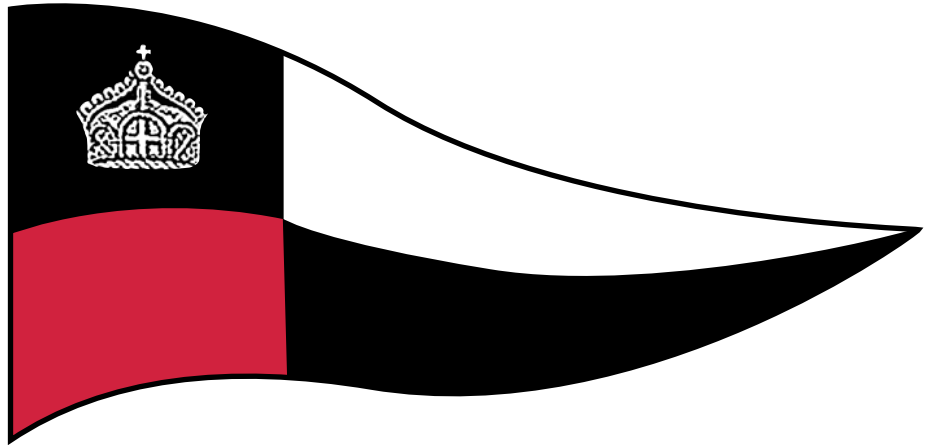
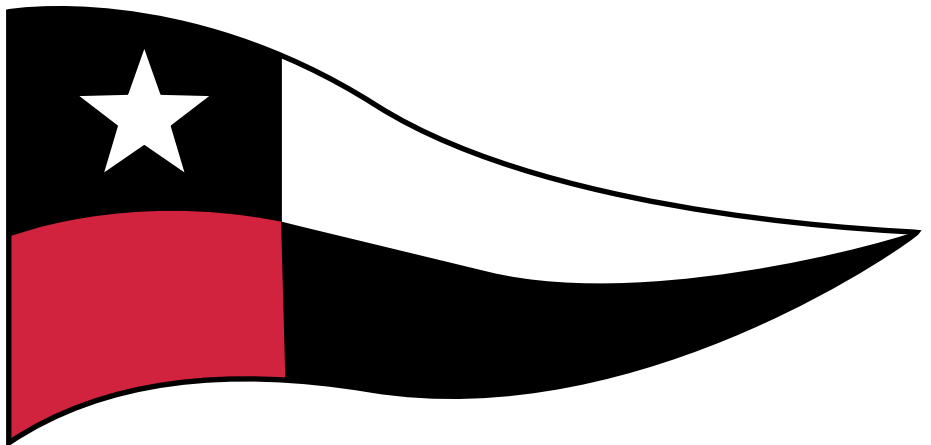


Die Stander des Motor-Yacht-Club von Deutschland

1913 bis 1918
Kaiserlicher
Motor-Yacht-Club



1907 bis 1913
und seit 1918
Motor-Yacht-Club
von Deutschland



Der Motor-Yacht-Club wurde am 20. Juni 1907 gegründet. Wenige Monate später erweiterte er seinen Namen: Motor-Yacht-Club von Deutschland (MYCvD). Am 5. Juni 1913 übernahm Kaiser Wilhelm II das Protektorat über den MYCvD und verlieh dem Club den Titel „Kaiserlicher Motoryacht-Club“ (KMC). 1918 kehrte der Club zum ursprünglichen Namen zurück: Motor-Yacht-Club von Deutschland.

Inhalt

Grußwort Vorwort des Vorsitzenden des Motor-Yacht-Club von Deutschland, Dr. Gunther Kraft	4
Grußwort des Regierenden Bürgermeisters von Berlin, Klaus Wowereit	6
Grußwort des Bürgermeisters von Steglitz-Zehlendorf, Norbert Kopp	7
Grußwort des Präsidenten des Deutschen MotorYachtVerbandes, Winfried Röcker	8
Grußwort des Präsidenten des Deutschen Segler-Verbandes, Rolf Bähr	9
Der Vorstand des MYCvD heute	11
Einführung und Vorgeschichte des MYCvD	13
Chronik des MYCvD von 1907 bis 1932	19
Chronik des MYCvD von 1932 bis 1957	35
Chronik des MYCvD von 1957 bis 1982	51
Chronik des MYCvD von 1982 bis 2007	59
Seesegler im MYCvD	77
Über die Schwierigkeiten, vor der Wende ...	82
Der Weg der Berliner Seesegler zur Küste	85
Stadtfahrten und Clubfahrten	89
Der Film entdeckt den MYCvD	101
Die Bau-Akte	104
Glienicke Brücke und Öffnung der Wasserstraßen 1990/1991	107
Eisbärenfahrten	110
„Vergnügungen“ im Motor-Yacht-Club von Deutschland	112
MYCvD – Jugend	114
Mitgliederverzeichnis des MYCvD	119
Verzeichnis der Boote	122
Abbildungen der Motorboote	125
Abbildungen der Segelyachten	128
Vorsitzende des MYCvD	133
Vorstand, Ehrenmitglieder und Kommissionen von 1910	134
Impressum	135

Statt eines Vorworts. Gedanken über den gesellschaftlichen Wandel im Spiegel des MYCvD.



Dr. Gunther Kraft

Beginnen wir mit einem Wort des dänischen Philosophen Kierkegaard: Das Leben wird zwar vorwärts gelebt, aber nur rückwärts verstanden. In diesem Sinne möchte ich zurückschauen auf unsere Historie, zugleich aber auch den gesellschaftlichen Wandel in Augenschein nehmen, der sich in diesem „kurzen Zeitraum von hundert Jahren“ vollzogen hat.

Blättern wir einmal in unseren Annalen. 1907: Der erste Motorbootclub in Deutschland! Im alten Mitgliederverzeichnis waren Adelstitel nicht selten, und es finden sich Berufsangaben, die heute aus unserem Verzeichnis verschwunden sind: Vizeadmiral, Konteradmiral, Rittmeister. Feine Klubs hatten Saison. War man wer, so gehörte man einem vornehmen Klub an. Prestige oblige. Die Mitgliedschaft im Motor-Yacht-Club von Deutschland galt als gesellschaftliche Anerkennung. Die Krönung im wahrsten Sinne des Wortes war für unseren Klub die Kabinettsorder, die unseren Klub zum Kaiserlichen Motor-Yacht-Club erhob. Das war im Jahre 1913.

Nach dem verlorenen Krieg von 1918 fielen nicht nur die Kaiserkrone aus unserem Stander, sondern auch offensichtlich die starren gesellschaftlichen Grenzen; Vizeadmirale, Konteradmirale und Rittmeister zeichneten nunmehr mit a.D., die Motorboote waren wegen Treibstoffmangel ebenfalls a.D. Irgendwann in den Nachkriegsjahren nahm man die ersten Segler auf, die Front der reinen Motorbootelite bröckelte.

1932, zur 25-Jahr-Feier – man feiert im Hotel Kaiserhof mit Frack oder Uniform und nicht im „würdig ausgestatteten Klubheim“ – wird zwar bei einem Jubiläumsbankett noch der alte Geist von 1907 beschworen, aber ein Gartenfest am folgenden Tag scheint bereits den Hinweis auf eine lockere Veranstaltung zu geben.

Über die Jahre nach 1932 gibt es keine Hinweise auf unser Klubleben, doch trifft sicher die Vermutung zu, dass in der Zeit der Gleichschaltung keine freie gesellschaftliche Entfaltung möglich war.

Die Jahre nach dem zweiten Weltkrieg können als Beginn einer offenen Gesellschaft im Sinne Poppers gesehen werden.

Überall ging es bergauf. In der Zeit des Wirtschaftswunders wurden allmählich aus den kleinen Motor- und Segelbooten immer größere Schiffe. Die Demokratisierung und Individualisierung nach 1947 lässt sich gut an den Berufen unserer Präsidenten ablesen. Sie waren weder Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens noch hohe Marineoffiziere. Ein pensionierter Kassenarzt hätte wohl 1907 weder die Reputation noch die finanziellen Mittel gehabt, ein „Kommodore“ in unserem Klub werden zu können.

Die Individualisierung birgt aber auch Gefahren für einen Klub. Im Jahre der sog. Wende, 1989, wurde die Bruchstelle deutlich sichtbar: Segler verwandelten sich in individuelle Motorbootfahrer. Die schöne Umgebung von Berlin war zu verlockend. Das gemeinsame „Päckchenliegen“, zur Mauerzeit sehr gepflegt, war vorüber. Schon lange waren an die Stelle von Motorbootrennen individuelle Bootsreisen getreten.

Heute machen engagierte Mitglieder eine gute Jugendarbeit. Unser altes, gemütliches Clubhaus mit seiner gepflegten Ökonomie trägt viel zum gesellschaftlichen Leben bei. Dennoch bedarf es fortgesetz-

ter, gemeinsamer Anstrengung, den Zusammenhalt zu pflegen, die Traditionen zu wahren und die Individualität zu achten. Eine große, nimmer endende Aufgabe!

Meine Zukunftswünsche für den Club können nicht besser ausgedrückt werden als mit den drei bekannten lateinischen Worten:

VIVAT, CRESCAT, FLOREAT! *
Unser MYCvD

Ihr
Dr. Gunther Kraft

Vorsitzender des Motor-Yacht-Club von
Deutschland

**Er möge leben, wachsen und gedeihen!*

Grußwort des Regierenden Bürgermeisters von Berlin, Klaus Wowereit



Klaus Wowereit

„Pack die Badehose ein“ sang Cornelia Froboess schon vor mehr als 50 Jahren. Dem Wannsee hat sie darin ein kleines musikalisches Denkmal gesetzt. Die Berlinerinnen und Berliner lieben „ihren“ Wannsee bis heute. Nach wie vor ist er einer der beliebtesten Seen unserer an Gewässern nicht gerade armen Stadt.

Der Motor-Yacht-Club von Deutschland hat den Reiz dieses idyllischen Sees jedoch schon weitaus früher entdeckt als Cornelia Froboess.

1907 gegründet, bezog der Club noch im selben Jahr in einem auf dem Wannsee vor Anker liegenden Hausboot sein erstes Domizil am Wasser. Das ist nun genau 100 Jahre her. Der Motor-Yacht-Club von Deutschland feiert seinen runden Geburtstag. Dazu übermittle ich meine herzlichsten Grüße und Glückwünsche.

100 Jahre sind zwar ein hohes Alter, aber dieser überaus aktive Berliner Verein ist im Laufe der Jahrzehnte kein bisschen müde geworden. Ganz im Gegenteil: Der Elan ist ungebrochen. Mit viel Energie, Tatkraft und guten Ideen engagiert sich der Club bis heute für den Wassersport

in unserer Stadt. Da werden regelmäßig gemeinsame Segel- und Motorbootfahrten organisiert, da werden Regatten veranstaltet, da wird ein reges Clubleben gepflegt, das seinen Mitgliedern einen willkommenen Ausgleich vom Alltag bietet.

Besonders freue ich mich über das große Engagement des Motor-Yacht-Clubs von Deutschland im Kinder- und Jugendbereich. Junge Menschen erhalten hier hervorragenden Segelunterricht, sie werden bestens für den Erwerb aller notwendigen Segelscheine vorbereitet und sie bekommen zudem die Möglichkeit, an verschiedenen Regatten- und Wochenendfahrten teilzunehmen. Viele von ihnen lässt die Leidenschaft für den Sport auf dem Wasser nie wieder los. In diesem Sinne kann ich diesem traditionsreichen Berliner Club nur wünschen: Weiterhin so viel Erfolg, auch für die nächsten 100 Jahre.

Allen Mitgliedern des Motor-Yacht-Clubs von Deutschland wünsche ich auch in Zukunft viel Freude an der sportlichen Betätigung in Motor- oder Segelyacht.

Grußwort des Bürgermeisters von Steglitz-Zehlendorf, Norbert Kopp

Daran, liebe Wassersportfreunde, hat wohl am 20. Juni 1907 niemand gedacht, als das Gründungsprotokoll des Motor-Yacht-Club (MYC), der sich noch im gleichen Jahr in Motor-Yacht-Club von Deutschland (MYCvD) umbenannte, unterzeichnet wurde. Wahrscheinlich haben es einige der 140 damaligen Mitglieder im Stillen gehofft und sich engagiert, in der Hoffnung, einen langlebigen, renommierten Verein zu initiieren. Aber dass dieser dann noch 100 wechselvolle Jahre später auf eigenem, durch Spenden erworbenem, Gelände mit 163 Mitgliedern und einer Jugendabteilung von 17 Mitgliedern erfolgreich besteht, das hat damals wohl keiner vorausgesehen. Geschichtsinteressierten lege ich übrigens den informativen Jubiläumsflyer an's Herz, der z.B. die Ehrenmitgliedschaft des Grafen Zeppelin oder die erste internationale Motorbootregatta nach dem 2. Weltkrieg im September 1951 beinhaltet.

Herzlichen Glückwunsch zum 100-jährigen Bestehen des MYCvD! Und herzlichen Dank für die sportlichen Höhepunkte, die Sie uns in den vergangenen Jahrzehnten bei zahlreichen Regatten geboten haben. Und was den Spaß an der Sache, das gesellschaftliche Miteinander bei Sommerfesten,

Clubabenden etc., die niveauvolle Ausbildung des Nachwuchses und die tatkräftige Pflege des Clubgeländes und seiner Bauten angeht - da bin ich guter Dinge: Kontinuität ist bei Ihrem Enthusiasmus und Engagement gewährleistet!

In diesem Sinne wünsche ich allen Beteiligten für die Festveranstaltungen am 22. und 23. Juni 2007 auf dem am Ostufer des Wannsees gelegenen Clubgelände gutes Gelingen, schönsten Segelwetter für die Segelparade der Jugendlichen und dazu „immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“!

Ihr
Norbert Kopp

Bezirksbürgermeister



Norbert Kopp

Grußwort des Präsidenten des Deutschen MotorYachtVerbandes, Winfried Röcker



Winfried Röcker

Am 20. Juni 1907 wurde das Gründungsprotokoll des Motor-Yacht-Clubs (MYC) unterzeichnet. Der Club startete mit 140 Mitgliedern. Ziel der Mitglieder des Clubs war die Entwicklung des Motorbootsports. Das erste Motorbootrennen organisierte der MYC bereits am 4. Juli 1907 im Rahmen der Kieler Woche.

Im Ersten Weltkrieg kam durch die Übernahme aller Boote in die Marine der Wassersport zum Erliegen. Erst 1921 wurde es wieder möglich, mit Motoryachten zu fahren. 1934 übernahm der Club vom Deutschen Hochseesportverband Hansa sechs Segeljollen und gründete eine Jugendabteilung für den Segelsport. Der Zweite Weltkrieg brachte wiederum den Motorsport zum Erliegen. Einerseits durch die Treibstoffbeschränkungen, zum anderen durch die deutschlandweite Beschlagnahme aller großen Boote. 1945 beschlagnahmten die Alliierten das Clubgrundstück und die noch wenigen vorhandenen Boote. Erst 1947 erhielt der MYCvD von den Amerikanern das Grundstück zurück. Nach dem Ende der Blockade konnten im Jahre 1949 wieder Motoryachten fahren. Im September 1951 wurde in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Motorrennclub unter Schirmherrschaft des Regierenden Bürgermeisters von Berlin, Ernst Reuter, die erste internationale Motorbootregatta veranstaltet.

Durch den Mauerbau von 1961 wurde der Wassersport räumlich sehr stark einge-

schränkt. Das Wochenendfahrverbot auf den West-Berliner Gewässern brachte viele Einschränkungen mit sich. Die Ruhe des Fahrverbots wurde zum Segeln und zur Erholung vor Anker genutzt.

Heute hat der Club 163 Mitglieder und eine Jugendabteilung mit 17 Mitgliedern. Die Clubmitgliedschaft wird von allen als eine besondere Lebensqualität empfunden.

Es ist nicht alltäglich, dass ein Verein auf eine hundertjährige Existenz zurückblicken darf. Eine Zeit, in der viele Männer und Frauen ehrenamtlich und idealistisch ihre Kraft dem Wohle des Vereins gewidmet haben. Die vielen sportlichen Erfolge waren und sind der Lohn für diesen Einsatz. Generationen von Mitgliedern haben in der Gemeinschaft des Vereins Sport, Geselligkeit und Kameradschaft erlebt. Sie haben damit einen großen Beitrag zum Gemeinwohl der Bürger geleistet. Hierfür gebührt allen Respekt und Anerkennung.

Allen Mitgliedern des Motor-Yacht-Club von Deutschland e.V. gratuliere ich im Namen des gesamten Präsidiums des Deutschen MotorYachtverbandes zum 100. Geburtstag.

Wir sind stolz, einen solch aktiven Verein in unseren Reihen zu haben.

Deutscher MotorYachtVerband e.V.

Winfried Röcker

Präsident

Grußwort des Präsidenten des Deutschen Segler-Verbandes, Rolf Bähr

Liebe Mitglieder des Motor-Yacht-Clubs von Deutschland,

Einhundert Jahre – das ist eine beeindruckende Zeitspanne! Als Ihr Verein gegründet wurde, war der organisierte Wassersport in Deutschland noch auf einige Dutzend Vereine beschränkt und die Boote und Yachten wurden in exklusiver Handarbeit gefertigt. Der Motor-Yacht-Club von Deutschland prägte damals gleichermaßen den Motorbootsport und das gesellschaftliche Leben Berlins.

Über die vergangenen Jahrzehnte hat sich das Segeln und Motorbootfahren zu einem Volkssport entwickelt, der allen Bürgern offen steht. Der Motor-Yacht-Club von Deutschland hat es dabei bestens verstanden, seine Tradition zu bewahren und sich gleichzeitig für die Moderne zu öffnen und den Wassersport in Deutschland aktiv mitzugestalten. Herzlichen Glückwunsch zu dieser großartigen Leistung!

Obwohl der Motor-Yacht-Club von Deutschland zunächst für die Anhänger des motorisierten Wassersports gegründet wurde, fanden dort bald auch Segler eine sportliche Heimat. 1934 übernahm der Club sechs Jollen und gründete eine Jugendabteilung für den Segelsport. Diese Gruppe wuchs schnell heran und etablierte sich in der Regattaszene. Auch heute betreibt der Motor-Yacht-Club von Deutschland erfolgreich Nachwuchsarbeit, in deren Rahmen die Kinder und Jugendlichen ausgebildet und an das Fahrten- und Regatta-

segeln herangeführt werden. Ein eigenes Boot müssen sie dafür nicht mitbringen, denn der Verein stellt zahlreiche Optimisten und Jollen zur Verfügung.

Die seglerische Heimat aller Clubmitglieder ist das im Jahr 1919 eingeweihte Vereinshaus, das mit seinem historischen Charme und seinem Standort am Ostufer des Großen Wannsees den Mittelpunkt aller sportlichen und gesellschaftlichen Aktivitäten bildet. Von hier aus starten die Wassersportenthusiasten zu ihren Touren und Regatten auf den Berliner Gewässern und den benachbarten Revieren.

Der Motor-Yacht-Club zählt heute wie damals zu den festen Größen im deutschen Wassersport. Ich wünsche den Mitgliedern, dass sie auch in Zukunft viel Freude an unserem Sport haben und weiterhin so engagiert und erfolgreich wie bisher handeln. Mast- und Schotbruch für die nächsten einhundert Jahre!

Ihr
Rolf Bähr
DSV-Präsident



Rolf Bähr



Clubhaus 2007

Der Vorstand des MYCvD heute

Vorsitzender



Dr. Gunther Kraft

Stellvertreter



Bernd Murst

Stellvertreter, Hafenmeister



Wolfhard Folgmann

Schatzmeister



Günter Lenz

Schriftführerin bis März 2007



Anita Lüder

Schriftführerin seit April 2007



Christiane Härdel

Kaiserlicher Erlass
(YACHT 1913)

Bekanntmachungen der Verbände und Vereine

Kaiserlicher Motor-Yacht-Club.



Protector: Seine Majestät der Kaiser und König.
Präsidium: Präsident: Vizeadmiral z. D. Aschenborn, Exzellenz. Vizepräsidenten: Geheimer Regierungsrat Douglas, Dr. Max Schoeller, Dr. Karl Lanz, R. v. Carstanjen.
Vorsitzender der Technischen Kommission: Wirkl. Geh. Ober-Baurat Dr.-Ing. h. c. R. Veitl. Vorsitzender der Motorschlitten-Kommission: J. Joachim.
Vorsitzender der Sportkommission: Kapitän z. See, D. v. Köhlwetter. Vorsitzender der Finanzkommission: E. Brasch.
Vorsitzender der Hauuskommission: E. Venzky. Oberingenieur: M. H. Bauer.
Syndikus: Rechtsanwalt und Notar Justizrat von Glasenapp.
Direktor: Kapitänleutnant a. D. Gollz.
Geschäftsstelle: Charlottenburg 2, Joachimsthaler Strasse 2. Fernsprecher: Amt Steinplatz, Nr. 9338. Amt Wannsee, Nr. 609 (Bootsstation).
Telegramm-Adresse: Motoryacht, Charlottenburg. Geschäftszeit 9—3 Uhr.

Allerhöchster Erlass vom 8. Dezember 1913:



Auf Ihren Antrag vom 1. Dezember 1913 will Ich in Gnaden genehmigen, daß der Kaiserliche Motoryacht-Club und seine Mitglieder ein Abzeichen in der Nationalflagge, die Kaiserliche Krone im Stander und ein Mützenabzeichen nach Maßgabe der anbei zurückfolgenden Muster führen. Die Genehmigung zur Führung der Clubflagge und des Standers erstreckt sich jedoch nur auf die dem Club und seinen Mitgliedern gehörigen Motoryachten.

Neues Palais, den 8. Dezember 1913.

gez. Wilhelm,
I. R.

An den Reichskanzler. _____

ggez. Delbrück.



Zur Führung des Clubstanders sind alle in das Register des Clubs eingetragenen Yachten auf Grund eines nach den Bestimmungen des Deutschen Motoryacht-Verbandes ausgestellten Standerzertifikats berechtigt.

Zur Führung der mit dem Abzeichen versehenen Nationalflagge (Clubflagge) bedarf es einer vom Reichs-Marineamt ausgestellten, auf das Fahrzeug und seinen Besitzer lautenden Legitimation, die durch den Clubvorstand einzuholen ist. Die näheren Bestimmungen hierüber werden noch bekanntgegeben.

Der Vorstand.

Einführung und Vorgeschichte des MYCvD

Christiane Härdel

Der Motor-Yacht-Club von Deutschland (MYCvD) blickt auf eine bewegte und zugleich bewegende 100-jährige Geschichte zurück. Gegründet im Kaiserreich, fast zugrunde gegangen im ersten Weltkrieg, wieder erstarkt in der Weimarer Republik, nationalsozialistisch geprägt in der Hitlerzeit, demontiert und zunächst verboten nach dem 2. Weltkrieg, mühsam wieder aufgebaut, lange Jahre beschränkt auf die wenigen Wasserwege in West-Berlin, hoch erfreut über die neu hinzugekommenen Wasserflächen nach der Wende – ein ständiges Auf und Ab.

Der gesellschaftliche Wertewandel und die historischen Brüche der letzten 100 Jahre spiegeln sich auch in der Clubgeschichte wider. Die deutschen See- und Weltmachtsansprüche und -projektionen zeigen sich in der Gründungsgruppe des MYCvD. Nicht nur der Gründergeist im kaiserlichen Berlin, der damals vorherrschende Fortschrittsglaube in Industrie und Militär, die Überlebensstrategien nach den verheerenden Weltkriegen werden anhand der Geschichte des Clubs deutlich, sondern auch eine ungebrochene Weiterentwicklungs- und Wand-

lungsfähigkeit hin zu einem gemeinsamen, heute vorrangig der Freizeitgestaltung und der Ausbildung Jugendlicher gewidmetem Club für Segler und Motorbootfahrer.

Kaiser Wilhelm II. war ein Förderer der Marine, nicht zuletzt um seinen Weltvorrangsprüchen eine Basis geben zu können. Schon bald nach seiner Krönung im Jahre 1888 hatte er den Ausbau der deutschen Kriegsflotte zu einer der bedeutendsten der Welt forciert. Vor diesem Hintergrund sind auch die Gründung und die Entwicklung des MYCvD seit 1907 kritisch zu betrachten. Die Gründungsgeschichte und zumindest die ersten 11 Jahre des Bestehens des MYCvD sind von seiner teilweisen Herkunft aus den Kreisen der kaiserlichen Marine kaum zu trennen. Beispielsweise ist der Name des Gründungspräsidenten, Vizeadmiral Richard Aschenborn, eng mit dem Erwerb der deutschen Kolonien in Südwestafrika verbunden. Er war Anfang 1884 Kommandant der SMS „Nautilus“ und befand sich in Kapstadt. Dort erhielt er den Auftrag, die heutige Lüderitzbucht anzusegeln und traf in Angra Pequena mit General Lüderitz zusammen, der dort bereits riesige Landstriche durch Verträge mit den Einwohnern in Besitz genommen hatte.

Aschenborns Bericht über seinen Aufenthalt in Angra Pequena hat wesentlich zu dem Entschluss Fürst Bismarcks beigetragen, die Lüderitzbucht „unter deutschen Schutz“ zu stellen und damit den Eintritt Deutschlands in die Kolonialpolitik zu erklären.

Inspiziert durch die Entwicklung Deutschlands zu einem modernen Industriestaat, geprägt von überzeugtem Technik- und Fortschrittsglauben, war man in der

Marine daran interessiert, Erkenntnisse und Erfahrungen mit der steigenden Produktion und Verwendung von Motorbooten im zivilen Bereich zu machen, um diese dann später durchaus auch militärisch anwenden zu können. Auch das Clubgeschehen war hiervon geprägt. So schrieb die Zeitschrift YACHT in ihrer Ausgabe 8/1935 im Nachruf auf den verstorbenen Vizeadmiral a.D. Aschenborn, dass unter seinem Vorsitz „und auf sein besonderes Betreiben

Ansichtskarte vom Wannsee
Dampferstation 1905



die großen Wettfahrten auf Donau, Rhein und Elbe durchgeführt“ wurden, die bei „der schnellen Verbreitung des Motorbootportes und auf die Entwicklung der deutschen Bootsbauindustrie“ starken Einfluss ausübten. Ebenso war „die versuchsweise Teilnahme einer Anzahl von Motorbooten an den Kaisermanövern (der Marine) des Jahres 1912“ auf sein Betreiben zurückzuführen. Letztlich scheint die Entwicklung des seit 1913 Kaiserlichen Motor-Yacht-Club bis hin zur Bildung eines „freiwilligen Motorbootkorps“ mit militärischem Einsatz in ganz Europa und in Afrika bereits bei seiner Gründung vorgeprägt.

Auf der anderen Seite war die traumhafte Lage am Wannensee bei Berlin, inmitten der einzigartigen Landschaft Brandenburgs mit über 3.000 Seen und 33.000 km Fließgewässern – von denen etwa 6.500 km für den Wassersport geeignet sind – im Zentrum der Großschiffahrtswege, wie geschaffen für die Ansiedlung und Gründung eines gesellschaftlich und sportlich ambitionierten, einerseits kaisertreuen und großbürgerlichen, andererseits der modernen Technik verschriebenen Motor-Yacht-Clubs. Zu den wichtigsten neuen Wasserstraßen gehörte der Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin mit dem 1889 eingeweihten und wegen der hohen Anforderungen durch die



Schiffahrtswege um und in Berlin 1913

Steigerung des Verkehrsaufkommens noch viele weitere Jahre im Ausbau und in Verbreiterung befindlichen Oder-Spree-Kanal. Weiterhin gehörten der 1906 zur südlichen Umgehung des Berliner Stadtgebietes eröffnete Teltowkanal, mit dem der Weg zwischen Elbe und Oder verkürzt und vereinfacht und südwestlich Berlins ein Vorfluter geschaffen wurde, sowie der zwischen 1902 und 1914 entstandene Neuköllner Schiffahrtskanal hierzu. Diese neuen Schiffahrtswege förderten die Freizügigkeit und die wettkampforientierte Expansion der Mitglieder des Motor-Yacht-Club von Deutschland. Ihrer Teilnahme an natio-

nalen und internationalen Regatten und Wettfahrten waren kaum Grenzen gesetzt.

In den Villenkolonien am Wannsee siedelten sich im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts die Reichen Berlins, so auch Bankiers und Industrielle aus dem hauptsächlich aus Berliner Geldadel zusammengesetzten CLUB VON BERLIN, dem sogenannten Millionclub, an. Die Villen-

Liebermann-Villa. Die Kolonie WANNSEE an seinem Ostufer entlang der nach dem Prinzen Friedrich Karl benannten Straße (heute AM SANDWERDER) folgte etwas später. Der GOLFCLUB WANNSEE wurde bereits 1895 gegründet. 1898 wurden die beiden Villenkolonien mit dem Dorf Stolpe zur ländlichen Gemeinde WANNSEE zusammengeschlossen und erst 1920 ein Teil Berlins. Doch auch ein Strandbad hatte fast gleichzeitig mit dem Club Platz am Wannsee gefunden und sollte zu noch heute andauernder großer Bekanntheit gelangen: das Strandbad Wannsee.



