

**75 JAHRE**  
**MOTOR-YACHT-CLUB**  
**VON DEUTSCHLAND**  
**1907 - 1982**



FESTSCHRIFT

75 JAHRE

**MOTOR-YACHT-CLUB VON DEUTSCHLAND**



## Grußwort

Wenn der Motor-Yacht-Club von Deutschland in diesen Tagen sein 75-jähriges Jubiläum begeht, kann er stolz auf eine Zeit zurückblicken, in der das Miteinander von Seglern und Motorbootsportlern belebt wurde. Zum Zeitpunkt der Gründung des Clubs stand die Entwicklung leistungsfähiger Bootsmotore für Sportschipper im Vordergrund.

Enthusiasten der Technik hatten sich zusammengefunden, um den Motorbootsport auszuüben. Die technische Entwicklung des Antriebsaggregates stand noch in den Kinderschuhen und der Informationsaustausch war wichtig.

Schon von Beginn an gab es ein friedliches und nütliches Miteinander von Seglern und Motorbootsportlern im Motor-Yacht-Club von Deutschland.

Gelegentliche Animositäten zwischen beiden Gruppen haben den Club und das Miteinander im Großen nicht gefährden können. Schließlich benutzen beide das gleiche Revier.

Der Zusammenhalt heute ist eher noch größer als früher: Es gibt kaum noch eine große Segelyacht ohne einen Hilfsantrieb. Der „Sportplatz“ ist der gleiche geblieben und die Probleme auf beschränkten Revieren, die besonders im geteilten Berlin spürbar sind, unterscheiden sich ebenfalls kaum voneinander.

Gemeinsam haben wir 1948 am Wannsee den Segelsport wieder belebt unter den Erschwernissen alliierter Militärbefehle.

Ich wünsche dem Motor-Yacht-Club von Deutschland viel Erfolg bei der künftigen Arbeit und den Mitgliedern viel Freude bei der Ausübung des Segel- und Motorbootsports.

DEUTSCHER SEGELER-VERBAND  
Dr. Kurt Pochhammer

## Die Präsidenten des Motor-Yacht-Club von Deutschland

1907 – 1920	Aschenborn, Vizeadmiral
1920 – 1922	Philipp, Konteradmiral
1922 – 1941	Hopmann, Vizeadmiral
1941 – 1947	Ventzky, Direktor
1947 – 1951	Berke, Kaufmann
1951 – 1954	Butenuth, Oberingenieur
1955 – 1959	Schiller, Kaufmann
1959 – 1962	Latzke, Dr. med.
1963 – 1964	Wittemeier, Kaufmann
1965 – 1968	Jentsch, Direktor
1969	Spennrath, Direktor
1970 – 1974	Jentsch, Direktor
seit 1975	Reinsdorf, Architekt

## Die Chronik des Motor-Yacht-Clubs von Deutschland

### Vorgeschichte

Die Geschichte des Motorboots begann in Frankreich, als Etienne Lenoir im Jahre 1859 einen vierzylindrigen Zweitakt-Explosionsmotor mit einer Leistung von 3 PS konstruierte, den er 1860 in ein Boot einbaute.

In Deutschland wurde im Jahre 1886 das erste mit einem Viertakt-Benzinmotor von Gottlieb Daimler versehene Boot zu Wasser gelassen.

Im größeren Stil erbaute der Kaufmann Jacob Pfahler, der die Entwicklung der Bootsmotore System Benz veranlaßte, Motorboote auf der von ihm erworbenen W. Rettigschen Bootsbauerei für Renn- und Luxusboote in Berlin. Das erste Benz-Motorboot erschien auf dem Rhein im August 1887. Es wurde noch im selben Jahr nach Berlin gesandt, wo es als erstes Motorboot auf die Spree kam.



Das erste Benzmotorboot auf der Spree  
von Jacob Pfahler, Ende 1887

Die Wiege des Motorbootrennsports stand ebenfalls in Frankreich. Im Jahre 1895 lieferten sich in Nizza vier Beiboote von Segelyachten, die mit Explosionsmotoren ausgerüstet waren, ein erstes Treffen.

Ein Markstein in der Geschichte des deutschen Motorbootwesens war die Internationale Motorboot-Ausstellung in Berlin-Wannsee im Jahre 1902. Neben Booten mit Explosionsmotoren wurden eine Reihe von elektrisch betriebenen Booten

und ein Luftschraubenboot des Grafen Zeppelin ausgestellt.

Anlässlich dieser Ausstellung wurde am 8. September 1902 die erste Motorbootregatta in Deutschland ausgetragen. Sieger einer Schnelligkeitskonkurrenz wurde das elektrische Boot „Frida“ der Akkumulatorenfabrik Hagen, das die 25 km lange Strecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 16,7 km/h durchfuhr.

## 1907 – 1932

Am 27. April 1907 wurde der Motor-Yacht-Club (später MYC von Deutschland) gegründet, dessen Geschäftsführung Direktor Rasch übernahm. Offizielles Organ wurde die Zeitschrift „Das Motorboot“. Am 26. Mai 1907 wurde der erste Vorstand gewählt. Das offizielle Gründungsprotokoll wurde am 20. Juni 1907 von den Herren Bach, Bauer, Braunbeck, Douglas, Joachim, von Köller-Banner, Proskauer, Rasch und Wolf unterzeichnet. Damit war die Gründungsphase abgeschlossen.

Erstes Ehrenmitglied des MYC wurde Seine Durchlaucht Philipp Fürst zu Hohenlohe-Schillingsfürst. Der Vorstand setzte sich zusammen aus dem Präsidenten Vizeadmiral Exzellenz Aschenborn und den Vizepräsidenten Adalbert Graf von Sierstorf, Sholto Douglas und Dr. Max Schoeller.

Am 4. und 5. Juli 1907 veranstaltete der MYC im Rahmen der Kieler Woche einen Wettbewerb für Motorboote.

Mit welchen Schwierigkeiten die damals neue Technik verbunden war, veranschaulicht folgende Episode: Die „Clara“ des Konsuls Howaldt ging während des Rennens unter, weil sämt-

liche Personen an Bord infolge ausströmenden Gases ohnmächtig wurden und das führerlose Boot sich an dem Torpedoboot, das glücklicherweise die Insassen rettete, leck rannte.

Am 19. August gab der junge Motor-Yacht-Club ein weiteres kräftiges Lebenszeichen von sich. Er erließ die Ausschreibungen für

eine Wettfahrt auf dem Rhein zwischen Mannheim und Mainz,  
eine Schönheitskonkurrenz auf dem Rhein  
und für eine Zuverlässigkeitsfahrt auf dem Rhein von Coblenz nach Düsseldorf.

Für dasjenige Boot, das in diesen drei Konkurrenzen die beste Gesamtleistung aufwies, wurde von Karl Lanz in Mannheim der Lanz-Preis im Werte von 10.000 Goldmark gestiftet.

Die Wettfahrten fanden am 22.–25. September 1907 statt. Erster Gewinner des Lanz-Preises wurde das Boot „Sleipner“ der Aktiengesellschaft Gebrüder Körting, Skipper Ingenieur Wolf, Konstrukteur Oberingenieur Techel, erbaut 1906 auf der Bootswerft Möller.



