, um sich in der »Jürgen Lanke« bei »Schildhorn«, zu einem geselligen Beisammensein zu treffen. Da ich als Erster in der Bucht eintraf, legte ich mein Eisen auf den Grund. Nachdem die nächsten Teilnehmer sich, ohne einen Anker zu setzen, dazugesellten, vertrieb das Päckchen natürlich. Nun erbarmten sich noch weitere Kameraden, einen Anker auszubringen.

Als erstes ließen wir uns die Erbsensuppe und die Würstchen, von Toni gekocht und von mir

spendiert, schmecken. Dann wendeten sich die meisten den geistigen Getränken und einer gepflegten Konversation zu.

Der Tag verlief wie immer harmonisch und kurzweilig. Mit der Dämmerung machten wir uns wieder auf den Weg in den Heimathafen.

*Julian Plöttner*

Es war ein stürmischer Tag, der für uns beim Anlegen im Päckchen mit dem Überbordgehen eines Fenders begann. Das war eine einmalige

Gelegenheit, um gleich ein Fender über Bord Manöver zu üben. Beim zweiten Versuch klappete dann alles dank vieler hilfreicher Hände bestens und es wurde ein sehr schöner Tag mit den Vereinskameraden. Obwohl wir nicht als erste zurückfahren, sind einige mit Ihren Booten noch im Päckchen liegen geblieben. Daher mussten wir bei der Abfahrt noch unser Ankerseil an Elle übergeben, damit das Päckchen nicht abgetrieben wurde.

*Joanna und Dietmar Zechlin  
Ulli Hauck*



## 70 Jahre Mitgliedschaft im Yacht-Club Stößensee e. V. –



*Horst Eschert (links) und Eberhard Aken in der kleinen Messe 2022*

Unsere Kameraden Eberhard Aken und Horst Eschert halten seit über sieben Jahrzehnten die Treue zu unserem Verein.

Grund genug, wie ich fand, mit beiden insbesondere über die vergangenen Jahre im Club, aber auch über die Gegenwart und Zukunft zu plaudern.

Am 4. Februar setzten wir uns für 2 Stunden in die kleine Messe zu einem interessanten Gespräch zusammen.

### Wie alles begann

Eberhard und Horst haben sich erst im Verein kennengelernt. Beide wurden durch aktive Mitglieder angesprochen.

Eberhard Aken, damals 11 Jahre alt, wurde von Gerhard, dem Sohn eines unserer Gründungsväter, Uhrmacher Johannes Wagner, auf unseren Verein aufmerksam gemacht.

Bereits ab 1948 »trieb« er sich nach eigenen Aussagen als junger Bengel auf dem Clubgelände herum.

Horst Eschert, damals 15 Jahre alt, wurde vom Bootsbaugesellen Alfred Bredlow in den Verein gebracht. Dieser arbeitete mit Lehrling Horst gemeinsam in der Werft »Zum grauen Hecht« und fragte Horst, ob er ihm nicht beim Überholen seines Bootes im YCSt helfen wolle.

Wie kommt es dann aber, dass in unserem Mitgliederverzeichnis Horst mit Eintrittsdatum 15. April 1952 und Eberhard, obwohl bereits seit 1948 im Verein, mit Eintrittsdatum 1. Januar 1953 vermerkt sind?

Ein Erklärungsversuch: Nach der Kapitulation des Deutschen Reiches 1945 wurde auch der Yacht-Club Stößensee e.V. durch das Gesetz Nr. 2 des Alliierten Kontrollrates in Deutschland:

»Auflösung und Liquidierung der Nazi-Organisationen«, als ehemaliger Verein im NS-Reichsbund für Leibesübungen verboten und ab Juni



## ein Gespräch mit Zeitzeugen



*Horst Eschert (links) und Eberhard Aken beim Fasching in den 50zigern – »was kostet die Weltt?!«*

1946 als Sportgemeinschaft beim Bezirksamt Spandau, Amt für Volksbildung, unter der Bezeichnung »Segelsportgruppe Stößensee« geführt.

Am 1.12.1947 wurde von dem Custodian der brit. Militärregierung das langjährige Vereinsmitglied Johannes Meyrich als Treuhänder eingesetzt und mit der Fortführung der Geschäfte des ehemaligen Clubs beauftragt.

Vereinsrechtlich war der Yacht-Club Stößensee e.V. seit der Kapitulation im Mai 1945 bis in den Sommer 1949 als eine lose Personenvereinigung unter geschäftlicher Führung des Treuhänders anzusehen, da von den Alliierten eine Lizenz als Verein noch nicht erteilt wurde.

In der zweiten Jahreshälfte 1949 wurden Sportvereine nach und nach wieder zugelassen, so dass der Yacht-Club Stößensee seine Neueintragung beim Amtsgericht am 18. Januar 1950 als Yacht-Club Stößensee e.V. beantragte.

Es ist davon auszugehen, dass sich Eberhard und Horst in dieser Lebensphase nicht sonder-

lich für Politik interessiert und um administrative Belange gekümmert haben dürften. Vielleicht ist der verspätete offizielle Vereinsbeitritt von Eberhard auch darin begründet.

Fest steht aber, dass sie beide gute Freunde wurden, ihre Jugendfreizeit fast täglich im Club verbrachten und auf den Jollenkreuzern der Segelkameraden aktiv mitsegeln durften.

Beide wurden durch das häufige Mitsegeln versierte Segelsportler, die auf dem Jollenkreuzer R 336 von Kurt Haupt so viele Erfolge einfuhren, dass sie aus der B in die A-Klasse aufsteigen sollten.

Beide Kameraden hatten aber nicht nur Freude am Wassersport, vielmehr engagierten sie sich auch über viele Jahre ehrenamtlich in unserem Verein.

Eberhard war in frühen Jahren bereits ehrenamtlich als Messewart unserer Gastronomie tätig und später im Vorstand langjährig als Betriebsleiter (1979-1988 und 2015-2016) für viele

Bauprojekte verantwortlich. Horst übernahm für 12 Jahre von 1964 bis 1976 die Aufgaben des Hafenmeisters.

## Früher war nicht alles besser, aber manches anders

So kurz nach dem Ende des 2. Weltkrieges hatten sicherlich nicht viele Menschen Zeit und Geld, um Mitglied in einem Segelverein zu werden.

Eberhard und Horst schätzen, dass in den 50er Jahren unser Club ca. 40 bis 50 Mitglieder hatte und nur Männer Bootseigner waren.

Unsere Mitglieder sollen zu dieser Zeit überwiegend selbständige Unternehmer gewesen sein.

Autobesitzer gab es dennoch wenige, ca. 8 Mitglieder besaßen ein Auto. Die anderen Mitglieder erreichten das Clubgelände mit dem Fahrrad oder mit der damals auf der Heerstraße fahrenden Straßenbahn.

So kam z. B. der spätere 1. Vorsitzende Kurt Reinke, ein Zahnarzt, jedes Wochenende Sonnabendfrüh mit seiner Ehefrau und seinen beiden kleinen Kindern aus Tempelhof mit der Straßenbahn angefahren. Sie spazierten den Brandensteinweg herab, segelten viel und gerne auf der Unterhavel und schliefen, wenn es mal wieder spät wurde, alle gemeinsam auf ihrer H-Jolle!

Später bezogen sie dann ein freigeräumtes Segelzimmer.

Auch Eberhard und Horst, die in Charlottenburg und Lankwitz wohnten, fuhren mit ihren Fahrrädern in den Verein. Horst, der samstags noch in der Werft arbeiten musste, schlief am Wochenende auf dem Jollenkreuzer R 336 von Kurt Haupt, um Sonntagabend wieder mit dem Fahrrad nach Lankwitz zu fahren.

Eine Jugendabteilung gab es Anfang der 50er

Jahre noch nicht, auch entsprechende Boote für Jugendsegler waren kaum vorhanden.

Unser Club verfügte über ein Jugendboot Pirat vom Berliner Seglerverband und einen vom Vereinsmitglied Schleicher (Fa. Schleicher Re-laisbau) gespendeter Pirat (\*Schmidtchen Schleicher\*).

## Infrastruktur

Das damalige Clubgelände unterschied sich sehr von unseren heutigen Gegebenheiten.

Kam man endlich am Holztor an und betrat das Clubgelände, so wurde man gleich links, wo heute das Windenhaus steht, von zwei Herchenhäuschen für Damen und Herren begrüßt. Toiletten und Sanitäreinrichtungen, wie wir sie heute selbstverständlich in unserem Clubhaus nutzen, gab es damals noch nicht. Die Winter waren damals noch Winter und sehr kalt war es auch auf den Toiletten...