Strandbad Wannsee
1906

kolonie ALSEN war am Westufer des Großen Wannsees bereits seit 1863 entstanden. Hier erwarb 1909 auch der Maler Max Liebermann sein Sommerhaus, die heutige

Die technische, sportliche und militärische Elite des wilhelminischen Kaiserreichs gab sich am Wannsee ein Stelldichein: Vertreten waren Mitglieder der Marine, wie z.B. als Gründungsmitglied und späterer Präsident Marine-Vizeadmiral Hopmann, rechte Hand des Großadmirals Alfred von Tirpitz, sowie bürgerliche Konstrukteure, wie z.B. Direktor Paul Daimler, ältester Sohn Gottlieb Daimlers, u. a. von 1907 bis 1922 Technischer Leiter der Daimler-Motoren-Gesellschaft Berlin-Marienfelde. Begeisterte Boots- und Autobauer, aber auch der adlige Luftschiffkonstrukteur Ferdinand Graf von Zeppelin fanden sich unter den Mitgliedern und Ehrenmitgliedern des Motor-Yacht-Club. Man war der

technischen Entwicklung gegenüber sehr aufgeschlossen und hatte genug finanzielle Ressourcen zur Auslobung von hoch dotierten Preisen, zum Kauf teurer Boote und zur Pflege eines sehr anspruchsvollen gesellschaftlichen Lebens, das im jährlichen Ball im Hotel Kaiserhof in Zehlendorf gipfelte.

Die eigentliche Geschichte des Motorboots – und damit auch des Motorbootsports - begann in Frankreich, als Etienne Lenoir im Jahre 1859 einen vierzylindrigen Zweitakt-Explosionsmotor mit einer Lei-

stung von 3 PS konstruierte, den er 1860 in ein Boot einbaute. Auch die Wiege des Motorbootrennsports stand in Frankreich: So ist überliefert, dass sich erstmals 1895 in Nizza vier Beiboote von Segelyachten, die mit Verbrennungsmotoren ausgerüstet waren, ein Wettrennen lieferten.

In Deutschland wurde 1886 von Gottlieb Daimler das erste mit einem Viertakt-Benzinmotor versehene Boot zu Wasser gelassen. Im größeren Stil baute der Kaufmann Jacob Pfahler, der die Entwicklung

Boot
mit Benzmotor



der Bootsmotoren 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 und kam als erstes Motorboot an die Spree.

Ein Markstein in der Geschichte des deutschen Motorbootwesens war die Internationale Motorboot-Ausstellung in Berlin-Wannsee im Jahre 1902. Neben Booten mit Verbrennungsmotoren wurden eine Reihe von elektrisch betriebenen Booten und auch ein Luftschraubenboot des Grafen Zeppelin ausgestellt. Anlässlich dieser Ausstellung wurde am 8. September 1902 die erste Motorbootregatta in Deutschland ausgetragen. Sieger der Schnelligkeitskonkurrenz wurde das elektrische Boot FRIDA der Akkumulatorenfabrik Hagen, das die 25 Kilometer lange Strecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 16,7 km/h durchfahren hat.

Der Motorbootrennsport wurde immer beliebter und breitete sich zum Beginn des 20. Jahrhunderts rasant und erfolgreich aus. 1906 wurde diese Entwicklung mit der Gründung des Deutschen Motorboot-Klubs (DMK) fortgesetzt, aus dem ein Jahr

später eine eigenständige Gruppe Wannsee hervorging. Diese wollte zwar primär ihr Hauptinteresse auf die westlichen Brandenburger und Berliner Gewässer richten, erfuhr aber so starken Zuspruch und Erweiterung, dass hier am Wannsee schließlich der Motor-Yacht-Club von Deutschland, der MYCvD, entstand.

Die Zeitschrift YACHT stellte anlässlich des 25jährigen Bestehens des Clubs fest, dass „zur Gründungszeit des Clubs der Benzinmotor eben erst seinen Kinderkrankheiten entwachsen war. Es war etwas ungeheuer Modernes, mit der Handhabung eines solchen Motors Bescheid zu wissen und erfolgreich seine damals noch reichlich vorhandenen Tücken bändigen zu können“.

Chronik des MYCvD von 1907 bis 1932

Der folgende Text basiert zum großen Teil auf den Club-Festschriften zum 50- und zum 75-jährigen Bestehen und auch auf einem durch Zitate gekennzeichneten Artikel zum 25-jährigen Bestehen des Clubs in der Zeitschrift „YACHT“, 1932, Heft 24/25. Er wurde durch aktuelle Recherchen und geschichtlich erforderliche Anmerkungen ergänzt.

Der Beginn von 1907 bis 1914

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 Dr. Hermann Bach, Direktor M. H. Bauer und Gustav Braunbeck unterzeichnet. Braunbeck war ein glühender Anhänger der neuzeitlichen Motorsportarten und modern genug, keine Vorbehalte gegen die Beteiligung von Frauen am Rennsport zu haben. Fast mit Stolz beschrieb er die Erfolge der (leider zu wenigen) Rennfahrerinnen, Ballonführerinnen

und Flugzeugpilotinnen. Mit seinem ersten Rennboot, der „Marie Antoinette“, hatte er große Erfolge.

Erstes Ehrenmitglied des MYCvD wurde „Seine Durchlaucht Philipp Fürst zu Hohenlohe-Schillingsfürst“. Der Vorstand setzte sich aus dem Präsidenten Vizeadmiral Exzellenz Aschenborn und den Vizepräsidenten Adalbert Graf von Sierstorff, Rittmeister a. D. Sholto Douglas und Dr. Max Schöller zusammen.

Zu dem offiziellen Repräsentantenausschuss des Clubs gehörten neben Paul Daimler z. B. Dr. Karl W. Lanz, der märkische Unternehmer Freiherr Walter von Selve, der zum kaiserlichen Marineoffizierscorps gehörende Vizeadmiral Mensing, der geheime Marineoberrat Veith, Konteradmiral z.S. Scheder, Hermann von Passavant und der Geheimrat Witting, Bruder des jüdischen Schriftstellers Maximilian Harden.

Es kann davon ausgegangen werden, dass noch mehr jüdische Mitglieder dem Club angehörten. In dieser Millionenstadt, in der das politische, wirtschaftliche und kulturelle Leben des Reiches seinen Zentralkern fand, konnten jüdische Bürger am freiesten leben.

Die neuen Räume des Clubs in der Potsdamer Straße 105 a wurden am 30. Mai 1907 eingeweiht. Auf der am nächsten Tage einberufenen ersten geschäftlichen Sitzung von Vorstand und Repräsentantenausschuss wurde zum Ausdruck gebracht, dass der Club seine Aufgabe in der Förderung der Herstellung brauchbarer Boots- und Motortypen sehen sollte und daher mit der einschlägigen Industrie und allen anderen in Frage kommenden Stellen enge Fühlung aufnehmen müsste. Am 20. Juni 1907 konnte der Motor-Yacht-Club offiziell errichtet werden.

Er begann aus dem Stand mit 140 Mitgliedern und konnte dank der vielfältigen gesellschaftlichen und sportlichen Beziehungen seiner Mitglieder enge Beziehungen zur Motorenindustrie pflegen und ausbauen. Technische Zuverlässigkeit, Überwindung von Kinderkrankheiten der Motorenentwicklung, *„Züchtung und Entwicklung brauchbarer Boots- und Motortypen, Förderung ihrer Herstellung und Verwendung“* waren nach dem Bericht der YACHT 1932 sein Programm.

Der dabei besonders gepflegte und notwendige Kontakt zu den Automobilklubs hatte seine Schattenseiten, denn diese meinten, den Motorbootsport quasi neben-

her mit verwalten – und dominieren – zu können. Die YACHT schreibt dazu 1932:

„Die Automobilklubs ... hatten zweifellos das Verdienst, die ersten motorbootsportlichen Betätigungsversuche noch vor Gründung der eigentlichen Motorbootklubs ermöglicht zu haben, und meinten daher, auch weiterhin auf dem Wasser die Führung behalten zu sollen. Bei den Motorbootfahrern setzte sich indessen sehr schnell die Überzeugung durch, dass der Motorbootsport sich von automobilistischen und selbst seglerischen Einflüssen befreien müsse, um eine ungehinderte Entwicklung zu nehmen. Diese Auseinandersetzung nahm zum Teil sehr offenherzige Formen an, in denen der Motor-Yacht-Club von Deutschland energisch für die ungeschmälerten Lebensbedingungen des Motorbootsportes eintrat.“

Endgültig getrennt von den Automobilklubs hat sich der MYCvD erst nach dem ersten Weltkrieg.

Den Zielen des Clubs entsprechend, begann schon im ersten Jahr seines Bestehens eine lebhaftere Wettfahrttätigkeit. In Verbindung mit einer Motorbootausstellung in Kiel veranstaltete der Club im Rahmen der Kieler Woche dort seinen ersten Wettbewerb für Motorboote am 4. und 5. Juli 1907. Die Teilnahme in Kiel wurde für den



MS STUTTGART
als Lazarettschiff

MYCvD zum Einstieg in das Wettfahrtleben und damit auch in die Gesellschaft der norddeutschen und der kaiserlichen Automobilclubs. Gustav Braunbeck war hier mit seinem Schiff STUTTGART, das er später als Lazarettschiff spendete, sehr erfolgreich. Schon bei der ersten Teilnahme in Kiel wurde auch eine Wettfahrt für mit Motoren ausgestattete Fischerboote veranstaltet.

Mit welchen unvorhersehbaren Schwierigkeiten die damals neue Technik verbunden war, mag folgende Episode veranschaulichen: Die CLARA des Schiffbauers und

Unternehmers Konsul Howaldt, Sohn des Wertengründers Georg Howaldt und Eigner der Howaldtswerke – Schiffbau, Maschinenbau, Gießerei und Kesselschmiede, ging während des Rennens unter, weil sämtliche Personen an Bord infolge ausströmenden Gases ohnmächtig wurden und das führerlose Boot sich an einem Torpedoboot leck rannte, das glücklicherweise die Insassen rettete.

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

bungen für eine Wettfahrt auf dem Rhein zwischen Mannheim und Mainz, für eine Schönheitskonkurrenz auf dem Rhein und für eine Zuverlässigkeitsfahrt auf dem Rhein von Koblenz nach Düsseldorf: Am 22.-23. September 1907 nahm sich der Club den Rhein als Ziel. Eine mehrtägige Rheinfahrt mit Wettfahrten und einer Schönheitskonkurrenz bildeten die große Werbung für den Motorbootsport in Westdeutschland. 27 Boote unterschiedlicher Art und Größe nahmen an der Rheinfahrt teil, darunter auch einige aus der Schweiz und Holland. Für das 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. Um diesen Preis wurde später noch in vielen Regatten erbittert gekämpft und er war auch einer breiten Öffentlichkeit bekannt. Erster Gewinner des LANZ-Preises wurde das Boot SLEIPNER (erbaut 1906 auf der Bootswerft Möller) der Hannoveraner Aktiengesellschaft der Gebrüder Körting. Die Firma Körting produzierte selbst entwickelte Injektoren und Dampfstrahlapparate, Lenzpumpen, Strahlkondensatoren, Feuerungstechnik, Benzin- und Dieselmotoren.

Ein weiterer Erfolg der Rheinfahrt war übrigens die Gründung eines ersten rhei-

nischen Motor-Yacht-Club in Köln. So war der junge Club MYCvD in vielen Teilen des Landes am Aufbau des deutschen Motorbootsportes beteiligt.

Auch mit dem Ausland hatte man Kontakte aufgenommen und noch im Winter 1907 wurde der Versuch gemacht, einen internationalen Motorbootverband zu schaffen. Am 15. November 1907 wurde ein internationaler Verband mit dem British Motor Boat Club England, dem Motor-Yacht-Club, dem Motor Yacht Club de France, dem Nederlandschen Motorboot Club, dem Svenska Motorklubben und dem Yacht Club d'Ostende gegründet. Die Gründung dieses ersten internationalen Verbandes – Motor Yacht Association – wurde in den Räumen der MYCvD in Berlin besiegelt. Hierbei ließ sich die Absicht des Clubs, einen solchen Verband von deutscher Seite ganz auf die Motorbootsvereinigungen abzustellen, noch nicht erreichen. (Die Gründung der ersten internationalen Union gelang erst ein Jahr später.)

Auf Veranlassung des Kaiserlichen Yacht-Clubs und zweier Automobilklubs wurde am 28. November 1907 der Deutsche Motoryachtverband gegründet. Gründungsmitglieder waren der Kaiserliche Automobil-Club, der Bayerische Automobil-

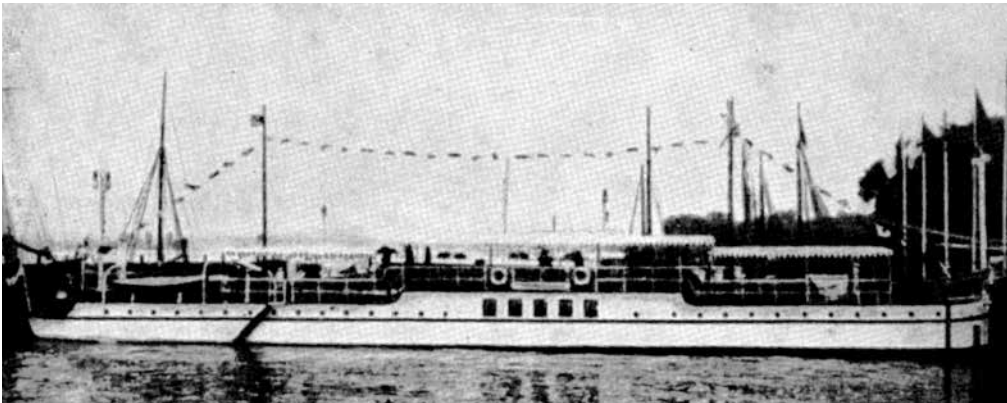
Club, der Deutsche Motorboot-Club, der Motor-Yacht-Club, der Norddeutsche Automobil-Club und der Rheinische Motor-Yacht-Club.

Der Motor-Yacht-Club wurde dann in einer zweiten außerordentlichen Mitgliederversammlung am 23. Dezember 1907 in Motor-Yacht-Club von Deutschland (MYCvD) umbenannt, um Verwechslungen mit ausländischen Clubs zu vermeiden.

Das Gründungsjahr wurde mit einem Sylvestergeschenk des Herrn Wolf Wertheim, des jüngsten Sohnes der Wertheim-Dynastie, beendet, der dem Club den wertvollen PREIS DER OSTSEE stiftete. Hierdurch sollte vor allem auch der Bau guter seegehender Motoryachten gefördert werden.

Zum Ende des ersten Gründungsjahres hatte der Club bereits 220 Mitglieder, die Eigner von 38 Yachten waren. Zu den Ehrenmitgliedern zählte inzwischen auch der letzte Großherzog von Oldenburg, Friedrich August. Er war gegenüber wirtschaftlichen und technischen Fragen äußerst aufgeschlossen, im Bereich der Seefahrt und Marine galt er als Kenner. Er trieb z.B. den Ausbau der Wasserwege und der oldenburgischen Weserhäfen voran.

Ferner fanden sich in dem „*erlauchten Kreis*“ auch der Herzog Ernst von Sachsen-Altenburg, der Flottenchef a.D. Großadmiral von Koester, der englische Admiral Kennedey, aber auch Persönlichkeiten aus Belgien und Holland. Es gehörte faktisch zum guten Ton, Mitglied im jungen MYCvD zu sein.



Hausboot
SOMMERNACHTSTRAUM

Dennoch diente das erste Jahr des Bestehens vor allem auch dem inneren Aufbau des Clubs. Für die organisatorische Aufbauarbeit stand zunächst ein gut funktionierender Bürobetrieb im ersten Domizil, dem eigenen repräsentativ ausgestatteten Klubheim in der Geschäftsstelle in der Potsdamer Straße 105a zur Verfügung. Zusätzlich hatte man das Hausboot SOMMERNACHTSTRAUM gemietet und auf dem Wannsee vor Beelitzhof vor Anker gelegt. Es diente als Sammelpunkt auf dem Wasser, damals etwas ganz Neues. Das 40 m lange Fahrzeug enthielt mehrere Salons, Wochenendkabinen und war überhaupt für die Mitglieder ein beliebter Aufenthaltsort, hatte es u. a.

Ansicht
Kaiserpavillon



doch schon elektrische Beleuchtung und Telefonanschluss.

Als ersten Schritt zum Erwerb eines eigenen Anwesens pachtete man im Frühjahr 1908 standesgemäß ein Wassergrundstück vor dem Kaiserpavillon am Wannsee, auf dem eine Bootsstation mit Landungssteg gebaut wurde. 1909 wurde ein Hausboot gekauft. Ferner wurden die Räume in der Potsdamer Straße aufgegeben und die Geschäftsstelle in die Joachimsthaler Straße 2 verlegt.

Die zunächst eher provisorische Unterbringung des Clubs verhinderte nicht, dass der Club in den Jahren 1908 bis 1914 unermüdlich im Dienste des Sportes tätig war. 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 Clubmitglieder mit ihren Booten an vielen Regatten des In- und Auslandes teil. Der Stander des MYCvD war am Eisernen Tor in Rumänien und in Monaco ebenso bekannt wie auf der Themse und an der dänischen und schwedischen Ostseeküste. Die Aktivitäten wurden auf das gesamte damalige Reichsgebiet – Ost- und Nordsee eingeschlossen – ausgedehnt.

1908 waren Höhepunkte eine zweite Rheinfahrt mit anschließenden Wettfahrten auf dem Bodensee und eine erste Seewettfahrt von Kiel nach Sonderburg, um Fünen herum und zurück nach Kiel. Die 13 gemeldeten Boote bewältigten sämtlich die 210 Seemeilen dieser ersten Seeregatta des Clubs, der dann die Pflege der Seewettfahrten zu seinen besonderen Aufgaben machte. Auch an den Berliner Wettfahrten des Jahres war der Club maßgebend beteiligt. Seine Bootsflotte zählte zu den erfolgreichsten der damaligen Zeit.

In den nächsten Jahren waren es wiederum in bunter Reihe Wettfahrten auf dem Rhein, dem Bodensee und der Ostsee, bei deren Organisation dem Club inzwischen steigende Erfahrungen zur Verfügung standen. Was die Regatten in der Umgebung Berlins angeht, so wechselte auch der Motor-Yacht-Club von Deutschland auf der Suche nach dem bestgeeigneten Revier häufig den Schauplatz seiner Tätigkeit. Man versuchte es im Jahre 1909 mit dem Schwielowsee, später wurde der Müggelsee bevorzugt. Erst nach dem ersten Weltkrieg wurde dem Berliner Motorbootsport auf dem Templiner See eine Regattastrecke beschert, die den Bedürfnissen des Motorbootsportes gerecht wurde.



Besondere Erwähnung verdient ein Kreuzerrennen rund um den Bodensee, das von der MARGA II des Herrn Rechtsanwalt Fritz Cohn gewonnen wurde. Dieser Bootname tauchte fortan noch in zahlreichen Wettfahrtberichten auf. Die MARGA II und ihre späteren Namensschwwestern waren in allen großen Konkurrenzen nicht nur im Binnenland, sondern auch in den österreichischen Wettfahrten vor Abbazia und Fiume gefürchtete Anwärter auf alle großen Preise. Im Jahre 1910 erschien eine MARGA III auch in den scharfen internationalen Prüfungen vor Monaco.

Terrasse
Kaiserpavillon

Nach den verschiedenen Rheinfahrten kam 1910 als Novum eine Donaufahrt von Regensburg nach Wien über 450 Kilometer zustande, an der 17 deutsche und 12 österreichische Boote teilnahmen und die einen sehr glanzvollen Verlauf nahm. Herr Dr. Paul Cohn-Hohenau aus Wien, der Eigner der COEUR-DAME, war der Verbindungsmann zwischen dem deutschen und dem österreichischen Motorbootsport. Die Zusammengehörigkeit erfuhr durch eine Langstreckenfahrt auf der Elbe von Leitmeritz in Böhmen bis Berlin eine weitere Betonung, die gleichfalls gemeinschaftlich mit dem Motor-Yacht-Club von Österreich ausgeführt wurde. Der Kronprinz des Deutschen Reiches und Erzherzog Karl Friedrich Joseph sowie Prinz Johann Georg von Sachsen hatten die Schirmherrschaft für diese Fahrt übernommen, an der 17 deutsche und 16 österreichische Boote teilnahmen.

Neben der MARGA erschienen bald auch LÜRSEN-DAIMLER mit Otto Lürsen am Steuer in Monaco auf dem Plan und er gewann gegen eine große internationale Konkurrenz die MEISTERSCHAFT DES MEERES und den PREIS DER NATIONEN. Zu dem Elite-Trupp der Monaco-Teilnehmer zählten auch noch verschiedene PIK-AS von Rudolph Hertzog jr., dem

Besitzer des einst größten Warenhauses von Berlin. Die beiden Boote DAIMLER I und DAIMLER II lieferten sich den Endkampf um den LANZ-PREIS, der von Otto Lürsen mit DAIMLER II gewonnen wurde. Ein Münchner Mitglied, der Rechtsanwalt Pündter, gewann mit seinem Seekreuzer PÜN V die Langstreckenfahrt Venedig-Rom. 1911 war der Club durch das Boot DAIMLER I – mit dem damals bekannten Marinemaler Geo Wolters am Ruder – auf einer schwedischen Motorboot-Regatta vertreten. In der Folgezeit hatte der Motor-Yacht-Club von Deutschland gerade mit dem schwedischen Motorbootsport besonders enge persönliche und sportliche Beziehungen. So wurde im Jahre 1912 eine deutsch-schwedische Seewettfahrt Zoppot-Vaxholm durchgeführt, die Herr Scheidling mit seiner POMMERN gewann.

Nach vorübergehender Regatta-Müdigkeit brachte das Jahr 1913 mit über 100 Nennungen zur Kaiser-Jubiläums-Regatta wieder eine außerordentliche Steigerung der rennsportlichen Betätigung. Der KAISER-JUBILÄUMS-PREIS wurde von der ARGUS VI des Herrn Jeannin gewonnen. Auch sonst gingen die Boote des Clubs mit außerordentlichen Erfolgen aus dieser Veranstaltung hervor.

So wurde bis zum Beginn des 1. Weltkrieges durch die damalige wirtschaftliche Prosperität eine sehr lebhafte Wettfahrttätigkeit ermöglicht. Entfernungen und Geld- sowie Zeitaufwand spielten offenbar keine Rolle. Dies zeigten auch die großzügigen Preisstiftungen.

Neben dem schon aufgeführten LANZPREIS und dem PREIS DER OSTSEE stiftete z.B. Frau Kommerzienrat Biermann aus Bremen (Zigarrenindustrie) 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, Eigner war der Bootsbauer und Werftbesitzer Friedrich Lürssen. Der PREIS DER NORDSEE wurde erstmalig am 12.9.1908 auf der Seewettfahrt Bremen-Helgoland-Hamburg ausgetragen. Gewinner war die Yacht KROMHOUT, Eigner D. Goedkoop jun., Direktor der Kromhout-Motorenfabrik in Amsterdam.

Wie weit gespannt, aber auch wie teilweise kurios 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 70km/h.

Herr Joachim beabsichtigte, die glänzenden Eigenschaften des neuen Verkehrsmittels auch weiteren Kreisen vorzuführen. Am Mittwochmorgen wurde der Schlitten nach dem Gorin-See (bei Schönwalde) 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 hoffen, dass der wieder hergestellte Schlitten binnen kurzem von neuem vorgeführt werden kann.“

Die überaus erfolgreiche Entwicklung und Anerkennung des Clubs fand ihren Höhepunkt darin, dass am 5. Juni 1913 der deutsche Kaiser das Protektorat über den MYCvD übernahm und ihm in Anerkennung seiner Verdienste um den Motorbootsport durch Kabinettsorder das Prädikat „kaiserlich“ verlieh. In Anerkennung der errungenen Stellung wurde ihm das Recht verliehen, den Namen Kaiserlicher Motor-

Der Joachimsche
Motorschlitten



Yacht-Club zu führen. Der Platz des Sterns im Club- Stander wurde für lange Jahre von einer Krone eingenommen. Noch bis 1936 wurde im Mitteilungsteil der YACHT der Stander mit der Krone abgebildet.

Mit Beginn des ersten Weltkrieges unterstützte der durch Marine, Adel und kaisertreues Bürgertum geprägte Club umgehend und unzweideutig das Militär. Dies wird auch eindringlich in einem Artikel der Zeitschrift YACHT 1932 zum 25jährigen Bestehen des Clubs geschildert:

„Nach Ausbruch des Weltkrieges stellte sich der Kaiserliche Motor-Yacht-Club unverzüglich in den Dienst der Landesverteidigung und ging daran, den Motorbootsport und das vorhandene Motorbootmaterial mit größter Beschleunigung für militärische Zwecke umzubilden. Man muss sich vergegenwärtigen, dass bei Ausbruch des Krieges auch das Motortransportwesen und die Fliegerei eben nur andeutungsweise vorhanden waren. Das gleiche galt für das motorisierte Binnenfahrzeug. Es lagen allerdings schon gewisse Erfahrungen vor, die der Klub anlässlich des Kaiser-Manövers vom Jahre 1912 mit acht Motorbooten auf der Elbe gemacht hatte. Es bedurfte jedoch zunächst einiger Vorstellungen, um die Heeresleitung für die beabsichtigte groß angelegte Aktion zu gewinnen, die in dem Freiwilligen

Motorboot-Corps ihren Ausdruck fand, für dessen Bildung sich vor allem auch Exzellenz Aschenborn mit größtem Nachdruck einsetzte. Der Krieg hat den Motorbooten im weiteren Verlauf viele Aufgaben zugewiesen, die einwandfrei gelöst werden konnten. Am 3. August 1914 erhielt der Kaiserliche Motor-Yacht-Club die Genehmigung des Kriegsministeriums, ein freiwilliges Motorbootcorps aufzustellen, und ging mit größter Energie an diese Aufgabe heran. Die technische Kommission des Klubs wurde mit der Prüfung des vorhandenen Bootsmaterials beauftragt. Der Große Wannsee und, mit Rücksicht auf die zahlreichen Boote, die sich zur Verfügung stellten, später auch der Kleine Wannsee bildeten die Ausbildungsbasis für diese motorbootsportliche Hilfsflotte. U. a. wurde der Betrieb der Motoren sogleich auf Benzol – damals etwas ungewohntes – eingestellt, den Kraftstoff also, der jederzeit auch im Binnenlande hergestellt werden konnte. Die umliegenden Klubs, besonders der Potsdamer Yacht-Club, stellten ihre Räume gern für das neue Unternehmen zur Verfügung. Schon nach Verlauf einer Woche ging eine erste Flottille nach Antwerpen, eine andere nach Memel; bald folgten weitere Gruppen zur Verwendung auf der Weichsel. Die Boote des Freiwilligen Motorboot-Corps



Stander
mit Kaiserkrone

wurden von allen Armeekommandos angefordert; wir sahen sie in Belgien, in Polen, Rußland, Rumänien, Serbien, Bulgarien und selbst in der Türkei in Tätigkeit. Weichsel und Donau waren das Hauptoperationsgebiet. Der Präsident des Klubs, Exzellenz Aschenborn, war zum Kommandeur des Motorboot-Corps ernannt worden. Seinem Stab gehörten an die Herren Brasch, Sholte-Douglas, von Carstanjen, von Einem und die Ingenieure M. H. Bauer, Ilgenstein und Isendahl. Der Kaiserliche Motor-Yacht-Club trug auch die Lasten der Ausrüstung für die Mannschaften, die den Booten beigegeben werden mussten, desgleichen die Beköstigung der Leute bis zum Antritt eines Kommandos. Die Operationen der verschiedenen Abteilungen des Freiwilligen Motorboot-Corps zu verfolgen, würde über unseren Rahmen hinausgehen. Es soll noch erwähnt werden, dass der Kaiserliche Motor-Yacht-Club eine schwimmende Reinigungsanstalt stiftete, die auf der Weichsel in Dienst gestellt wurde. Ferner zwei Lazarett-schiffe für Frankfurt a. Main und Lübeck. Nachdem bereits praktische Kriegserfahrungen vorlagen, stiftete der Klub ferner für die Verwendung im Freiwilligen Motorboot-Corps ein Panzerboot von 23 m Länge, das mit zwei



Abzeichen
Kaiserlicher Motor-Yacht-Club

Kämpfer-Motoren ausgerüstet war, und das später in Anerkennung seiner hervorragenden Leistungen auf diesem Strom den Namen „Weichsel“ erhielt. Dieses Fahrzeug war regelrecht mit Maschinengewehren und mit einem 7,5-cm-Geschütz ausgerüstet.

Das Boot war von Herrn M. H. Bauer so konstruiert, dass es auf zwei Spezialwaggons verladen und per Achse nach dem jeweiligen Ort seiner dringendsten Verwendung verladen werden konnte. Bis zum Jahre 1916 blieb der Kaiserliche Motor-Yacht-Club mit der Organisation des Motorboot-Corps betraut. Im April 1916 wurde dieses dann unmittelbar der Heeresleitung unterstellt. Dem Klub bleibt das Verdienst, auf seinem eigensten Sportgebiet das menschenmöglichste im Dienste des Vaterlandes geleistet zu haben“.