„Sleipner“, 1907

Am 15. November 1907 wurde durch Vertrag zwischen dem  
British Motor Boat Club England  
Motor-Yacht-Club  
Motor Yacht Club de France  
Niederlandschen Motorboot Club  
Svenska Motorklubben  
und dem Yacht Club d'Ostende  
die Gründung des ersten internationalen Verbandes – Motor  
Yacht Association – in unseren Räumen in Berlin beschlossen.

Am 28. November 1907 wurde der Deutsche Motoryachtver-  
band gegründet. Gründungsmitglieder waren der  
Kaiserliche Automobil-Club  
Bayerische Automobil-Club  
Deutsche Motorboot-Club  
Motor-Yacht-Club  
Norddeutsche Automobil-Club  
und der Rheinische Motor-Yacht-Club.

Der Motor-Yacht-Club wurde in einer zweiten außerordent-  
lichen Mitgliederversammlung am 23. Dezember 1907 in  
Motor-Yacht-Club von Deutschland umbenannt, um Ver-  
wechselungen mit ausländischen Clubs zu vermeiden.

Das Gründungsjahr wurde mit einem Sylvestergeschenk des  
Herrn Wolf Wertheim beendet, der den wertvollen „Preis der  
Ostsee“ dem Club stiftete.

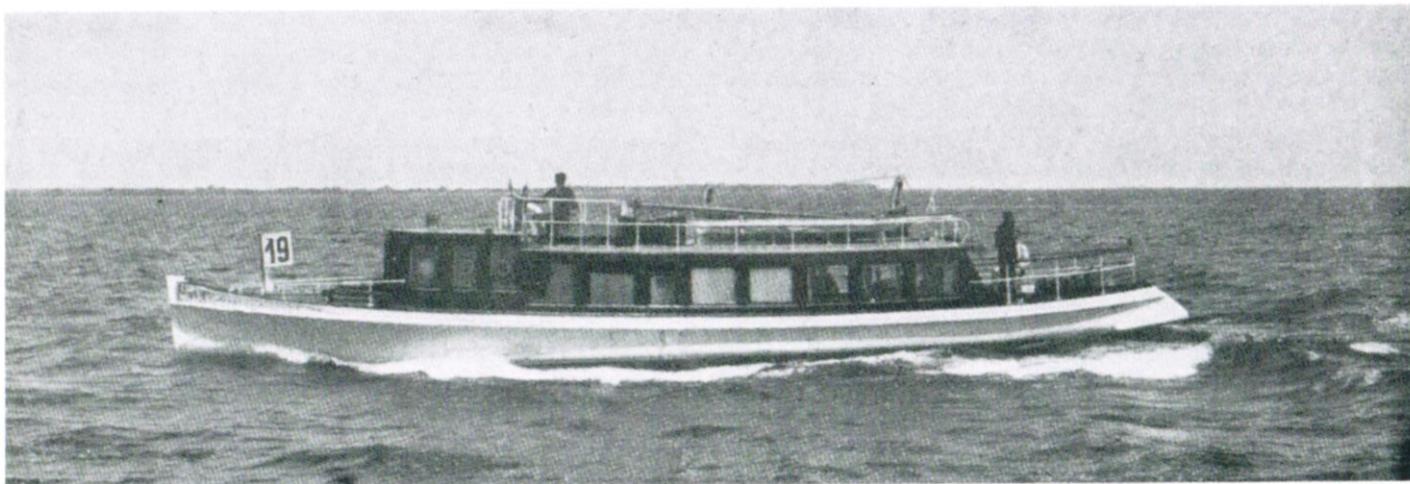
Ende 1907 betrug die Mitgliederzahl unseres Clubs 218, die  
Zahl der Yachten 38.

Die Heutigen, die die Dynamik gepachtet zu haben glauben,  
mögen darüber erstaunen, mit welcher Vehemenz unsere Vor-  
fahren bereits im Gründungsjahr des Clubs die Entwicklung  
vorwärtstrieben.

In der Folgezeit bis zum Ausbruch des Weltkrieges ermögli-  
chte die damalige wirtschaftliche Prosperität eine sehr lebhafte  
Wettfahrttätigkeit. Entfernungen und Geld- sowie Zeitauf-  
wand spielten offenbar gar keine Rolle. Die Veranstaltungen  
dehnten sich auf das gesamte Reichsgebiet – Ost- und Nord-  
see eingeschlossen – aus. Eine Rolle hierbei spielten auch  
großzügige Preisstiftungen.

Neben dem erwähnten „Lanz-Preis und dem „Preis der Ost-  
see“ stiftete Frau Kommerzienrat Biermann-Bremen als  
weiteren wertvollen Preis den „Preis der Nordsee“.

Der Preis der Ostsee wurde erstmalig im Rahmen der V. Kieler  
Woche vom 26.6.–5.7.1908 ausgefahren. Es gewann „Maria  
Augusta“, L 19m, B 3,2m, T 1,25m, 28 PS, Eigner Fr. Lürs-  
sen, Aumund-Vegesack bei Bremen.



„Maria Augusta“, 1907

Der Preis der Nordsee wurde erstmalig am 12.9.1908 auf der Seewettfahrt Bremen-Helgoland-Hamburg ausgetragen. Gewinner war die Yacht „Kromkout“, Eigner D. Goedkoop jun., Amsterdam.

Neben der Veranstaltung von Wettfahrten durch unseren Club wie Rheinwoche, Bodenseewoche, Mitveranstaltung der Kieler Woche und Ausrichtung zahlreicher Regatten auf den um Berlin liegenden Gewässern nahmen unsere Clubmitglieder mit ihren Booten an vielen Regatten des In- und Auslandes teil. Der Stander des MYCvD war am Eisernen Tor und in Monaco ebenso bekannt wie auf der Themse und an der dänischen und schwedischen Ostseeküste.

Wie weitgespannt die Interessen unserer Mitglieder waren, kann folgendem Artikel der „Automobil-Welt“ vom 19. Februar 1911 entnommen werden:

#### Der Joachimsche Motorschlitten.

Auf dem Bankett der Bodensee-Woche wurde der Entschluß des MYCvD verkündet, neben dem Motorbootsport auch den Motorschlittensport zu pflegen.

Die Anregung hierzu ging von dem bekannten Berliner Sportsmann Julius Joachim aus, dessen unermüdlicher Tätigkeit und regem Sportinteresse es inzwischen gelungen ist, einen Schlitten konstruieren zu lassen, der allen billigen Anforderungen entsprechen dürfte. Der Schlitten ist 4,45 m lang und wird von einem Argusmotor von 50/60 PS in Bewegung gesetzt. Der am hinteren Ende des Schlittens angebrachte Propeller hat eine Zugkraft von 135 kg und erteilte bei den ersten Probefahrten dem Schlitten eine Geschwindigkeit von 70 kmh.

Herr Joachim beabsichtigte, die glänzenden Eigenschaften des neuen Verkehrsmittels auch weiteren Kreisen vorzuführen. Am Mittwoch morgen wurde der Schlitten nach dem Gorin-See hinausgefahren, wohin ihm unter Mittag eine größere Gesellschaft von etwa 40 Herren folgte.