Hinter den Toiletten stand die überdachte alte Slipwinde. Man musste einen Schaufelstil auf den Transmissionsriemen drücken, um größere Boote aus dem Wasser zu ziehen.

Auf der rechten Seite, wo heute die große Halle steht, erstreckten sich fast bis zum Wasser die selbstgebauten Schuppen von Vereinsmitgliedern für ihre Boote.

Ebenso standen selbstgebaute Schuppen dort, wo traditionell Eberhard Akens »Windjammer« im Winterlager steht.

Die Schuppen standen bis in die 60er Jahre hinein. Dann wurden sie aufgrund unterschiedlichster Ursachen (z. B. Baufälligkeiten, immer größere Boote) nach und nach z. T. gegen den Widerstand der Besitzer (\*das war ein Kampf\*) abgerissen.

Das heutige System der Schienenstränge zum Längs- und Querfahren der Boote gab es so



noch nicht. Es gab einen bogenförmigen Strang von der Slipbahn um das Clubhaus herum. Um die Boote von dieser Slipbahn in die Schuppen zu bringen, mussten die Bootseigner sich mit 4m langen U-Profilen behelfen. Diese mussten immer wieder per Hand in Richtung Schuppen umgesetzt werden.

Was für eine beschwerliche Arbeit muss das gewesen sein. Wie bequem haben wir es heute!!

Die heutigen gemauerten Anbauten am Clubhaus gab es nicht. Die kleine Messe »Seglerstube« diente früher als Garderobe.

Um die bereits geschilderten sanitären Einrichtungen für die Mitglieder deutlich zu verbessern, entschloss sich der Verein zu größeren Anbauten an das Clubhaus. Eine Maurerfirma baute den jetzigen Flur, die Toilettenräume und erweiterte den Küchentrakt um mehrere Räume.

Später wurden in Eigenleistungen durch die Mitglieder die äußeren Räumlichkeiten entlang der Messe für die Jugend, den Schweiß- und Kärcherraum baulich erweitert.

Die Anzahl der Vereinsmitglieder stieg im Laufe der Jahre und der Wunsch nach weiteren baulichen Räumlichkeiten auf dem Clubgelände wurde immer stärker.

Eberhard Aken hatte deshalb 1986 die Idee, in Eigenleistung durch die Mitglieder unter dem Clubhaus einen Keller zu bauen, ein in mehrfacher Hinsicht ambitioniertes Vorhaben.

Gesagt, geplant, getan.

Die Mitglieder gingen ans Werk, wühlten, gruben und schaufelten sich unters Clubhaus, mauerten Kellerwände und bereits 1987 konnte im Verein »Richtfest« gefeiert werden (siehe auch Chronik 2018 S.33).

## Schwerpunkte des Vereinslebens

Nach Ansicht beider Kameraden war das frü-

here Vereinsleben sehr stark geprägt durch die Teilnahme vieler Mitglieder mit ihren 15er und 20er Jollenkreuzern, H-Jollen und Piraten an sportlichen Segelveranstaltungen. Aber auch die geselligen Clubveranstaltungen waren niveauvoll und stets gut besucht.

Die Trinkfestigkeit soll überdurchschnittlich gewesen sein.

In den 50er und 60er Jahren soll unser Verein noch eine Männerdomäne gewesen sein, im Vorstand hatten nur Männer das Sagen.

## Eigene Boote und Reisen

Im jungen Erwachsenenalter verstärkte sich bei beiden der Wunsch nach einem eigenen Boot.

Eberhard blieb dem Segeln bis ins hohe Alter treu, er war Eigner einer O-Jolle, eines 20er Jollenkreuzers und ab 1974 bis heute stolze Besitzer eines Seekreuzers vom Typ Trintel, der schönen SY »Windjammer«.

Ab 1975 unternahm Eberhard sowohl mit Kameraden als auch mit seiner Frau Evelyn viele Segelreisen auf der Ostsee und man genoss die schwerwettertauglichen Segeleigenschaften des neuen Bootes.

Horst dagegen hatte nur wenig Freude an seinem ersten eigenen Segelboot, einem W Boot mit 22qm Segelfläche, welches er vom damaligen Jugendleiter Ralf Zerbe erworben hatte. Die nach eigenem Bekunden »Schrottkiste« stieß er bald ab.

Sein erstes Motorboot baute er sich als gelernter Bootsbauer 1959/1960 selbst. Das Boot hatte eine Doppelplicht und als Clou einen überholten 6 Zylinder Adler Motor. Der Motor kostete 480 DM, für die damalige Zeit eine Menge Geld.

Dieses Boot wurde einige Jahre später nach Tegel verkauft, dort ein noch größerer Motor

eingebaut und beim unvorsichtigen Betanken durch einen Brand komplett zerstört.

Nach einer kleinen schöpferischen Pause kaufte sich Horst 1972 ein Polaris Motorstahlschiff, die Carpe Diem, mit der er einige Reisen nach Holland, Dänemark und entlang der Ostseeküste unternahm.

Später verkaufte er das Boot an unseren Kameraden Hartmut Hirschmann. Erst nach Hartmuts Tod verließ die »Carpe Diem« 2020 den Verein.

1989 erwarb Horst dann sein größtes Boot, eine Nauticat 44, mit der er in den Jahren 1991 bis 1993 die für unseren Verein legendäre Segelreise in die Karibik unternahm. Von Berlin aus ging es über Frankreich, Spanien, Portugal, Madeira, Teneriffa nach St. Lucia.

Bei der 3-wöchigen Überfahrt von Teneriffa nach St. Lucia waren unsere Vereinskameraden Edwin Voss und Wolfgang Ellenberger, der bei der Ankunft in der Karibik seinen Geburtstag feierte, Teil der Crew.

Später auf der Rückreise nach Berlin waren aus unserem Club wieder Edwin Voss und neu Eberhard Aken Teil der Crew.

Foto: Ulli Hauck (Luftbild)

Für alle Beteiligten sicherlich ein unvergessliches Erlebnis!

Die Nauticat verkaufte Horst 1995 in Portugal. Da er ganz offensichtlich ohne Boot nicht leben konnte, legte er sich im selben Jahr für kurze Zeit ein 10 m langes Keser Motorboot zu, welches später von jüngeren Familienmitgliedern weiter genutzt wurde.

1996 kaufte er sich sein bislang letztes Motorboot, ebenfalls von der Polaris Werft, die uns allen bekannte »Frangipani«.

## Wünsche für die Zukunft

Beide Kameraden wünschen dem Verein für die Zukunft alles Gute, einen wieder stärkeren Zusammenhalt im Kameradenkreis und ein so lebhaftes Clubleben, wie sie es bis zum Fall der Mauer Ende 1989 im Verein erlebt hatten.

Für sich persönlich wünschen sie sich Gesundheit, damit sie noch lange ihre Boote nutzen und schöne Reisen unternehmen können.

Das wünschen wir unseren beiden Veteranen von ganzem Herzen ebenfalls.

*Ulli Hauck*



## Sommerfest 2021

### 4. Berliner Treffen der Plattbodenschiffe

Am 28. August 2021 konnten wir zum vierten Mal Plattbodenschiffe im Yacht-Club Stößensee begrüßen. Die Vorfreude auf das Sommerfest und die Schiffe war bei allen Teilnehmern und Vereinskameraden in diesem Jahr besonders groß, denn 2020 musste das Treffen coronabedingt ausfallen. Die zahlreichen Zusagen von gaffelgetakelten Schiffen sorgten beim Organisationsteam für einen zusätzlichen Anreiz, ein unvergessliches Fest vorzubereiten. Letztendlich kamen 21 Oldtimer aus Nah und Fern, einige davon unangemeldet, eine Rekordbeteiligung! Sie wurden von unserem 1. Vorsitzenden, Dr. Andreas Lubberger in seiner Begrüßungsansprache herzlich willkommen geheißen.

Alles rund ums Fest wurde in unserer Broschüre des 4. Treffens festgehalten. Dieter Winzens gilt hier erneut großer Dank, dieses professionelle Heft geschaffen zu haben. Dort finden wir zum einen die wunderschönen Fotos der teilnehmenden Schiffe, den Dank an unsere Sponsoren und das Programm der Festtage. Zum anderen lieferte Alexander Gallant von der SY Mandarin uns einzigartige Comics zum Thema »Seitenschwerter«. Nicht unerwähnt bleiben darf die Huldigung von Hilde, die zum letzten Mal ihren Baumkuchen backte, der nachmittags amerikanisch versteigert wurde. Einen Sportverein vom flutgeplagten Ahrtal können wir somit mit über 500 Euro unterstützen. Und wer hat nicht gern den Artikel »Frühes Glück«, eine Bootstour im Wannsee, gelesen und sich an eigene Momente des Glücks erinnert?