Der MYCvD im 1. Weltkrieg und während der Weimarer Republik von 1914 bis 1932

Während des 1. Weltkrieges war die sportliche Betätigung des Clubs weitgehend unmöglich. Danach waren alle Boote verloren, der Club stand vor dem Nichts, aber der Wille zum Wiederaufbau war stark. Im

Jahre 1919 gelang es, das heutige Clubheim am Wannsee als eigenen Grundbesitz zu erwerben und großzügig auszugestalten. Am 1. Juli 1919 wurde das eigene Clubhaus eingeweiht, was zum Teil durch großzügige Spenden und den Arbeitseinsatz von Mitgliedern ermöglicht wurde. Hierdurch entstand eine feste Basis, die folgenden schwierigen Zeiten zu überstehen. Bald darauf legte Admiral Aschenborn, der 13 Jahre hindurch in „seinem“ Club aufgegangen war, die Präsidentschaft nieder, da er nach Kiel übersiedelte. Die Marine sollte jedoch großen Einfluss behalten, denn sein Nachfolger wurde Konteradmiral a. D. Philipp.

In den Nachkriegsjahren war der Motor-Yacht-Club von Deutschland bemüht, an seine unterbrochene sportliche Betätigung so schnell wie möglich anzuknüpfen. Zwar bestand zunächst noch das zur Brennstoffersparnis erlassene Fahrverbot, aber im Jahre 1921 wurde es aufgehoben. Damit begann wieder die Lebenstätigkeit des deutschen Motorbootportes, der Regatta-betrieb wurde sofort wieder aufgenommen. Mit einer ganzen Reihe von Booten beteiligte sich der Club noch im selben Jahre an der POMMERNWOCHE vor Stettin. Es war die erste Unternehmung größeren Stils, in der man seine sportlichen Kräfte wieder erproben konnte. Der MYCvD war Mitver-

anstalter von Regatten auf dem Jungferensee und einer Brandenburgfahrt. Es wurde wieder an die Motorsportaktivitäten der Vorkriegszeiten mit Müggelseewettfahrten, Rheinwettfahrten und Seewettfahrten angeknüpft, die von jetzt an Travemünde als Basis bevorzugten. Der Motorbootsport war endgültig auf eigene Füße gestellt, nachdem die Automobilklubs aus dem Motoryacht-Verband DMK ausgeschieden waren. Nun verkörperten die reinen Motorbootclubs den Verband. Der durch den Krieg aufgelöste internationale Verband hatte sich 1922 auch mit deutscher Beteiligung wieder konstituiert.

Zu den vorhandenen Motorbootklubs kamen im Laufe der Zeit immer mehr hinzu. In den 20er Jahren bildeten sich selbstständige Landesgruppen des MYCvD in Pommern, Hamburg und Elbing bei Danzig. 1932 war es die Hamburger Gruppe des Motor-Yacht-Clubs, die alljährlich die gesamten kleinen Berufsmotorboote und Hafengebarkassen des Hamburger Hafens zum Wettkampf um das BLAUE BAND DER ELBE an den Start rief. Diese Hafenwettfahrten hatten alte Tradition im Club und erfreuten sich immer einer außerordentlich regen Beteiligung. Sie bildeten einen Hauptpunkt in dem motorbootsportlichen Jahresprogramm der Hamburger. Besonders

im Berliner Revier erwies es sich bald als zweckmäßig, zu Wettfahrtveranstaltungen die vorhandenen Kräfte in einem Regattausschuss – mit dem Motor-Yacht-Club von Deutschland als einem der wichtigsten und aktivsten Glieder – zusammenzufassen. Ihm gebührte deshalb auch ein nicht unerheblicher Anteil an den bemerkenswerten Erfolgen, die vor allem bei den internationalen Regatten der späteren Jahre auf dem Templiner See erreicht wurden.

Erst 1924 traten nach Überwindung der Inflation einigermaßen stabile wirtschaftliche Verhältnisse ein. Es wurde möglich, den ursprünglichen Schwimmsteg durch eine feste Steganlage zu ersetzen. Das Clubhaus wurde durch eine Veranda vergrößert. 1926 konnte durch Grundstückserwerbungen die Wasserfront um 30 m verbreitert werden, was auch Grundlage für die Errichtung der Hafenanlage in den Jahren 1927 und 1928 wurde. Von 1927 an kamen wieder größere Wettfahrten auch im Ausland 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 Außenbordmotor begann seinen Siegeszug. Auch im Fahrten-sport waren kleinere Boote dominierend. Zunehmend wurden Backdeckkreuzer und Vorderkajütboote von geringer 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. Es kam zu einer Aufteilung der Motorbootsportler in Fahrten- und Renn-sportenthusiasten. Auch im MYCvD fand der Fahrten-sport immer mehr Liebhaber. Dies schlug sich in steigenden Mitgliederzahlen nieder, auch die soziologische Zusammensetzung der Mitglieder veränderte sich.

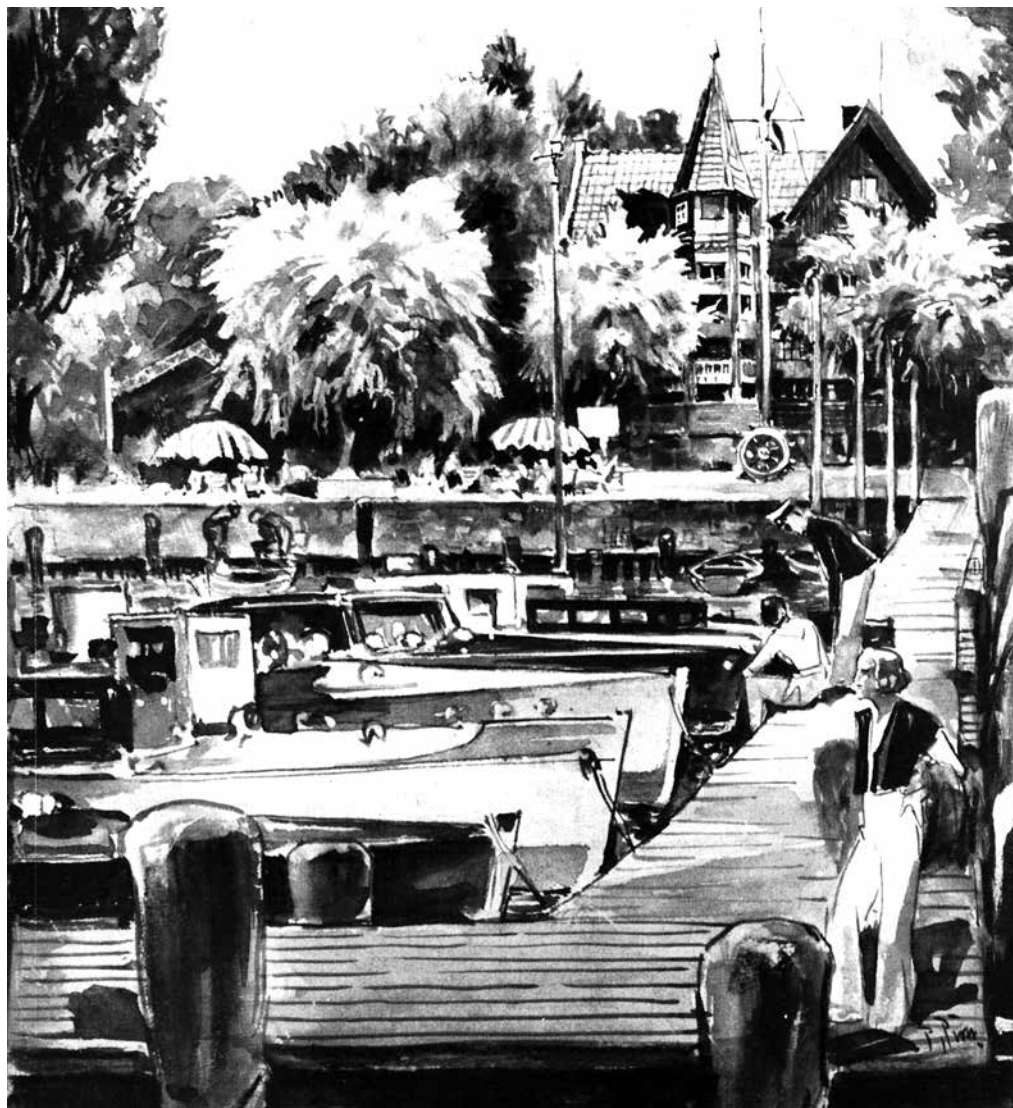


Segelyacht vor Helgoland
Geo Wolters (1861 – 1943)

Geo (Johann Joachim Georg) Wolters, Marinemaler und Aquarellist, ein Schüler von Friedrich Wilhelm Schwinge.

Wolters war ein berühmter Yachtsegler und Motorbootfahrer. Er war der einzige Marinemaler mit Kapitänspatent. Er war u. a. auch für den MYCvD 1911 auf der DAIMLERI auf einer schwedischen Motorbootregatta am Ruder.

Clubgelände
(YACHT 1932)



Chronik des MYCvD von 1932 bis 1957

Wegen der dramatischen Entwicklungen während der Zeit des Nationalsozialismus bis zum Ende des 2. Weltkrieges besteht dieser Teil der Chronik aus zwei Teilen. Der erste Teil behandelt den Zeitraum bis zum Ende des 2. Weltkrieges und der zweite Teil den Zeitraum von 1945 bis 1957.

Der MYCvD während des Nationalsozialismus und des 2. Weltkrieges von 1932 bis 1945

25 Jahre nach seiner Gründung war der Motor-Yacht-Club von Deutschland eine der wichtigsten Stützen des Motoryacht-Verbandes und des Motorbootsports. Am 11. und 12. Juni 1932 wurde das 25-jährige 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 dem Aero-Club von Deutschland veranstaltet wurde. Ein offizieller Empfang im Hotel Kaiserhof mit anschließendem Festbankett und ein Gartenfest auf dem Clubgelände bildeten den gesellschaftlichen Höhepunkt des damaligen Jubiläums. Anlässlich dieses Empfangs wurde vom Gründungsmitglied Dr. Bauer in einer

Rede betont, dass der Club nicht nur sportliche Ziele verfolgt habe, sondern Industrie und Technik, besonders aber auch militärische Interessen gepflegt habe. Zu den Festlichkeiten gehörte eine Gesellschaftsfahrt über Wannsee, Havel, Jungfernsee bis zum Krampnitzsee und zurück zum Clubhafen. Hier gab es zum Abschluss einen Nachmittag und Abend mit Musik und Tanz. Am 18. und 19. Juni fanden Jubiläumsregatten mit vielen gestifteten Preisen statt.

Das Jubiläumsjahr 1932 war noch stark von der Weltwirtschaftskrise belastet. Auch der Motoryachtsport hatte mit Einschränkungen zu kämpfen. Die Entwicklung des Rennsports konzentrierte sich daher, wie bereits erwähnt zunehmend auf kleinere und preiswertere Boote und Motoren. Der Motoryachtsport mit Außenbordern gewann viele Anhänger, und die Zahl der damals so genannten „*Autbordrennen*“ nahm ständig zu.

Auch beim Fahrten sport ging die Entwicklung in Richtung kleinerer Boote. So schrieben die Verfasser/innen der Festschrift zum 50. Clubjubiläum, dass in den dreißiger Jahren die beliebtesten Fahrzeuge für die Binnengewässer „*wohl die Backdeckkreuzer*

und Vorderkajütboote mit einer Länge von 8 bis 11 m waren. Bei den seetüchtigen Booten herrschten Motorkreuzer mit etwa 12 bis 15 m Länge mit Mittelkajüte vor“. Beide Bootstypen waren mit allen Erfordernissen für ausgedehnte Fahrten gebaut und verfügten über eine *„solide und handwerklich hervorragende Ausführung“*. Diese ausschließlich für den Fahrten-sport gebauten Boote waren natürlich nicht für die beliebten Rennveranstaltungen geeignet; die Eigner hatten an Wettfahrten eher geringes Interesse.

Sie wollten sich *„vielmehr die Wasserwege erschließen, um durch Erholung und Ruhe ... körperliche und geistige Kräfte zu sammeln“*. Natürlich waren, wie heute auch noch, Kenntnis der Fahreigenschaften der Boote, technisches Verständnis für Motor und Ausrüstung, Fairness, Toleranz, Sportgeist und Seemannschaft die erforderlichen Eigenschaften der Motorbootsportler. Nur so konnten erfolgreiche Fahrten organisiert werden, wie die noch heute zum Clubleben gehörenden beliebten Clubfahrten (siehe das Kapitel über den Zeitraum von 1982 bis 2007). So war es nicht verwunderlich, dass 1932 trotz schwerer Belastungen 369 Mitglieder und 130 Boote die Grundlage unseres Clubs bildeten – 111 Mitglieder und 26 Boote mehr als am Ende der ersten

Blütezeit des Motorbootsports vor dem Ersten Weltkrieg. Überall auf den Gewässern um Berlin, seien es nun die Havelseen, die Neuruppiner Gewässer, die unzähligen mecklenburgischen Seen, die Spree und die Dahme mit ihren vielen Seitenarmen und Seen, zeigten Boote den Stander des Motor-Yacht-Club von Deutschland. Berlin bildete schon damals den idealen Mittelpunkt des Motoryachtsports, was deutlich an den neun von insgesamt 16 Vereinen des Deutschen Motoryacht-Verbandes zu erkennen war, die ihren Sitz in der Umgebung von Berlin hatten.

Im Jahr 1932 feierte auch der Deutsche Motoryacht-Verband sein 25-jähriges Jubiläum. Er setzte sich zu dieser Zeit aus 15 Vereinen mit 518 Booten und 1219 Mitgliedern zusammen, angefangen beim Deutschen Motorboot Klub über den Danzig-Zoppoter Motor Yacht Club bis hin zum Hochsee Sportverband Hansa, um nur eine kleine Auswahl zu nennen.

Auf der damaligen Verbandssitzung wurden die Fahrtenpreise für das Jahr 1932 verteilt. Der Preis für die Seefahrten ging an Herrn Scheidung, Motor-Yacht-Club von Deutschland, Gruppe Elbing. Der damalige Vorsitzende, Vizeadmiral Hopman, ließ in seiner Festansprache die Schwierig-

keiten, die seit der Gründung des Verbandes bestanden hatten, anklingen. Denn die Motorbootvereine hatten gegenüber den Automobilclubs und dem Kaiserlichen Yacht-Club (Kiel) für lange Zeit nur 500 Stimmen von insgesamt 5200 Stimmen. Dieses Ungleichgewicht wurde praktisch erst nach Austritt der Automobilclubs und des Kaiserlichen Yacht-Clubs 1922 behoben. Wahrscheinlich ahnte keiner der damaligen Delegierten, dass diese Sitzung des Verbandes die letzte in voller Unabhängigkeit sein sollte.

Das Jahr 1933 brachte tief greifende Änderungen für den Club und den Motor-Yacht-Verband mit sich. Im Frühjahr 1933 traten der Deutsche Autbord-Club und der Deutsche Kraftboot-Verband dem Motor-Yacht-Verband bei. Später wurde auch die Motorboot-Abteilung des ADAC dem Verband angeschlossen, nachdem der ADAC selbst in einem einheitlichen „Reichskraftfahrverband“ aufgegangen war. Die sogenannte Kraftboot-Abteilung des NSKK wurde am 31. Mai 1933 gegründet, blieb aber außerhalb des Verbandes (das nationalsozialistische Kraftfahrkorps – NSKK – war eine paramilitärische Organisation der NSDAP). Insgesamt wurde der Sport, so auch der Motorbootsport, durch die Nationalsozialisten schnell vereinnahmt.

Sowohl der Motor-Yacht-Verband als auch der Segler-Verband wurden nun Fachschaften im neu gegründeten Wassersport-Verband. Die freie Entfaltung der Clubs wurde stark eingeschränkt.

Personell waren NSKK und Motor-SA eng verflochten. Das NSKK unterstand dem Major a.D. Adolf Hühnlein, der auch Chef des Kraftfahrwesens der SA und also Leiter der Motor-SA war. Der deutsche Motoryachtverband unter Führung des Admirals Hopman (auch Präsident des MYCvD) trat am 31. Oktober 1938 offiziell dem „deutschen Kraftfahrersport“ bei. Es muss übrigens davon ausgegangen werden, dass bereits bald nach Erlass des „Gesetzes zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums“ am 7. April 1933 mit seinem § 3 („Arierparagraph“) dieser – wie auf alle gesellschaftlichen Bereiche in Deutschland – auch auf den MYCvD ausgedehnt wurde. Als Beispiel für das gesellschaftliche Klima in der Zeit noch vor Beginn des 2. Weltkrieges sollen zwei Zitate aus der Geschichte eines bekannten Segel-Clubs in Berlin dienen: 1937 wird dort berichtet, dass ein Mitglied „aus dem Club ausgeschlossen wird, da er Nichtarier ist“. In einem Rundschreiben des DSV wird darauf hingewiesen, dass „Nichtarier Sportvereinen angehören dürfen, Juden aber nicht.“

In seiner neuen Satzung von 1938 beschloss dieser Segelclub: *„Juden dürfen als Mitsegler nicht aufgenommen werden“*.

Durch die *„Verordnung über die Flaggenführung“* der Wassersportfahrzeuge des Reichssportführers v. Tschammer (YACHT Heft 35, 1936, S.24) durften die deutschen Schiffe nur noch die Hakenkreuzflagge am Heck führen. Ausgeschlossen waren jedoch jüdische *„Eigentümer oder Benutzer“*. Sie durften *„die Hakenkreuzflagge nicht führen“*.

Es fanden sich keine Aufzeichnungen über die gesellschaftliche Rolle unseres Clubs während der Zeit des Nationalsozialismus und über die Schicksale seiner Mitglieder. Daher lässt sich heute auch nicht mehr feststellen, wie viele Club-Mitglieder und deren Angehörige während des Krieges zu Tode gekommen sind, entweder als Soldaten oder als Zivilisten. Auch die Anzahl von Parteimitgliedern während der NS-Zeit und deren Einfluss auf den Club ist nicht bekannt. Wir wissen nicht, wie sich dieses vom Nationalsozialismus geprägte gesellschaftliche Klima nach 1933 auf die Mitgliederstruktur und das Miteinander der Mitglieder des MYCvD ausgewirkt hat, und können daher nur vermuten, dass es zu

einer großen Zahl von Tragödien gekommen ist.

Die ersten negativen Auswirkungen dieser Entwicklung zeigten sich bei der international ausgeschriebenen Regatta auf dem Templiner See am 17. und 18. Juni 1933. Kein einziger Ausländer meldete sich, und die Regatta musste ausschließlich im nationalen Rahmen ausgetragen werden.

Mit der Regatta in Bad Saarow, die traditionsgemäß seit 1930 jeweils im August vom Motor-Yacht-Club von Deutschland und vom Deutschen Motorboot-Klub veranstaltet wurde, ging das Jahr 1933 zu Ende.

Im Präsidium des Motor-Yacht-Club von Deutschland ergaben sich keine größeren, womöglich politisch motivierten Veränderungen. Präsident war nach wie vor – bis 1941 – Vizeadmiral Hopman. Dem Vorsitzenden des technischen Ausschusses, Dr. Bauer, der gleichzeitig Vizepräsident der UNION INTERNATIONALE MOTONAUTIQUE (UiM) war, gelang es glücklicherweise, wieder Beziehungen zum Ausland anzuknüpfen. Erstes Ergebnis dieser Bemühungen war die Beteiligung je einer belgischen und schwedischen Mannschaft an der Regatta auf dem Templiner See im

Juni 1934. Auch in den folgenden Jahren bis zum Kriegsbeginn wurden wieder deutsche Regatten vom Ausland beschickt.

Das Jahr 1934 begann am 6. Mai mit dem alljährlichen Anfahren mit 130 Booten auf der Havel, 100 Booten auf der Oberspree und 50 auf dem Tegeler See. Der Deutsche Motoryacht-Verband umfasste zu diesem Zeitpunkt 39 Vereine mit 1200 Booten. Im Rahmen der Kieler Woche wurden seit 1929 Seerennen für Motoryachten ausgefahren. Die kleineren nicht seetüchtigen Boote trafen sich nach einer Sternfahrt in Kiel. Im eigentlichen Seerennen wurde 1934 der Seekreuzer ANNE IV des Mitgliedes Althoff Gewinner des GROSSEN PREISES DER OSTSEE. Abschluss auch dieser Saison war wieder die Sternfahrt und Regatta in Bad Saarow.

Die für 1935 geplanten Motorbootfahrten innerhalb der Pommern-Woche im Stettiner Haff fielen infolge schlechten Wetters aus, die Reihe der mit der Kieler Woche 1934 hoffnungsvoll wieder aufgenommenen Seewettfahrten wurde dadurch unterbrochen.

Die Regatten des Jahres 1935 auf dem Templiner See und in Bad Saarow verliefen dagegen planmäßig, jedoch stellte sich

damals drängend die Frage nach der zweckmäßigsten Regattabahn: Die ständig steigenden Regattakosten erforderten höhere Einnahmen, die nur durch große Zuschauermengen aufzubringen waren. Von den nahe Berlin gelegenen Wasserflächen schied der Müggelsee wegen zu starken Wellenganges und die Havel wegen zu schlechter Unterbringungsmöglichkeit der Zuschauer aus. Lediglich die Dahme bei Grünau bildete einen günstigen Regattaplatz, der in Anbetracht der Ruderwettbewerbe bei den Olympischen Spielen 1936 großzügig ausgebaut wurde und dann von 1937 an für Motorbootregatten zur Verfügung stand.

Auch im MYCvD wurden intensive Vorbereitungen für die Olympischen Spiele 1936 getroffen. Die ersehnte Beteiligung der Motorboote an den Spielen, die bereits für die ausgefallenen Spiele 1916 geplant war, wurde jedoch nicht Wirklichkeit. Das Clubmitglied Max Berke war ein herausragendes Mitglied der Segelabteilung. Er war maßgeblich an der Entwicklung und Ausrüstung der Olympiajollen beteiligt. Er errang mit seinen Rennyachten, die alle HECHT hießen, eine Vielzahl von Regattaerfolgen. In unseren Clubräumen erinnern immer noch einige erhaltene Halbmodelle seiner Rennyachten und ein aus seinem Be-

sitz stammendes historisches Schiffsmodell an sein Wirken.

1936 wurde die Regatta auf dem Templiner See stark erweitert und mit etwa 100 Booten – unter ihnen auch solche aus Schweden und Italien – gingen die Rennen am 12., 13. und 14. Juni glatt vonstatten. Die Treffen der Fahrtenportler in Möllensee, Werder, Brandenburg und Bad Saarow – die beiden letzten verbunden mit

Regatten – fanden reges Interesse. Bei der Schönheitskonkurrenz der Motorboote in Bad Saarow konnte auch das Clubmitglied Erbach mit seinem GREIF III einen Preis erringen.

Sportliche Veranstaltungen ein Jahr später waren die beiden Regatten auf dem Templiner See und in Bad Saarow. Lediglich die Autbordrennen wurden nun nicht mehr auf dem Templiner See, sondern auf der Olympiabahn in Grünau veranstaltet.

45qm Kreuzeryacht HECHT
erbaut 1921



Die Sternfahrt nach Paris anlässlich der Weltausstellung konnte infolge Devisenmangels nicht von deutschen Booten, also auch nicht vom MYCvD, beschickt werden.

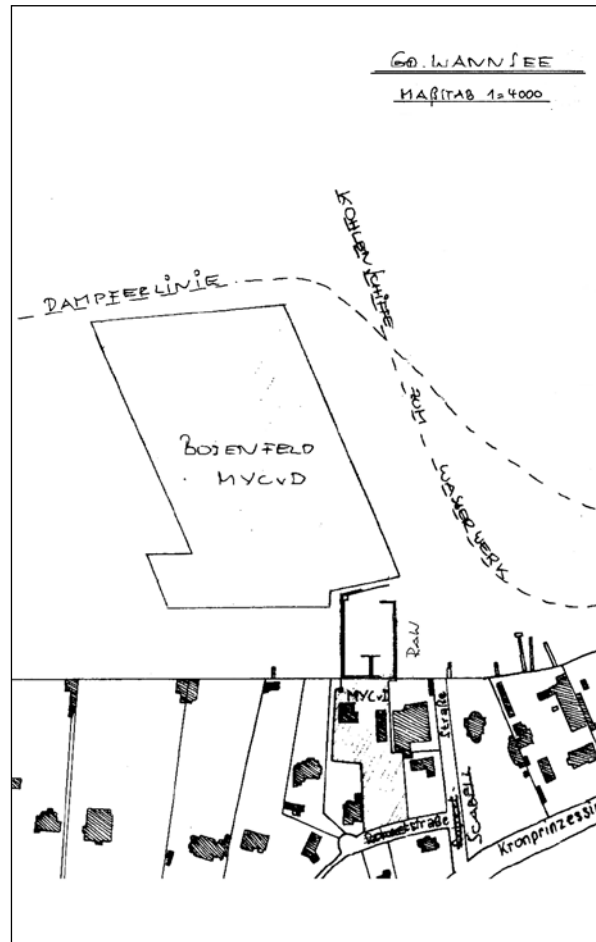
Das Jahr 1938 brachte noch einmal einen sportlichen Höhepunkt. Die Berliner Vereine verzichteten auf die Regatta auf dem Templiner See, und

damit konnte erstmalig seit Bestehen des Deutschen Motoryacht-Verbandes auf dem Starnberger See eine internationale Motorbootwoche vom 22.-24. Juni 1938 veranstaltet werden. Das Programm umfasste 27 Rennen mit Teilnehmern aus England, Frankreich, Italien, Schweden, der Schweiz und Deutschland.

Der 31. Oktober 1938 stellte praktisch das Ende des Deutschen Motoryacht-Verbandes dar. Er musste aus dem „Reichsbund für Leibesübungen“ ausscheiden und wurde nun dem deutschen Kraftsport (NSKK, s.o.) angeschlossen. Der Kampf der Motorbootvereine um eigene Geltung und Autonomie fand hier sein vorläufiges Ende.

Zwar liefen noch einmal 1939 die Boote bei den vom NSKK veranstalteten Regatten in Grünau und auf dem Starnberger See aus. Doch das BLAUE BAND DER ELBE für Verkehrsmotorboote – seit 1930 vom Motor-Yacht-Club von Deutschland, Hamburg, veranstaltet – dürfte wohl die letzte vor dem Kriege von einem Motorbootclub veranstaltete Regatta gewesen sein.

Am 1. September 1939 begann der Zweite Weltkrieg mit all seinen verheerenden Folgen. Durch Treibstoffbeschränkungen kam es zur Einstellung des Motorboot-



Hafenplan
mit Bojenfeld

sports. Die Verfügung des Oberpräsidenten der Mark Brandenburg vom 7. Mai 1940 brachte dann das gesetzliche Ende für den

Motorbootsport. Der §1 der Verfügung lautete:

„Das Befahren der märkischen einschließlich der innerberliner Reichswasserstraßen ist während der Dauer des Kriegszustandes für Fahrzeuge mit Vergaser- und Dieselmotoren grundsätzlich untersagt. Für Segelfahrzeuge mit eingebauten Hilfsmotoren und für alle Wasserfahrzeuge mit Außenbordmotoren gilt dieses Verbot entsprechend, und zwar mit der Maßgabe, dass die Hilfsmotoren außer Betrieb zu setzen und die Außenbordmotoren abzubauen sind.“

Die Wehrmacht beschlagnahmte deutschlandweit die größeren Boote, wovon auch unser Club schwer betroffen wurde. Die meisten von ihnen gingen als „Stromaufsichtsboote“ in den von Deutschland besetzten Gebieten verloren.

Das sportlich geprägte Clubleben kam jedoch nicht völlig zum Erliegen, denn bereits in den 20er Jahren hatte sich im Club eine Segelabteilung gebildet. Nach dem Tode des Präsidenten Hopman übernahm 1941 Ernst Venzky, Mitglied des MYCvD seit 1908, das Präsidium und leitete den Club bis zum Verbot durch die alliierten Siegermächte 1945. 1945 wurden die weni-

gen noch vorhandenen Boote und das Clubgelände von den Alliierten beschlagnahmt.

Die Nachkriegszeit von 1945 bis 1957

Offiziell waren sämtliche Sportvereine in allen vier Besatzungszonen durch den Beschluss des Alliierten Kontrollrates zum 1.1.1946 aufgelöst worden. Eine Neugründung von Vereinen durfte nur auf Kreisebene nach einer Entnazifizierung der Personen und einer „Entmilitarisierung des Sportwesens“ erfolgen. Auch dem MYCvD war jede Tätigkeit verboten.

Das Clubgelände wurde bis 1947 von den Amerikanern in Anspruch genommen. Ende 1947 gaben sie das Clubgrundstück ohne Inventar zurück. Da es zu dieser Zeit kein Benzin gab, konnte der Club zunächst nur als gesellschaftlicher Treffpunkt wiedererstehen.

Dennoch begannen bald *„die ersten Schritte eines langsam sich wiederfindenden Zivillebens“*, nachdem sich erst zwei, dann drei und noch mehr in alle Winde verstreut gewesene Clubkameraden zusammenfanden. *„Der Club hatte inzwischen ein beinahe friedensmäßiges Aussehen bekommen, nachdem die beim Zusammen-*

bruch abmontierten Schalter wieder angebracht und sogar Tische und Stühle, Tassen und Kannen organisiert waren, und, des Wunders nicht genug, es lagen einige Segelboote im Hafen.“ So berichtete 1957 unser Mitglied Dr. Müller-Voß.