Leider konnten wir den Schlitten indessen nicht im Betriebe sehen, da der Ingenieur des Herrn Joachim dem ausdrücklichen Auftrage entgegen es nicht hatte unterlassen können, noch eine kleine Privatprobefahrt zu unternehmen und dabei in einer Kurve umgekippt war. Hierbei waren die sechs Flügel der Schraube abgebrochen und so zeigte sich uns der stolze Eisvogel leider als eine flügelahme Ente. Es ist zu hof-



Der neue Motorschlitten des MYCvD. Achtersicht

fen, daß der wiederhergestellte Schlitten binnen kurzem von neuem vorgeführt werden kann.

Das erste Domizil hatte der Club in einer Geschäftsstelle in der Potsdamer Straße 105 a, die am 30. Mai 1907 eingeweiht wurde.

Daneben wurde das Hausboot „Sommernachtstraum“ gemietet und vor Beelitzhof vor Anker gelegt.

Als ersten Schritt zur Schaffung eines Anwesens am Wannsee pachtete man im Frühjahr 1908 ein Grundstück vor dem Kaiserpavillon, auf dem eine Bootsstation mit Landungssteg gebaut wurde. 1909 wurde ein Hausboot gekauft. Die Räume in der Potsdamer Straße wurden aufgegeben und die Geschäftsstelle in die Joachimstaler Straße 2 verlegt.

Die überaus erfolgreiche Entwicklung des Clubs fand ihre Krönung darin, daß am 5. Juni 1913 der deutsche Kaiser das Protektorat über den MYCvD übernahm und ihm in Anerkennung seiner Verdienste um den Motorbootsport das Prädikat „kaiserlich“ verlieh.

Der Platz des Sterns in unserem Stander wurde fortan von einer Krone eingenommen.

Der Ausbruch des ersten Weltkrieges unterbrach die sportliche Entwicklung. Der Club beteiligte sich an dem Freiwilligen Motorboot-Korps, das erst 1916 in die Heeresverwaltung übernommen wurde.

Nach dem Ende des Weltkrieges waren alle Boote verloren, der Club stand vor dem Nichts.

Gleichwohl gelang es am 1. Juli 1919 das eigene Clubhaus auf dem erworbenen Grundstück am Großen Wannensee einzuweihen. Hierdurch wurde eine feste Basis geschaffen, um die folgenden schwierigen Zeiten zu überstehen.

Erst 1921 konnte der Betrieb von Motorbooten wieder freigegeben werden. Sofort wurde der Regattabetrieb wieder aufgenommen. Der Club beteiligte sich an der Pommernwoche und war Mitveranstalter von Regatten auf dem Jungferensee und einer Brandenburgfahrt.

Erst 1924 traten nach Überwindung der Inflation stabile Verhältnisse ein.

Der ursprüngliche Schwimmsteg konnte durch eine feste Steganlage ersetzt werden. Das Clubhaus wurde durch die Veranda vergrößert. 1926 konnte durch Grundstückserwerbungen die Wasserfront um 30 m verbreitert werden, was auch Grundlage für die Errichtung der Hafenanlage wurde, die in den Jahren 1927 und 1928 erfolgte.

In den 20er Jahren bildeten sich selbständige Landesgruppen in Pommern, Hamburg und Elbing, von denen der Hamburger Club noch heute besteht.

Unser Club nahm auch weiter tätig am Verbandsgeschehen teil. Da die Automobilclubs austraten, verkörperten die reinen Motorbootclubs nunmehr den Verband. Der durch den Krieg gesprengte internationale Verband konnte sich 1922 auch mit deutscher Beteiligung wieder konstituieren.

Ab 1927 kamen wieder größere Wettfahrten zustande. Unsere Yachten waren an Regatten in Schweden, den Niederlanden, England und sogar in den USA (Detroit) beteiligt. 1928 konnte wieder eine große Rheinfahrt veranstaltet werden, die in Amsterdam auf der Olympiade endete.

Allerdings kamen die Zeiten der großen Fahrten- und Rennboote der Vorkriegszeit nicht wieder. Im Rennsport setzten sich kleinere und billigere Boote durch, und der Outboardmotor begann seinen Siegeszug.

Auch im Fahrtensport waren kleinere Boote dominierend. Zunehmend wurden – in handwerklich hervorragender Qualität – Backdeckkreuzer und Vorderkajütboote von 8–11 m Länge gebaut. In dieser Entwicklung kam die Zielsetzung zum

reinen Fahrten sport zum Ausdruck, der aus dem Wunsch breiterer Bevölkerungskreise nach Erholung auf dem Wasser resultierte. Rennveranstaltungen nach Ausgleichsformeln fanden bei den Fahrten sportlern immer weniger Interesse. Insofern zeigte sich eine Aufteilung der Motorboot sportler in Fahrten- und Renn sport enthusiasten.

So fand auch im MYCvD der Fahrten sport weitere Liebhaber. Dies schlug sich auch in steigenden Mitgliederzahlen nieder. Im Jubiläumsjahr 1932 bildeten 369 Mitglieder mit 130 Booten die Grundlage des Clubs.

Am 20. Juni 1932 wurde das 25jährige Jubiläum des Clubs gefeiert. Den sportlichen Auftakt hierzu bildete die Regatta auf dem Templiner See, die von den Clubs des Deutschen Motoryachtverbandes, dem Deutschen Autbord-Club, dem Deutschen Kraftboot-Verband und vom Aero-Club von Deutschland veranstaltet wurde.

Ein offizieller Empfang im Hotel Kaiserhof mit anschließendem Festbankett und ein Gartenfest auf dem Clubgelände bildete den gesellschaftlichen Höhepunkt des Jubiläums.

### 1933 – 1957

Das Jahr 1933 brachte tiefgreifende Veränderungen im Club und Verband. Im Frühjahr 1933 traten der Deutsche Autbord-Club und der Deutsche Kraftboot-Verband dem Motoryachtverband bei. Später wurde auch die Motorbootabteilung des ADAC dem Verband angeschlossen. Am 31. Mai wurde die Kraftboot-Abteilung des NSKK (Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps) gegründet, die außerhalb des Verbandes blieb. Der Motoryachtverband und der Seglerverband wurden Fachschaften im neu gegründeten Wassersportverband. Die freie Entfaltung des Clubs wurde stark eingeschränkt.

Von 1933–1937 wurden insbesondere die Regatten auf dem Templiner See und vor Bad Sarow mit Clubbeteiligung ausgerichtet. Dem Bemühen unseres Mitgliedes Dr. Bauer war es zu verdanken, daß die Ausländer ihre Zurückhaltung gegenüber den politischen Verhältnissen in Deutschland nicht auf die sportlichen Beziehungen ausdehnten und weiter deutsche Regatten beschieden. So konnte 1938 der Deutsche Motoryachtverband noch einmal auf dem Starnberger See eine internationale Motorbootwoche veranstalten. Mit 27 Rennen

lief dort ein Mammutprogramm mit Fahrern aus England, Frankreich, Italien, Schweden, der Schweiz und Deutschland ab.

Der 31. Oktober 1938 stellte das vorläufige Ende des Deutschen Motoryachtverbandes dar. Er wird dem Deutschen Kraftsport angeschlossen und damit endgültig „gleichgeschaltet“. Der Kampf der Motorbootvereine um eigene Entfaltung fand sein Ende.

Noch einmal liefen 1939 die Boote bei dem vom NSKK veranstalteten Regatten in Grünau und auf dem Starnberger See. Das Blaue Band der Elbe für Verkehrsmotorboote – seit 1930 vom MYCvD Hamburg veranstaltet – dürfte wohl die letzte vor dem Kriege durchgeführte Veranstaltung gewesen sein.