Viele der »Seitenschwerter« kannten wir aus den Vorjahren, so die holländische Staatenyacht »Sehnsucht« aus Oranienburg. Mit 16,8 m fast ebenso lang wie die Sehnsucht konnten wir die SY Moses, Baujahr 1898, vom Akademischen Seglerverein herzlich begrüßen. Skipper und Skipperin konnten somit den ausgelobten Preis für das

älteste Schiff in Empfang nehmen, zwei Wollmützen der Firma Rymhart. Rymhart ist für uns ein Glücksfall, denn sie unterstützt uns bereits seit dem 1. Treffen der Plattbodenschiffe. Und wer einen Troyer von Rymhart trägt, wird ihn nie wieder hergeben.

Ein Wagnis war es, zusammengeloste »Gaffler«, »Vereinskameraden« und Gäste zu einem gemeinsamen Bastelwettbewerb zu animieren. Aus Pappe, Papierkleber, Garn, Schere und Strohhalm vollbrachten siebzehn Teams ein wahres Bastelwunder. Mit Begeisterung erläuterten sie anschließend mit viel Humor ihre Entwürfe und deren Vorzüge. Als Belohnung gab es die von Madeleine und Peter professionell und hochwertig gefertigten Modelle der Plattbodenschiffe, deren Abbildung auch die Titelseite unserer Broschüre zieren. Das Wagnis war aufgegangen.

Nach dem Grillen von unserem hoch geschätzten Wirt Toni, der uns abermals mit »Flüssigem und Festem« verwöhnt hat, ging es zum musikalischen Teil des Abends über. Im Programmheft waren Wulli und Sonja angekündigt. Bei einigen war wohl Skepsis vorhanden, ob das Duo Wulli und Sonja uns in Schwung bringen könnte. Aber schon nach den ersten Melodi-





*Der Ritt über den Stößensee zum Sommerfest und 4. Plattbodenschifftreffen*



*Eine Frage der Kreativität – wer löst die knifflige Aufgabe?*



*Den richtigen finden Ton – wir sind bereit!*



*Auch ein Generationstreffen – für gute Stimmung sorgen die Damen hinter der Bar*



Mit Liebe gestaltet





## rbb-Team zur Berichterstattung im YCSt

**P**ressebericht Sonntag, 29.08.2021 im YCSt. Zunächst, wie angekündigt, traf das rbb-Team um 10.30 im YCSt ein. Es regnete. Das Kamerateam war beeindruckt durch das vielfältige Szenario im kl. Stößensee. Die wunderschönen Plattbodenschiffe individuell im Aussehen und doch eine Familie, bereiteten sich zur Heimkehr vor.

Das Wetter war zum Filmen ideal, schönes Licht, kaum Wind, das Wasser spiegelglatt und kaum andere Wassersportler unterwegs. Das Motorboot von Horst Eschert war die richtige Wahl. Er steuerte seine Motoryacht gefühlvoll, sodass der Kameramann einen ruhigen Platz am Bug des Schiffes hatte.

Das Kamerateam sprachen sich mit dem Kapitän über den weiteren Ablauf ab. Zunächst folgten wir der Flotte (ein wundervolles Bild), dann

gaben wir Zeichen, dass die führenden Boote etwas langsamer fahren sollten, damit sich das Kameraboot an die Spitze setzen konnte. Die Flotte passierte das Kameraboot, einige Boote großformatig.

Der Kameramann war von der Optik beeindruckt und sagte: »besser kann es nicht werden«.

Sie hatten alles im Kasten und noch andere Termine. Sie baten um die Rückfahrt zum Club, denn das weitere Filmen in der Schildhornbucht wäre zeitaufwändig. Nach Verabschiedung des rbb-Teams fuhren wir per Auto zum »Seehotel Grunewald«. Da war alles perfekt vorbereitet und die Hotelleitung reservierte für die Flotte, die zum Essen kam, einen schönen Speiseraum. Entspannte Atmosphäre, gute Gespräche und gutes Essen. Peter Vörsmann verabschiedete später die Flotte und bedankte sich bei den

Gästen für ihre Teilnahme am vierten Berliner Treffen der Plattbodenschiffe im YCSt im Geiste der »Gaffler«.

Der nächste Termin stand an, ein zweites Team des rbb hatte sich für 15.45 Uhr im YCSt angemeldet.

Mit dem Auto zurück zum Club konnten wir das Kamerateam noch pünktlich begrüßen.

Wir waren etwas befangen, denn nur ein Gast-schiff und die Plattbodenschiffe des Clubs waren im Hafen.

Das alles war für das Kamerateam nicht so wichtig, sie hatten ein Konzept und Thema: »Was ist eigentlich ein Plattbodenschiff« zu erfragen und wollten das Interview mit den Eignern. Diese Gespräche waren sachlich und fachlich gut, alle Gesprächspartner machten einen souveränen Eindruck. Von der Eignerin der »SY Mavrodaphne«, die eine hervorragende Gesprächspartnerin war, Ewald Hagemann erklärte das Plattbodenschiff mit allen Funktionen unaufgeregt sachlich gut. Und last but not least hatte Peter Vörsmann, als Organisator der Veranstaltung »Plattbodenschiff-treffen« im YCSt, das Schlusswort. Er erklärte, warum das Verhältnis vom »Gaffler« zur Traditionsyacht so außergewöhnlich gut ist. Zum Schluss erklärte er die Funktion der »Seitenschwerter«, die für viele Menschen rätselhaft sind.

Zum Abschluss der Arbeit des rbb-Teams spendierte der Club bei Toni Cappuccini für die Kameraleute, denn es wurde wieder kühl und feucht. Wir waren gespannt auf das Ergebnis.

Es folgte um 19.30 Uhr in der rbb-Abend-schau, knapp und stimmungsvoll. Der Yacht-Club Stößensee wurde deutlich genannt und die Moderatorin verwies auf die rbb 24 Sendung um 21.45 Uhr auf dieses Thema, aber etwas gründlicher, was dann auch geschah.

**Eine Super-Veranstaltung mit Erfolg.**

*Dieter Winzens*



*Die Botschafter des YCSt*



*Abschiedsessen im Seehotel Drunewald*



*Peter Vörsmann, ein letztes Interview am Ende der Veranstaltung*

# Absegeln 2021



**A**m 9. Oktober 2021, im zweiten Corona-Jahr, endete offiziell die Segelsaison im Segelrevier Unterhavel.

Die Corona-Lage im Oktober »gestattete« dem Vorstand, alle Mitglieder zu einer kleinen Abseglzeremonie in unseren Verein einzuladen, und sogar das Wetter zeigte sich über den ganzen Tag in sonniger Feierlaune.

Pünktlich um 10:00 Uhr begrüßte unser 1. Vorsitzender Andreas Lubberger von der Terrassentreppe herab die zahlreich erschienen Vereinsmitglieder.

In seiner teils launigen, teils nachdenklichen Rede blickte Andreas auf einige Höhepunkte unseres Vereinslebens in den vergangenen Monaten zurück. Darüber hinaus brachte er seine große Freude zum Ausdruck, dass auch in diesem Jahr bisher kein Vereinsmitglied mit schweren Folgen an Corona erkrankt war.

Da die sonst übliche zentrale Abseglfeier auch in diesem Jahr aus den bekannten Gründen »ins Wasser« fiel, planten wir für alle Kameradinnen und Kameraden, die es nach der Ansprache, den Salutschüssen und dem traditionellen Thekenbesuch beim Wirt noch einmal aufs Wasser zog ein letztmaliges gemeinsames Päckchenliegen an Bord unserer Boote in der Jürgenlanke bei Schildhorn.

Leider mussten wir kurz vor dem Ablegen der Boote erfahren, dass unser vorgesehene Flaggenboot mit unserem stolzen Clubstander aufgrund von technischen Problemen und darauf basierenden Unleidlichkeiten des Bootseigners im Hafen verblieb. C'est la vie!!

Martina und ich hatten die große Freude, Andreas Lubberger und seine Frau Alicia an Bord von »YLVIE« begrüßen zu können.

Gemeinsam machten wir uns bei herrlichem Segelwetter auf Richtung Wannsee und wir genossen nicht nur das vielfältige und bunte Trei-

ben von vielen Motor -und Segelbooten auf der Unterhavel, sondern auch das eine oder andere kalte Bordgetränk.

Gegen 13:00 Uhr war es an der Zeit, das Wendemanöver einzuleiten, um Richtung Jürgenlanke zu segeln.