Es wurde vorerst die Segelabteilung wieder begründet und mit bescheidenem Segelbootsbestand die Basis für den schwierigen Wiederaufbau gelegt. Die ersten zwei Jahre hatten wir die beiden anderen großen Segelclubs des Wannsees, nämlich den „Verein Seglerhaus am Wannsee“ und den „Potsdamer Yacht-Club“, bei uns zu Gast, da diese ihre Clubhäuser noch nicht zurückerhalten hatten. Diese beiden Clubs sind dann nach Freigabe des Clubgrundstücks des Vereins Seglerhaus am Wannsee in dieses größere Haus umgezogen. So waren zu dieser Zeit nur Segelboote in unserem Clubhafen und in unserem Bojengelände.

Der zunächst etwas spärliche Mitgliederkreis vergrößerte sich von Jahr zu Jahr, es kamen alte Vorkriegsmitglieder wieder hinzu, ebenso neue Wassersportfreunde, und alle Mitglieder brachten, soweit vorhanden, ihren Nachwuchs mit. Es wurde beschlossen, diesen Nachwuchs traditionsgemäß rechtzeitig anzulernen, mit Schot und Pinne seemännisch umzugehen.

Die Währungsreform ging auch nicht spurlos am Clubleben vorbei, aber wer die Berliner Wann-Seeleute kennt, weiß, dass sie eher ihr letztes Hemd verkauft hätten als ihr Boot. Der Bootsbestand vermehrte sich mit dem Zunehmen der Westmarkbestände in den einzelnen Mitgliederbrieftaschen, und als Benzin keine Schwarzmarktware mehr war, kamen wieder die ersten Motorboote in den Hafen. Nach der Währungsreform mussten die Berliner auch noch die Blockade überstehen. Die Treibstoff-Rationierungen blieben bestehen. Erst nach Beendigung der Blockade Mitte 1949 konnten daher wieder Motorboote gefahren werden. Die früheren Bootsbestände des Clubs waren restlos verschwunden. Die meisten Boote waren von der Marine für Kriegszwecke beansprucht oder nach Kriegsende von den Siegermächten beschlagnahmt worden. Zunächst gab es daher nur Boote, die aus Trümmern auf Werften wiederhergestellt wurden. Nur nach und nach gaben die Besatzungsmächte Stück für Stück aus ihren Beständen frei.

Obwohl der Motorbootsport erst Mitte 1949 in Berlin wieder beginnen konnte, hat unser Club bereits 1950 – am 17. September – vor dem Clubgelände die erste Motorbootregatta durchgeführt. Daneben wurden seit 1950 regelmäßig auch interne

Segelregatten veranstaltet, an denen sich die Segler des Clubs in großem Umfang beteiligten. Die Teilnahme von Clubmitgliedern an Verbandssegelregatten war zwar zunächst nicht sehr erheblich, wurde dann aber mit dem Aufbau der Jugendabteilung immer bedeutender. So konnte die Jugendabteilung im Jahre 1956 eine schöne Anzahl von Preisen auf Verbandsregatten erringen.

Die erste internationale Motorbootregatta konnte schon am 29. und 30. September 1951 von unserem Club in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Motorrennboot-

club unter der Schirmherrschaft des damaligen Regierenden Bürgermeisters von Berlin, Ernst Reuter, veranstaltet werden. Damals konnten auch noch Sportschiffer aus der sowjetisch besetzten Zone nach Berlin kommen. Es kamen Teilnehmer aus Bad Saarow, Potsdam, Dessau, Dresden, Grünau, Fangschleuse, Köpenick, Friedrichshagen, Grünheide, Schmöckwitz und Oberschöneweide – Orte, die für uns auf eigenem Kiel bald danach lange unerreichbar waren. Für die Regatta stand seiner Zeit das Strandbad Wannsee zur Verfügung, das hierfür besonders geeignet war. Später wurde die Benutzung des Strandbades nicht

1951 Gleichmäßigkeitsfahrt
der Motoryachten bei der
Internationalen Motorbootregatta



mehr gestattet, so dass die Motorbootregatten zunächst nach Gatow und von 1954 an nach Tegel verlegt wurden.

Bereits 1950 hat der Motor-Yacht-Club zunächst für die Drachenklasse und später mangels ausreichender Felder in dieser Klasse für die 25-qm-Einheitskruzerklasse (Maltheser) einen Wanderpreis

gestiftet, der Jahr für Jahr ausgesegelt wurde. In Erinnerung an das alte Mitglied Hans Haselbach stiftete hierzu sein Sohn Joachim Haselbach den HANS-HASELBACH-ERINNERUNGSPREIS für die internen Clubregatten.



Autbord-Rennen bei der internationalen Motorbootregatta 1951 vor dem Strandbad Wannsee

1952 wurde vor Gatow am 21. September eine internationale Motorbootregatta ausgefahren. 1953 veranstaltete der Deutsche Motoryacht-Verband auf Initiative unseres Clubs den internationalen Fahrtenwettbewerb PAVILLON D'OR. Die Hauptarbeit lag allerdings hierbei beim Düsseldorfer Yacht-Club. Diese Veranstaltung so kurz nach dem Wiederbeginn des Motorbootsports nach Kriegsende brachte dem Club schnell wieder internationale Anerkennung und stellte nach dem Kriege den Anschluss an den internationalen Motorbootsport wieder her. 1954 wurde die erste Motorbootregatta in Tegel veranstaltet, die dann 1955 und 1956 im Frühjahr und im Herbst wiederholt wurde. Die Organisation der Motorbootregatten lag meistens bei unserem Club. 1954 und 1955

wurden als Clubveranstaltungen Bildersuchfahrten, Orientierungsfahrten und Zuverlässigkeitsfahrten ausgeschrieben. Die Beteiligung unserer eigenen Clubboote soll allerdings manchmal zu wünschen übrig gelassen haben.

1956 feierte der Motor-Yacht-Club von Deutschland in Hamburg sein 30-jähriges Jubiläum. Er war bis zum Kriegsende eigentlich nur eine Zweiggruppe unseres Clubs, allerdings immer als reiner Motoryachtclub mit illustren Mitgliedern. Bis 1928 führte auch er noch den Titel Kaiserlicher Yachtclub im Namen. Berühmt waren die von ihm jährlich veranstalteten Regatten um das BLAUE BAND DER ELBE, bei denen eine Wettfahrt von den St. Pauli-Landungsbrücken elbabwärts nach Blankenese statt-

fand. Da 1945 die Verbindung mit Berlin praktisch abgerissen war, ließ der Club sich endgültig als selbstständiger Verein nieder. Dennoch verbanden 1956 die beiden Clubs auf Grund der alten traditionellen Gemeinschaft noch enge Beziehungen. Eine Abordnung der Berliner war damals beim Jubiläum in Hamburg anwesend und überbrachte Glückwünsche. Inzwischen sind die Beziehungen nicht mehr so eng. Der Hamburger Club verfügt nicht mehr über seinen eigenen kleinen Hafen im Nicolaifleet, wo es ursprünglich 30 Liegeplätze gab.

Zu vermerken bleibt, dass auf Grund von Differenzen mit dem ADAC unser Club Ende 1956, im Jahre des 50-jährigen Bestehens dieses Verbandes, vorübergehend aus dem Deutschen Motoryacht-Verband ausschied. Andere Wassersportclubs handelten ebenso. Damals war der MYCvD daher eine Zeit lang nur noch Mitglied im Deutschen Seglerverband. In diesem waren bereits rund 600 Motoryachten registriert. Die Differenzen sind im Nachhinein im Detail nicht genau zu klären, sind aber doch vor dem Hintergrund der speziellen West-Berliner Erfahrungen nicht ohne Interesse: Der Allgemeine Deutsche Automobilclub schaltete offensichtlich damals unter Ausnutzung seiner Möglichkeiten als Automo-

bilverband die kleinen Wassersportvereine rigoros aus, so dass außer dem Deutschen Autbordclub nur noch Mitgliedsvereine des ADAC im Deutschen Motoryacht-Verband vereinigt waren. Folgendes Zitat aus der 50-Jahres-Broschüre spiegelt die schwierige Situation wohl am ehesten wider:

„Im Jahre 1952 interessierte sich der ADAC plötzlich für den Motorbootsport, nachdem die Automobilclubs feststellen mussten, dass ihr Hauptgeschäft, die Veranstaltung von Automobilrennen, keine allzu große Zukunft mehr haben würde. Der ADAC hat dann systematisch versucht, unseren Club auszuschalten, und zwar ohne Rücksicht auf sportliche Gegebenheiten und Tradition. Obwohl Berlin mit seinem Wassersportrevier immer der Mittelpunkt des Motorbootsportes war und es auch wieder werden wird, und obwohl weitschauende Politiker Berlin unterstützen, hat der ADAC bereits zur Jahreshauptversammlung im März 1953 folgenden Antrag gestellt, der schließlich 1956 zur Verlegung der Geschäftsstelle nach München führte: Es ist ein unhaltbarer Zustand, daß der Spitzenverband des deutschen Motorbootsportes seinen Sitz außerhalb des staatsrechtlichen Gebietes der Deutschen Bundesrepublik hat. Weiterhin erschwert die abgeschlossene Lage Berlins inmitten der Ostzone den persönlichen und schriftlichen Verkehr zwischen dem Verband

und seinen Mitgliedern, was sich besonders in dringenden Angelegenheiten, die keinen längeren Aufschub vertragen, unangenehm bemerkbar macht und zu Nachteilen führen kann.“

Diese Querelen taten dem Clubleben im MYCvD jedoch keinen Abbruch. Erfreulich war, dass die Clubkameradschaft und das Clubleben auch an Land stets intensiv gepflegt wurden. Man traf sich zeitweilig sogar zu Tanzstunden, öfter und regelmäßig aber am Stammtisch. Weihnachten wurden die „Wannseaten-Kinder“ zu großen Stars. Es wurden Dekorationen gebaut, die Mütter schneiderten Kostüme und auch das uralte Krippenspiel ging mit großem Erfolg über die Bühne des Clubs. Sogar St. Nikolaus kam mit einem Boot und vielen Geschenken in seinem Rucksack über den Wannsee. So wurde das Kinderkrippenspiel und Kinderweihnachten lange Zeit zu einem regelmäßigen jährlichen Ereignis im Clubleben, an dem sich auch viele erwachsene Mitglieder beteiligten, die keine eigenen Kinder hatten.

Der Winter wurde damals auch schon für Ausbildungslehrgänge für die Segelscheine genutzt. Jahr für Jahr legte eine Anzahl von Mitgliedern die Binnenschifferprüfung ab.

Viel Arbeitskraft wurde auch von den aktiven weiblichen Clubmitgliedern dafür eingesetzt, die Jugend- und Juniorenabteilungen auszubauen und zu stärken und den Nachwuchs auszubilden, um ihn perspektivisch in die Lage zu versetzen, die sportliche Vertretung der Clubs zu übernehmen und ihm eine angemessene sportliche Stellung zu verschaffen. Man vertrat die Auffassung, dass die seemännische Ausbildung



Abfahren und Absegeln 1956
Treffpunkt
Pfauneninsel

am gründlichsten und besten auf Segelbooten erworben wird, weswegen für unsere Jugendabteilung in erster Linie Segelboote angeschafft wurden. Erst nach Absolvierung der seemännischen Grundausbildung und Beherrschung der Segelboote wurden die Kinder und Jugendlichen dann an den Motorbootssport herangeführt.

Dr. Müller-Voss berichtete in der 50-Jahres-Broschüre 1957 stimmungsvoll über das Clubleben, so z.B., dass die Bootseigner im Winter immer die Pläne für die neue Saison schmiedeten. Damals planten noch viele selbst einen Umbau an ihrem Boot. Im Frühling wurde geschliffen, gespachtelt, gestrichen, geflucht, und am Ende klappte der Stapellauf nicht ganz so, wie er sollte. Beim Ansegeln bzw. Anfahren fiel dann traditionsgemäß ein Clubmitglied „in den Bach“. Es ging laut und lustig zu, die schnellen Motorboote machten Ehrenrunden um die langsamen Segler, und wenn der Wind ganz einschloß, wurden Konvois gebildet, die an Größe die Seeschlange von Loch Ness bei weitem übertrafen. *„Die Saison bescherte sommerliche Sonnenweekends, bei denen die Nacht und der Mondenschein das Wichtigste waren. Es wurden Treffpunkte vereinbart und das Clubleben zog zur Pfaueninsel oder nach Moorlake, die Buddeln wanderten von Boot*

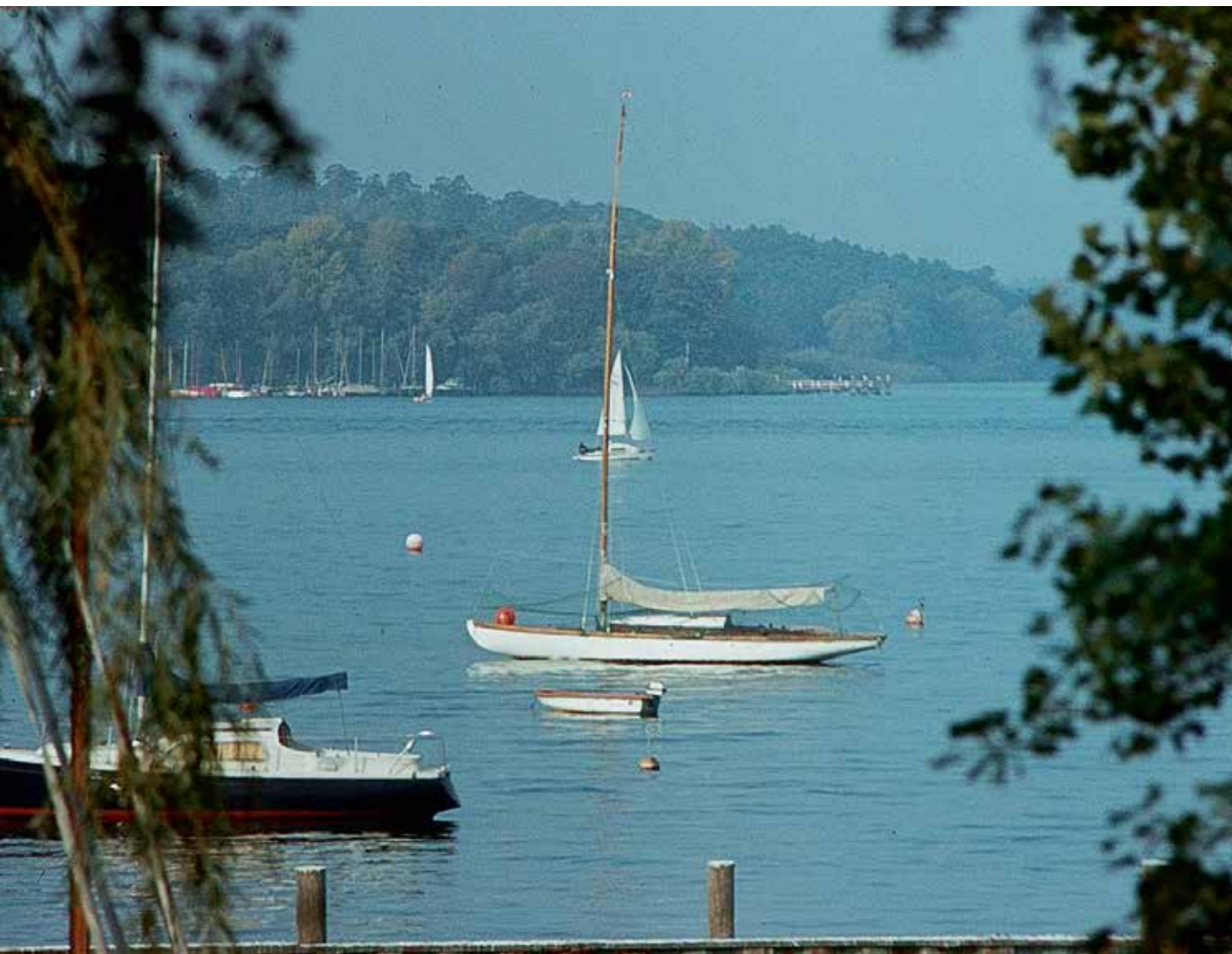
zu Boot und die Nächte waren nicht allein zum Schlafen da.“

Die zunehmende Prosperität des Clubs und seiner Mitglieder ermöglichten dringend notwendige Reparaturen und Investitionen an Gebäuden und Hafenanlagen. Schon 1955 konnten der Hafen erweitert und die Steinhalle errichtet werden. Dass die Steinhalle damals nur 21.000 Mark kostete, erscheint uns heute geradezu märchenhaft, obwohl die Finanzierung dieses Betrages seinerzeit sicher alle Kräfte beanspruchte.

Im Jahre 1957 feierte der Club sein 50-jähriges Bestehen. Mit 120 Mitgliedern (davon 59 ordentliche Mitglieder) und 52 Booten wurden die Vorkriegszahlen allerdings deutlich unterschritten. Es muss hierbei jedoch berücksichtigt werden, dass zuvor die Mitgliedschaft über ganz Deutschland verteilt gewesen war. Die Jubiläumsfestfolge am 15. und 16. Juni 1957 umfasste ein Festbankett, eine Jubiläumsregatta und ein Gartenfest, das mit einem Feuerwerk im Clubhafen abschloß.



Hafen
1957



Bojenfeld
1982

Chronik des MYCvD von 1957 bis 1982

Die folgenden Ausführungen basieren auf den Texten der Club-Festschriften zum 50- und zum 75-jährigen Jubiläum. Sie wurden redaktionell überarbeitet und durch aktuelle Recherchen und geschichtlich erforderliche Anmerkungen ergänzt.

Ende der 50er Jahre und noch weitere Jahre befand sich der Motorbootsport in einer kritischen Periode - trotz der äußeren Blüte und des Wirtschaftswunders in Westdeutschland. Berlin war damals eine Insel, die Berliner waren „*Insulaner*“. Nicht nur die Wirtschaftsverhältnisse Berlins waren gegenüber denen Westdeutschlands nach wie vor ungünstiger. Man konnte per Boot auch nur unter Schwierigkeiten unsere engen Gewässer verlassen und war auf ein kleines Revier mit einer Unzahl Wassersporttreibender festgelegt.

Auch die Tatsache des Austritts aus dem Deutschen Motoryachtverband 1956 hatte faktisch einen großen Einschnitt in Geschichte und Leben unseres Clubs zur Folge. Die Förderung und Teilnahme am nationalen und internationalen Motorbootsport, die bis dahin eine bedeutende Stellung gehabt hatten, trat hierdurch völ-



lig in den Hintergrund. Von nun an dominierte das interne Clubgeschehen.

Clubhaus und Rondell
1965

Insgesamt waren die 50er und 60er Jahre daher durch ein intensives und durchaus standesbewusstes Clubleben geprägt, das alte Clubmitglieder noch heute als „*sehr fein*“ titulieren. Es blieb bei den regelmäßigen Veranstaltungen des An- und Abfahrens mit der traditionellen Badeeinlage mindestens eines Clubmitgliedes, die „Mittwochabende“ waren schon damals

Segelschiff CIRILLA



Tradition und die beliebten Weihnachtsfeiern und Silvesterparties sowie das Sommerfest vereinten die Mitglieder in fröhlichem Beisammensein. Für die seglerische Ausbildung sorgten lange Jahre die Berliner Mitglieder des Deutschen Hochseesportverbandes HANSA. Diese Gruppe, die bereits vor dem Kriege mit etwa 100 Mitgliedern eine bedeutende Rolle im Clubleben gespielt hatte, war jahrzehntelang auf unserem Clubgrundstück zu Gast. Viele Mitglieder unseres Clubs verdienten sich ihre ersten seglerischen Sporen auf den Booten der Hanseaten.

In Erinnerung sind auch die jährlichen gemeinsamen Stadtfahrten zur Kongresshalle geblieben.

Am unglücklichen Tag des Mauerbaus, am 13. August 1961, fand eine Bildersuchfahrt statt. Das sportliche Leben auf dem Wasser war seit dem Mauerbau nun endgültig eingeschränkt und zeigte manchmal absurde Situationen. So berichtet ein Clubmitglied aus jenen Tagen, dass gelegentlich bei Flaute die Segelschiffe so dicht gepackt waren, dass man von Kladow nach Wannsee trockenen Fußes über Deck schreiten konnte (für Seglerlatein wird keine Gewähr übernommen).

Ins Bundesgebiet kam man per Boot nur noch unter sehr schwierigen Bedingungen. Die Reise durch DDR-Gewässer war nur mit Hilfe der Berufsschiffahrt möglich, im Schlepp oder als Decksfracht. Sie war kostspielig und auch nicht ohne Gefahren. Clubmitglieder erzählten, dass in dieser Zeit stets Ausschau gehalten wurde nach DDR-Bürgern, die fliehen wollten, und dass einige auch versuchten, an Bord – und so in den Westen – zu gelangen.

Es gab zu dieser Zeit auch noch motorboot-sportliche Aktivitäten von Clubmitgliedern, wenngleich sie außerhalb des Clubs stattfanden: Frau Barbara Brandt und Herr Uwe Kniese nahmen an Motorbootrennen des deutschen Autbord-Club zwischen 1968 und 1976 wiederholt teil



eine 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. Dass man aber nicht nur mit Dickschiffen auf große Fahrt gehen kann, bewies 1973 Herr Adler, der mit seiner H-Jolle OLE LEEV auf der Strecke Berlin–Travemünde–rundFehmarn und zurück nach Berlin 520 Seemeilen loggte. Ein Gast-Clubmitglied, Herr Peter

Im Schlepp auf der Transitstrecke

Rennboote 1971

und auch an den 6 STUNDEN VON BERLIN, die auf der Havel zwischen der Scharfen Lanke und Lindwerder veranstaltet wurden. 1969 konnte der 3. Platz in der 850 ccm-Klasse errungen werden.

Seit Anfang der 60er Jahre gingen unsere Mitglieder wieder verstärkt auf Seefahrt. Dies wurde auch dadurch begünstigt, dass durch das Aufkommen der Kunststoffbauweise vermehrt seegängige Schiffe angeschafft werden konnten. Eine Umfrage ergab zu dieser Zeit, dass 39 unserer damaligen (1982) ordentlichen Mitglieder rund 150.000 Seemeilen zumeist auf eigenem Kiel hinter sich brachten. Vier Bronze- und



Kammler, war Weltumsegler. An den Seefahrten waren auch unsere Motorbootfahrer lebhaft beteiligt. 1974 ging eine Fahrt bis nach Irland. Daneben befuhren sie die Binnengewässer Deutschlands, Schwedens, der Niederlande und Frankreichs.

BISON II



Aufgrund dieser Aktivitäten und der auf den Berliner Gewässern bestehenden Führerscheinpflcht nahm die seemännische Ausbildung in den 70er Jahren stark zu. Einige unserer Mitglieder bildeten in größerem Umfang Externe aus und prüften sie, so dass damit auch das Renommee unseres Clubs gefördert wurde.

Auch die 70er Jahre am schönen Wannsee waren von fantasievollen Clubaktivitäten geprägt: Als Faschingsparty wurden z.B. ein Zirkus Motoryani mit Tier- und Domp-

teurkostümen oder auch ein Hexensabbat und ein Piratenabend veranstaltet.

Das Jahr 1973 wurde für das Empfinden der Motorbootfahrer „*ein wahrlich schwarzes Jahr*“, denn es brachte das Motorbootfahrverbot für West-Berlin an jedem zweiten Wochenende. Ausnahmen waren die Zeiten früh am Morgen von 6.00 bis 9.00 Uhr, mittags von 12 bis 13 Uhr und am Abend von 18.00 bis 22.00 Uhr. So fuhr man gern schon Freitagabend hinaus in eine schöne Bucht und kam erst Montag früh wieder. Wenngleich dieses Fahrverbot 1981 etwas gelockert wurde, blieb weiterhin von 22.00 Uhr an bis Sonnenaufgang das Nachtfahrverbot bestehen.

Von 1966 bis 1982 wurden sukzessive fast 600.000 D-Mark für den Hafenausbau investiert, weitere 120.000 D-Mark im Jubiläumsjahr 1982. Ende der 70er Jahre verfügte der Club über 50 Liegeplätze an Stegen und 25 an Bojen, im Winter über 25 Stellplätze in der Halle und 50 im Freigelände. Auf dem 5200 qm großen Clubgelände wurde eine Winde installiert und die Schienenanlage sehr stark vergrößert. Die Ausgaben waren für die etwa 70 ordentlichen Mitglieder in den 60er und 70er Jahren ganz erheblich. Zusätzlich muss man berücksichtigen, dass Planung und Baulei-



Hafen 1967

tung sowie viele kostenlose Arbeitsstunden für den Hafenausbau und für das Clubgelände zu einem erheblichen Teil in Eigenleistung erbracht wurden. Man war auch damals schon umweltbewusst und stellte u.a. schon 1979 Recycling-Container für Altglas auf (ein Schelm, wer schlechtes darüber denkt...).

So war der Club zwar einerseits nicht mehr so dominierend für den Motoryachtsport und pflegte eher das interne gesellige Leben, aber seine Mitglieder blieben unermüdlich tätig und wiesen weiterhin ein reges Sportinteresse, nun allerdings mit seglerischem Schwerpunkt, auf.



Stadtfahrt 1975



Arthur Leske

Ein alter Bootsmann geht von Bord – und mit ihm eine kleine Ära im Clubgeschehen zu Ende ...

Das Mitglied des Potsdamer Yachtclubs und ehemalige Gastmitglied des MYCvD, der Weltumsegler und Buchautor Peter Kammler, fand 1982 einfühlsame Worte für seinen Freund, den langjährigen Bootsmann im MYCvD, Arthur Leske. Seine Aufgabe war – wie die eines Bootsmannes bei der Marine – Segel, Tauwerk, Anker und Boote zu beaufsichtigen, aber auch Material, Gelände und Hafen, sie jeden Tag zu kontrollieren und dem Hafenmeister Bericht zu erstatten.

Peter Kammler, der von 1970 bis 1974 gemeinsam auf der dem wunderschönen Schoner MAUNA KEA (polynesisch: Der verzauberte Vogel) mit seiner Frau die Welt umsegelte, ist auch Held des von ihr auf der Bordschreibmaschine entstandenen Buches „Komm, wir segeln um die Welt“: Ein erfrischender Bericht von den Anpassungsschwierigkeiten an eine technische Männerwelt, von Abenteuern, Hindernissen und Liebe. Die damalige Lehrerin, im Segeln unerfahren, segelte mit ihm 32.000 Seemeilen, von Mallorca über die Kanarischen und Kapverdischen Inseln in die Karibik, durch den Panamakanal, in die Südsee und

und weiter nach Australien. Über Bali, Cocos Island, Mauritius, Durban und um das Kap der Guten Hoffnung führte der Kurs heimwärts ins Mittelmeer. Das Ehepaar trennte sich übrigens nach der Weltumsegelung. Später hat er eine Neuseeländerin geheiratet und lebt inzwischen in Neuseeland, die Segelei hat er wohl aufgegeben

Peter Kammler schrieb zum 75jährigen Clubjubiläum über den alten Bootsmann: *„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, ...ohne eine Graue Eminenz? ... Hier bei uns geht's nobel zu: „King Arthur“ nennt man ihn. ...er verteilt sparsames Lob und Tadel in Pulte. 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.“

Clubregatta vor dem Ziel
1982





MYCvD
Luftaufnahme 2007

Chronik des MYCvD von 1982 bis 2007

Christiane Händel

Am Sonnabend, dem 19. Juni 1982, feierte der Club sein 75jähriges Bestehen. Um 11.00 Uhr gab es einen offiziellen Empfang für die Ehrengäste, Reden wurden von Clubrepräsentanten und Gästen gehalten, im Anschluss gespeist. Um 17.30 Uhr begann das Festprogramm zunächst auf dem Clubgelände mit einem Sektempfang, dazu sang ein Bänkelsänger. Um 19.30 Uhr wurde das Fest bis Mitternacht mit einer Havelkreuzfahrt an Bord von MS MOBY DICK fortgesetzt, bei kaltem Buffet und Darbietungen von Sketchen, begleitet von einer Musikkapelle. Am Sonntag, dem zweiten Tag, klangen die Feierlichkeiten mit dem „Admiralssegeln“ aus.

Zehlendorf – und somit auch das Clubgelände – befand sich im damaligen amerikanischen Sektor. So kam es, dass auch amerikanische Offiziere gern gesehene Gäste beim 75-jährigen Jubiläum waren. Schließlich liegt der Club auch in der Nachbarschaft des amerikanischen Yacht-Clubs.

Man zählte damals 131 Mitglieder, einschließlich der Familienmitglieder 157. Einige der Clubmitglieder, die damals schon

mitgefeiert haben, sind heute noch dabei: 15 seit über 40 Jahren, 23 schon über 30 Jahre und weitere fünf 25 Jahre und mehr. 64 der ordentlichen Mitglieder hatten 1982 eigene Boote. Damals regelten 15 Kommissionen die Vereinsdinge. Ein Mitglied hat schon vor 50 Jahren mitgefeiert (Felix Feige).