Mit Ausbruch des zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 mußte der Motorbootsport eingestellt werden. Eine Verfü-



45qm Kreuzeryacht „Hecht“ erbaut 1921 von der Bootswerft Rambeck, Starnberg.  
Eigner Max Berke Wannsee – 41 Preise – Sturmwettfahrt auf der Müggel

gung vom 7. Mai 1940 verbot für die Dauer des Kriegszustandes die Benutzung von Bootsmotoren für private Zwecke.

Bereits in den 20er Jahren hatte sich im Club eine Segelabteilung gebildet. Dies führte auch zur Mitgliedschaft des Clubs im Deutschen Seglerverband. Seit damals rührt die beispielhafte Kameradschaft zwischen Motorbootfahrern und Seglern in unserem Club her.

Herausragendes Mitglied der Segelabteilung war Max Berke. Er errang mit seinen Rennyachten, die alle „Hecht“ hießen, eine Vielzahl von Regattaerfolgen. Berke war auch maßgebend an der Entwicklung und Ausrüstung der Olympiajollen für die Olympiade 1936 beteiligt. In den Clubräumen erinnern einige erhaltene Halbmodelle seiner Rennyachten und das aus seinem Besitz stammende Schiffsmodell an sein Wirken.

Durch die alliierten Siegermächte wurde dem Club 1945 jede Tätigkeit verboten. Das Clubgelände wurde von der amerikanischen Besatzungsmacht beschlagnahmt. Erst Ende 1947 wurde das Clubgrundstück völlig demoliert und ohne jedes Inventar zurückgegeben.

Da es weder Boote noch Benzin gab, konnte der Club zunächst nur auf gesellschaftlicher Basis wiedererstehen. Bald jedoch fand sich die Segelabteilung wieder zusammen und begann die sportliche Betätigung mit dem noch vorhandenen bescheidenen Segelbootsbestand. In den ersten beiden Jahren hatten wir den Potsdamer Yacht Club und den Verein Seglerhaus am Wannsee bei uns zu Gast, die ihre Clubhäuser noch nicht zurückbekommen hatten.

Berlin hatte nach der Währungsreform noch die Blockade zu überstehen. Erst nach deren Beendigung Mitte 1949 wurde die Benzinrationierung aufgehoben, und es konnte wieder mit Motorbooten gefahren werden. Zunächst gab es nur Boote, die aus Trümmern auf den Werften wiederhergestellt wurden.

Trotz aller Schwierigkeiten konnte bereits 1950 die erste Motorbootregatta vor dem Clubgelände durchgeführt werden. Schon im folgenden Jahr wurde am 29. und 30. September 1951 die erste internationale Motorbootregatta nach dem Kriege von unserem Club in Zusammenarbeit mit dem Deut-

schen Motorrennbootclub unter der Schirmherrschaft des Regierenden Bürgermeisters Reuter veranstaltet. Insbesondere der MYC de L'Île de France stellte eine beachtliche Mannschaft, was unvergessen ist.

Damals konnten auch noch Sportkameraden aus der sowjetisch besetzten Zone nach Berlin kommen. Es kamen Teilnehmer aus Bad Sarow, Potsdam, Dessau, Dresden, Grünau, Fangschleuse, Köpenick, Friedrichshagen, Grünheide, Schmöckwitz und Oberschöneweide – Ortsnamen, die uns heute mit Wehmut erfüllen, da diese Orte für uns auf eigenem Kiel noch unerreichbar sind.

1952 wurde vor Gatow eine weitere internationale Motorbootregatta ausgefahren. 1954 wurde die erste Motorbootregatta in Tegel veranstaltet, die dann 1955 und 1956 ebenfalls dort im Frühjahr und Herbst durchgeführt wurden.

Aufgrund von Differenzen mit dem ADAC trat unser Club Ende 1956 aus dem Deutschen Motoryachtverband aus. Die Darstellung der Einzelheiten ist heute wohl nicht mehr von Interesse. Man kann dabei davon ausgehen, daß der damalige Vorstand keinesfalls an eine längere Trennung vom Verband, den der Club mitgründete und 50 Jahre lang angehörte, dachte, sondern eher einen Erneuerungsprozeß einleiten wollte. Er stand damit nicht allein, da auch andere renommierte Clubs aus dem Verband austraten.

Da sich in den folgenden Jahren der Schwerpunkt des Motorbootrennsports infolge der politischen Lage nach Westdeutschland verlagerte (die spätere grandiose Renaissance des Berliner Motorbootrennsports lag damals noch in weiter Ferne) und die drängenden Probleme des Wiederaufbaus unseres Clubs im Vordergrund stehen mußten, gelang der Wiederanschluß an den Verband 25 Jahre lang nicht.

Im Jahre 1957 feierte der Club sein 50jähriges Bestehen. Mit 120 Mitgliedern (davon 59 ordentliche Mitglieder) und 52 Booten wurden die Vorkriegszahlen erheblich unterschritten, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß zuvor die Mitgliedschaft über das ganze Reichsgebiet verteilt war.

Die Jubiläumsfestfolge am 15. und 16. Juni 1957 umfaßte ein Festbankett, eine Jubiläumsregatta und ein Gartenfest, das mit einem Feuerwerk im Clubhafen abschloß.

## 1958 – 1982

Die Tatsache des Austritts aus dem Deutschen Motoryachtverband bedeutete einen Einschnitt in der Geschichte unseres Clubs. Die Förderung und Teilnahme am nationalen und internationalen Motorbootsport, die bis dahin eine bedeutende Stellung hatte, trat völlig in den Hintergrund. Von nun an dominierte das interne Clubgeschehen.

Insgesamt waren die 50er und 60er Jahre durch ein intensives Clubleben geprägt. Die regelmäßigen Veranstaltungen des An- und Abfahrens mit der traditionellen Badeeinlage mindestens eines Clubmitgliedes, die Mittwochabende, die beliebten Weihnachtsfeiern und Sylvesterpartys sowie das Sommerfest vereinten die Mitglieder in fröhlichem Beisammensein. In Erinnerung sind auch die gemeinsamen Fahrten zur Kongreßhalle geblieben.

Für die seglerische Ausbildung unserer Mitglieder sorgten lange Jahre die Berliner Mitglieder des Deutschen Hochseesportverbandes „Hansa“. Diese Gruppe, die bereits vor dem Kriege mit rd. 100 Mitgliedern eine bedeutende Rolle im Clubleben spielte, war jahrzehntelang auf unserem Clubgrundstück zu Gast. Viele Mitglieder unseres Clubs verdienten sich ihre ersten seglerischen Sporen auf den Booten der Hanseaten.

Die zunehmende Prosperität erlaubte es, die dringend notwendigen Investitionen an Gebäuden und Hafenanlagen durchzuführen. Schon 1955 konnten der Hafen erweitert und die Steinhalle errichtet werden. Daß die Steinhalle damals nur 21.000 Mark kostete, erscheint heute sagenhaft, obwohl die Finanzierung dieses Betrages seinerzeit alle Kräfte beanspruchte.

Seit 1966 wurden fast 600.000 Mark investiert. Ein weiteres Vorhaben von 120.000 Mark wird bis zum Jubiläum durchgeführt sein. Diese Summen können sich bei durchschnittlich 70 ordentlichen Mitgliedern wohl sehen lassen. Man muß hierbei auch berücksichtigen, daß die Planung und Bauleitung und viele schweißtreibende Arbeitsstunden für erhebliche Eigenleistungen kostenlos erbracht wurden.