Wir freuten uns schon sehr auf die gemeinsamen geselligen Stunden, die der krönende Abschluss der diesjährigen Segelsaison sein sollten.

Wir waren durch das Anknern vieler Vereinsboote ein imposantes Päckchen und die mitgebrachten Essen und Getränke, gegenseitige Besuche auf den Booten sowie die vielen angenehmen Gespräche im Kameradenkreis ließen die Stunden wie im Fluge vergehen.

Irgendwann wieder im Hafen saßen wir dann noch bei Peter und Lore an Bord von »LUISE« und erfreuten uns bei einigen Absackern an Vörsmanns phantastischem Rum.

Da bekanntlich Fotos mehr sagen als Worte, hier noch einige Fotos von einem wirklich schönen und gelungenen Absegltag.

*Ulli Hauck*



1. Vorsitzende Andreas Lubberger



*Ein Platz an der Sonne, Martina und Ulli*



*In guter Stimmung, Alicia und Andreas*

*Gerhard Breitschaft: Es ist angerichtet  
Tradition im Päckchen*

## Der Kapitänsabend 2021 – Master and Commander

Der Termin für den Kapitänsabend 2021 stand fest. Die aktuellen Corona-Beschränkungen ließen die Veranstaltung zu, die Einladungen waren verschickt und die Speisen konnten bestellt werden.

Labskaus war für mich wie immer die Speise der Wahl!

Dies würde wieder ein schöner Kapitänsabend werden!

Kapitäninnen würden selbstverständlich auch anwesend sein! Zumindest im Jahre 2021 würde die Anwesenheit von Frauen bei so einer ehrwürdigen Veranstaltung etwas selbstverständliches sein und so würde es auch ein wenig Farbe zwischen all den dunkelblauen Blazern geben. Versteht mich nicht falsch... ich trage gerne einen Blazer, aber gegen etwas andere Farbe habe ich auch nichts.

Was es wohl in diesem Jahr für einen Vortrag geben würde?!

Die Frage stellte sich mir sehr plötzlich, denn unser zweiter Vorsitzender würde nicht anwesend sein und dann musste ich lesen, dass unser erster Vorsitzender erkrankt war und ebenfalls nicht am Kapitänsabend teilnehmen würde. Das bedeutete für mich, dass in diesem Jahr ich die Ehre haben würde die Veranstaltung zu eröffnen und auch für »ein bisschen maritimer Kultur« zu sorgen haben würde.

Verd... was mach ich?!

Vor einiger Zeit hatte ich einmal einen Vortrag über William Blight gehalten. Das war ein maritimes Thema und es wäre eine gute Gelegenheit den seit mehr als 150 Jahren ramponierten Ruf



William Blights ein Wenig »aufzupolieren«! Also, den Drucker eingeschaltet und den Vortrag ausgedruckt. Erst beim Drucken fiel mir auf, dass es sehr viel Geschriebenes war. Naja, der Vortrag war auch tatsächlich abendfü-

lend gewesen und um ihn jetzt noch zu kürzen fehlte die Zeit.

Es war das erste mal, dass ich in unserem Club einen Vortrag hielt. Die entscheidende Botschaft meines Vortrages war, dass William Blight, der Master and Commander der »Bounty« nicht der sadistische Psychopath war, als den Hollywood ihn oft dargestellt hat, sondern ein Mann, der seinem Mentor, James Cook nachzueifern versuchte und die »Katze« nur mäßig verarbeitete. Ich denke, dass es mir gelungen ist, das Bild eines Mannes, eines Seefahrers, zu zeigen, der als Navigator und Kartograph erstaunliches leistete und der seine Führungsqualität auch dadurch unter Beweis stellen konnte, dass er in einem überladenen, nur neun Meter langen Boot eine Reise über 3.600 sm erfolgreich absolvierte und nur einen einzigen Seemann bei einem Überfall durch unfreundlich gesinnte Eingeborene verlor.

Ob es mir Freude bereitet hat, diesen Vortrag zu halten?

Hmmmm... eigentlich ja!

*Herzlich  
Michael Bürger*

## Besondere Fahrten 2021

ANDREAS BORCHERT – SY ESPERANZA

**I**m Berichtsjahr 2021 begann die Saison außergewöhnlich früh. Bereit am 30. Januar, Samstag brach Andreas mit seiner »Esperanza«, animiert von herrlichem Winterwetter, zum Übernachten vor Anker auf. Der Törn vom YCSt zur Pfaueninsel führte vorbei an verschneiten Ufern in einen malerischen, kalten Sonnenuntergang. Am Abend vor Anker erklang wie bestellt das Glockengeläut von Nikolskoe - die romantische Szenerie war perfekt. Die Luft sollte sich dann auf minus 10 Grad abkühlen. Am nächsten Morgen, Sonntag bezauberte die aufgehende Sonne und das Jagdschloss der Pfaueninsel als Spiegelbild auf einer geschlossenen Eisdecke.

Nachmittags dann wollte Andreas wieder aufbrechen, aber alle Fluchtversuche sich erst zur Fahrrinne und dann alternativ nach Potsdam durchzuhacken waren gescheitert. Die »Esperanza« saß im Eis der Havel fest. Über Nacht hatte



sich 2 cm Eis gebildet, bei einer Kombination von strengem Frost und Windstille. Später gelang es ihm dann aber die 150 Meter vom Ankerplatz zur Steganlage der Stern- und Kreisschiffahrt zu durchbrechen. Hier wurde er von Uta in Empfang genommen und aufgewärmt- wie ist allerdings nicht überliefert.

Am Montag dann war die Windstille, welche das Eis stark hatte anwachsen lassen vorüber. Die Eisdecke um die Fährstation ist nun weiträumig aufgebrochen, aber ein Durchbruch zur Fahrrinne ist nicht zu denken. Die Wasserschutzpolizei hatte ihre Tätigkeit eingestellt und Eisbrecher des Wasserschiffahrtsamtes waren nicht erreichbar. Am Dienstag Abend dann Hoffnung – es regnet. Am Mittwoch ist das Eis teilweise löchrig. Der Skipper, Uta und Enkel Leopold fahren in Schlengeleinien durch das dicht gepackte Treibeis. Nach Erreichen der Fahrrinne mustert die Crew ab und Andreas steuert einhand weiter. Vergeblich warten Uta und Leo im YCSt auf die Ankunft der »Esperanza«. Der Kapitän steckt im Packeris fest. Es ist kein Durchkommen. Er muss an Bord übernachten und träumt von globaler Erwärmung.

Am Donnerstag endlich nach zweistündiger harter Arbeit erreicht der Skipper den Heimathafen. Nach Anlegerbier und Mittagsschlaf, ist der Skipper dann auch wieder in der Lage, das Boot zu klarieren und die vorgeschalteten Bugbretter abzunehmen. Diese sind deutlich beschädigt, haben so das Schiff aber hervorragend geschützt.

Ein spektakulärer Wintertörn im Heimatrevier, der immer in Erinnerung bleiben wird.

PEER SCHARPING – SY SENORITA

**W**enn Peer den YCSt zur Langfahrt verlässt ist garantiert, dass eine spektakuläre Reise bevorsteht, er aber dank



akribischer Vorbereitung und in Erfahrung geiferter vorbildlicher Seemannschaft sicher wieder im Heimathafen festmachen wird.

So startet Peer am 19. Juni um 7.00 Uhr gen Norden. Mit Zwischenstopp in Schwedt wird bereits am nächsten Vormittag Stettin erreicht. Nach Maststellen und aufklariert will der Skipper am gleichen Tag noch den Südwind nutzen, um über Swinemünde die Ostsee zu erreichen. Sehr wechselhafte Winde machen aber weitgehend eine Motorfahrt erforderlich. Auch am Folgetag mit Motor und Stützsegel gegen den Wind bis Sassnitz eine nasse Angelegenheit. Simrishamn an der südschwedischen Küste wird dann bei frischem Wind unter gerefftem Groß und Fock erreicht. Am 23. Juni ein langer Schlag mit Spinnaker hinein in den Kalmarsund, wo nach 90 SM vor Berkvara der Anker fällt. Auf Nordkurs in die Schären steuert Peer bei äußerst wechselhaften Windbedingungen zeitweise mit Motor oder Segel gegen Regen, Gewitter und wenig Wind. Dennoch wird jede Gelegenheit genutzt, wenig-

tens einige Meilen unter Segel zu laufen. Über Öxelösund schwere Gewitter, Stockholm bleibt an Backbord. Einziger aber nicht unerheblicher Vorteil bei dem Wetter: Häfen und Ankerplätze weitgehend leer.