Die Chronik des Clubs und die Verstärkung des Miteinanders von Motorbootfahren und Seglern finden sich exemplarisch auch in den regelmäßigen Mitteilungen



75-Jahrfeier
im MYCvD



zum Frühjahr und Herbst jeden Jahres wieder. Bei eifrigsten Bau- und Umgestaltungstätigkeiten, oft in Eigenregie, und zunehmender Betonung und Pflege des gesellschaftlichen Clublebens mit vielen besonderen Veranstaltungen blieben sportliche Belange stets ein besonderer Ansporn für die Clubmitglieder. Dies zeigen die auch in den letzten 25 Jahren errungenen vielen Auszeichnungen und Preise

Bei Fahrtenwettbewerben wurden immer wieder Medaillen erworben. 1986 gingen jeweils Medaillen an Dr. Peter Becker, Wulf-Jürgen Peter und Gerhardt Schmidt. Horst Kniese gewann den TRAVE-PREIS. 1987 erhielt Gerhard Schmidt für seine Nordkap-Fahrt den 1. Preis des Seglerverbandes für das Fahrtensegeln, 2 andere Mitglieder erhielten Bronzemedailles. Damit stand der Club an 3. Stelle in Berlin für das Seesegeln. Weitere 3 Mitglieder wurden 1987 für ihre Motorbootlangfahrten geehrt. 1989 gewann Gerhardt Schmidt bei einem Fahrtensegelwettbewerb wieder eine Bronzemedaille, 2 Segler wurden vom DSV ausgezeichnet (2x Bronze). 1990 wurden 2 Segler vom DSV ausgezeichnet (1x Silber, 1x Bronze). Der DSV zeichnete den Club 1991 mit einem Jubiläumspokal für das Fahrtensegeln aus.

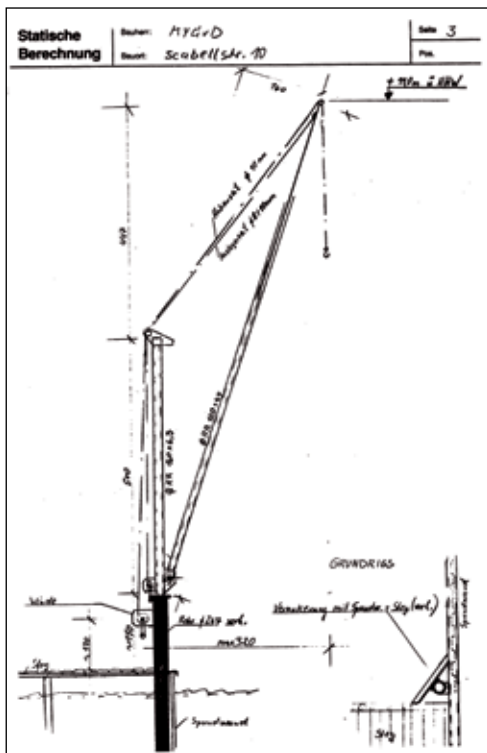
Im September 1990 wurden mehrere Regatten für Optis ausgerichtet. 1992 wurde Gerhard Schmidt für seine Langzeitfahrt vom MBV geehrt. Herr Dr. Becker erhielt im selben Jahr die Bronzemedaille des DSV für seine Seefahrt. Die Schiffergilde würdigte 1994 auf dem Fahrtensegelabend Clubmitglied und Gildebruder Horst Kniese für seine Verdienste um den Fahrten sport. Er erhielt die goldene Ehrennadel der Gilde, eine ganz besondere Auszeichnung, die damit seit 1928 erst zum 12. Male verliehen wurde. Günther Prinz erhielt 1995 beim Fahrtenwettbewerb die Bronzemedaille des DSV. 1996 richtete „Hajo“ Hans-Joachim Gentzke eine Segelregatta aus. 1998 führte eine Club-Segelregatta zum Krampnitzsee.

In den Protokollen der Frühjahrs- und Herbstversammlungen dominieren oft Berichte über diverse Verschönerungs- und Sanierungsarbeiten im Hafen, in den Außenanlagen, an und im Clubhaus. Die Bau- und Instandsetzungsarbeiten sind fast immer wesentliche Bestandteile der Clubmitteilungen. So manche/r befürchtete gar, dass aus dem Club ein Bauunternehmen geworden sei...

Verfolgen wir weiter die Chronik: 1983 errichtet der Club den Mastenkran, die Zahl der Arbeitsstunden der Mitglieder wurde auf 10 jährlich erhöht.

Im Februar 1983 wurde ein Eisbeinessen veranstaltet. Am 05.11.1983 gab es den traditionellen Saisonabschlussball, der zunächst am 26.1.1985 zum Winterball

„mutieren“ sollte (Verschiebung in den Januar und Februar), um dann seit 1990 durch fremden Ländern gewidmete Sonderveranstaltungen wie „russischer Frühschoppen“, „griechischer Brunch“, „türkischer Abend“ etc. dauerhaft ersetzt zu werden. Auch gab es am 02.12.1983 ein Skatturnier, dessen Tradition bis in die Gegenwart fortgeführt wird. Die Klönabende der Schiffergilde fanden und finden regelmäßig im Club statt.



Konstruktionszeichnung
des Hafenkrans

1983 fand eine Motorbootfahrt durch Berlin statt, organisiert von Harry Krüger und Bernd Murst, der von 1987 an den Stafelstab für die Clubfahrten ganz übernahm. Die allgemeinbildenden und auch heimatkundlichen Aspekte der jeweils unter einem besonderen Motto stehenden Clubfahrten und ihre detaillierte Vorbereitung mit vielseitigen Programm- und Törnplänen sind nach wie vor ein nicht wegzudenkender Teil des aktuellen Clublebens.



Bau des Mastenkrans
1983

Clubfahrten haben im MYCvD eine lange Tradition, schon 1914 findet sich in der Zeitschrift DIE YACHT folgende offizielle Nachricht (DIE YACHT, 1914, Heft 3, Seite 64):

„Grundsätze für die Veranstaltung von Gesellschaftsfahrten des Kaiserlichen Motor-yacht-Clubs 1914.

Die Gesellschaftsfahrten des Kaiserlichen Motoryacht-Clubs sollen in erster Linie der Förderung der gesellschaftlichen Beziehungen unter den Clubmitgliedern dienen. Sie können auf allen geeigneten Gewässern veranstaltet werden. Nach Möglichkeit wird auch den Nicht-Bootsbesitzern Gelegenheit zur Mitfahrt, sei es an Bord der teilnehmenden Yachten, sei es auf einem besonderen Begleitboot, gegeben werden.

Die Leitung jeder Gesellschaftsfahrt liegt in den Händen eines Bootsbesitzers, der bei den Vorarbeiten von der Geschäftsstelle des Clubs unterstützt wird.

Jede beabsichtigte Gesellschaftsfahrt ist beim Clubvorstande r e c h t z e i t i g anzu-melden. Sobald die Genehmigung zur Abhaltung der Fahrt erteilt ist, wird der Reiseplan im Cluborgan unter Angabe der voraussichtlich teilnehmenden Boote bekanntgegeben. Meldeberechtigt sind alle beim K.M.C. eingetragenen Yachten. Mit Genehmigung des Fahrtleiters dürfen sich auf Einladung von Clubmitgliedern auch fremde Yachten anschliessen. Clubmitglieder, die nicht Bootsbesitzer sind, wollen sich wegen der Mitnahme an Bord einer der Yachten oder – bei grösserer Beteiligung – auf einem zu mietenden Begleitboot an den Fahrtleiter wenden. Im letzteren Falle werden die entstehenden Kosten geteilt.“

Nicht nur für Kinder und Jugendliche, sondern auch für die erwachsenen Mitglieder wurden immer wieder Kurse zum Erwerb von Führerscheinen, aber auch von seemännischen Kenntnissen organisiert. Seit Mitte der 70er Jahre sind Clubmitglieder ehrenamtliche Prüfer beim Deutschen Seglerverband. Über die seit dem 1.7.1985 geltende neue Binnenschiffahrts-Ordnung mit ihren Konsequenzen für Kennzeichnung, Lichterführung, Führerscheinbesitz usw. wurden die Mitglieder wiederholt ausführlich informiert und geschult. Vom Januar 1985 an fand ein Kurs zum (Wieder-)Erlernen von Takeln und Spleißen unter Leitung von Klaus Oppermann statt.

Regelmäßig gab und gibt es Film-, Video- und Dia-Vorführungen zu speziellen Themen, auch mit Prämierungen. Gern wurden diese eher belehrenden Ereignisse mit kulinarischen „Schwerpunkten“, wie z.B. einem Eisbeinessen, verbunden.

Der Fahrtsport wurde intensiviert. Es fanden seit 1985 wieder Fahrten nach Polen statt, leider mit dem Ergebnis, dass die Erstkömmlinge von Ziegenort aus oder von DDR-Grenzen wieder zurückgeschickt wurden. 1986 waren mehrere Motorboote in Holland, so dass eine Clubfahrt erst wieder 1987 stattfand.

1983 hatte man anlässlich einer Mitgliederversammlung noch geglaubt, schon sehr bald auf die Bojenplätze verzichten zu können. Drei Jahre vorher hatte das Bezirksamt Zehlendorf ein überarbeitetes Uferkonzept angekündigt: ein Wanderweg sollte entlang der Ufer geöffnet werden, und als Folge wurde auch die Auflösung des Bojenfeldes verlangt. Der MYCvD folgte den seit 1979 verfolgten Vorstellungen des Senats zur „Uferkonzeption“ und damit zur Abschaffung aller Bojenfelder. Er plante ein anspruchsvolles Hafenausbauprojekt mit Plätzen für alle Mitglieder, die noch mit ihren Booten an Bojen liegen mussten.

Das Bojenschiff in Aktion



Hafenpanorama
mit Bojenfeld Süd



Hafenpanorama
mit Bojenfeld Nord



Doch es sollte noch viel Wasser die Havel hinunterfließen, bis der Hafenausbau vollendet werden konnte. Unter Leitung des Vorsitzenden Horst Reinsdorf wurde der Ausbau nach langer Planung und auch Verzögerung durch säumige Bearbeitung der Behörden im Jahre 1989 vollzogen. So wurden dem Club später erhebliche Wasserpachten erspart! Bis zu diesem Jahr existierte noch das Bojenfeld. Im Winter

Arbeitsschiffe
im Hafen



mussten die Bojen mitsamt den Bojensteinen der Fischer wegen aus dem Wasser geholt werden.

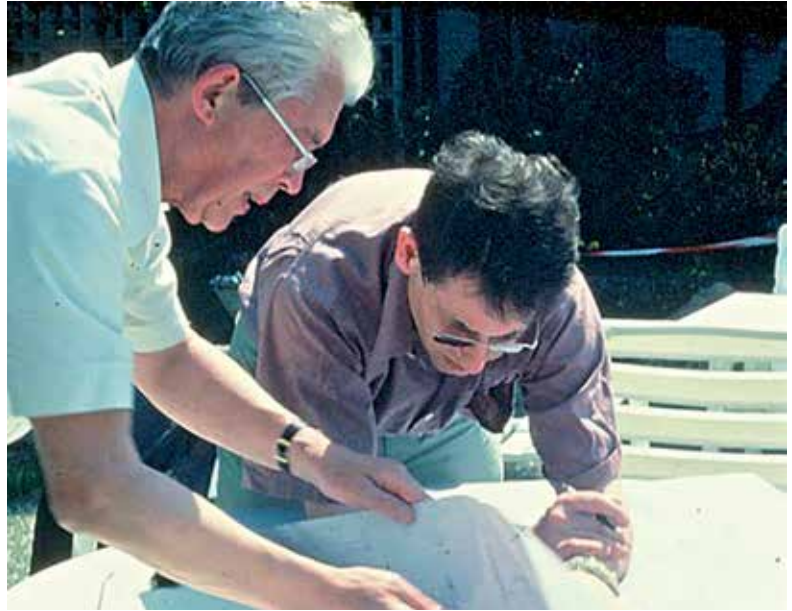
Im Zuge der Hafensanierung legte die Baufirma den Nordsteg höher und verlegte Gitterroste. Ende 1989 hatte endlich jedes Mitglied einen Hafenplatz: Die „Bojenkommission“ hatte ihre Aufgabe verloren, der „Club-Hol-über“, ein Übersetzer-Boot, hatte ausgedient. Durch die Auflösung des Bojenfeldes gab es ein „Luxusproblem“: Die Beiboote waren nicht mehr erforderlich. Eines von ihnen erinnert an diese Aktion als „Pflanzschale“ auf dem Gelände.

Zwischenzeitlich hatte man 1987 nach großzügiger Mitgliedsspende die Veranda komplett verglast und 1988 in Eigenarbeit die vordere Querslipgrube vergrößert. 1989 wurde mit

Pflastersteinen (Spende) der Hauptweg, die „Dorfstraße“, vom Clubhaus zur hinteren Slipgrube gepflastert.

Interessant für die Chronistin war, dass in den am 02.12.1989 verschickten Clubnachrichten der Herbstversammlung zwar – natürlich – die Fertigstellung der Hafenanlage, nicht aber die Öffnung der Mauer mit allen positiven Konsequenzen für die Wassersportler Erwähnung fand!

Das seit 1973 geltende Wochenendfahrverbot für Boote mit Verbrennungsmotoren wurde in den folgenden Jahren beibehalten; Ost-Berlin und Potsdam hatten sich der geltenden Regelung noch zusätzlich angeschlossen. Es galt ein absolutes Motor-Verbot an jedem zweiten Wochenende (nur morgens, mittags und abends durfte gefahren werden). Somit blieb es weiter so, dass nach Ende der Sperrzeit und während der einstündigen Mittagspause sonntags viele Boote gleichzeitig aufbrachen und dadurch in Ballungszentren und an Schleusen ein starkes Verkehrsaufkommen entstand: „Die See kochte“ dann und von Ruderern und Kanuten ist überliefert, dass sie mit starken Wellen aus allen Richtungen zu kämpfen hatten.



Im Jahr 1990 kehrte Gerhardt Schmidt nach 2-jähriger Abwesenheit und 8000 Seemeilen Blauwassererfahrung (Atlantik und das gesamte Mittelmeer) zurück.

Horst Reinsdorf
und Hans-Joachim Gentzke
studieren die Hafenpläne

Vom April 1990 an gab es für die Skipper auch im Nahbereich trotz gewisser Einschränkungen kein Halten mehr an der Zonen- oder Ost-Berliner Grenze: Die Fahrt in die lange für uns verschlossen gewesenen Gewässer war frei, auch wenn hinter der Glienicker Brücke noch ein Ponton mit DDR-Grenzern lag und man dort Ausweiskontrollen vornahm.



Der Mastenkran in
Aktion

1990 wurden Verandadach und Hallendach saniert sowie weitere Gitterroste im Bereich des Südsteigs und im Uferbereich der Slipbahn gelegt.

1992 ging mit der Wahl von Werner Wollmann, der schon viele Jahre die Finanzen des Clubs verwaltet hatte, zum Vorsitzenden die Ära Reinsdorf nach fast

18 Jahren Vorstandstätigkeit zu Ende. Unter seinem Vorsitz waren der Ausbau der Veranda und der des Hafens Höhepunkte der jüngeren Clubgeschichte. Ihm gebührt auch das Verdienst, das gedeihliche Zusammenleben von Motorbootfahrern und Seglern intensiv gefördert zu haben. Neuer Hafenmeister und stellvertretender Vorsitzender wurde Heinz Hahne. Horst Reinsdorf und Heinz Hahne sind seit einigen Jahren Ehrenmitglieder.

An drei Abenden berichteten Giesela und Gerhardt Schmidt im März 1992 mit Videos über ihren erlebnisreichen Törn mit der Segelyacht DOUBLE G zu den Kanaren und durchs Mittelmeer.

Die „Dorfstraße“ auf dem Clubgelände wurde vollendet und aus diesem Anlass ein Clubfest am 12.09.1992 veranstaltet. Beim 85. „Abfahren“ im Oktober war ein historischer Dampfer der Kristallisationspunkt beim Päckchenliegen.

Das Jahr 1993 brachte viel Wirbel in den Club, so dass die übliche Beschäftigung mit Bau- und Erhaltungsarbeiten zurückgestellt werden musste:

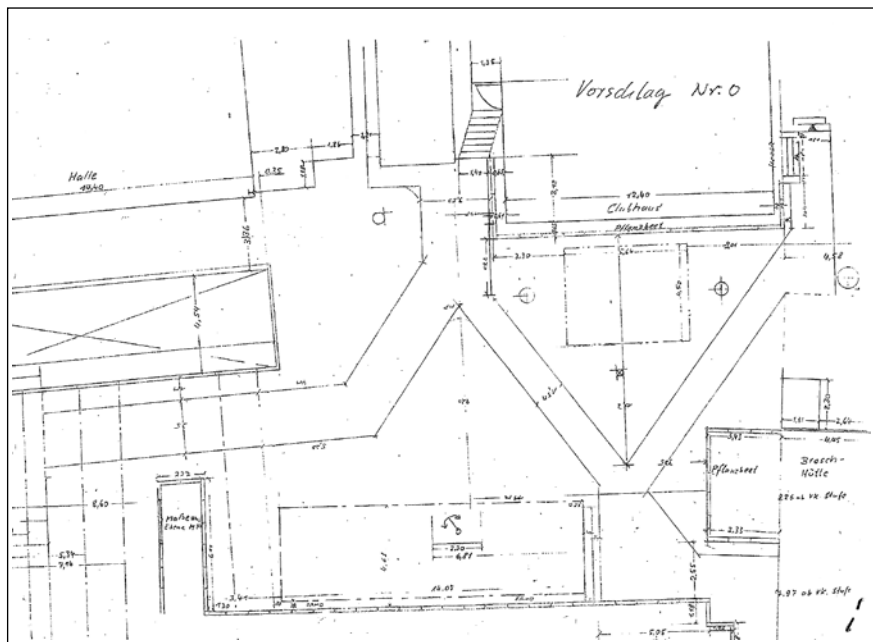


DDR-Grenzer
bei Kontrollen

Die Neue Filmproduktion GmbH (NFP tv) drehte im Sommer die ersten Folgen der Serie „Der Havelkaiser“. Allerdings wurde noch die „Dorfstraße“ in voller Länge zu Ende gebaut. Die Filmserie, die als ARD-Abendprogramm-Dreiteiler mit je 90 Minuten geplant war, sollte einem breiten Publikum die Schönheiten unserer Stadt vorführen, insbesondere die Vielfalt am, mit und auf dem Wasser. Hauptdarsteller Günter Pfitzmann spielte darin den Werftbesitzer „Richie“ Richard Kaiser, einen verwitweten Vater von 5 Kindern und Mann mit dem Herzen auf dem richtigen Fleck. Es war für ihn, wie er später einmal sagte, seine Traumrolle. Der Vorzeigeberliner bekam die Rolle quasi zu seinem 70. Geburtstag geschenkt; er spielte gern den gutmütigen Patriarchen am Havelstrand. Das Drehbuch stammte von Kurt Boeser. Günter Pfitzmann, Regisseur Herbert Ballmann, Produktionsleiter Axel Bär und andere wichtige Mitarbeiter der Produktion stellten sich den Clubmitgliedern als Gastgeber einer „Bouletten-Party“ am 02.07.1993 erstmals vor. In lockerer Atmosphäre wurde die Basis für eine gute, vertraglich gesicherte Partnerschaft gelegt. Für die drei größeren Dreharbeiten wurden die Mitglieder und ihre Familienangehörigen als Komparsen gebraucht. Viele spielten mit großem Spaß bei einer „Schiffstaufe“ mit. Besonders engagiert

waren Heinz Hahne als fachlicher Berater, Heinz Frommelt (Taufboot) und Hans-Jürgen Spitzner (Segelmeister für die Schauspielerin Marion Kracht bzw. Kaisers bootsbauende Tochter Jette). Viele andere prominente Künstler spielten mit, so Rosemarie Fendel, Rolf Zacher und auch Musicalstar Helen Schneider, die damals gerade im Theater des Westens gastierte. Eine Abschlussfête krönte die Zusammenarbeit. Im Club äußerte man anlässlich der Herbstversammlung 1993 die Hoffnung, dass noch weitere Folgen gedreht werden.

Plan zur Gestaltung
der seeseitigen Außenanlagen
Vorschlag 0



Im März 1994 wurden der erste und der zweite Teil des Havelkaisers in den Clubräumen uraufgeführt. Sendetermine waren erst im April 1994.

1994 gab es die Überdachung des Platzes hinter dem Motorschuppen. Dort hatten fortan im Winter Tische und Stühle der Terrasse ihren Platz. Auch wurden die Böden der Mehrzweckhalle und der Steinhalle erneuert, Rasensteine für die PKW-Parkplätze verlegt und der Haussockel saniert. Der Ausbau des Obergeschosses (Treppenhause, Clubbüro, Renovierung und Neugestaltung, Isolierung im Dachgeschoss) begann.

1994 war erstmals seitens des Clubs eine reine Damencrew auf See mit Frau Barbara Brandt als Skipperin.

1995 wurde das noch auf einer West-Berliner Verordnung beruhende Wochenendfahrverbot abgeschafft. Dem Vorsitzenden des Motoryachtverbandes Berlin, Hans-Ekkehard Plöger, war es zu verdanken, dass auf seine Initiative hin das Berliner Landgericht feststellte, dass diese Regelung, mit der über 20 Jahre hinweg tausende Wassersportler gegängelt worden waren, überhaupt keine gesetzliche Grundlage hatte. Auch Segler, Kanuten und Rude-

rer (z. B. Kenterungen durch Wellenschlag) hatten Nachteile von einer Vorschrift, die eigentlich nur Motorbootfahrer betreffen sollte.

1995 wurden die Pflasterung des Geländes seeseitig fertiggestellt und die Südspundwand erneuert.

Im August 1995 drehte aufgrund der hohen Einschaltquoten die Filmgesellschaft eine Fortsetzung vom „Havelkaiser“ – für die Mitglieder nun schon fast Routine.

Auch die Borussia Media Filmproduktion drehte für die Serie „Wolffs Revier“.

1996 verließ der letzte Backdeckkreuzer, die BEGUM, den Club. Beim 50-jährigen Jubiläum waren von 25 Motoryachten noch 8 Backdeckkreuzer. Nun ging mit dem Ausschwimmen von BEGUM des Mitgliedes Felix Feige eine Ära zu Ende. Es war das Schiff, das nach seinen Angaben am längsten in unserem Club war (6.600 Motorstunden mit ein und derselben Maschine). Es wurde 1934 von der Bootswerft Engelbrecht gebaut.

1996 wurde das Clubhaus mit einem neuen Schutzanstrich versehen. Mitglieder entfernten das alte Windenfundament, um

die Schienen waagrecht verlegen zu können und verschweißten Schienenstöße.

1997 bekamen die Fenster und der Sockel des Hauses einen neuen Anstrich. Im August 1997 wurden 3 weitere Teile des Havelkaisers gedreht. Heinz Hahne und andere Clubmitglieder waren wieder Statisten. Im November 1997 drehte auch die Janus-Filmgesellschaft auf dem Clubgrundstück.

1998 erhielt der Südsteg Gitterroste, ein Jahr später der Mittel- und der Beibootsteg. Mit der Erneuerung der Südspundwand wurden die alten Teile der Nordspundwand abgetragen.

MY BEGUM
der letzte Backdeckkreuzer
im Club



Das Ehepaar Giesela und Gerhardt Schmidt legte mit der Motoryacht AMBER bei einem Törn in die südliche Ostsee in 83 Tagen (35 Fahrttage) 564 Binnen- und 634 See-Seemeilen zurück. Damit überschritt Gerhardt Schmidt 30.000 Seemeilen (55.000 km) mit Fahrten auf Nord- und Ostsee, dem europäischen Nordmeer, Atlantik und Mittelmeer. Aber auch andere Clubmitglieder verließen für längere Zeit den Hafen in Richtung Oderhaff, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern.

Im Juli und Oktober 1999 drehten die im Club schon bekannten Akteure die letzten beiden Folgen des Havelkaisers.

1999/2000 haben viele Clubmitglieder mit großem Aufwand und viel Schweiß den Keller tiefer gelegt, Duschen installiert und einen Werkstattkeller eingerichtet. Diesen monatelangen Arbeiten verdanken wir eine für einen Bootsclub sehr geschmackvoll ausgestattete sanitäre Anlage.

Am 01. April 2000 wurde der seit Ende des 2. Weltkrieges durch die DDR-Grenzmaßnahmen nicht mehr nutzbare Teil des Teltowkanals nahe der Dahme bei Rudow wiedereröffnet. Auf Wunsch des Motor-Yachtverbandes Berlin und, um dessen Grüße der Sportschiffahrt zu übermitteln,

nahm Bernd Murst mit einer Crew des Motor-Yacht-Clubs von Deutschland mit seinem Schiff TALISMAN daran teil. Der Teltowkanal soll künftig eine Wasserstraßenverbindung vom Rhein bis zum Dnjepr ermöglichen. Berlin soll dabei weiterhin möglichst einfach an Elbe und Oder angeschlossen sein, wovon auch die aktuellen Wasserbauvorhaben Zeugnis geben.

2002 schaffte der Club mit fachtechnischer Beratung durch Horst Bronzel als Ersatz für den museumsreifen KARLCHEN, einen neuen Trecker an. Die Küche wurde neu elektrifiziert und einschließlich Fußbodenbelagerneuerung renoviert.

Für alle Clubmitglieder gab es auf der Insel Kälberwerder nach vielen Jahren der Unterbrechung wieder ein Inselfest. Dieses kleine Eiland neben der Pfaueninsel gehört unserem Nachbarclub, dem Ruderclub am Wannsee. (Seit Anfang der 90er Jahre haben wir wieder sehr intensive und freundschaftliche Verbindungen zu unserem Nachbarn.) Die Jugend des MYCvD machte es in den folgenden Jahren mit „Übernachtungswochenenden“ mit viel Spaß und Gekicher auf Kälberwerder nach.

Das Schild mit der „Gelben Welle“, das ein Willkommen für Gäste signalisiert,

siert, brachten wir 2004 an. Wir waren am Wannensee der erste Club mit dieser Information.

Zum Jahresbeginn 2005 gab es einen nach mehreren Jahren überfälligen Wechsel in der Ökonomie, der uns seither viele Gaumenfreuden und vertiefte Kenntnisse der österreichischen Küche schenkt (Eheleute Röck). Anlässlich dieses Wechsels wurden auch die Zapfanlage und Teile des Clubraumes erneuert. Der Wechsel in der Ökonomie brachte es mit sich, dass seither die Boote vom Hafmeister, seinen Helfern und Clubmitgliedern problemlos in Eigenregie geslippt werden.

2006 begann die Restsanierung des Clubhauses im ersten Stock und im Dachgeschoss. Ein Gemeinschaftsraum für Vereinszwecke ist entstanden, damit sich Clubmitglieder und z. B. die Jugendgruppen und Kommissionen unabhängig von den Räumen der Ökonomie treffen können.

Im Jubiläumsjahr hat der Club 163 Mitglieder und eine Jugendabteilung mit 17 Mitgliedern. Im Hafen befinden sich 24 Motor- und 39 Segelyachten.

Das gute Miteinander zwischen Seglern und Motorbootfahrern zeigt sich bei allen

Veranstaltungen, wie zum Beispiel bei der jährlichen Clubfahrt in die Umgebung Berlins.

Das gesellschaftliche Leben ist ein Schwerpunkt im Clubgeschehen. Dazu gehören Veranstaltungen wie das jährliche An- und Abfahren/ -segeln, Sommerfeste, Schiffstufen, besondere Clubabende mit Filmen und Vorträgen sowie der Neujahrsempfang. Die Clubökonomie bietet eine vorzügliche Küche, die den Aufenthalt in unseren Clubräumen bereichert. Die Club-

Schiffstape
POLARIS 2005



Mitgliedschaft wird von allen als eine besondere Lebensqualität empfunden.

Die Arbeit in der Jugendgruppe ist ein weiterer Schwerpunkt des Clublebens. Für die Ausbildung sind ein Ausbildungskutter, Optimistenjollen sowie ein Pirat, eine Ixylon und 420er Jollen vorhanden. Die Jugendlichen erhalten den theoretischen und praktischen Unterricht für den Erwerb der notwendigen Segelscheine und nehmen an Regatten und Wochenendfahrten teil.

Motorboote
im Hafen 2007



Die Mitglieder haben über viele Jahrzehnte das am idyllischen Ostufer des Wannsees gelegene Clubgelände in vielen freiwilligen Arbeitsstunden und in ehrenamtlicher Tätigkeit gepflegt und seine alten Bauten mit großem Engagement erhalten und erweitert.

Den künftigen Verfassern der Clubgeschichte in 25 Jahren wünschen wir, dass sie über kontinuierlich friedliche, gute wassersportliche und harmonische Ereignisse im Clubgeschehen zwischen 2007 und 2032 berichten können.

Hafenansicht
2007



Seegelboote
am nördlichen Steg
2007



Winterlager Optimisten
2007



Seesegler im MYCvD

Günther Prinz

Vom Abenteuer auf der Ostsee

So schön das Segeln in Berlin auch ist, die freie See hat doch etwas von Abenteuer. Die Ostsee ist eines der schönsten Segelreviere, wo gibt es schon so schöne Schärengebiete wie in Schweden und Finnland? Wenn auch zur schwedischen Ferienzeit die ausgetonnten Schärenwege voll sind wie der Wannsee am Sonnabend, man findet doch immer noch einsame Plätze, und auf der freien See ist man sowieso alleine. Die Wetterberichte sind im Allgemeinen gut und verlässlich, so dass man zu starke Winde gut im Hafen abwettern kann. Und wenn es draußen mal mehr wird als erwartet – dann hat man doch etwas zu erzählen an der Bar!