Seit Anfang der 60er Jahre sind unsere Mitglieder wieder verstärkt auf Seefahrt gegangen. Dies wurde auch dadurch begünstigt, daß durch das Aufkommen der Kunststoffbauweise vermehrt seegängige Schiffe angeschafft werden konnten. Eine Umfrage ergab, daß 39 unserer derzeitigen ordentlichen Mitglieder rd. 150.000 Seemeilen zumeist auf eigenem Kiel hin-

ter sich brachten. 4 bronzen und 1 Silbermedaille der Kreuzerabteilung konnten errungen werden. Unser Stander wurde auf der Ost- und Nordsee, dem Mittelmeer, dem Europäischen Nordmeer und im Golf von Mexiko gezeigt.

An den Seefahrten waren auch unsere Motorbootfahrer lebhaft beteiligt. Daneben befuhren sie die Binnengewässer Deutschlands, Schwedens, der Niederlande und Frankreichs.



„Cirilla“ Eigner Horst Kniese, 1971

Daß man nicht nur mit Dickschiffen auf Fahrt gehen kann, bewies 1973 Herr Adler, der mit seiner H-Jolle „Ole Leev“ auf der Strecke Berlin-Travemünde-rund Fehmarn und zurück nach Berlin 520 Seemeilen loggte.

Aufgrund dieser Aktivitäten und der seit einigen Jahren auf den Berliner Gewässern bestehenden Führerscheinplicht hat die seemännische Ausbildung in den letzten Jahren stark zugenommen. Einige unserer Mitglieder haben auch in größerem Umfang Externe ausgebildet und geprüft und damit das Renommee unseres Clubs gefördert.

Das Jahr 1973 war für unsere Motorbootfahrer ein schwarzes Jahr, denn es brachte das Motorbootfahrverbot. Wenn gleich dieses Fahrverbot 1981 etwas gelockert wurde, steht der Club dieser Anordnung nach wie vor ablehnend gegenüber, da sie nach unserer Auffassung überwiegend aufgrund sachfremder Erwägungen erlassen wurde. Der Gedanke des Umweltschutzes wird auch vom Club unterstützt. Er kann aber nicht einseitig nur eine Gruppe der Wassersportler treffen.

Die Wünsche zum 25jährigen Jubiläum 1932 waren darauf gerichtet, daß die Idee des Clubs so stark sein möge, alle künftigen Hindernisse zu überwinden.

Zum 50jährigen Jubiläum 1957 wünschte man, daß trotz Zusammenbruchs ungebrochene Kraft und stets frischer Mut das dritte Vierteljahrhundert bestimmen solle.



„Bison II“ Eigner Franz Sill, 1970

Das 75jährige Jubiläum 1982 soll Anlaß zu dem Wunsch sein, daß den Club die unermüdliche Tätigkeit und das rege Sportinteresse seiner Mitglieder im Geiste der Vorfahren fördern möge.

Hirte

## Unsere Jugendgruppe

Jeder Zuschauer einer Regatta ist von den sich dabei bietenden schönen Bildern fasziniert.

Bei den Wettfahrten der Jüngstenklasse der Optimisten stehen die Größe, Lebendigkeit und Buntheit des Feldes im Vordergrund, bei denen der Jugendklassenboote der „Vierzwanziger“, „Viersiebziger“, Piraten und Europas begeistern die Harmonie gut stehender Segel, bunte Spinnacker und die Sportlichkeit ausreitender oder im Trapez hängender „Schotten“. Diese Faszination und die geistige und körperliche Herausforderung, die die Beherrschung des Bootes und das Bestehen im Wettkampf bietet, motiviert unsere Jugendlichen zur Ausübung des Segelsports.

Bevor jedoch die technischen Fertigkeiten, die Ausdauer und der Mut gebildet sind, um einen strammen „Sechserhack“ zu überstehen, muß fleißig trainiert werden.

Deshalb üben unsere Kinder und Jugendlichen regelmäßig. Für die Optimistensegler übernimmt der Club das Training. Die Anfangsweihen für die Jugendlichen, die von Anfang an in ein größeres Boot steigen, werden ebenfalls vom Club vermittelt. Die Fortgeschrittenen in den Jugendklassen trainieren in der Trainingsgemeinschaft Wannsee. Auch an regiona-

len und überregionalen Trainingslagern nehmen Mitglieder der Jugendgruppe teil.

Aus kleinsten Anfängen heraus hat sich in den letzten Jahren wieder eine Jugendgruppe entwickelt, die einen festen und geachteten Platz in der Clubgemeinschaft hat. Dies verdanken wir auch dem Engagement der Jugendbetreuer Frau Eishut, Frau Schieting und Herrn Maas.

Die absolute Anzahl der Mitglieder unserer Jugendgruppe mag im Vergleich zu anderen Clubs bescheiden sein. Gleichwohl sind die sportlichen Erfolge unserer jugendlichen Mitglieder bemerkenswert.

Der Optimistenpokal (B) konnte renommierten Clubs abgejagt und über eine Saison lang gehalten werden. Einen Berliner Vizemeister der Klasse 470 haben wir in unseren Reihen. Bei Deutschen Meisterschaften und bei Regatten auf vielen Revieren zeigten Jugendliche erfolgreich unseren Stand.

Nicht nur die Teilnahme an Regatten steht im Vordergrund der Jugendarbeit. Als wesentliches Ziel wird auch angesehen, den Spaß an der Segelei zu fördern. Dazu werden gemeinsame Unternehmungen organisiert. In der Sommersaison



Die Optimisten

werden Bootsfahrten unternommen, Grillpartys und Geburtstage gefeiert. Im Winterhalbjahr treffen sich die Optimistensegler mit Eltern und Betreuern regelmäßig, wobei die Freude des Zusammenseins ab und an mit etwas Segeltheorie gewürzt wird.

Die theoretische Ausbildung hat auch sonst einen Platz. Dadurch konnten viele Jugendliche auch anspruchsvolle Segelscheine wie BR und Sportbootführerschein erwerben.

Insgesamt kann mit Stolz gesagt werden, daß die Kameradschaft in der Jugendgruppe groß geschrieben wird. So mancher fachmännische Rat wird von älteren Jugendlichen an jüngere erteilt. Wo nötig, wird Hand angelegt. So soll der

Erfolg im kameradschaftlichen Verhalten dem Erfolg auf der Regattabahn ebenbürtig sein.

Schließlich ist den Mitgliedern der Jugendgruppe bewußt, daß die finanzielle Basis für ihre Aktivitäten auch von den älteren Mitgliedern des Clubs gelegt wird. Allerdings können sie darauf hinweisen, daß die Finanzierung des Bootsbestandes und der laufenden Aufwendungen nicht nur großzügigen Spenden und einer angemessenen Berücksichtigung im jährlichen Etat, sondern auch dem Glück der Tüchtigen bei den Auslosungen der Verbandsboote zu verdanken ist.