Am 28. Juni erreicht Peer Öreggrund und damit den nördlichsten Punkt der Reise, denn für die Folgetage ist Starkwind aus Nord angesagt. Wieder nach Süden geht es dann aber mit Rumpffgeschwindigkeit unter Segel durch den schwedischen Schären Garten. An nur einem Tag wird der Kalmarsund unter Groß und Genua gepflegt, wo gegen Mitternacht nach

über 100 SM Tagesetmal in Sandhamn die Leinen fest sind. Bereits am nächsten Morgen kann anfangs über die Hanöbucht gesegelt werden; später Seenebel und Flaute. Bei der Ansteuerung von Simrishamn dann bessere Sicht aber insgesamt wieder ein wenig erfreulicher Tag für den ambitionierten Segler. Allerdings werden häufig stramme Etmale erreicht. Morgens um sechs dann Hoffnung auf Wind, der jedoch nur wenige Stunden weht und auf Süd dreht. Nur mit Motorunterstützung kann Kurs Sassnitz gehalten werden. Der nächste Tag entschädigt. Bei handigem SE segelt Peer an Rügens Küste entlang bis in den Peenestrom, schafft dort noch sämtliche Brückenöffnungen, erreicht das Oderhaff unter Segel, wo vor Mönkebude der Anker am späten Nachmittag fällt.

Bei den Startvorbereitungen am nächsten Morgen fördert die Maschine kein Kühlwasser. Wasserfilter und Ansaugstutzen sind durch Kleintiere verstopft. Wie immer hat Peer auch hierfür eine Lösung. Mit der selbst konstruierten Pumpen-



Lenzschlauch-Kombination kann der Saildrive von innen nach außen unter Druck freigespült werden – Seemannschaft in höchster Vollendung. Am Abend erreicht Peer dann noch Stettin. Die Rückreise über Oder und Kanäle gestaltet sich problemlos mit leeren Schleusen und viel Regen. Am Abend des 6. Juli ist Peer gesund und ohne Materialschaden im YCSt fest.

In nur 17 Fahrttagen wurden insgesamt 1100 SM zurückgelegt. 11 Ankernächte verzeichnet das Logbuch. Wegen der Coronaauflagen wurden Dänemark Schweden und Finnland nicht angelaufen.

Insgesamt wieder eine außergewöhnliche Einhandreise mit einem sportlichen Leichtwindschiff ohne nennenswerte Motorkraftreserven. Dies gelingt nur bei akribischer Vorbereitung, ehrgeizigem physischem und psychischem Durchhaltevermögen und vorbildlicher Seemannschaft. Eine Reise, die wie in den Vorjahren sicher wieder mit den höchsten Auszeichnungen der Seglerverbände honoriert werden wird. Dazu an dieser



Stelle herzlichen Glückwunsch verbunden mit segelsportlicher Hochachtung.

LORE UND PETER – SY LUISE, MS ORION

Im April starten Lore und Peter mit der »Luise« im YCSt. um das Ziel Kappeln zu erreichen. Via Havel, Elbe, Elbe-Lübeck-Kanal, Fehmarnsund und Kieler Bucht steuert man in die Schlei. Dort werden auf der Werft Mast, Baum und Klüver neu lackiert. Im Juli geht es dann in aller Eile wieder Richtung Berlin, um rechtzeitig zur Geburt des neunten Enkelkinds zu Hause zu sein. Johan erblickte jedoch zwei Wochen früher das Licht der Welt. Zum Glück war man zu diesem Zeitpunkt im Wittinger Hafen nahe der Heimat und konnte so die Eltern zeitnah beglückwünschen. Über den Elbseiten- und Mittellandkanal erreicht man wieder den YCSt, wo »Luise« und der Crew ein herzlicher Empfang bereitet wurde. Der Höhepunkt auf den 550





zurückgelegten SM war dabei der Aufenthalt in Havelberg. Dort entdeckten Lore und Peter das seit zehn Jahren unbewohnte Haus von Lores Urgroßvater. Wilhelm Haak war Elbschiffer mit Kapitänspatent und befuhr mit seinem Lastenkahn die Gewässer von Berlin bis Hamburg. Im Juni segelten Lore und Peter mit dem Motorsegler »Orion« zwei Wochen rund Fünen. Dabei besuchte man u. a. die Inseln Samsö, Thunö und Endelave. Über Faborg, Aerö und Schleimünde ging es wieder nach Kappeln. Im September startete man mit der »Orion« noch einmal in die Dänische Südsee, wo die Crew

lendem Pegelstand der Elbe über Wittenberge und Hitzacker nach Lauenburg, um in den Elbe-Lübeck-Kanal einzulaufen. Über Mölln erreicht man Ende Juni Lübeck. Pünktlich stellt sich hier der ersehnte Westwind für den Segeltörn über die Ostsee ein. Bei handigem Segelwind erreicht man Kühlungsborn, muss aber am Folgetag bei Flaute nach Warnemünde motoren. Trotz Windwarnung geht es am nächsten Tag Richtung Stralsund. Der Wind nimmt ständig zu und der »Dwarsdrivjer« kämpft sich nur unter Vorsegel durch beachtliche Wellen Richtung Ost – eine sportliche Herausforderung für Schiff



sich in Aerösköbing lukullisch aufs allerfeinste verwöhnen ließ. Insgesamt wurden mit »Luise« und »Orion« 1100 SM zurückgelegt. Trotz der durch Corona beschränkten Möglichkeiten sind beide Schiffe intensiv genutzt worden und alle möglichen Ziele wurden mit souveräner Seemannschaft wie geplant erreicht.

#### TINA UND EWALD – PLATTBODENYACHT DWARSDRIVJER

**N**ach umfangreichen Überholungsarbeiten am Schiff starten Tina und Ewald Mitte Juni zur Plattbodentour Richtung Nord. Über Havel und Elbe mit Badestopps in idyllischen Sandbuchten geht es bei ständig fal-

und Mannschaft. Am Nachmittag hat der Gaf-felsegler die Fahrwasser von Hiddensee erreicht und die Crew kann in nunmehr landgeschützten Fahrwassern aufatmen. In Stralsund ist Hafentag angesagt, um kleinere Reparaturen am Schiff vorzunehmen. Unter Segel geht es bei weiter frischem Wind über Kröslin ins Stettiner Haff.

In Stettin wird der Mast gelegt und über den Oderhavelkanal mit Unterbrechung im Werbelinsee erreicht die Crew bei wechselhaftem Wetter nach insgesamt rd. 1000 Km den YCSt. Eine sportliche Reise mit verhältnismäßig hohem Segelanteil auf einem bei der Wetterlage nicht einfach zu beherrschenden Plattboden-Gaffler.

*Der Kurzbericht wird im wesentlichen ungekürzt als Originalfassung wiedergegeben:*

Nach einem kleinen Abschied im YCSt am 6. Juli morgens Richtung Brandenburg ausgelassen. Nach passieren des Elbe-Havelkanals wurde die Elbe mit Hilfe der neuen Trogbrücke gequert. Der Dortmund-Ems-Kanal wird bei Bergshoefeld erreicht. Weiterfahrt zum Küstenkanal und dann nach Oldenburg. Ab jetzt Tidengewässer. Im folgenden Hafen Elsfeht erreichte uns die Nachricht, dass die Weser wegen einer Schiffshavarie gesperrt sei. Es war nicht abzusehen, wann die Sperrung aufgehoben wird. Daher Abbruch der Reise und Rückfahrt nach Berlin. Insgesamt wurden rd. 1000 KM zurückgelegt.

Eine Reise auf bewährter Route, die von der Seniorencrew sicher durchgeführt wird. Besondere Anerkennung gebührt dabei, dass Gudrun und Achim auch noch nach jahrzehntelanger Schifffahrt die teilweise stressigen und unbequemen Umstände einer solchen Reise zur Erfüllung ihrer maritimen Ansprüche in Kauf nehmen.