Ein „sicheres Mittel gegen die Seekrankheit“ sei noch erwähnt: Man lege den Patienten auf eine grüne Wiese unter einen Baum. Leider funktioniert es nicht, wenn man ihn an Bord unter den Baum legt.

Segler im Nebel

Den Nebel lieben wir Segler nun gar nicht. Zum einen will man ja was sehen von der Welt, und zum anderen will man schließlich auch gesehen werden.

Wir segelten einmal von südschwedischen Simrishamn über die Hanö-Bucht nach Hällevik. Simrishamn liegt nahe der berühmten Burg Glimmingehus. Dies ist im Übrigen die die am besten erhaltene mittelalterliche Burg Skandinaviens. In Selma Lagerlöfs Roman „Die wunderbare Reise des kleinen Nils Holgerson mit den Wildgänsen“ geht es in einem Kapitel um diese Burg.

Es war dunstig, aber die Sonne schien, wir hatten den Booster oben und machten gute Fahrt. Wir hatten ein Decca-Gerät an Bord; das war nicht so genau wie heutzutage GPS. Es handelte sich dabei um ein landgestütztes Navigationsgerät. Der Dunst wurde dichter, die Kimm war nicht mehr auszumachen. Wir standen dicht vor dem Fjord, in dem Hällevik liegt, sahen aber kein Land. Und dann waren wir in einer dicken Nebelsuppe. Wir bargen den Booster und segelten langsam mit dem Großsegel



Auf dem Elbe-Lübeck-Kanal
unterwegs nach Norden
1966

weiter. Keine Landschaft, aber die Tiefe nahm stetig ab. Auf drei Meter warfen wir den Anker; wir hörten Hundegebell und die Geräusche fahrender Autos, konnten aber kein Land sehen. Nach etwa einer Stunde riss der Nebel auf, wir lagen dicht neben der Hafenummauer: Schnell den Anker hoch und hinein! Und schon war wieder dicker Nebel. Der hielt sich noch zwei Tage.

Motorfreuden für den Segler oder „die großen Aufgaben für den Seemann sind immer an Land“

Wir segelten in den ostschwedischen Schären und wollten abends im Olssund an einem kleinen Anleger festmachen. Segel geborgen, Motor an, Rückwärtsgang, um aufzustoppen – aber das Boot fuhr weiter. Wir hatten Wind von achtern und trieben an einen dicken Felsen – was tun? Ein

schwedisches Motorboot stoppte und beobachtete uns, aber wir rollten die Genua, unsere große Fock, aus und konnten uns freisegeln.

Der nächste Hafen war Fyrudden, ungefähr eine Stunde entfernt. Vor dem Hafen ist eine große freie Wasserfläche, der Wind war frisch und stand direkt auf die Einfahrt. Wir borgen draußen das Segel und segelten vor blankem Mast mit 4 kn in den Hafen.



An der Kaimauer war noch ein Platz frei, mit großen Autoreifen als Fender. Ich versuchte durch Schlangenlinie die Fahrt aus dem Boot zu nehmen, mit wenig Erfolg, und fuhr dann mit der Backbordseite an die Reifen und bremste dadurch gut ab. Geschafft!

Das Getriebe musste kaputt sein, denn beim Segeln drehte die Welle, d.h. der Propeller war noch dran, und auch der Motor lief tadellos. Es war „midsommerafton“, d.h. Freitag, vor Montag war keine Hilfe möglich. Ich suchte aus dem Wörterbuch Getriebe = wexellada und kaputt = trasig heraus, ging zum Hafenmeister. Dieser versprach, am Montag einen Mechaniker anzurufen. Am Montag ging ich zu ihm, er hatte es vergessen. Also nahm ich allen Mut zusammen – die großen Aufgaben für den Seemann sind immer an Land – und telefonierte selbst. Der Mechaniker verstand zwar, was ich sagte, aber ich verstand leider nicht seine Antwort. Also sagte ich dasselbe noch mal, er sagte „det är dyr“ und versprach, jemand zu schicken. Um bei meinem Boot ans Getriebe zu kommen, muss man in die Backskiste klettern. Ich räumte sie aus – ein Riesenberg Zeugs – kletterte hinein und sah, dass nur die Welle vom Getriebe abgeschert war. Der Mechaniker musste neue Schrauben holen, und nach einer Stunde

konnten wir weitersegeln. Glück muss man haben!

Die Tücken der Sprache – warum es für Seesegler gut ist, schwedisch zu lernen

Wenn man auch mit Phantasie und etwas Talent mit Englisch und Plattdeutsch („Küstenmissingsch“ genannt) an der Ostsee durchs Leben kommt, so macht es doch Spaß, die schwedische Sprache zu erlernen. Dänisch wird oft als eine Halskrankheit bezeichnet, und wenn man dort – in Dänemark – Schwedisch redet, wird man auch verstanden und bekommt oft eine deutsche Antwort. Aber Finnisch! Keine Chance, auch nur ein Wort zu erraten. Gott sei Dank wird an der Küste viel schwedisch gesprochen, aber es gibt Orte, die eine ausschließlich finnisch sprechende Bevölkerung haben, wie z.B. Rauma, da hilft nur englisch.

Als wir auf der Boddensee nach Norden segelten, sah ich auf der Seekarte einen Hafen namens „Kalasatama“ eingezeichnet, der beim Vorbeisegeln sehr nett aussah. Wir merkten uns das für die Rückfahrt. Am nächsten Tag war wieder ein Hafen des gleichen Namens auf der Karte, aber es gibt ja in Schweden auch mehrere Sandhamn's.



Seesegler auf dem Weg
nach Schweden

Auf der Hafengeldquittung in Kristinestad las ich dann „Satamamaksu“ und an einem Fischgeschäft „Kalas“. Da dämmerte es

dann, dass Kalasatama nur „Fischereihafen“ heißt.

Als wir 1966 unsere erste Seereise machten, lagen wir in Troense an der Anlegebrücke des Sunddampfers und ich ging morgens Brötchen holen. Außer „skal“ sprach ich kein dänisches Wort, aber in Hamburg heißt so etwas Rundstücke und ich wollte zwölf haben, also sagte ich „zwölwe Rundstücke“. Zuerst ungläubige Blicke, dann nahm der Bäcker eine sehr große Tüte und begann, in Windeseile Brötchen hineinzuwurfen. Stop rief ich und malte eine zwölf auf den Tresen. Er hatte „trelve“ verstanden, d. h. 30. Mich wundert allerdings noch heute, dass wir – wir waren vier Personen an Bord, darunter unser 5-jähriger Junge und die 12-jährige Tochter – zum Frühstück 12 Brötchen aßen.

Navigationstricks

In alten Zeiten, als es noch kein GPS gab, und man nur mit seinen fünf Sinnen und dem Navigationsbesteck navigierte, war es nicht immer leicht, den genauen Standort zu bestimmen. So liegen z. B. die kleinen dänischen Inseln dicht beieinander und sind meist sehr ähnlich. Oft war man sich nicht sicher, in welchem Hafen man war. Den Stegnachbarn zu fragen, war nicht ratsam.

Wer gibt sich schon gerne diese Blöße, und wenn der es auch nicht wusste, begann er womöglich eine wortreiche Geschichte von seinen Seeabenteuern, um vom Thema abzulenken. Nein, der erfahrene Segler ging zum Bäcker, kaufte Brötchen und erhielt eine Tüte mit der Aufschrift, z.B. „bageri Smit Nyord“. Schon konnte man das Logbuch vervollständigen.

In den letzten Jahren aber haben alle dänischen Bäcker die gleichen Tüten mit der Aufschrift „kauft Brot beim Bäcker“ oder so ähnlich. Deswegen haben heute alle Yachten GPS ...

Seemannsgarn

Eine Erfindung der Landratten! Die See ist so voll von Seeschlangen, fliegenden Fischen, unbekanntem Objekten, die aus dem Dunst auftauchen und wieder verschwinden, Holländern, die mit fliegenden Segeln vorbeiziehen, ja, es soll auch Seejungfrauen geben – aber das lassen wir mal lieber –, dass kein ehrlicher Seemann auch nur eine Kabellänge von der Wahrheit abzuweichen braucht. Und es ist ja alles eine Frage des Standpunktes und der Wahrnehmung: Wenn mir einer an der Bar erzählt, er segelt am liebsten bei Windstärke 8 – wenn er das so sagt, wird es wohl so stimmen.



Auch mir ist bei Windstärke 9 die Pfeife In Schweden ausgegangen!

Seemannsgarn: eine Erfindung der Landratten!



Über die Schwierigkeiten, vor der Wende mit dem Schiff aus Berlin herauszukommen

Burghard Kühnlein

Es war Sommer 1976. Unser Segelfreund Jochen Schütt wartete in Gudhjem auf Bornholm mit seiner 14 m Yawl CHRISTIANA, gebaut bei Matthiessen & Paulsen in Arnis an der Schlei, um mit uns gemeinsam mit den Schiffen rund Bornholm zu segeln.

Mein Freund Daniel Gogel lag mit seinem Schiff "Penelope" auf der Werft von Hanne Möritz in Spandau. Es drängte uns zur Ostsee. Der Umbau des Schleppers in ein Segelschiff, der etwa 2 Jahre gedauert hatte, war segelfertig abgeschlossen – jetzt 15,8 m über alles mit Klüverbaum und 16 Tonnen schwer. Die Mannschaft hatten wir auch schon zusammen: Eigner Daniel mit seinen beiden Kindern, Benjamin und Daniela, Hanne Möritz und ich.

Also Leinen los und ab an die See. Soweit gut und schön, aber jetzt kamen erst die Schwierigkeiten. Ein Binnenschiff, also einen Schlepper, zu bekommen, war nicht

schwierig. Durch die DDR mussten alle Sportschiffer immer gezogen werden. Allein fahren war nicht erlaubt. Aber Hanne Möritz hatte gute Verbindungen. Mit dem Schlepper war nun alles klar, doch die Elbe hatte kein Wasser. Bei Hitzacker waren nur noch 40 – 50 cm Tauchtiefe und wir hatten einen Tiefgang von 1,30 m. Jetzt gab es ja noch den Elbe-Seiten-Kanal, der gerade gebaut worden war. Kurz bevor wir losfahren wollten, brach irgendwo ein Teil des Dammes am Kanal, und er lief aus. So guckten wir wieder in die Röhre. Hanne hatte die Idee, über die West-Oder zur Ostsee zu fahren. Also schnell einen neuen Schlepper suchen, und das klappte auch in Spandau. Die Dettmer-Tank-Schiffe mit Heizöl und Diesel fuhren regelmäßig von Stettin nach Berlin und zurück.

Wir benötigten aber noch ein Visum für Polen. Mit großer Überredungskunst erhielten wir bei der Militärmission in der Lassenstraße in Dahlem kurzfristig unsere Visa. Nun war alles klar.

Dettmer-Tank 55 lag in Spandau. Wir sind abends noch hin und am nächsten Morgen um 04:30h ging es los. Aber nicht gleich nach Norden, sondern in Richtung Potsdam, da die Spandauer Schleuse für den Tanker zu klein war. Am Grenzüber-

gang Nedlitz (Jungfernsee) veranstalteten die Vopos eine riesige Kontrolle mit Hund und sorgfältiger Durchsuchung. Weiter ging es um Berlin herum über den Sacrow-Paretzer-Kanal, Havelkanal, vorbei an Hennigsdorf zum Oder-Havel-Kanal und weiter zum Schiffshebewerk Niederfinow. Dort erfuhren wir vom erstaunten Hebemeister, dass wir das erste Sportboot sind, das seit langem wieder aus West-Berlin kommt, um das Hebewerk zu passieren.

Dann ging es über Hohensaaten weiter auf der West-Oder zum Grenzpunkt Mescherin. Ganz normale Abfertigung und rüber zum polnischen Grenzposten. Der Dettmer-Tank fuhr ohne uns weiter. Die polnischen Grenzer verstanden erst einmal gar nichts und konnten mit uns auch nichts anfangen. Der aus Stettin angeforderte Lotse wartete schon, den schickten die Grenzer gleich nach Hause. Warum es nicht weiter ging, konnte auch er nicht herausbekommen. Nach einer Weile mussten wir erst einmal vom Steg weg und dann in der Mitte der Oder ankern.

Schiffshebewerk
Niederfinow



Nach 3 Stunden Wartezeit platzte uns der Kragen und wir fuhren wieder zurück an den Steg der Vopos. Kaum hatten wir einen Fuß auf den Steg gestellt, sprangen alle aus dem kleinen Grenzhäuschen heraus

Im Schlepp



und wollten uns verscheuchen. Kurz darauf kam ein freundlicher älterer Vopo und versprach, drüben bei seinem Schwager anzurufen, was nun los sei. Es kam heraus, dass wir als Sportboot trotz vorhandener Visa kein Transit bekommen konnten: Es bestand kein Abkommen mit Deutschland und West-Berlin über ein Transit mit Sportbooten durch Polen. Damit war „Ende der Veranstaltung“.

Nun lagen wir da, und wie sollte es jetzt weitergehen? Der freundliche Vopo versprach uns, das nächste Schiff nach Berlin anzuhalten, damit es uns wieder zurück nach Berlin schleppt. Dies war ein Cargo-Liner mit Erz aus Schweden. Ein riesiges Binnenseeschiff. Der Kapitän hatte nun gar keine Lust, uns mitzunehmen. Das änderte sich sofort, als ihm angedroht wurde, er müsse so lange hier liegen bleiben, bis er uns mitnimmt. Na, der hatte eine Laune und fuhr auch dementsprechend. Bis Berlin war es dann sehr anstrengend. Über den Niederneuendorfer See kamen wir zurück zum Nordhafen und haben dann in der Werft von Hanne Möritz wieder festgemacht. Unterm Strich waren wir eine knappe Woche unterwegs, eigentlich für nichts. Gleich nach uns haben ebenfalls noch 2 Sportschiffe die Tour versucht und sind auch nicht durchgekommen. Erst spä-

ter haben wir erfahren, dass wir nicht als Sportboot hätten fahren sollen, sondern als Berufsschiff mit Kapitän und Mannschaft, dann hätte es geklappt.

Nach der Wiedervereinigung bin ich schon mehrmals die Tour allein mit meinem kleinen Motorboot AFRICAN QUEEN gefahren. Wenn ich bei Mescherin vorbeikomme, kommt mir wieder alles in den Sinn, und man glaubt es fast gar nicht, wie es war, und viele haben es auch schon vergessen.



AFRICAN QUEEN

Der Weg der Berliner Seesegler zur Küste

Uwe Kniese

Heutzutage ist das kein Problem: Man legt den Mast (nicht vergessen!), "motort" über Havel, Oder-Havel-Kanal, Oder in 2 bis 3 Tagen nach Stettin, wo man problemlos in verschiedenen Marinas den Mast stellen kann.

Aber zu DDR-Zeiten war dieser Weg lang und teuer: Ein Boot konnte nur auf dem Transit-Wege als LKW-Fracht oder als Fracht im Bauch eines Binnenschiffes oder als Anhang im Schlepp über Havel und Elbe den Westen erreichen, nach Osten ging es gar nicht.

Das Clubmitglied Günther Prinz berichtete aus dieser Zeit, dass es früher üblich war, bei der Zollstelle Kladow die vorbeifahrenden Frachter anzusprechen und ums Schleppen zu bitten. In den 60er Jahren zahlte man um DM 130,-, später bis zu DM 400,-.

Die DDR-Zollstelle war Nedlitz, der Frachter legte an Dalben an, man ging auf seine Seite, eine Gruppe Zöllner kontrol-



Boote im Schlepp
im Transit



lierte, manchmal kam auch einer von ihnen an Bord und sah unter die Kojen. Zeitweise kamen sie auch mit Hunden, aber nie auf die Yachten. Die zweite Zollstelle war auf der Elbe bei Cumlosen, der Frachter musste ankern und die Clubyachten legten sich jeweils an seine Seite.

Geschleppte Boote warfen meistens in Lauenburg ab, „motorten“ den Elbe-Lübeck-Kanal und stellten im SV Trave den

Mast. Dieser Segelverein hat uns immer sehr geholfen. Die Frachter fuhren etwa 15 km/St, was für die meisten Yachten zu schnell war. Herr Prinz musste oft die hinteren Cockpitlenzer zustopfen, um nicht nasse Füße zu bekommen. Er hat einmal erlebt, dass das Schleppseil einer geklinkerten Yacht vom Schiffer des Frachtschiffs abgeworfen werden musste, da das Wasser durch die Nähte eindrang. Da war er aber noch in West-Berlin.

Beim Binnenschiff, ob beim Verladen oder Schleppen, dauerte insgesamt der Weg über die Havel, Elbe und Elbe-Lübeck-Kanal stromab 3 Tage und stromauf 4 Tage. Das – teurere – Verladen hatte den Vorteil, dass man während der Transportzeiten noch weiterarbeiten konnte.

Um eine langfristige Planung möglich zu machen, entschloss sich dankenswerterweise das Clubmitglied Horst Kniese, die Organisation der Transporte zu übernehmen. In seiner Zahnarztpraxis liefen von nun an alle Fäden zusammen. Es fand sich ein Binnenschiffer, der Segelyachten im Wochenrhythmus von Berlin nach Lübeck (SV Trave) und zurück transportierte.

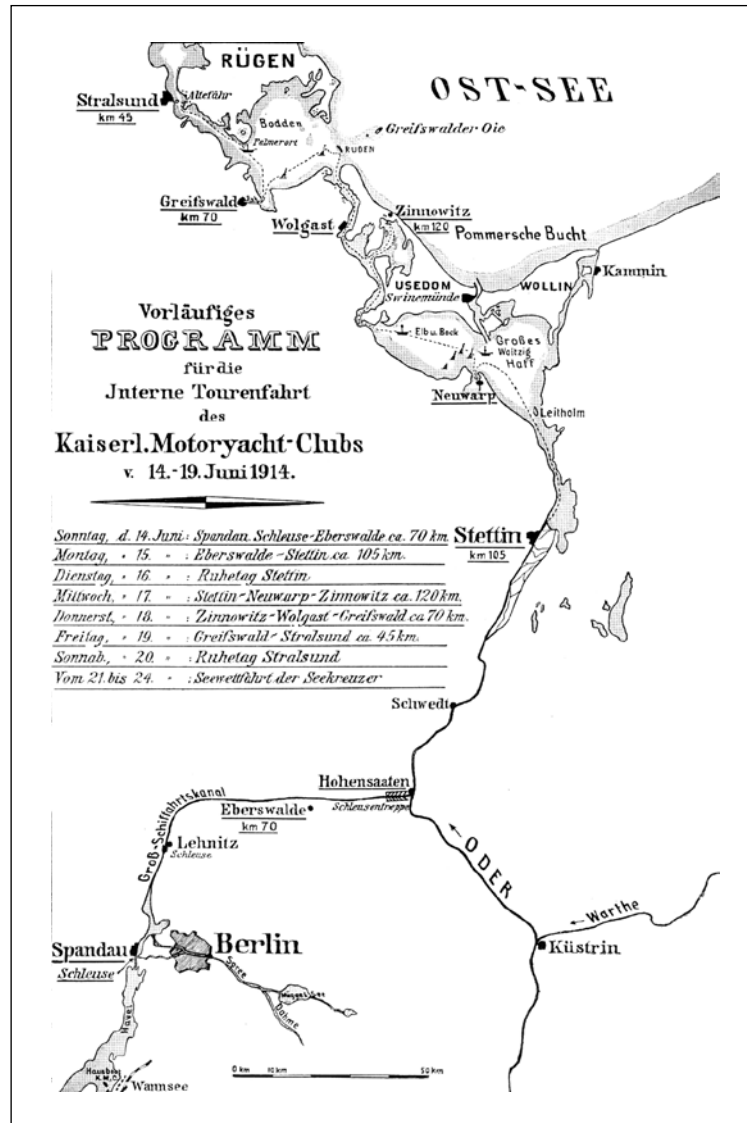
Von da an konnte man bis zur Wende die HEIMATLAND des Schiffers Mischke sehr oft über die Havel ziehen sehen, mit Yachten im Laderaum und Achtern mit bis zu 8 Yachten im Schlepp.



Horst Kniese

Die HEIMATLAND





Programm
einer Clubfahrt
1914

Stadtfahrten und Clubfahrten

Bernd Murst

Stadtfahrten 1983 bis 1989

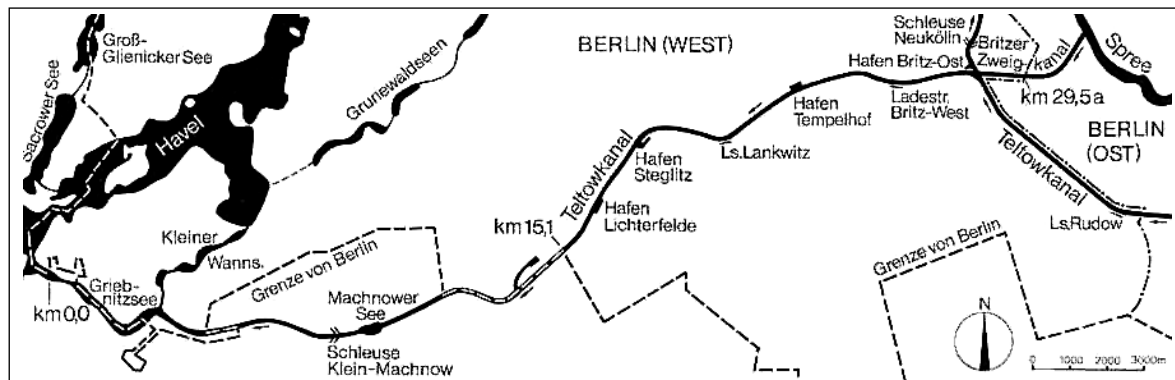
Ein Jahr nach der 75-Jahr-Feier fuhren zum ersten Mal sieben Motorboote quer durch die Stadt bis an die Grenze des damals Erlaubten. (ATHOS – Heinz Frommelt, BEGUM – Felix Feige, EISENTE – Horst Karau, MARACAIBO – Reinhold Primke, PERSEUS – Harry Krüger, TALISMAN – Bernd Murst und TOPAS – Wolfhard Folgmann). Vorher mussten die wasserbehördliche Erlaubnis besorgt und der Liegeplatz organisiert werden.

Ziel war der Hafen der Teltowkanal-AG an der Sachtlebenstraße in Zehlendorf. (Seit 1990 erst ist dieser Hafen über die Schleuse Kleinmachnow in weniger als zwei Stunden erreichbar. Die Grenze zwischen Kohlhasenbrück und unserem damaligen Zielort verhinderte etwa 40 Jahre lang diesen direkten Weg.)



Zurück zur ersten Stadtfahrt 1983: An einem Freitag Ende Mai trafen wir uns im Tegeler See abends neben „Baumwerder“. Die Route am nächsten Tag: Alter Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal, Hohenzollernkanal, Westhafen-Kanal, Charlottenburger Verbindungskanal, Landwehrkanal, Neuköllner Schiffahrtskanal, Schleuse Neukölln, Teltowkanal.

Grenzsituation am Teltowkanal
Zehlendorfer Chronik 1981



Nadelöhr in diesem und den folgenden Jahren war immer die Neuköllner Schleuse. Für das Wochenende mussten immer lange vorher schriftlich bei der Senatsverwaltung Sonderschleusungen beantragt werden. Der Grund hierfür war die Geschichte des Neuköllner Schifffahrtskanals: Er wurde von der damals reichen Stadt Rixdorf (seit 1912 Neukölln) als Verbindung zwischen dem Landwehrkanal und dem Teltowkanal gebaut. Das Deutsche Reich hatte es 1921 wegen des hafenartigen Charakters des Kanals abgelehnt, das Gewässer als Reichs-

Stadtfahrt 1984
im Hafen der Teltowkanal-AG



wasserstraße zu übernehmen. So blieb der Kanal eine Gemeindewasserstraße der Stadt Berlin. Als einzige Schleuse gehörte sie daher Jahrzehnte später auch nicht zur Verwaltung der DDR. Der ausgleichende Höhenunterschied stand übrigens in keinem Verhältnis zum Aufwand: weniger als 20 cm!

Nach der Passage tat sich für alle Teilnehmer eine neue Wasserwelt auf: Der Ausflug auf dem Teltowkanal führte uns zunächst bis zur Grenze nach Rudow. Dann zurück und an den Häfen Tempelhof, Steglitz und Lichterfelde vorbei zum Hafen der Teltowkanal-AG. Am Abend trafen wir uns in diesem Jahr und den Folgejahren mit dem damaligen Technischen Direktor der Stern und Kreisschiffahrt, Herrn Dipl.-Ing. Hans-Otto Kühl und seiner Frau. Diese Verbindung war bei späteren Fahrten sehr hilfreich, wenn wir kurzfristig an Stegen der Stern und Kreis übernachteten oder Gäste übernahmen.

Sonntags ging es zurück auf dem gleichen Weg. Spannend war das Fahren auf dem kurzen Abschnitt bis zu den Fragmenten der Knesebeckbrücke. (Die erst im Juni 1990 wieder eröffnet werden konnte.) Die Grenze verlief hier in der Kanalmitte. Wenn Binnenschiffe entgegkamen,

Genehmigung Stadtfahrt
Seite 1

Verkehr und Betriebe
Der Senator für Wirtschaft und Verkehr

BERLIN
Veranstaltung
Nr.: 398 / 85

Verkehr und Betriebe
Senator für Wirtschaft und Verkehr, Markt Luther-Str. 105, D-1000 Berlin 62

Motor-Yacht-Club
von Deutschland
Bernd Murgft.
Auerbacher Str. 15 g
1000 Berlin 33

GeschZ.: (Angabe bei Antwort erbeten)
VI F 3 - 41.123
Bearbeiter: Herr Buuck
Zimmer: 504
Fernruf: 783 8479
Direktwahl über Zentrale 7831 im Inlanddienst 60 | Apparat wie oben
Telex: über 0183798 a send
Berlin, den 10. Juni 1985

Betr.: Genehmigung von Veranstaltungen auf dem Wasser
Vorg.: Ihr Schreiben vom 05. Juni 1985
Anlage(n): 1 Zahlkarte

Sehr geehrte Damen und Herren!

Auf Ihren Antrag im o. a. Schreiben erteile ich Ihnen gem. § 1.23 der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung (Anlage A der Verordnung zur Einführung und Ergänzung der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 26. Juni 1973, GVBl. S. 1409) die schiffahrtsaufsichtliche

Genehmigung

zur Durchführung einer Kanufahrt mit Motorbooten

am 22. Juni 1985 in der Zeit von) 10.00 bis) 16.00 Uhr
am 23. Juni 1985 in der Zeit von) bis) Uhr

Regattarevier: Hohenzollernkanal, Westhafen, Landwehrkanal
Neuköllner Schiffahrtskanal und Teltowkanal (Übernachtung im Hafen der TAG.
Schleuse Neukölln am 22.06.1985 ca. 13.30
" " 23.06.1985 ca. 11.30

Anzahl der teilnehmenden Boote: etwa 10
Verantwortlicher Leiter: s.o.

Die Genehmigung wird unter folgenden Nebenbestimmungen erteilt:

- Bei der Durchführung der Veranstaltung sind die Vorschriften der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung und der Sonderbestimmungen für die Wasserstraßen in Berlin (West) einschl. der Schiffahrtsverordnungen zu beachten. Insbesondere darf die gewerbliche Schifffahrt durch diese Veranstaltung nicht behindert werden.

Zahlungen nur an die
Landesbank für Berlin
(Bargeldlos erheben)

Kontonummer	Geldinstitut	Bankleitzahl
58-100	PSCKA Bin W	
090207100	Spa Berlin West	100 80000
9919260800	Berliner Bank	100 20000

Fahrverbindungen: U-Bahn Rathaus Schöneberg / Bus Linien 4, 16, 48, 65, 73, 74, 75, 83, 85

Genehmigung Stadtfahrt
Seite 2

- 2 -

Den Anordnungen der Wasserschutzpolizei ist Folge zu leisten.

- zur störungsfreien Abwicklung der Regatta sind vom Veranstalter Begleitboote einzusetzen.

~~Gem. § 3 Abs. 3 der Fahrverbots-VO werden für die Dauer der Veranstaltung motorisierte Sportboote zugelassen. Auf die Anlagen, die Bestandteil dieser Genehmigung sind, wird ausdrücklich verwiesen.~~

- Die zur Kennzeichnung der Strecke etwa erforderlichen Markierungszeichen (Bojen usw.) dürfen erst unmittelbar vor Beginn der Veranstaltung ausgelegt werden und sind nach der Beendigung unverzüglich aus dem Gewässer zu entfernen.
Amtliche Schifffahrtszeichen dürfen weder verlegt noch entfernt werden.
- Lautsprecheranlagen, die während der Veranstaltung verwandt werden, dürfen nur für die Durchsage unbedingt notwendiger Hinweise gebraucht werden.
- Veränderungen der Startzeiten, der Strecke oder der an der Regatta teilnehmenden Sportboote sind mir oder den zuständigen Polizeidienststellen - WSP 1 - Wache Spandau (Tel. 335 24 94) für den Bereich Oberhavel, Tegeler See; oder WSP 3 - Wache Schwanenwerder (Tel. 803 80 34) für den Bereich Unterhavel, Wannsee rechtzeitig mitzuteilen. Sie werden erst wirksam, wenn die genannten Stellen ihr Einverständnis erklärt haben.