Maas

## King Arthur

Ein Yachtclub, das ist ein Gemisch aus verschiedenen Interessen, Temperamenten, Anschauungen. Da sind die Regattafans, deren Sprache von der des Fahrtenseglers so verschieden ist wie plattdeutsch von bayerisch. Da gibt es die Gemütlichen, die man gerade zum Kaffeetrinken in die Millionenbucht fahren, und die ganz Gemütlichen, die gleich am Steg bleiben und damit natürlich Mensch und Material schonen.

Ein Yachtclub ist angewandte Toleranz, Liebe zur eigenen Freiheit, aber auch der Respekt vor der Freiheit des anderen. Zusammengehalten wird das Ganze durch einen Vorstand, sozusagen das Hirn des Clubwesens. Aber was wäre so ein Wesen ohne Seele?

In meinem Stammclub, dem Potsdamer Yachtclub, ist „Meister Rahn“ die Graue Eminenz des Clubs. Ohne ihn geht fast nichts. Seit ich diesen Verein kenne, und das sind immerhin fast zwanzig Jahre, begleitet er die Regatten in dem alten Clubboot, gibt über den Lautsprecher leise Kommandos und witzigen Trost, hallend, als hätte Thor persönlich aus den Wolken zu uns gesprochen. „Meister Rahn“, das hat den Klang ehrbaren Handwerks wie „Böttcher Basch“.

Hier bei uns geht's nobler zu: „King Arthur“ nennt man ihn. Und wahrhaft königlich hält er Hof, verteilt sparsames Lob und Tadel in Fülle. Ist von allen respektiert, von vielen geliebt und von einigen gefürchtet. Arthur kennt sich aus wie kein zweiter. Sei es die Macke in der Seilwinde, der Knick in den Geleisen der Slipanlage, der ewige Kurzschluß oben am Steg, Arthur weiß Rat. Seit zwanzig Jahren ist das sein täglich Brot, da macht ihm keiner was vor. Noch nie hat es einen Unfall gegeben beim Hantieren mit tonnenschweren Schiffen.

Aber noch etwas ist zu erwähnen. Für mich sind Arthurs Geschichten von früher eine Brücke zum Ursprung unseres Sports. Im Geiste segle ich mit ihm auf Wanderjolle oder Jollenkreuzer noch einmal in die Vergangenheit, genieße die Einsamkeit versteckter Seen, die uns heute unzugänglich sind.

Arthur Leske ist ein Segler, wie ich nur wenige kenne. Und wenn er mit seiner KLEINEN BRISE voraussegelte, seinem Kielwasser würde ich beruhigt folgen.

Peter Kammler

## Mitgliederverzeichnis des MYCvD

Stand: April 1982

### Ehrenmitglieder

Henry Blanck	Bargweg 1 2104 Hamburg 92	
Gerhard Jentsch	Almhüttenweg 3 8100 Garmisch-Partenkirchen	Tel. 08821/55281

### Ordentliche Mitglieder

Rudolf Adler	Dernburgstr. 27 b 1000 Berlin 19	Tel. 321 65 26
Helmut Ast	Parkstr. 3 1000 Berlin 42	Tel. 751 75 72
Dr. Peter Becker	Am Sandwerder 18 1000 Berlin 39	Tel. 803 40 95
Alice Brandt	Gneisenastr. 46 1000 Berlin 61	Tel. 691 17 46
Barbara Brandt	Thorwaldsenstr. 18 1000 Berlin 41	Tel. 796 39 71
Wolf-Dieter Brungs	Länderallee 22-24 1000 Berlin 19	Tel. 305 60 76
Dr. Eberhard Bulling	Kunz-Bundschuh-Str. 7a 1000 Berlin 33	Tel. 8308 2471
Eckehard Casser	Schwalbacher Str. 7 1000 Berlin 41	Tel. 821 72 48
Horst Decke	Lindenstr. 111 1000 Berlin 61	Tel. 251 93 90
Axel Dornblüth	Preußenallee 42 1000 Berlin 19	Tel. 304 23 10
Reinhilde Eisenhut	Schützallee 65 1000 Berlin 37	Tel. 811 51 64
Felix Feige	Curtiusstr. 81 1000 Berlin 45	Tel. 811 18 81
Wolfhard Folgmann	Eisenacher Str. 84 1000 Berlin 30	Tel. 24 83 34
Heinz Frommelt	Stindestr. 5 1000 Berlin 41	Tel. 796 64 97

Arno Gerhardt	Stölpchenweg 8 1000 Berlin 39	Tel. 803 25 10
Peter Grammes	Stübbenstr. 10 1000 Berlin 30	Tel. 24 81 94
Eckhard Gräwert	Geitner Weg 15 1000 Berlin 45	Tel. 711 33 64
Heinz Hahne	Suarezstr. 29 1000 Berlin 19	Tel. 321 62 20
Hartmut Helmchen	Pfalzburger Str. 80 1000 Berlin 15	Tel. 881 86 97
Wolfgang Hentschel	Sommerfieldring 12 1000 Berlin 39	Tel. 805 37 75
Michael Hentze	Brentanostr. 37 1000 Berlin 41	Tel. 821 18 30
Manfred Hirte	Berlepschstr. 116 1000 Berlin 37	Tel. 801 29 63
Ursula Hootz	Mercatorweg 9 1000 Berlin 45	
Günther Hugo	Zietenstraße 32 d 1000 Berlin 46	Tel. 772 45 16
Günter Kerstan	Boothstr. 10 1000 Berlin 45	Tel. 771 77 86
Christian Klose	Unter den Eichen 97 1000 Berlin 45	Tel. 832 54 19
Horst Kniese	Cranachstr. 21 1000 Berlin 41	Tel. 855 10 65
Uwe Kniese	Immenweg 2 1000 Berlin 41	Tel. 796 10 20
Jürgen Kolbe	Wallotstr. 8 1000 Berlin 33	Tel. 891 27 70
Dr. Kurt Koppe	Beerenstr. 66 1000 Berlin 37	Tel. 801 51 21
Gerhard Kowalsky	Kyllmannstr. 15a 1000 Berlin 39	Tel. 805 37 39
Dr. Gunther Kraft	Corneliusstr. 26a 1000 Berlin 46	Tel. 771 16 25

Harry Krüger	Cimbernstr. 11a 1000 Berlin 38	Tel. 803 52 27
Dieter Kurzmann	Dünkelbergsteig 7 1000 Berlin 33	Tel. 826 15 61
Horst-Dieter Laurisch	Kl. Innstraße 5 1000 Berlin 44	Tel. 686 51 52
Dr. Hans-Ulrich Liebelt	Paulinenstr. 23 1000 Berlin 45	Tel. 751 40 18
Lutz Lüder	Roonstraße 27 1000 Berlin 37	Tel. 801 54 01
Werner Maas	Fischerhüttenstr. 28 1000 Berlin 37	Tel. 801 21 33
Dr. Gerhard Meissner	Thielallee 95 1000 Berlin 33	Tel. 832 76 17
Ingrid Mentzel	Krantorweg 25 1000 Berlin 27	Tel. 431 17 24
Dr. Heinz Mertens	Unter den Eichen 89 1000 Berlin 45	Tel. 832 50 40
Dr. Kuno Meyen	Geesthachter Str. 22 2054 Geesthacht	Tel. 04152/5000
Gerhard Müller	Rheinbabenallee 10 1000 Berlin 33	Tel. 824 34 58
Ursula Nicolai	Karlsbader Str. 2 1000 Berlin 33	Tel. 826 23 33
Dr. Christoph Nonnemann	Hohenzollerndamm 82 1000 Berlin 33	Tel. 826 10 39
Eberhard Palm	Hildburghauser Str. 91 1000 Berlin 45	Tel. 711 16 45
Walter Peschke	Troppauer Str. 21 1000 Berlin 45	Tel. 811 54 90
Wulf-Jürgen Peter	Gneisenaustr. 46 1000 Berlin 61	Tel. 691 86 64
Reinhold Primke	Tirschenreuther Ring 30 1000 Berlin 48	Tel. 711 33 78
Günther Prinz	Gothaer Str. 16 1000 Berlin 62	Tel. 784 78 21