GERHARD BREITSCHAFT – SY JOSEF KASIMIR

Mit herausfordernden Bergwanderungen im italienischen Aostatal verdiente sich Gerhard Ende August einen zweiwöchigen Ostseetörn mit seinem Cousin rund Seeland. Man startete in Stralsund und über Hiddensee erreichte die Crew den Öresund. Sommerliches Hochdruckwetter mit viel Sonne und relativ wenig Wind prägte die Wetterlage. Beeindruckend war dabei insbesondere die Beobachtung von etwa 50 Schweinswalen im südlichen Kattgatt. Nach Rundung des Nordkaps von Seeland frische der Wind im Großen Belt allerdings bis auf 6 Bft auf. Die Kombination von Strömung und Starkwind erzeugte dabei eine derart ruppige See, dass in den engen Brückendurchfahrten

sogar bei achterlichem Wind die Maschine unterstützend mitlaufen musste, um Kurs zu halten. Wieder im Heimathafen Stralsund fest, heuerte Schulfreund Bernd für einen Törn rund Rügen an. Anfang September ermöglichte dann handiger Segelwind einen insgesamt erfreulichen Spätsommertörn. In seinem Bericht, der wie immer Freud und Leid des Ostseeseglens anschaulich darstellt, verschweigt Gerhard auch nicht ein spektakuläres Hafenmanöver in Gager, wo er bei starkem Seitenwind die Heckleine zur Boje



sicherheitshalber schwimmend im Hafenbecken ausgebracht hat. Ein Törn in der Nachsaison, der zwar leere Häfen verspricht, bei dem man aber auch vermehrt auf wechselhafte Wetterverhältnisse vorbereitet sein muss. Mit Erfahrung, Routine und großartigem Humor hat der Skipper das Schiff nach insgesamt fast 600 SM wieder sicher im Heimathafen festgemacht.

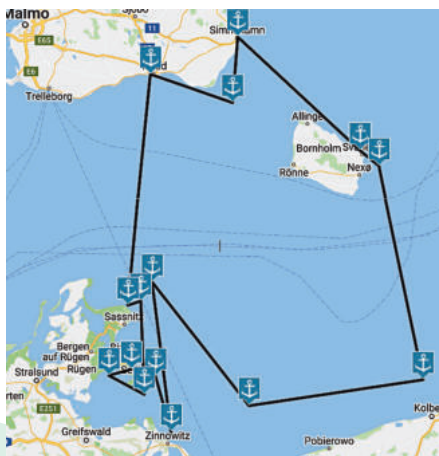
ANDREAS LUBBERGER UND ALICIA RUST –  
SY COMFORTINA 32

*Baujahr: 1979 seit 2018 im Drittbesitz, Segelnummer 567. Mannschaft: Andreas Lubberger und Alicia Rust (frisch verheiratet)  
Reise: Vom 9. bis 14. August 2021,  
Seedorf - Lobme - Ystad - Simirishamn -  
Svaneke - Seedorf, rd. 380 sm.*

**K**urz nach Schweden – den Sommerurlaub auf Rügen sollte ursprünglich ganz anders laufen. Bereits 2020 hatte die Mannschaft auf einem Rund-Rügen-Törn festgestellt, dass die Navigationsinstrumente nicht mehr viel taugen, dass sie es selbst bei Schlechtwetter gut miteinander aushält; beide nicht seekrank werden, die Manöverkommunikation dringend verbessert werden muss und auch die Beherrschung des Funkgerätes von Nutzen wäre. Im Frühjahr 2021 war man jedoch noch nicht viel weiter, nur - vermeintlich – die technische Seite schien im Griff. Das Boot verfügte inzwischen über einen Windmesser, ein neues Echolot, sogar einen neuen Pinnenpiloten, selbst eine neue Logge. Geplant waren zunächst nur Tagestörns, ein Ausflug nach Swinouscie, allenfalls noch eine zweite Rügenumrundung. Dann scheiterte eine ursprünglich anvisierte Verabredung mit neuen Freunden aus Binz daran, dass diese kurz entschlossen nach Schweden gereist waren. Ein Gedankenblitz änderte alles: Gute Idee! Warum nicht auch nach Schweden und weshalb nicht mit Boot statt Auto?

Gedacht, getan. Am 9. August erfolgte gegen 11:00 Uhr der Aufbruch, mit einem frischen Westwind von 18 Knoten und mehr, der Boot und Mannschaft in nur sechs Stunden in den ersten Zielhafen Lohme an der Nordostküste von Rügen führte. Allerdings hatte sich bereits auf Höhe Göhren die gesamte Elektronik verabschiedet. Die alte Batterie konnte mit den neuen Instrumenten offenbar nicht mithalten.

Bereits am kommenden Morgen ging es früh los. Mannschaft und Schiff machten sich bei einer inzwischen nur noch leichten Brise von Südwest und einer immer noch ordentlichen



Dünung auf Raumwindkurs schaukelnd und klappernd in Richtung Ystad auf den Weg. Die nur gelegentlich aktivierte Logge zeigte kaum mehr als 3-4 Knoten, der große Traum vom ersten Segelschlag ohne Land sicht schien nicht aufzugehen. Trotz un guter Erfahrungen aus dem Vorjahr wurde also noch einmal der Spinnaker (75 qm) ausgepackt. Dabei legte der Käpitän natürlich selbst mit Hand an und machte alle nur denkbaren Fehler. Beim Kampf gegen die »Sanduhr« wurde er mehrfach fast über Bord gezogen, doch irgendwann stand der Spinnaker und zog von da an mit voller Kraft gen Norden. Gegen 19:00 Uhr lief das Schiff mit überglücklicher Mannschaft in Ystad ein.

Am nächsten Morgen wehte es bei sonnigem Himmel kräftig aus West. Der Hafen leerte sich rasant, allerdings wurde erst nach 12 Uhr heiß es »Leinen los«, nachdem vorsichtshalber ein Reff ins Großsegel eingeschoren war. Unterdessen hatte sich nämlich der Himmel verdüstert und der Wind merklich verstärkt. Mit Westwind um die 20 Knoten rauschten die *Edicks* raumschots nach Osten. Einige Stunden später riss der Himmel wieder auf, Steuerbord voraus zeigte sich Bornholm und mit gelöstem Reff ging es auf Halbwindkurs nach Norden. So war die Mannschaft noch nie gesehelt. Ein kleines Hand-GPS von Garmin zeigte später eine Spitze von 11,7 Knoten und damit deutlich mehr als die Rumpfgeschwindigkeit.

Auch der nächsten Schlag Richtung Bornholm wurde ruhig angegangen und erneut erfolgte der Aufbruch erst zur Mittagszeit. Dank des mäßigen Westwinds eine schnelle und problemlose Reise, bis gegen Abend und in der Landabdeckung von Bornholm der Wind nachließ und erstmals der

Motor zum Einsatz kam. Der kleinen Hafen von Svaneke wurde gegen 20:00 Uhr erreicht. Ein umwerfender Anblick!

Nach einem Tag auf dieser wunderschönen Insel sollte der 14. August Mannschaft und Schiff wieder nach Hause bringen. Der Wetterbericht war nicht wirklich gut; gegen Abend waren für Rügen Starkwind von bis zu

34 Knoten sowie Regen angesagt. Doch der Terminkalender mahnte. Nach einem frühen Aufbruch genoss die Mannschaft über viele Stunden erneut eine schnelle Amwindfahrt. Leider zeigte bereits gegen Mittag der kurz angeworfene Plotter einen Kurs direkt auf Kolberg. Das Ziel Rügen lag immer noch über 40 sm entfernt westlich. Also gewendet und bei Wind aus Südwest endlich Kurs Heimat. Allerdings verdüsterte sich der Himmel, bis man schließlich auf eine schwarze Wand zufuhr, die nichts Gutes verhieß. Die zwei Reffs im Groß waren gerade eingeschoren und die Genua stand noch, als die Hölle ihr Tor aufat. Mehrere starke Böen fielen wie ein Hammer ein und es dauerte eine gefühlte Ewigkeit, bis endlich die wild schlagende Genua eingerollt war und das Schiff seine Steuerfähigkeit zurückhatte. Inzwischen regnete es in Strömen und unter Deck zeigte sich ein chaotisches Bild. Die zu hoch beladenen Bücherborde hatten ihre Last auf den Kajütboden entladen und die Manschette am durchgesteckten Mast erwies sich als falsch montiert, so dass das Boot mit jeder Welle auch Wasser in die Kajüte nahm. Kurz darauf schlug eine auf dem Vordeck im Wind tanzende Schot ein Loch in die Sprayhood und von da an hatte der Rudergänger ständig Frischwasser direkt von vorn. Der Wind hatte direkt auf West gedreht und blies in Sturmstärke. Der kurz angeworfene Plotter zeigte einen neuen Kurs Richtung Malmö.