Diese Genehmigung ist - ~~XXXXXXXXXX~~ gem. Abschn. V Nr. 3 und 4 der Kostenverordnung der Wasser- und Schifffahrtverwaltung des Bundes und der Verwaltungsgebührenordnung in der jeweils gültigen Fassung gebührenpflichtig. Die Höhe der Verwaltungsgebühr beträgt

30,-- DM

Ich bitte, den Betrag bis spätestens 30.06.1985 unter Angabe des Kaszenzeichens 1300/B 80076 mit beiliegender Zahlkarte auf das Konto der Landesbank für Berlin PschK Nr. 58-100 einzuzahlen.

In dem ausgewiesenen Betrag ist die Verwaltungsgebühr für bereits beantragte Veranstaltungen enthalten.

Die Verwaltungsgebühr ist bereits bezahlt worden.

Die Zahlungsaufforderung ist Ihnen bereits zugegangen (s. VA Nr.).

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Juul
Buuck

- 2 -

Stadtfahrt 1985
Unterschleuse Tiergarten



Stadtfahrt 1989
Grenze am Teltowkanal



mussten diese Steuerbord/Steuerbord passiert werden.

Für die zwei(!) Beschäftigten der Schleuse Neukölln wurde Sonntagsarbeit angeordnet. Nach 30 Minuten fuhren wir wieder auf dem Neuköllner Schifffahrtskanal. Mittagspause war dann an der Zollstation Packhof, gegenüber von der Kongresshalle (seit 1989 Haus der Kulturen der Welt). Über die Spree und deren Mündung in die Havel ging es zurück zum Heimathafen.

Die Stadtfahrt 1985 wurde besonders intensiv vorbereitet: Von über 600 Brücken Berlins passierten wir immerhin etwa 70.

Ein junger Bauingenieur der Senatsbauverwaltung hielt im Club vor der Fahrt einen informativen Vortrag: „Brücken über den Wasserstraßen Berlins“. In diesem Jahr kamen auch mehrere Boote des Motor-Yacht-Clubs Tegel mit.

Im Sommer 1989 informierten wir uns intensiv über die Geschichte des Landwehrkanals und die des Neuköllner Schifffahrtskanals. Wir ahnten nicht, dass im nächsten Jahr die Wasserstraßen hinter der Glienicker Brücke und überall dort, wo die sich auflösende DDR ihre Bürger ein- und uns Wassersportler aussperrte, wieder frei befahrbar waren.



Ein letztes Mal zu Gast
im Hafen der Teltowkanal-AG

Clubfahrten 1990 bis 2006

Über eine von unserem Club im September 1951 organisierte Veranstaltung lesen wir:

„Damals konnten auch noch Sportkameraden aus der sowjetisch besetzten Zone nach Berlin kommen. Es kamen Teilnehmer aus Bad Saarow, 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.“

Im Winter 1989/1990 war nicht absehbar, ob und wann die für Sportboote gesperrten Wasserstraßen wieder befahren werden konnten. Auf der „boote“ Ende Januar 1990 in Düsseldorf schwirrten die Gerüchte. Erst einige Monate später konnten die Gewässer außerhalb des Berliner Stadtkerns befahren werden, also z. B. die Havel, der Sacrow-Paretzer Kanal, der Havelkanal, der Britzer Zweigkanal, die Spree dort, die Dahme. Die Spree im Zentrum wurde für den Sportbootverkehr erst am 01. Juli 1991 freigegeben, also ein Jahr später.

Unser erster Ausflug führte uns 1990 zum Beetzsee und in die Stadt Brandenburg. In der Nacht vom 30. Juni zum 01.

Juli ankerten wir im Beetzsee. Nach gemütlichen Stunden mit Akkordeonmusik und Gesang gingen wir gegen 23 Uhr in die Kojen. Eine Stunde später erschrakten wir sehr: Böllerschüsse, Raketen und Feuerwerk rund um den See. Die Währungsunion mit Umtauschkurs 1:1 wurde freudig begrüßt. Eine weitere Störung der Nachtruhe gab es gegen 04:00 Uhr: Ein Sturm drehte unser Päckchen und somit auch unsere Anker rund fünfmal. Nach einer sehr unruhigen Nacht brauchten wir morgens lange, um alle Ketten zu entwirren. Unvergesslich beim späteren Spaziergang durch die Stadt: Eine Bäckerei preiste ein Stück(!) Torte mit 9,-DM aus.

Unser Ziel 1991 war Prieros. Zum ersten Mal erreichten wir den Hafen der Teltowkanal-AG über die Schleuse Kleinmachnow bereits nach 1 ½ Stunden. Und zum letzten Mal konnten wir dort Station machen.

Am nächsten Tag fuhren wir über für uns „neue“ Gewässer: Britzer Zweigkanal, Spree, Dahme, Zeuthener See, Schleuse Neue Mühle, Krimnicksee, Krüpelsee, Dolgensee, Langer See. Am nächsten Tag wurde das bekannte Gestüt Prieros besichtigt.

Dank einer besonderen Erlaubnis der zuständigen Senatsverwaltung konnten wir

als erster Club am 30. Juni 1991, einen Tag vor der offiziellen Freigabe, durch die Mühlen-damm-Schleuse auf der Spree durch die Stadt fahren. Ein Abstecher in den Spreekanal am Bode-Museum hart Bb. war damals auch noch möglich.

Ein Jahr später – 1992 – erkundeten wir den Norden. Auch dort: unbekannte Gewässer für uns jahrzehntelang eingesperrte Wassersportler: Oder-Havel-Kanal, Lehnitzsee, Schleuse Lehnitz, Malzer Kanal, Schleuse Liebenwalde, Vosskanal, Schleuse Bischofswerder, Schleuse Zehdenick. Dort hart Stb. zur damals noch betriebenen „Gaststätte Havelstrand“. Gastgeber war die Familie Brenneiser, die von vielen Clubmitgliedern noch heute gerne mit Booten besucht wird. (Die Vermietung der Liegeplätze wird weiterhin sehr freundlich und professionell betrieben.) Auf der Rück-

fahrt lernten wir den Havelkanal und die Schleuse Schönwalde kennen.

Eigentlich planten wir, 1993 die Geburtsstadt Fontanes und Schinkels zu besuchen: Neuruppin. Die Berliner Personenschiffahrt und auch wir wurden von einer plötzlichen Sperrung der Schleuse Spandau überrascht. (Der Neubau zog sich hin: erst 9 Jahre später konnte die Schleuse Mitte 2002 wieder eröffnet werden.). So orientierten wir uns um. Ein Wanderruder-Führer, zwei Jahre nach unserer Clubgründung geschrieben, beschrieb: „*Von den Märkischen Gewässern spricht keines eindringlicher zu uns als die kleine Löcknitz ...*“

Anlässlich des 25jährigen Betriebsjubiläums der Reederei STERN berichtete Direktor Kins: „*Im Jahr 1902 wurde eine neue Linie durch das außerordentlich idyllisch*



Gaststätte Dorotheenhof
am Wendsee 1994

gelegene Löcknitzfenn mittels eines Kraftbootes aufgenommen und zu diesem Zwecke zunächst das mit Kajüte ausgestattete Benzin-Motorboot Saturn in Dienst gestellt.“

Engere Gewässer waren vorher mit Dampfbooten schwer zu befahren. Ziel damals (1902) und nun auch für uns 91 Jahre später war Alt-Buchhorst. An dieser Clubfahrt nahmen 20 Boote teil.

Markante Station 1994 war die Gaststätte Dorotheenhof am Wendsee. Den erreichten wir über den Sacrow-Paretzer Kanal, die Havel, den Breitlingsee und den Plauer See. Aus der Ankündigung dieser Clubfahrt: *„Die Gaststätte ist etwa 100 m von der idyllischen Anlegestelle entfernt und genauso alt; der Ausstattungs-Charme der DDR ist nahezu unverfälscht erhalten geblieben. Ihre Blütezeit muss die Gaststätte wohl um 1930 verloren haben, als der Plauer Kanal und die gleichnamige Schleuse direkt vor dem Haus aufgegeben wurden.“* Ein Auszug aus der Speisekarte 1994: Fischgerichte zwischen 9,-DM und 18,-DM, ½ l Kindl Pils 3,60 DM.

Vor 12 Jahren tauchten wir tief in die Geschichte unserer Umgebung ein, 1995: Rüdersdorf (200 Jahre), Rubezahl (100 Jahre) und Sporthaus Ziegenhals (62 Jahre). Beginnen wir mit der um 1890 eröffneten

Gaststätte am Müggelsee RÜBEZAHL. Sie verdankt ihren Namen dem Gastwirt Carl Lange. Seiner äußeren Erscheinung wegen brachten ihn die Gäste mit der Sagengestalt aus dem Riesengebirge in Verbindung. Am nächsten Tag wurden wir durch den Museumspark Rüdersdorfer Kalkgruben geführt (*„Aus diesem Loch kommt halb Berlin“*.) Nach einer Übernachtung auf dem Stienitzsee fuhren wir über das Mühlenfließ, den Kalk- und Flakensee zum Dämeritzsee zurück und dann über den Gosener Kanal, den Seddinsee, den Zeuthener See und den Großen Zug zum Sporthaus Ziegenhals. Das wurde berühmt durch die letzte konspirative Sitzung der KPD am 07.02.1933. (Das Grundstück wurde 2002 versteigert). Unvergesslich die Rückfahrt durch das Zentrum am 25. Juni. Aus wenigen Metern Entfernung bestaunten wir ein Kunstwerk, das von Christo und Jeanne-Claude zwei Nächte zuvor sichtbar wurde: Nach langem Ringen, das durch die Siebziger-, Achtziger- und Neunzigerjahre andauerte, wurde die Verhüllung des Reichstagsgebäudes am 24. Juni 1995 von einer Mannschaft aus 90 Gewerbekletterern und 120 Montaguearbeitern vollendet. Der Reichstag blieb nur 14 Tage verhüllt.

Die dreizehnte Clubfahrt 1996 hatte das Waldhaus Prieros im Streganzer See zum

Ziel. Dort feierte die Besatzung von 17 Booten den Geburtstag unseres Ehrenmitgliedes Heinz Hahne. (Am Waldhaus kann seit einigen Jahren als Folge eines örtlichen Rechtsstreits nicht mehr angelegt werden; der Zugang zum Steg wurde gesperrt.) Am Tag zuvor besichtigten wir das Museum im Wasserwerk Friedrichshagen. Schwerpunkt der Ausstellung war die Geschichte der insgesamt 30 Berliner Wassertürme.

Die Clubfahrt vor 10 Jahren hatte auch einen Bezug zur Geschichte Berlins: Nach den Informationen über Kalk (Rüdersdorf 1995) und Wasser (Friedrichshagen 1996) ließen wir uns 1997 in Glindow die Ziegelherstellung erklären. Für Fontane war Glindow „der große Ziegelofen der Residenz“. Die Tonvorkommen dieser Gegend, die Erfindung eines industriellen Verfahrens durch Friedrich Eduard Hoffmann 1858 (Ringofen) sowie die große Nachfrage der Metropole Berlin ermöglichten Glindow einen enormen Aufschwung. Beispiele: Ein einfaches Berliner Mietshaus bestand aus 600 000 Ziegeln und der 1880 eröffnete Anhalter Bahnhof wurde mit 16 Millionen Ziegeln hergerichtet. Und diese wurden mit Zillen auf den uns bekannten Wasserwegen nach Berlin geschafft.



Clubfahrt 1998
Im Westhafen

Folgerichtig widmeten wir uns 1998 den Binnenwasserstraßen. Das Motto war „Vom Westhafen nach Wernsdorf“. Anlass war der 75jährige Geburtstag der BEHALA und der des Westhafens. Wir waren der erste Club, der im Westhafen für eine Nacht festmachte. Interessante Informationen erhielten wir von Mitarbeitern der BEHALA über den Warenumschatz, das Projekt 17 (Ausbau der Wasserstraßen) und von Mitarbeitern der Staatsbibliothek Berlin über die Zeitungsabteilung im Getreidespeicher. Am folgenden Tag war Ziel das GASTHAUS

Clubfahrt 1998
Wernsdorf



ZUR SCHLEUSE oberhalb der Schleuse Wernsdorf.

Der Eigner des TALISMAN wurde vom Motoryachtverband Berlin gebeten, am 31. März/01. April 2000 an der Eröffnung des letzten Teilstücks des Teltowkanals den Verband offiziell zu vertreten. Mit an Bord reisten drei Clubmitglieder, weil alle anderen Boote – auch die des Verbandes – noch an Land waren.

Nachdem wir alle jeweils von donnerstags bis sonntags erreichbaren Ziele kannten, entschieden wir 2000, bereits am Dienstag zu starten. Zwei Tage später erreichten wir über das Schiffshebewerk Niederfinow die Marina Oderberg. An den folgenden beiden Tagen ließen wir uns von 12 Schleusen durch den Finowkanal heben (der ältesten befahrbaren künstlichen Wasserstraße Deutschlands).

2001 besuchten wir einen der ältesten Orte Brandenburgs: Pritzerbe an der Havel (zwischen der Stadt Brandenburg und Rathenow). Dort beginnt der größte Naturpark Brandenburgs: „Naturpark Westhavelland“. Mit Fahrrädern und unter sachkundiger Führung eines Heimatkundlers starteten wir in Ferchesar. Am gleichnamigen See entlang ging's über Semlin und Hohennauen

nach Grütz, zu einem von fünf in Deutschland noch vorhandenen Nadelwehren. Am folgenden Tag über die Havel zurück zur Gaststätte MALGE am Breitlingsee.

Thema der Clubreise 2002 war die Berufsfischerei. Wir besuchten in Kolberg (nahe Prieros) den Fischer Klaus Böhnke. Aus der Ankündigung für diese Fahrt: „*Ich lebe mit dem Fisch und der Fisch mit mir*“, sagt Fischer Böhnke. Doch dazu gehört auch die Pflege und Sorge um die Fische in den Gewässern. „*Unter anderthalb Kilo kommt kein Fisch aus dem Wasser!*“ So hatten es schon die Vorfahren seiner Frau gehalten. Nachweislich seit 1842 waren die Fischereifamilien Wolle in Kolberg ansässig. Auf der Rückreise machten wir Station in der SCHIFFERSTUBE im Post-SV an der Dahme, kurz hinter der Mündung des Teltowkanals.

Ziel und Höhepunkt der Fahrt 2003 war der Besuch des Ziegeleiparks Mildenberg nördlich von Zehdenick. Begonnen hatte die Zehdenicker Ziegeleiherproduktion 1887, als beim Eisenbahnbau zufällig Ton mit hoher Qualität entdeckt wurde. Die günstige Lage an Wasserstraßen führte zur Entstehung des größten Ziegeleigebietes in Europa. 1910 schließlich wurden etwa 625 Millionen Mauerziegel produziert. Und der größte Teil davon



Clubfahrt 2004
nach Neuruppin

wurde auf dem Weg nach Berlin verschifft, den wir befuhren. Nach der Führung „Wie ein Ziegelstein entsteht“ fuhren wir mit der Tonlorenbahn nach Burgwall, um den Tagebau zu besichtigen.

Die 20. Clubfahrt 2004 hatte gleich drei Themen: 1. 500 Jahre brandenburgisch-preußische Geschichte, 2. Fontanestadt Neuruppin und 3. Teichland Linum. Diese Jubiläumsfahrt begann in Wustrau. Der Gründer des Preußen-Museums, Herr Ehrhardt Bödecker, hielt den einführenden Vortrag. Am nächsten Tag besichtigten wir in Neuruppin den Schulplatz und in dem Alten Gymnasium das Fontane-Zentrum sowie die Bilderbogen-Galerie. In Neuruppin entstanden zwischen 1810 und 1837 über 20.000 Bilderbogen. Letzte Station



Stadtfahrt 2005
Vor der Bürgerbräu-Brauerei

war das Dorf der Störche Linum. Ein Mitarbeiter der Storchenschmiede informierte uns während eines Spaziergangs umfassend über Flora und Fauna. Wir erreichten das Teichland über den Alten Rhin und den Amtmannkanal. Auf diesen schmalen und stellenweise verkrauteten Gewässern ging es mit langsamer Fahrt zurück.

Im Herbst 2005 wurde die Schleuse Templin eingeweiht. Die alte Schleuse

wurde ein Jahr vor der Wende – 1988 – gesperrt. So planten wir für die 21. Clubfahrt im Jahr 2006 die Fahrt an Burgwall (2003) vorbei über den Lankensee, den Röddelensee und den Templiner Kanal zur neuen Selbstbedienungsschleuse (27 m lang, 5,10 m breit, Hub 4,10 m). Die anschließende Rundfahrt auf dem Stadtsee, dem Fährsee und dem Gleuensee endete im neuen Stadthafen Templins. Ebenfalls noch nicht lange betrieben wird die Steganlage der Marina Liebenwalde, die wir einen Tag später kennen lernten. Letzte Station war wieder der gastfreundliche EWV Hennigsdorf. Die Clubfahrten werden 2008 fortgesetzt.

Der Film entdeckt den MYCvD

Hannelore und Hans-Jürgen Spitzner

Eines Tages im Frühsommer 1993 betraten wir, wie so oft, die Messe unseres alten geliebten Clubhauses. An der Theke ein ungewohnter Anblick: etwa neue Anwärter auf die Mitgliedschaft? Hoppla, das sind doch der Urberliner Schauspieler Günter Pfitz-

mann, der Regisseur Herbert Ballmann und der Kameramann Wolf Liccini (bekannt auch aus der erfolgreichen Fernsehserie „Wolfs Revier“). Wir wurden gleich herzlich begrüßt, weil unser Segelschiff KLABAUTERFRAU bereits von der Filmcrew für die Filmtochter Jette des Havelkaisers ins Visier genommen worden war. Jetzt war nur noch unsere Zustimmung einzuholen und unsere Mitarbeit. Wir einigten uns schnell.



Der Havelkaiser
Günter Pfitzmann

Offensichtlich hatte Günter Pfitzmann bei einem früheren Besuch im MYCvD unser idyllisches Clubgelände für seine Traumrolle als „Havelkaiser“ in der ARD-Filmserie als besonders geeignet befunden. So hatten auch die Produktionsleitung, Regisseur und alle maßgeblichen Beteiligten dem Plan, den MYCvD als Drehort bzw. Werftgelände zu nutzen, begeistert zugestimmt.

Dreharbeiten
im MYCvD



Weil schön und praktisch, wurden dann gleich der angrenzende „Ruderklub am Wannsee“ und das Gästehaus der Feuerwehr für die Dreharbeiten mit einbezogen. Insgesamt ein ideales Gelände.

Die noch benötigten Schiffe waren ja vorhanden. Der Komponist Fischer, der die Filmmusik schrieb, stellte sein eigenes Motorboot Günter Pfitzmann alias Havelkaiser zur Verfügung. Hier wurde unser Vorstandsmitglied und Hafenmeister Heinz Hahne als „Bootsmann“ verpflichtet.

Das geruhsame Clubleben der Mitglieder hatte nun eine interessante Unterbrechung. Es begann ein reges Treiben auf dem Clubgelände: Schauspieler, Kameraleute, Maskenbildner, Garderobieren, Beleuchter und die ganze Technik brachten viel Wirbel. Nur am Set bei den Dreharbeiten war für die Umgebung absolute Ruhe geboten.

Das Ganze war für uns Clubmitglieder ein Blick hinter die Kulissen: Namhafte Schauspieler wie Marion Kracht, Helen Schneider, Hansi Jochmann, Michele Marrian, Rolf Zacher, Gunter Berger und viele mehr hautnah und gar nicht arrogant zu erleben.

Als Statisten waren auch wir gefragt, teils im Bild oder unter Deck als Hilfe. Der Skipper der KLABAUTERFRAU sollte Marion Kracht (Kaisers Tochter Jette) das Segeln beibringen. Sie war eine gelehrige Schülerin, so dass sie bei den Dreharbeiten, als sie gedoubelt werden sollte für das Segeln in einer Regatta, sagte: „*Nein, entweder ich segele die Regatta, oder die Klappe fällt aus.*“

Manchmal erteilte die Regie auch „besondere“ Anweisungen wie bei der Einfahrt in den Stand: „*Mehr Tempo, mehr Action*“. Auf dem Wasser bei Wind unter Segel kam plötzlich das Kommando: „*In dieser Position bleiben*“. So entbehrte manche Situation nicht einer gewissen Komik.



Letztendlich hatten wir alle auch Spaß an der Filmerei. Selbst unser ältestes Clubmitglied Rudolf Adler mit 85 Jahren segelte mit seiner H-Jolle für den Film.

Hauptdarsteller
im Clubhaus

Alle nahmen gerne kleine Mühen, so wie der Regisseur Herbert Ballmann sogar ein unfreiwilliges Bad in unserem Hafen, in Kauf; auch wenn die Clubmitglieder als Statisten am Set unzählige Male am schon sehr warmen, schalen Bier nippen mussten. Wie man auf den Fotos sehen kann: eine gemischte, fröhliche Gesellschaft.

Filmaufnahmen auf dem
Clubgelände



Die Bau-Akte



Joachim Schwarz

„Na – beissen se?“

So lautete der erste Satz vom „Havelkaiser“ in Person von Günter „Pfitze“ Pfitzmann auf dem Südsteig des MYCvD.

Wohl nicht ohne Grund waren die Filmleute der „NFP“ bei ihrer Motivsuche mit Regisseur Ballmann hier fündig geworden: Ein kleiner überschaubarer Hafen mit vielen Segelboot-Masten, deren Skipper sich trotz der Adresse „Motor-Yacht-Club“ seit Jahrzehnten hier wohlfühlten. Und wenn die Sonne glutrot am Horizont untergeht, ist jeder Kameramann begeistert. Auch die „landseitige“ Kulisse ist nicht ohne: Das alte Club-Holzhaus – schwarze Fassade – rotes Dach – weiße Fenster, alte Bäume und viel Grün untenrum – es begeisterte die Filmschaffenden.

Aber ehe das alles so weit und so schön war, lief noch viel Wasser die Havel runter und am Wannsee vorbei.

Früher, da gab es einen viel kleineren Hafen mit dürftigen Holzstegen. Wasserhähne und Steckdosen in Unterzahl. Im

Frühjahr an Land als Blumenschmuck ganze 13 Tulpen an exponierter Stelle vor einer Schilfmatte, die verschämt eine undekorative Bootshalle verschönern sollte. Es war eben „kaiserlich“ – aber ein wenig morbide!

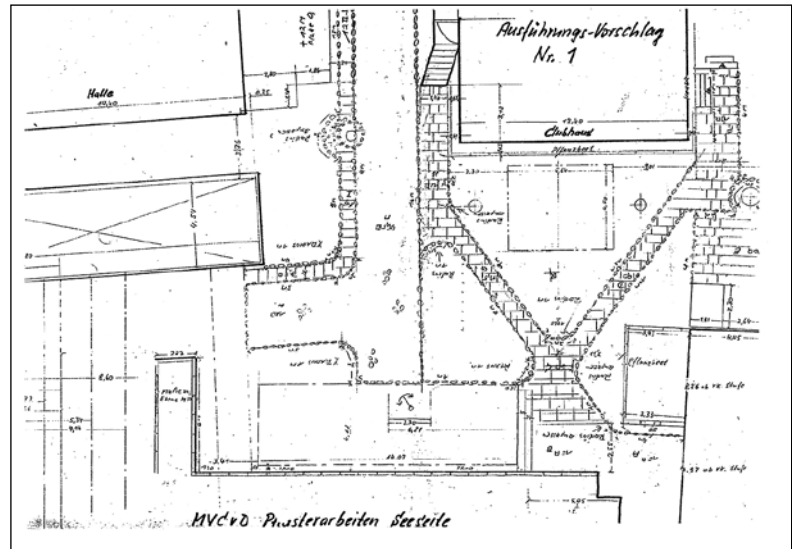
Ein feiner, jedoch kleiner Club hat natürlich nur begrenzte finanzielle Kapazitäten. Deshalb wurden die Mitglieder nach alter Tradition in Kommissionen aufgeteilt, denen je nach Talentlage verschiedene Gewerke zugewiesen wurden. Verstecken hinter dem Vordermann nutzte da wenig:

Der begnadete Geiger aus dem philharmonischen Orchester strich nicht seine Stradivari, sondern die Rahmen der Veranda-Fenster, und der Optiker montierte wie immer Brillen – jedoch die in den WC. Und das alles in bester Qualität und zu günstigen Material-Preisen. Nur wenn die Steine zu schwer und der elektrische Strom zu gefährlich wurden, kamen Fachleute hinzu, selbstverständlich von allen „Clubkommissions-Experten“ argwöhnisch beäugt und liebevoll kommentiert. Und wenn hier und da ein unerschwingliches Bauteil fehlte, dann griff so dieser und jener unter den Clubmitgliedern in die berühmte „Spendierhose“ und viele leisteten Arbeitsstunden in reicher Zahl. In der nächsten Hauptversammlung war ihnen „donnernder Applaus“ gewiss!

Und es wurde viel getan!

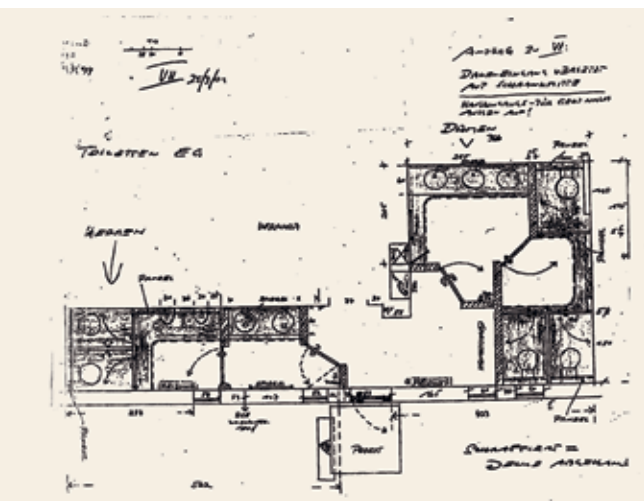
Bis 1988 bestanden die Grundstückswege aus einer schwarzen Koksruß-Schicht, nämlich den Ascherückständen der alten Koksheizung unserer Clubbahnen. Bei kräftiger Schauertätigkeit bildeten sich regelmäßig „3-Tages-Seen-Platten“ – nur durch Hüftgelenk-mordende Sprünge überbrückbar. Wie nun diesen Zustand altersgerecht abstellen? Mangels brauchbarer Vorschläge gingen oft flehende Blicke zum Himmel. Und siehe – plötzlich und unerwartet lagen sie da, als großer Haufen an richtiger Stelle: Granitsteine – uralt und gesponsert von einem Mitglied mit den schon erwähnten Hosen. Nur den Transport musste der Schatzmeister bezahlen. Der Anfang zu unserer „Dorfstraße“ war gemacht. Und wenn es denn schön und praktisch werden soll, kann man da nicht mitten drin aufhören. Es wurde ausgehoben und planiert und bei dieser „einmaligen Gelegenheit“ gleich neue Grundleitungen verlegt und Fußwege sollten auch sein, auf Wunsch einiger Damen mit „Pumps“.

Dass daraus ein 10-Jahresprogramm in homöopathischen Dosen werden würde, ahnte keiner...



In dieser Bauphase stieß glücklicherweise die eingangs erwähnte Truppe der Filmschaffenden hinzu zwecks Realisierung des heimatlichen Kulturwerkes „Der Havelkaiser“. Da nun die Objektbenutzung kostenpflichtig war (und dank unseres Schatzmeisters auch lukrativ) – die Künstler wie so oft jedoch arm – , ergab sich eine teilweise Abgeltung in Form von Materialspenden und Arbeitsleistung. So zog sich unsere „Dorfstraße“ flugs ums Haus bis nach vorn zum Wasser, es gab Terrassenlampen und einen Dekor-Zaun zur Seeseite und – und – und.

Plan 1 zur Umgestaltung des Außengeländes



Grundriss
Sanitärbereich

Dem Schaffensdrang der Clubmitglieder war mit der Gestaltung der Außenanlagen keineswegs ein Ende gesetzt: Die sanitären Einrichtungen waren nicht mehr „so doll“ und verlangten Sanierung.

Und als ahnungsvoll die ersten Fußbodenbretter entfernt und Holzbalken zwischen den prüfenden Fingern bröselten, gab es wiederum „kein Zurück“!

Auch unser sommerliches Kulturzentrum konnte nun vollendet werden. Man sitzt seither tags nicht mehr ausschließlich in knalliger Mittagssonne und kann abends auf der sanierten Hausterrasse im Rücken die Abstrahlungswärme der Holzfassade spüren – altersgerecht!