Günter Prior	Nordhauser Str. 13 1000 Berlin 10	Tel. 344 13 66
Horst Reinsdorf	Grenzburgstr. 5 1000 Berlin 41	Tel. 792 24 75
Eva Rösener	Manteuffelstr. 22a 1000 Berlin 45	Tel. 834 84 16
Rolf Rolff	Liebenwalder Str. 38 1000 Berlin 65	Tel. 456 29 43
Dr. Jürgen Schaper	Kurfürstenstr. 154 1000 Berlin 30	Tel. 261 33 08
Regina Schieting	Scheelestr. 57 1000 Berlin 45	Tel. 773 35 20
Gerhard Schmidt	Paulsborner Str. 88a 1000 Berlin 31	Tel. 881 82 48
Herbert Schönfish	Ilmenauer Str. 11 1000 Berlin 33	Tel. 825 80 54
Joachim Schwarz	Goldenes Horn 16 1000 Berlin 42	Tel. 703 14 97
Franz Sill	Fohlenweg 2 1000 Berlin 33	Tel. 832 80 13
Hans-Jürgen Spitzner	Laubacher Str. 7 1000 Berlin 33	Tel. 821 12 07
Dr. Eckart Stampe	Karwendelstr. 40 1000 Berlin 45	Tel. 833 59 54
Dr. Hans-Henrich Stiehl	Rhumeweg 30 1000 Berlin 37	Tel. 802 57 13
Gerhard Wagner	Bielefelder Str. 23 1000 Berlin 31	Tel. 861 38 01
Dr. Jörg Weidemann	Prinzregentenstr. 92 1000 Berlin 31	Tel. 785 79 78
Dr. Peter Witte	Sundgauer Str. 22 1000 Berlin 37	Tel. 811 34 14
Werner Wollmann	Gottschedstr. 33 1000 Berlin 65	Tel. 462 40 25
Ulrich Wulf	Delbrückstr. 6a 1000 Berlin 33	Tel. 892 58 41

### **Außerordentliche Mitglieder**

Hans Joachim Gentzke	Zimmermannstr. 38 1000 Berlin 41	Tel. 792 39 58
Michael Paulmann	Stendaler Str. 18 b 1000 Berlin 21	Tel. 395 87 74
Wolfgang Streibel	Altensteinstr. 42 1000 Berlin 33	Tel. 832 45 67

### **Gastmitglieder**

Christian Ahlborn	von der Trenckstr. 18 1000 Berlin 38	Tel. 614 30 95
Otto-Heinz Baumeier	Krottnaurerstr. 71 1000 Berlin 38	Tel. 803 20 22
Bernd-Lutz Blömeke	Spandauer Damm 3 1000 Berlin 19	Tel. 342 39 91
Margret Brandt	Wrangelstr. 30 1000 Berlin 36	Tel. 612 24 31
Eva Funke	Hermannstr. 19 1000 Berlin 37	Tel. 813 38 52
Hermann Gaiser	Bismarckstr. 3 A 1000 Berlin 37	Tel. 802 82 56
Horst Grigo	Kissingerstr. 17 1000 Berlin 33	Tel. 823 76 02
Dr. Hans-Joachim Hein	Müllerstr. 131 a 1000 Berlin 65	Tel. 452 78 16
Hans-Joachim Jeschar	Potsdamer Chaussee 51 1000 Berlin 38	Tel. 803 71 74
Peter Kammler	Hensoldtweg 1 1000 Berlin 20	Tel. 363 17 73
Heidrun Karschunke	Brüderstr. 7 1000 Berlin 45	Tel. 833 57 25
Marianne Koch	Beymestr. 19 d 1000 Berlin 41	Tel. 791 53 51
Burghard Kühnlein	Gardeschützenweg 109 1000 Berlin 45	Tel. 833 35 23
Manfred Kunst	Kantstr. 149 1000 Berlin 12	

Torsten Mahlke	Schorlemer Allee 26 1000 Berlin 33	Tel. 824 22 08
Jürgen Mrosek	Söhtstr. 6a 1000 Berlin 45	Tel. 833 62 61
Dr. Christa Müller- Bessel-Lorck	Lister Str. 24 3000 Hannover 1	Tel. 0511/66 48 49
Klaus Neuhaus	Königsmarkstr. 13 1000 Berlin 33	Tel. 825 69 42
Heinz Ottenberg	Braschzeile 3a 1000 Berlin 39	Tel. 805 30 44
Dr. Eckhard Plache	Stubenrauchstr. 17b 1000 Berlin 37	Tel. 811 80 13
Joachim Priem	Mörchinger Str. 127 1000 Berlin 37	Tel. 811 58 47
Irmgard Roeseler	Grassoweg 3 a 1000 Berlin 39	Tel. 805 10 44
Dr. Dieter Von Rosenstiel	Schlatzendorf 63 8374 Viechtach	
Dorothea Schell	Roscherstr. 5 1000 Berlin 12	Tel. 323 64 67
Dr. Ursula Schneider	Paulsborner Str. 77 1000 Berlin 31	Tel. 891 79 49
Horst Spennrath	Kurpromenade 17 1000 Berlin 22	Tel. 365 57 58
Ingeborg Süchting	Wachtelstr. 3 1000 Berlin 33	Tel. 831 27 22
Jörg Wille	Karl-Marx-Str. 178 1000 Berlin 44	
Renate Zander	Wolfsburger Weg 32 1000 Berlin 42	Tel. 703 20 79

## Familienmitglieder

Ursula Brungs  
Reiner Bulling  
Dr. Werner Eisenhut  
Erika Gräwert  
Sabina Ruiz y Escuza Hentze  
Gisela Hirte  
Ingeborg Hugo  
Karin Klose  
Dr. Ingeborg Koppe  
Ursula Krüger  
Barbara Liebelt  
Sabine Liebelt  
Dr. Eva Meissner  
Klaus-Frithjof Nicolai  
Gisela Peter  
Doris Prinz  
Renate Prinz  
Hannelore Reinsdorf  
Christiane Rolff  
Christa Schwarz  
Gerda Sill  
Petra Sill  
Hannelore Spitzner  
Stella Witte  
Waltraut Wulf

## Jugendmitglieder

Michael Casser  
Corinna Eisenhut  
Marcus Eisenhut  
Tobias Hootz  
Heidemarie Hugo  
Annette Kniese  
Jens Kniese  
Dietmar Koppe  
Rüdiger Koppe  
Bernd Krüger  
Philipp Meissner  
Thilo Meissner  
Eckehard Peschke  
Raimund Peschke  
Norbert Peter  
Werner Prinz  
Christine Schwarz  
Sabine Witte  
Cornelius Witte  
Ralf Zander  
Claudia Zeeh  
Thomas Zeeh