*Vertrauen!*

Gegen 22:00 Uhr lag Cap Arkona im Westen querab und im Osten zeigten sich die roten Warnlichter eines Offshore-Windparks. Die Wasseroberfläche kochte. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich der Kapitän und Steuermann mit dem Gedanken einer Nachtfahrt vertraut gemacht. Der Motor wurde angeworfen, um dauerhaft

Strom für den Plotter zu haben und nach einer ganz vorsichtigen Wende ging es auf einen nächtlichen Südkurs. Die Bordfrau Alicia ging im Chaos schlafen, ihre Kleidung war durchnässt und an die Wechselwäsche war nicht heranzukommen. Mit Kurs auf Usedom wurden am frühen Morgen die Lichter von Zinnowitz sichtbar. Eigentlich hätten es von dort um die Nordspitze von Usedom herum direkt in den Greifswalder Bodden gehen können. Doch

die Fahrinne war schmal und der Wind tobte immer noch heftig. Ein Umweg nördlich der Insel Oje brachte nur Zeitverlust. Auch auf dieser Route musste sich die Mannschaft zeitraubend und nervtötend mit zugeschalteter voller Motorleistung durch das Flachwasser bei Thiessow herauszuarbeiten. Danach schien alles geschafft. Mit halbem Wind und schneller Fahrt ging es schließlich durch den Greifswalder Bodden Richtung Insel Vilm und danach raumschots mit Highspeed zurück nach Seedorf. Vor der Hafeneinfahrt übergab der Steuermann kurz die Pinne, um die Genua einzurollen. Eine Welle drehte das Schiff, der Baum schlug um, traf die Bordfrau Alicia am Kopf und sie ging zu Boden. Zum Glück wohl doch »nur« eine Gehirnerschütterung. Gegen 11:00 Uhr legten Schiff und Mannschaft in Seedorf an und wurden von den dortigen Bootsnachbarn mit einem warmen Frühstück empfangen. Ein unfreiwilliges Abenteuer war glücklich überstanden.

*Andreas Lubberger*

*Norbert Breitrück Fabrtlenobmann*

## Mein Vierteltonner Typ »Hiddensee«, einer von ca.400 Trabbis

Den Sommerurlaub 2012 in Rügen hatte ich mir richtig schön vorgestellt. Im Boddenhafen von Seedorf hatte ich einen Lebenskünstler aus Sachsen kennengelernt, der dort drei wunderschöne Folkeboote im Verleih hatte. Er meinte noch im Frühjahr wir müssten nichts reservieren. Als ich dann im Juli bei ihm vorsprach, um mir für nächsten drei Wochen ein Folkeboot abzuholen, hatte er zwei verkauft und das Verleihgeschäft aufgegeben. Ich war schwer enttäuscht, musste mich ersatzweise mit meiner alten Windsurfausrüstung herumschlagen und wie schon Jahre zuvor auf Fehmarn am Spot in Thiessow dauernd das Seegras aus der Finne pulen.

Aber immerhin hatte ich erfahren, dass es in Seedorf noch Liegeplätze gab. Das wäre es doch. Neben dem 15er Jollenkreuzer in Berlin noch ein seegängiges Schiff auf Rügen. Meine Frau Sabine erklärte mich glatt für verrückt. Dann kam diese Anzeige für ein Boot, von dem ich noch nie gehört hatte, das aber mit seinen überschaubaren Maßen, einem moderaten Preis und einer der tollen Ausstattung für sich warb. Ich zitierte Wolfgang Ellenberger, der mir schon immer zu einem »Plastikboot geraten hatte und konnte meine Frau immerhin zu einer Besichtigungsreise nach Wiek auf Rügen überreden.

Am 9. Oktober präsentierte sich uns die damalige »Blue Pearl« und heutige »Mutafo II« genauso wie oben zu sehen im Verbund mit gleich zwei weiteren Booten dieses Typs. Natürlich war sie die schönste. Der Eigner, ein pensionierter Ingeni-



eur der DDR-Marine hatte sie technisch top in Schuss, musste sie aber aus Gesundheitsgründen aufgeben. Am Nachmittag, zur Probefahrt, hatten wir 22 Knoten Wind und von Reffen war kei-

ne Rede. Meine Frau registrierte sofort skeptisch den niedrigen Freibord. Als sie merkte, dass ich das Schiff problemlos steuern konnte und die Wenden mit Selbstwendefock, die wir wegen der engen Fahrinne ständig durchführten, von Anfang an ohne ihre sonst notwendige Hilfe klappten, wurde sie ruhiger. Ein Blick in meine strahlenden Augen und ihr Widerstand war gebrochen. Noch vor dem Anlegen hatten wir das Boot gekauft.

Seither hat mir dieses Boot viele schöne Stunden beschert. Natürlich gab es auch Probleme (Unterwasserschiff und Decksbelag). Aber in der eher seltenen Ausstattung eines Kielschwerters war es für die flachen Boddengewässer ideal und in der Version mit dem kürzeren Seerigg waren wir immer sicher unterwegs. Was von außen wie ein überdimensionierter wasserliegender Pantoffel aussieht – glänzt mit zahlreichen konstruktiven Details: Die Ergonomie der engen Plicht mit dem hohen und stabilen Süll und dem V-förmig nach oben gestülpten Boden lässt einen stundenlang auch bei stärkeren Wind entspannt die Pinne führen, weil Füße und Rücken optimal abgestützt sind. Das schmal zurücklaufende Heck verlängert die Wasserlinie und sorgt für Tempo. Das Handling ist einfach, das schnelle, formstabile Boot regiert äußerst wendig und die ca. 2 Tonnen Gewicht werden vom Segler eines Jollen-



kreuzers als beruhigendes Extra wahrgenommen. Unter Deck staunten wir über 5 Schlafplätze, den zweiflammigen Herd, einen Kühlschrank und einen innenliegenden Ruggieri-Diesel der nicht nagelt, sondern sein Werk im gleichmäßigen akustischen Hammerschlag verrichtet. Das war Luxus pur!

Was wir nicht wussten und sich erst nach und nach offenbarte, war die besondere Geschichte und das soziale Flair dieses Bootes. Mit dem Kauf Hiddensee waren wir Teil einer ostdeutschen Gemeinschaft geworden, die wie wir diese »Kuriosität Made in GDR« (Yacht vom 13.10.2009) ins Herz geschlossen hatte. Auf dieses Boot wurden wir dauernd angesprochen und immer gab es jemanden auf der Mole, der auch schon eine Hiddensee besessen oder sie mitgesegelt hatte. »Legendär wie der Trabant, aber nicht so stinkig«, heißt es in einem Bericht zur Senatorenregatta in Rostock vom 3. Oktober 2009. Einer der damaligen Teilnehmer war neben 27 anderen Booten dieses Typs auch der Konstrukteur Walter Loos mit seiner »Hiddensee I«. Der 1939 in Rostock geborene Ingenieur und Segelmacher hatte die Hiddensee 1972 seinem kleinen Kel-

ler entwickelt und den ersten Prototypen dann selbst bis zu seinem Tode im September 2015 gesegelt. Es wurden zwei Formen gebaut, die bis zum Ende der 1980er Jahre an der Küste von Hand zu Hand gingen, so dass sich daraus eine Eigenbau-Klasse mit ca. heute noch 400 Booten (die Angaben schwanken und eine Klassenvereinigung gibt es nicht) entwickelte, von denen kein einziges mit einem anderen wirklich identisch ist. Was man immer mal hört, aber wahrscheinlich nur eine schöne Geschichte ist: Die Hiddensee sei das Ergebnis eines Auftrages der Staatsführung (von »höchster Stelle!«) für die DDR ein Boot zu entwickeln, welches so gut segelt, wie ein Folkeboot, aber Platz für die ganze Familie bietet. Gesichert ist die Ausschreibung des Bundes Deutscher Segler und die Teilnahme, zu der Walter Loos von seinen Freunden, den Kommissionsmitgliedern Ulli Lass, Wolfgang »Niro« Schmidt und H.-G. Schönrock angetrieben werden musste. Die erste Schale wurde vom Tischler Harrmann in dessen Scheune gebaut.

LüA 8,04 m; BüA 2,84 m, WLL 6.40 m, TG 1,55 m, Gewicht je nach Ausführung 1.600 - 3.000 kg.

*Andreas Lubberger*



## SY-G 252 – Great Dane 28 – Seekreuzer mit klassischen Linien

### Historie

Bei der Olympiade 1948 in London ersegelte der junge Däne Klaus Baess die Bronzemedaille in der Drachenklasse. Dabei wurden insbesondere englische und amerikanische Segler auf den hohen Qualitätsstandard der dänischen Boote aufmerksam. Dies nutzte Baess zum Aufbau einer Exportfirma für skandinavische Segelboote – insbesondere Nordische Folkeboote



und Drachen. Bald erkannte Baess den Bedarf nach seetüchtigen, familienfreundlichen Yachten. So setzte er sich mit seinem Freund Aage Utzon, dem Konstrukteur des weltberühmten Nordischen Folkebootes zusammen und man fertigte erste Entwürfe einer Hochseeeyacht – angelehnt an die Konstruktion des Folkebootes. Den Bau des hölzernen Prototyps übernahm eine über die Grenzen Dänemarks hinaus bekannte Werft in Roskilde. Bei zahlreichen Probeschlägen zeigten sich sowohl die Konstrukteure, als auch Fachjournalisten äußerst zufrieden ob der Segel-eigenschaften und des Wohnkomforts der Yacht. 1965 wurde dann die erste Great Dane 28 mit Kunststoffrumpf in Dienst gestellt. Diese wird auch heute noch gesegelt und ist auf Hawaii beheimatet. Der hölzerne Prototyp wurde bis vor drei Jahren gesegelt und ist nun im Yachtmuseum Svendborg zu besichtigen.