## Yachtregister des MYCvD

### Motorboote

Eigner	Bootsname	Bootstyp	L m	B m	T m	Bauwerft	Baujahr
Ast	Columbus	Motoryacht	10,50	3,10	0,85	van Lend	1957
A. Brandt	Delphin	Motoryacht	9,00	3,00	0,70	Amer	1968
Feige	Begum	Backdeckkr.	10,50	2,45	0,60	Engelbrecht	1934
Folgmann	Topas	Motoryacht	7,35	2,36	0,50	Ancas	1966
Frommelt	Athos	Motoryacht	10,50	3,35	1,00	Bakker	1979
Gerhardt	Undine	Daycruiser	6,50	2,50	0,85	Fjord	1968
Gräwert	Seelöwe	Motoryacht	6,60	2,50	0,65	Polyboat	1980
Dr. Koppe	Cassiopeia	Motoryacht	14,46	4,46	1,45	Northcruiser	1974
Krüger	Perseus	Motoryacht	9,30	3,10	0,80	Eista	1964
Kurzmann	Barracuda	Motoryacht	14,00	4,45	1,10	Posilippo	1976
Lüder	Henriette	Vorderkajüt	3,45	2,55	0,65	Polaris	1963
Dr. Mertens	Nirvana	Motoryacht	9,50	3,20	0,90	HVL	1968
Dr. Meyen	Cobra II	Motorsegler	15,50	4,79	2,00	Grauhöft	1949
Primke	Maracaibo	Motoryacht	9,50	3,50	1,00	Fjord	1971
Reinsdorf	Acasta	Motoryacht	12,75	3,00	0,90	Franke	1959
Dr. Schaper	Ursus	Motoryacht	9,30	3,10	0,90	Eista	1966
Sill	Bison II	Motoryacht	13,30	4,20	1,20	Ambau	1970
Wagner	Ellös	Backdeckkr.	9,50	3,20	0,90	Eista	1965
Dr. Weidemann	—	Vorderkajüt	6,20	2,50	0,30	Beelitz	1962
Wulf	Sagitta	Motoryacht	7,70	2,50	0,65	Versted AS	1965

### Segelboote

Eigner	Bootsname	Bootstyp	L m	B m	T m	Bauwerft	Baujahr
Adler	Ole Leev	H-Jolle	6,16	1,75	0,45	Viedt, Köpenick	1947
Dr. Becker	Solveig VI	Victoire 22	8,55	2,70	1,45	Vader, Alkmaar	1972
B. Brandt	Störtebeker	Varianta	6,50	2,10	0,70	Dehler	1972
Brungs	Vita Longa II	Trintella III	10,75	3,20	1,55	Wever	1971
Dr. Bulling	Sirrah	Neptun 29	8,90	2,50	0,90	Neptun	1969
Casser	Amphitrite	Fähnrich 31	9,55	2,67	1,26	Muffler	1968
Decke	Monsun	Fellowship 27	8,20	2,49	1,00	De Kloet	1971
Dornblüth	Nina II	50 qm Seefahrtskr.	12,58	2,69	1,70	Deutsche Werke	1928
Eisenhut	Kore	Contest 30	9,15	2,85	1,45	Conyplex	1969
Gentzke	Argo	38 qm Ausgleicher	8,95	2,20	1,20	unbekannt	ca. 1930
Grammes	Shenandoah	Neptun 22	6,95	2,50	0,60	Neptun	1974

Eigner	Bootsname	Bootstyp	L m	B m	T m	Bauwerft	Baujahr
Helmchen	Ulysses	45 qm Kielkr.	10,50	2,20	1,30	unbekannt	ca. 1925
Hentschel	Take it easy	Seahorse	6,00	2,00	1,00	NV Seahorse	1972
Hentze	Sabina	Varianta	6,50	2,10	0,70	Dehler	1976
Hirte	Wublitz	15 qm Jollenkr.	6,50	2,22	0,30	unbekannt	ca. 1938
Hootz	I-BI-TEU	Neptun 22	6,95	2,50	0,55	Neptun	1972
Hugo	Solitude	Contest 31	9,54	2,85	1,40	Conyplex	1973
Kerstan	Svanen	Seahawk 30	10,00	2,80	0,85	Nord Nederland	1973
Klose	Albatros	LM 30	9,35	3,05	1,30	LM Glasfiber	1979
H. Kniese	Cirilla	Nordsee 43	13,00	3,80	2,05	Dübbel & Jesse	1971
U. Kniese	aqua viva	Contest 29	9,00	2,75	1,40	Conyplex	1972
Kolbe	Apus	Ecume de mer	—	—	—	—	—
Kowalsky	Anja	H-Jolle	6,20	—	—	Kother	1966
Dr. Kraft	Monsun	30 qm Einheitskr.	9,46	2,00	1,33	Vertens, Winning	1935
Dr. Liebelt	Jan Himp	Klepper Aeolus	6,25	2,30	1,25	Klepper	1969
Maas	Kumpel	Neptun 20	6,00	2,35	1,00	Neptun	1974
Dr. Meissner	Alisma	Contest 29	8,95	2,75	1,35	Conyplex	1972
Müller	Fortitude	Fähnrich	9,65	2,67	1,20	Muffler	1968
Nicolai	Murkel	Windy	5,30	1,98	0,10	Bruckner	1971
Nicolai	Seacat	H-Boot	8,28	2,18	1,30	Botnia	1978
Prof. Dr. Nonnemann	Schwarze Perle II	Rasmus 35	10,50	3,05	1,30	Hallberg Rassy	1975
Peschke	Amica	Kings Ametyst	10,16	2,65	1,75	—	1966
Peter	Aldebaran	Contest	9,00	2,50	1,35	Conyplex	1967
Prinz	Thule	Cumulant III	10,00	3,10	1,50	v.d. Vlies	1976
Prior	Condor	Soling	8,15	1,90	1,30	Karlisch	1969
Rösener	Robbe	Seekreuzer	10,00	2,90	1,35	unbekannt	1928
Rolff	Flibustier	Schärenkreuzer	12,42	1,98	1,42	van Hacht Baunr. 220	1925
Schieting	Navicula	Samourai	7,40	2,40	1,20	CNSO	1970
Schmidt	Svane	Monsun 31	9,36	2,87	1,40	Hallberg Rassy	1977
Schönfisch	Rofi	Neptun 22	6,80	2,40	1,10	Neptun	1973
Schwarz	Schnecke	Barracuda 35	10,50	3,35	1,50	Baars-Lindner	1981
Spitzner	Klabauterfrau	Golif	7,00	2,50	1,10	Arcoa-Jouet	1972
Dr. Witte	Stella	Optima	8,50	2,48	1,30	Dehler	1972
MYCvD	Tap	Optimistenjolle					
MYCvD	Tep	Optimistenjolle					
MYCvD	Tip	Optimistenjolle					
MYCvD	Top	Optimistenjolle					
MYCvD	Mycke	420 Jolle					
MYCvD	Dreamer	420 Jolle					
MYCvD	Hexer	470 Jolle					
MYCvD	Gammelpott	Piratenjolle					
MYCvD	Paule	Piratenjolle					



Für den Inhalt verantwortlich: M. Hirte  
Reproduktion: Industrie- und Presseklischee »JUP«, Berlin  
Druck: Büropa Offsetdruck, Berlin