Der Verkauf der Schiffe lief zunächst schleppend, denn die aufwendige Konstruktion machte einen vergleichsweise hohen Verkaufspreis erforderlich.

Im Jahre 1969 konnte Klaus Baess mit seiner Great Dane eine Transatlantik-Regatta gewinnen.

Nun lief der Verkauf wie erhofft an. In knapp 20 Jahren wurden insgesamt etwa 300 Schiffe mit unveränderten Rumpflinien verkauft.

Die größten Flotten finden sich aktuell in Skandinavien, England und USA.

Aber auch auf Grönland und in Australien sind Great Danes beheimatet.

Zahlreiche Atlantiküberquerungen und Weltumsegelungen sind dokumentiert – dabei auch Einhandreisen um Kap Hoorn. Die meisten Eigentümer sind in einer aktuellen Internet-Community miteinander in Verbindung.

### Konstruktion

<i>Länge über alles</i>	8,50 m
<i>Länge Wasserlinie</i>	6,49 m
<i>Breite</i>	2,50 m
<i>Tiefgang</i>	1,50 m
<i>Verdrängung</i>	4,5 t
<i>Bleiballast</i>	1,8 t
<i>Segelfläche am Wind</i>	35 qm
<i>Einbaudiesel</i>	30 PS
<i>Stebhöhe</i>	1,85 m

Für die Konstruktion wurde der Lateralplan des klassischen Langkielers gewählt. In Verbindung mit einem durch den Bleiballast tief liegenden Schwerpunkt, einer hohen Wasserverdrängung und einem ausgewogenen Segelplan ergibt sich ein problemloses Segelverhalten und eine ruhig in der See laufende Yacht. Der gewählte

S-Spant stellt die sicherste Unterbringung für den Ballast gegen starke mechanische Beanspruchungen und Biegemomente dar.

Der Bleiballast von 1800 kg wurde in einem Stück in den Rumpf eingelegt und mit Harz vergossen. So konnte auf Kielbolzen verzichtet werden. Rumpf und Deck sind vollflächig in mehreren Lagen miteinander verlaminiert. Der Rumpf ist mit robusten Längstringern versehen. Die Verwindungsfestigkeit des Rumpfes ergibt sich

zusätzlich durch zahlreiche mit Rumpf und Deck verlaminierte starke Teak- und GfK Schotten.

Die Verankerungen der Püttings sind weit in den Rumpf nach unten gezogen, mehrfach miteinander verstrebt und mit dem Rumpf verlaminiert. Im Mastbereich sorgen zwei querlaufende massive Mastunterzugsbalken, vier stabile Schottbalken und eine in das Deck einlaminierte verstärkte Auflage für die Niromastschiene für eine gleichmäßige Verteilung der einwirkenden





Kräfte auf Deck und Rumpf.

Die Great Dane zeichnet sich durch ein T-förmiges Cockpit mit freiem Durchgang, freistehender Kompasssäule sowie durch zentrale Anordnung aller Bedienungselemente in Reichweite des Rudergängers aus. Für den Innenausbau wurde ausgesuchtes Teak verwendet und in Wohnraumqualität verarbeitet.

Der Bau eines jeden Schiffes erfolgte unter Aufsicht von Lloyd's Inspektoren hinsichtlich Konstruktion, Material und Verarbeitung. Nach Abnahme des Rumpfes wurde das Zertifikat »100 A1 für weltweite Fahrt« erteilt.

### Segeleigenschaften

In entspannter Sitzposition lässt sich das Schiff stundenlang problemlos steuern, da es weder hart einsetzt noch sich in der Welle festsetzt und dadurch die Geschwindigkeit hält. Sind die Segel richtig getrimmt, ist kaum Ruderdruck an der Pinne zu spüren. Dies macht insbesondere auch den Einsatz einer Selbststeueranlage über längere Strecken und auf nahezu allen Kursen möglich.



### DIE »TAURUS«

Wir haben unsere GD im Jahre 1979 in Auftrag gegeben. Der GfK-Rumpf wurde in Stege auf der Insel Mön gefertigt, der Innenausbau erfolgte auf der traditionellen Holzbootwerft in Roskilde, wobei individuelle Wünsche berücksichtigt wurden.

Auch nach über 40 Jahren sind konstruktive Reparaturen an Rumpf und Rigg nicht erforderlich gewesen. Sämtliche verarbeiteten Teakhölzer sind noch im Original vorhanden und optisch in Bestzustand – dies allerdings bei ständiger Pflege.

Mit unserer »Taurus« haben wir in 40 Jahren über 30.000 SM zurückgelegt. Dabei wurden insbesondere die Gewässer von Polen, Dänemark, Norwegen und Schweden befahren. Hauptreiseziele waren u. a. teil's mehrfach Kopenhagen, Göteborg, Anholt, Skagen, Oslo, Bornholm, Öland, Gotland und Stockholm. Das Schiff wurde ausschließlich durch Ehepaarcrew gesteuert, für einige Jahre unterstützt von unserem Leichtmatrosen Matthias bis zum Beginn seiner eigenen Segelkarriere. Verschiedene Reisen sind vom Heimatverein und den Seglerverbänden ausgezeichnet worden.

*Christa und Norbert Breitrück*



## Ein ganz besonderer Tag für Tina und Ewald

Am 22.10.2021 gaben sie sich das Jawort

**T**raditionsgemäß trafen wir uns am Ort des Geschehens in der Spandauer Zitadelle und übten das Spi schwenken, unter dem die frisch Vermählten laufen sollten. Es dauerte nicht lange bis Tina und Ewald aus dem Gotischen Saal kamen. Sie waren über unsere Überraschung sichtlich erfreut.

*Mit einigen Gläsern Sekt  
und einem dreifachen »Gode  
Wind Aboi« wünschten wir dem  
Brautpaar für die Zukunft im  
Namen des YCST alles Gute.*

Abschließend wurde die Eheschließung noch an Ort und Stelle mit ein paar Gläsern Glückswasser besiegelt.

Nahezu die ganze Gesellschaft verholte sich anschließend noch in unsere Messe, wo der Tag harmonisch ausklang.



## Impressum

© Yacht-Club Stößensee e. V.

Herausgeber: 1. Vorsitzender Andreas Lubberger

Redaktion: Hans-Ulrich Hauck, Dieter Winzens,  
Andreas Lubberger

Gesamtgestaltung: Layout, Typographie und  
Herstellung: Dieter Winzens

Druck: Wir machen Druck

Titelblatt-Gestaltung: Dieter Winzens

## Berichte der Mitglieder:

Andreas Lubberger: Seiten 3-5, 40-44

Hans-Ulrich Hauck: Seiten 6-7, 22-26, 33-34, 48, U4

Peter Aleth: Seite 8-9

Claudia Hensel: Seiten 10-11

Julian Plöttner: 12-13, 20-21

Roger Bittner: Seiten 14-15, 16-17

Ralf Däfler: Seite: 18

Waltraud Hoenicke: Seite: 19

Angela Czichy, Thomas Faust: Seiten 19-20

Peer Scharping: Seite 20

Jarmila Wojcichowski: Seite 20

Johanna und Dietmar Zechlin: Seite: 21

Peter Vörsmann: Seiten 27-30

Dieter Winzens: Seiten 30-32

Michael Bürger: Seite 35

Norbert Breitrück: Seiten 36-42, 45-47

Wolfgang Ellenberger: Seite 48

Fotos und Abbildungen: Mit freundlicher Genehmigung der Berichterstatter(innen) und Mitglieder des YCSt. Dieter Winzens: Seiten 31-32, Luftbildaufnahmen: Marcel Däfler: Seit 18, Hans-Ulrich Hauck: Seite: 11, 26, U4 (Umschlag-Rückseite)

## Sponsoren:

Andreas Lubberger

Hans-Ulrich Hauck

Peer Scharping

Dieter Winzens



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](http://www.ycst-berlin.de)  
[posteingang@ycst-berlin.de](mailto: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