Kritische Stimmen meldeten verzagt: Wir wären kein Wassersportclub, sondern ein „Bauverein“! Aber als alles fertig war, gab’s ein großes Fest und alle waren zufrieden. Jedoch kaum war das letzte Bierglas

Terrassenbau

geleert, formierte sich die „Tor-Kommission“. Es galt, die vorhandene Eingangspforte in ein automatisches Drehtor umzubauen; mit Verlegung von Leitungen im Erdreich, leichten Pflasterarbeiten und elektro-technischen Einsätzen. Den „alles-besser-wissenden Bedenkträgern“ zum Trotz (die gibt’s wohl überall) funktioniert das gute Stück schon seit 4 Jahren klaglos und keiner sucht mehr im Regen das Schlüsselloch! Übrigens: Bei Fertigstellung dieses Bauvorhabens gab es kein Fest – das Projekt war wohl zu klein!



Deshalb – wie kann es anders sein – ist 2006/2007 jetzt die Ameisenstraße der Bauwütigen im Obergeschoss des Clubhauses angekommen. Auch dort hatte sich der Holzwurm auf einige wohlschmeckende Holzpfeiler gestürzt – es musste – richtig! – saniert, restauriert und gedämmt werden.

So nebenbei hat man von hier oben aus dem Dachbereich einen guten Überblick und sieht genau, wo ein neuer Flaggenmast errichtet werden könnte. Das Hafengeländer fehlt noch und alle Hafendalben brauchen neue Farbe. Vielleicht Schwarz und oben weiße Köpfe.

Es gibt immer was zu tun: Die Slippbahn scheint noch in Ordnung, aber jetzt müssen die Bäume ausgeschnitten werden!!!

Wie fragte doch der „Havelkaiser“:
„Na – beissen se?“

Antwort:
„Jo – jo – immer noch!“

Glienicker Brücke und Öffnung der Wasserstraßen 1990/1991

Bernd Murst

Die SÜDDEUTSCHE ZEITUNG schreibt am 13.11.1989: *„Als erster neuer Übergang war am Freitagabend die Glienicker Brücke zwischen Potsdam und Zehlendorf für den allgemeinen Verkehr freigegeben worden. Die Glienicker Brücke, die von der DDR einst Brücke der Einheit genannt worden ist, durfte bisher nur von Angehörigen der alliierten Streitkräfte und Diplomaten benutzt werden.“*

Der Ministerpräsident des Landes Brandenburg, Matthias Platzeck, erinnert sich Jahre später (DER TAGESSPIEGEL 09.11.2004): *„Ich weiß auch noch, dass ich am späten Abend des 9. November mit Freunden zur Glienicker Brücke gefahren bin. Wir erhielten dort prompt von Grenzern die Auskunft: Das können Sie vergessen: Diese Brücke wird niemals offen sein. Es ist ein Grenzübergang der Alliierten. Das niemals dauerte dann nur noch einen Tag. Am nächsten Abend fuhren wir gegen 19 Uhr über eben diese Glienicker Brücke...“*

Am darauf folgenden Sonnabend, dem 11. November 1989, war es unmöglich, mit dem Auto über die Königstraße (Wannsee) zur Glienicker Brücke zu fahren: Tausende waren zu Fuß unterwegs. So fuhren wir mit TALISMAN an einem für diese Jahreszeit warmen und sonnigen Tag über den gewohnten Weg an der Pfaueninsel vorbei dorthin. Die Passage über den Griebnitzsee, also durch Klein-Glienicke, war noch nicht möglich.

Erste Blicke durch die Mauer bei Sakrow



Bei dieser Gelegenheit: Sportbooten war die Umrundung des Ortsteils Wannsee 50 Jahre lang versagt: Die damalige Grenze zur DDR verlief bis etwa 800 m vor der Enge Klein-Glienickes in der Mitte des Griebnitzsees. Dann schwenkte sie nach Norden und verschloss somit die Durchfahrt unter der Enver-Pascha-Brücke und der Parkbrücke. Für Fahrgastschiffe wurden die Wasserstraßen am 01. März 1990 und für Sportboote einen Monat später geöffnet.

Zurück zum 11.11.1989: Auf der Glienicker Brücke herrschte großes Gedränge. Hunderte fröhliche Menschen liefen hin und her und winkten. Wir ankerten für kurze Zeit in der östlichen Hälfte der Glienicker Lake, also im „Westen“. (Das verstehen sicher nur Ortskundige.) Ein weißes kleines Sportboot wechselte in die westliche Hälfte, also Richtung Potsdam. Sofort kam in schneller Fahrt ein graues Kontrollboot der Wasserschutzpolizei: „*Verlassen sie unverzüglich das Hoheitsgewässer der DDR!*“ dröhnte es aus dem Lautsprecher. Auf der Brücke blickten für einen kurzen Moment viele nach unten.

Am 01. April 1990 richtete die Wasserschutzpolizei der DDR an der Engstelle zum Tiefen See in der Nähe der Villa Kampffmeyer einen Ponton ein. Beim Vor-

beifahren wurden Ausweise hochgehalten – und das war die erste aufregende Reise in eine fremde Welt. Unsere Gäste Anita und Lutz Lüder ließen den Sektkorken knallen. Am südlichen Ende des Tiefen Sees vor der Humboldtbrücke, das jetzt vom Hans-Otto-Theater geprägt wird, sah es aus wie nach dem Krieg. Wir fuhren an der Freundschaftsinsel vorbei bis zum Templiner See, kehrten dort um und freuten uns auf künftige Fahrten in das Nachbarland.

Die Spree konnte in der Innenstadt erst am 01. Juli 1991 passiert werden, also gut ein Jahr später. Wir verdankten den jahrelangen guten Kontakten (Erlaubnisse für Stadtfahrten) eine besonders freundliche Geste: Bereits einen Tag vor der Freigabe durften die Boote des Motor-Yacht-Clubs von Deutschland durch die Mühlendamm-Schleuse fahren und die Innenstadt durchqueren.



Grenzkontrolle
hinter der Glienicker Brücke
Ponton mit Vopo, Mai 1990

Eisbärenfahrten



Bernd Murst, Skipper
der Eisbärenfahrten (rechts)

Ausfahrt
aus vereistem Hafen (unten)

Detlef Jeworowski

Im Herbst 1997 saßen Clubkameraden des MYCvD in einer fröhlichen Runde zusammen und bedauerten das Ende der Sommersaison. Es kam die Frage: „*Warum ist eigentlich Schluss mit der Seefahrt? Kann man denn nicht auch im Winter fahren?*“

Da die meisten Schiffe aufgesplitzt an Land standen, eines jedoch regelmäßig im



Wasser überwinterte, war das die Geburt und die Gründung der EISBÄREN-CREW.

Der Eigner der MY TALISMAN griff diese Idee begeistert auf und schon ging es im November 1997 los. Einmal am Anfang eines jeden Monats fahren wir. Wenn kein Eisgang das Wasser blockiert, sticht die Crew, verpackt in dicken Anoraks und Skiunterwäsche (genannt „Lange Männer“) bei leichten Minusgraden, aber oft strahlendem Sonnenschein in See.

Viele Fahrten gehen über den Kleinen Wannsee in Richtung Klinglenniecke, durch den Tiefen See, durch Potsdam in Richtung Werder und auch weiter ins Brandenburger Umland. In vielen Gesprächen wurde einhellig die Meinung vertreten: „*Endlich können wir wieder dahin fahren und Ziele ansteuern, die uns Jahrzehnte bis zur Wende verwehrt waren.*“



An einem vorher bestimmten Restaurant wird angelegt und eingekehrt, nach telefonischer Auskunft, ob eventuell 8 bis 11 hungrige und durstige Männer versorgt werden können. Auch die interne Versorgung vorher an Bord mit heißem Kaffee, Tee (auch) mit Rum, mit Wein, Bier oder Sekt sowie selbstgebackenem Kuchen, Hackepeterbrötchen, Pizza, Salaten und vielem mehr war gewährleistet: Unsere Frauen plagt die Angst, dass wir verhungern.

So ging es bislang in vielen Fahrten Zielen wie Spandau, Tegel und Werder entgegen aber auch durch die Schleusen zur Stadtmitte. Vorbei am Berliner Dom, dem Bodemuseum, dem neuen Regierungsviertel, der Oberbaumbrücke in Richtung Teltowkanal. Über die Kleinmachnower Schleuse ging es dann bei Nebel abends zurück in den sicheren Hafen unseres Clubs.

In manchen Jahren gab es bitteren Frost mit dem dazugehörigen dicken Eis. Eine Fahrt war dann natürlich nicht mehr möglich. Verzagt haben wir jedoch nie. Treffpunkt war um 10:00 Uhr immer unser Club. Als Ersatz wurden Filme „aus der guten alten Zeit“ gezeigt. Diese stammten aus den Archiven einiger Crewmitglieder, manche Filme älter als 30 Jahre. Hier konnte man sehen, wie die meisten noch Locken

und dunkle Haare auf dem Kopf hatten, während heute weiße Köpfe vorherrschen.

Die Winterfahrten sind ein fester Bestandteil des Clublebens. Wir möchten sie noch lange genießen. Stolz sind wir, dass innerhalb des 100-jährigen Bestehens unseres MYCvD auch wir eine Runde Zahl erreicht haben, nämlich „10 Jahre Eisbärenfahrten“, und somit doppelt feiern können.



Eisbären an Bord
1999



Eisbärenfahrt
2003

„Vergnügungen“ im Motor-Yacht-Club von Deutschland



Ulrich Klein

Das Clubleben des MYCvD ist sowohl durch sportliche Aktivitäten als auch durch Geselligkeit geprägt. Letzteres findet manchmal spontan, aber auch häufig organisiert statt – initiiert und gestaltet von der Vergnügungskommission.

Clubfest



Wie so viele Vergnügungskommissionen vor ihr trat die gegenwärtige 2002 nicht nur mit dem Anspruch an, „Vergnüglichkeiten zu bereiten“, sondern die Mitglieder zum aktiven Mitmachen beim Gestalten von Geselligkeiten zu ermuntern und die Kommunikation untereinander zu fördern.

So findet seit 2002 wieder jährlich eine Weihnachtsfeier statt, auf der gemeinsam Weihnachtslieder gesungen werden. Daneben wird in jedem Jahr ein Fest ausgerichtet, das abwechselnd auf der Insel Kälberwerder oder auf dem „Festland“ gefeiert wird.

Erwähnt werden sollen auch die vielen Preisskat-Veranstaltungen, auf denen es immer ansehnliche und mit viel Kreativität zusammengestellte Preise zu gewinnen gibt. Seit 2004 wird jährlich auch ein Preisskat mit den Nachbarvereinen Ruderclub am Wannsee (RaW) und dem Deutschen Unterwasserclub-Berlin (DUC) veranstaltet („Preisskat unter Nachbarn“). Das Gewinner-Team darf für ein Jahr einen Wanderpokal in seinem Club ausstellen; 2005 war das der MYCvD, 2006 gewann der Unterwasser-Club den Pokal.

Bei allen Veranstaltungen (außer natürlich beim Preisskat, wo Konzentration „auf das Wesentliche“ erforderlich ist) setzt

auch die gegenwärtige Vergnügungskommission die Tradition fort, einen musikalischen Rahmen anzubieten. Dabei wird immer darauf Wert gelegt, dass recht viele Mitglieder ihre eigene musikalische Kreativität einbringen – sei es bei der Bedienung eines Leierkastens oder auch beim Spielen mit Instrumenten. Die Triangel und andere Perkussionsinstrumente erfreuen sich dabei besonderer Beliebtheit. Wer kein Instrument spielen kann, setzt seine Stimme beim Gesang ein. Im MYCvD-Shanty-Chor (die „MYCaderos“) können sich Stimmen, die sonst nur Kommandos an Bord schmettern, in allen Tonlagen und –arten üben.



Sangesfreudige
Clubmitglieder

Letztlich passen der Wassersport und das gemeinsame Musizieren gut zusammen: Beides ist ein Mannschaftssport, bei dem gegenseitige Rücksichtnahme, das Zusammenspiel und „die Konzentration der Kräfte“ wichtig sind. Dass allerdings der Motor-Yacht-Club von Deutschland umbenannt werden soll in „Musikalischer-Yacht-Club von Deutschland“ ist nur eines von vielen Gerüchten...

Die 100-Jahr-Feier ist *der* Höhepunkt im Wirken unserer Vergnügungskommission und auch an diesen Tagen spielt das Musizieren eine große Rolle!

MYCvD – Jugend



Bruno Sturm

„Den Spaß beim Segeln zu vermitteln und die Freude im Umgang mit den Naturelementen Wind und Wasser zu erfahren“, das sind die Lernziele, die wir uns als MYCvD – Jugendtrainer und Segellehrer, Bernd Sasse und Bruno Sturm, für unsere Kinder und Jugendlichen vorgenommen haben.

Bernd
und Bruno



Doch vor dem Spaß und der Freude steht eine fundierte Segelausbildung. Diese Ausbildung dauert ohne zeitlichen Stress mehrere Jahre und fängt in der Regel mit einem Opti-Kurs an. Die Kinder erlernen mit einem Alter von etwa 6 Jahren in einer unserer Optimisten-Jollen die Grundkenntnisse des Segelsportes. In den Sommermonaten segeln sie auf dem Wannsee,

in den Wintermonaten vermitteln wir theoretische Segelkenntnisse. Die Ausbildung auf unseren Optimisten-Jollen schließt mit der Prüfung zum **Jüngstenschein** ab. Danach ist es den Kindern möglich, ihre Fähigkeiten im Opti-Segeln zu vertiefen oder sogar gemeinsam mit der Trainingsgemeinschaft Wannsee an einer Regatta-Ausbildung teilzunehmen.

Spätestens im Alter von etwa 12 Jahren wachsen unsere Kinder aus den Opti-Maßen heraus und interessieren sich für das Jollensegeln auf unseren 420ern und Piraten. Wir Segellehrer unterstützen die Kinder/heranwachsenden Jugendlichen und bieten ihnen eine Ausbildung auf unseren Jollen. Beim Jollensegeln lernen sie den Umgang mit einem zusätzlichen Vorsegel und vertiefen die Grundkenntnisse des Segelns.

In der abschließenden Prüfung für den Sportsegelschein wird der sichere Umgang mit einer Segeljolle gefordert. Hierzu gehören alle Segelmanöver, Auf- und Abrigger, Knoten sowie die umfangreiche Theorie. Der Jüngstenschein und der Sportsegelschein können in unserem Club in eigener Verantwortung ausgestellt werden.

Nachdem diese Ausbildungsabschnitte abgeschlossen sind, können sich die jugendlichen Clubmitglieder auf die Prüfung zum Erwerb des amtlichen „Sportbootführerschein-Binnen“ vorbereiten. Dabei lernen sie unter anderem auch den Umgang mit unserem Ausbildungskutter, das Steuern, An- und Ablegen, Fahren nach Kompasskurs und das „Boje über Bord-Manöver“. Zum Prüfungstermin sollten die Jugendlichen bereits das 16. Lebensjahr erreicht haben, damit die Motorbootprüfung in Verbindung mit dem Sportbootführerschein-Binnen zugleich geprüft und auch der Motorbootführerschein ausgestellt werden kann.

Diese Ausbildungsabschnitte erstrecken sich über mehrere Jahre und geben jedem Kind oder Jugendlichen ausreichend Zeit, sich zu entscheiden, ob ihre weiteren Segelaktivitäten mehr im Regattasport oder im Fahrtensegeln liegen sollen. Beide Richtungen sind möglich und werden von uns als Segellehrer gefördert und unterstützt.

In der Regel findet im Sommer an jedem Mittwoch, außer in der Ferienzeit, von 16.00 Uhr bis 18.00 Uhr die praktische Segelausbildung statt. Der Beginn und das Ende der Sommer-Segelsaison werden auch für die Kinder und Jugendlichen durch das



traditionelle An- und Abfahren des MYCvD festgelegt. Im Winter bieten wir an jedem 1. Mittwoch des Monats von 16.00 Uhr bis 18.00 Uhr Segel-Theorieunterricht an.

Sportsegelschein,
Jüngstensechein

Aber nicht nur das Segeln und die Ausbildung gehören zu den Aktivitäten unserer Jugendgruppe. An warmen Sommertagen vergnügen wir uns mit Kenterübungen und ausgiebigem Badespaß, an verregneten Tagen haben wir Knotenübungen und Trocken-training im Programm.

Anfang September findet das jetzt schon zur Tradition gewordene Übernachtswochenende auf Kälberwerder statt. Am Sonnabend segeln wir mit unseren Optimisten und Segeljollen nach Kälberwerder, das



Jugendgruppe
2006

Gepäck und die Zelte bringt unser Ausbildungskutter zur Insel. Nach der Ankunft bauen wir unsere kleine Zeltstadt auf, segeln um die Wette um die Insel und baden viel.

Segeln
Kälberwerder



Nach dem Abendessen gibt es viel Spaß am Lagerfeuer mit Würstchen grillen, Lieder singen und Geschichten erzählen. Am Sonntag nach dem Frühstück wird die Zeltstadt wieder abgebaut, die Insel aufgeräumt und dann zu unserem Club zurückgesegelt.

Das Segeljahr klingt im Winter an einem der ersten Adventssonntage aus. Wir feiern als MYCvD-Jugend ein gemeinschaftliches Weihnachtsfest mit Julklapp, Weihnachtsgebäck und Weihnachtsmusik.

Wir als Jugendtrainer und Segellehrer sehen realistisch, dass wir nicht alle unsere Kinder und Jugendlichen nach der erfolgreichen Segelausbildung dauerhaft an unseren Club und an den Segelsport binden können. Wir hoffen aber, mit unserem Vorbild, der fundierten Segelausbildung und dem Spaß an unserem Clubleben eine Grundlage für jeden Einzelnen gelegt zu haben. Wir sind uns sicher, dass dieser Keim wächst und unser schöner Wassersport in der Zukunft von unseren Kindern und Jugendlichen weiter praktiziert wird. Vielleicht bleiben auch einige unserer Schüler dem Club treu und tragen wiederum mit ihren Kindern dazu bei, dass die Jugendarbeit des MYCvD weiterhin fortgesetzt wird. In unserer Jugend liegt auch unsere Zukunft!



Clubhaus im Schnee



MYCvD
vomFlugzeugausgesehen
2007

Mitgliederverzeichnis des MYCvD

2 Ehrenmitglieder

Hahne, Heinz
Reinsdorf, Horst

68 Ordentliche Mitglieder

Ahlborn, Kristian
Ahrens, Jeannette
Dr. Becker, Peter
Brandt, Barbara
Brauer, Harri
Bronzel, Horst
Dr. Bulling, Eberhard
Bulling, Rainer
Dastig, Thomas
Decke, Horst
Dornblüth, Axel
Dr. Eisenhut, Corinna
Eisenhut, Reinhilde
Feige, Felix
Folgmann, Wolfhard
Frommelt, Heinz
Dr. Galwelat, Michael
Gentzke, Hans-Joachim (sen.)
Gentzke, Hans-Joachim (jun.)
Gorr, Carolyn
Großmann, Herwig
Gräwert, Eckhard
Hahn, Renate
Helmchen, Hartmut
Helmeke, Rüdiger

Herrmann, Uwe
Hirte, Manfred
Hootz, Tobias
Härdel, Christiane
Jeworowski, Detlef
Kijewski, Kristian
Klein, Ulrich
Kniese, Jens
Kniese, Uwe
Kolbe, Jürgen
Kowalsky, Gerhard
Dr. Kraft, Gunther
Prof. Dr. Kraft, Volker
Krüger, Bernd
Kühnlein, Burghard
Körner, Heinz-Günter
Lenz, Günter
Lüder, Anita
Maas, Werner
Dr. Meissner, Gerhard
Dr. Meyen, Kuno
Murst, Bernd
Müller, Gerhard
Nicolai, Ursula
Peschke, Ekkehard
Peter, Wulf-Jürgen
Dr. Plache, Eckhard
Priem, Regina
Primke, Reinhold
Prinz, Günther

Saniter, Jürgen
Sarnes, Ulrich
Sasse, Bernd
Schmitt, Karl-Heinz
Schwarz, Christine
Schwarz, Joachim
Schwertle, Alfred
Schönfisch, Herbert
Simon, Werner
Spitzner, Hans-Jürgen
Sturm, Bruno
Dr. Witte, Peter
Wollmann, Jens

4 Außerordentliche Mitglieder

Arnold, Thomas
Birkefeld, Volker
Borchhardt, Ingo
Dr. Seyfried, Christian

29 Gastmitglieder

Baermann, Dieter
Bierei, Hans-Jürgen
Breitzke, Werner
Brungs, Wolf-Dieter
Dicke, Klaus-Günther
Fischer, Rainer
Fleischmann, Thomas
Galler, Michael
Dr. Goldmann, Ludwig-F.
Grammes, Peter
Höfke, Jürgen

Joachim, Eike
Kroschel, Ingrid
Kunst, Manfred
Laube, Stefan
Lehmann, Dietrich
Matzke, Christian
Mertel, Siegfried
Paetzel, Cordula
Peschke, Florian
Schumann, Gunda
Silde, Gustav
Wahlers, Harald
Weidemann, Annelie
Dr. Weiss, Carl Helmut
Prof. Weniger, Peter
Werner, Harald
Wille, Jörg

40 Familienmitglieder

Ahlborn, Silke
Dornblüth, Helga
Drendel-Maas, Ingeborg
Eisenhut, Marcus A.
Fandrigh, Petra
Folgmann, Karla
Frommelt, Veronika
Gervink, Uwe
Gräwert, Erika
Hahne, Claudia
Hahne, Dagmar
Helmeke, Gabriele
Hochhut, Brigitte

Kabelström, Andrea
Kniese, Gundula
Koch, Marianne
Kowalsky, Ursula
Kraft, Ingeborg
Lenz, Eva
Lüder, Henriette
Maßmann-Körner, Ingrid
Dr. Meissner, Eva
Dr. Meissner, Philipp
Dr. Meissner, Thilo
Meyen-Pahlke, Charlotte
Nicolai, Frithjof
Peter, Britta
Peter, Norbert
Priem, Joachim
Primke, Gisela
Prinz, Doris
Prior, Astrid
Reinsdorf, Hannelore
Sandner, Gabriele
Dr. Saniter, Christoph
Schwarz, Christa
Schwertle, Stephan
Spitzner, Hannelore
Witte, Stella
Witzmann, Matthias
Wollmann, Ursula

Brinkmann, Johannes
Bucholz, Michael
Eicke, Tilman
Gorr, Jessica
Kabelström, Fanny
Kabelström, Jonas
Kijewski, Kay
Kniese, Katja
Kühnlein, Philipp
Mühlemann, Denise
Rütten, Lisa
Sasse, Maximilian
Sturm, Kira
Sturm, Verena
Wagner, Anam

17 Jugendmitglieder

Aster, Hans-Christoph
Breitzke, Clarissa

24 Motorboote

Bootsname	Eigner	Bootstyp	L m	B m	T m	Bauwerft	Baujahr
Acasta	Herbert Schönfish	Motoryacht	12,75	3,00	0,90	Franke	1959
African Queen	Burghard Kühnlein	Barkasse	7,40	2,35	0,47	Weserwerft Bremen	1940
Ägir	Detlef Jeworowski	Motoryacht	8,50	2,95	0,80	Hollandia	1975
Amber	Dr. Eberhard Bulling	Motoryacht	11,00	3,55	1,00	Gruno Zoutkamp	1984
Arcturus	Wolfhard Folgmann	Motoryacht	9,50	3,15	1,05	Reinde Int. B.V.	1982
Athos	Harri Brauer	Motoryacht	10,60	3,35	1,00	Bakker	1979
Bison II	Kristian Ahlborn	Motoryacht	13,00	4,10	1,10	Ambau	1970
Cobra	Dr. Kuno Meyen	Motoryacht	11,11	3,56	1,15	Jacko/Modersitzky	1997
Delphin	Anita Lüder	Motoryacht	9,00	3,00	0,70	Ameril	1968
Dreamer	Uwe Herrmann	Motoryacht	10,70	3,50	0,95	Intership	1993
Eisente	Horst Bronzel	Motoryacht	6,30	2,50	0,60	Hoogkaspet	1975
El Gallito	Heinz Hahne	Motoryacht	7,20	2,50	0,65	Versted AS	1965
Laetitia	Manfred Hirte	Fram 25	7,63	2,55	0,80	Fm Fredrickstadt	1971
Lisa	Alfred Schwertle	Motoryacht	10,00	3,30	0,90	Hollandia	1988
Nina	Axel Dornblüth	Swin 900 MY	9,50	3,10	1,00	HVL	1968
Nora-Maria	Gerhard Kowalsky	Saga 27	8,20	2,75	0,80	Sagaboat	1980
Omega	Felix Feige	Proficiat MY	9,75	3,05	0,95	Wicabo	1991
Perseus	Jens Wollmann/ Harald Werner		9,30	3,10	0,90	Eista	1964
Polaris	Werner Maas	Nidelv 28	8,50	3,05	0,80	Werft Nidelv	1994
Rubin	Reinhold Primke	Wicabo MY	9,70	3,30	0,90	Wicabo	1988
Seelöwe	Eckhard Gräwert	Motoryacht	7,20	2,50	0,75	Polyboat	1980
Talisman	Bernd Murst	Motoryacht	9,50	3,15	1,10	De Ritzelaer	1965
Ursus	Kristian Kijewski	Motoryacht	9,50	3,10	0,90	Eista	1966
Zora	Christiane Härdel/ Gunda Schumann	Variant 606	6,06	2,18	0,32	Bootsbau Schubert	2001

39 Segelyachten

Bootsname	Eigner	Bootstyp	L m	B m	T m	Bauwerft	Baujahr
Agathe Tyche	Werner Simon	Varianta	6,50	2,10	0,70	Dehler	1969
Aldebaran	Bernd Sasse	Contest	8,84	2,50	1,30	Conyplex	1967
Alisma	Dr. Gerhard Meißner	Contest 29	8,95	2,75	1,35	Conyplex	1972
Allegro	Bruno Sturm	Sirius 31 DS	9,60	3,10	1,30	Sirius Plön	1993
Andra Liv	Regina Priem	Lynaes 29	9,10	2,90	1,56	AB RAA Batvary	1981
aqua-marin	Uwe Kniese	Comfort 34	10,20	3,48	1,82	Sweden Yachts	1980
Argo	Hajo Gentzke	38 qm Ausgleicher	10,30	2,20	0,95		1930
Carpe Diem	Jürgen Saniter	Sunbeam 26	8,00	2,50	1,50	Schöchrl	2001
Cirilla	J. Kniese / J. Ahrens	Nordsee 43	13,00	3,80	2,05	Dübbel & Jesse	1971
Crazy Laser	Henriette Lüder	Laser-Jolle	4,23	1,37	0,90		
Determination	Carolyn Gorr	Hai 760	7,90	2,50	1,15	Nautic Plast	1992
Donald	Heinz-Günter Körner	20 qm Jollenkreuzer	7,75	2,33	0,50	Kochan	1932
Farniente	Reinhilde Eisenhut	Varianta 65	6,50	2,10	0,60	Dehler	1972
Flaneur	Thomas Dastig	Spirit 28	8,60	2,93	1,42	Van Heygen	1975
Fortitude	Jens Wollmann	Fänrich 32	9,30	2,50	1,20		1964
Hansa V	Herwig Großmann	Albin Vega	8,25	2,46	1,20	Albin	1972
Imagine	Dr. Michael Galwelat	H - Boot	8,28	2,18	1,30	Frauscher	1985
Jackie O.	Christine Schwarz	Boström 31	9,33	2,78	1,75		1977
Kap Horn	Horst Decke	Fellowship 27	8,20	2,49	1,00	De Kloet	1971
Klabauterfrau	Hans-Jürgen Spitzner	Segelyacht	8,64	2,82	1,40	Thames Marine	1982
Knatterpriem	Renate Hahn	H - Jolle	6,20	1,86	0,45	Fricke	1962
Logneren	Ulrich Sarnes	Safir	9,83	1,97	1,41		1978
Manatee	Dr. Christian Seyfried	Neptun 22	6,95	2,50	0,55	Neptun	1972
Melusine	Rainer Bulling	Sun Odyssey 30	9,24	2,99	0,95	Jeanneau	1993
Mistral	Dr. Gunther Kraft	50 qm Seefahrtskreuzer	12,58	2,69	1,70	Deutsche Werke	1928
Momo	Barbara Brandt	Halberg Rassy 26	7,95	2,65	1,40	Halberg Rassy	1978
Picobello	Rüdiger Helmeke	Sirius 26	7,90	2,85	1,25	Sirius Plön	1988

Bootsname	Eigner	Bootstyp	L m	B m	T m	Bauwerft	Baujahr
Quetzal	Karl-Heinz Schmitt	Fellowship 28	8,60	2,65	1,30	De Kloet	1980
Sabina	Günter Lenz	Varianta	6,50	2,10	0,70	Dehler	1972
Scampi	Jürgen Kolbe	Elan 34	10,40	3,30	1,75	Elan	1993
Schnecke	Joachim Schwarz	Barracuda 35	10,50	3,33	1,60	Baars - Lindner	1981
Seacat	Ursula Nicolai	H - Boot	8,28	2,18	1,30	Botnia	1979
Solitude	Wulf-Jürgen Peter	Contest 31	9,54	2,85	1,40	Conyplex	1973
Solveig	Dr. Eckhard Plache	Intern. Folkeboot	7,85	2,25	1,21	Marieholm	1971
Solveig VI	Dr. Peter Becker	Victoir 28	8,55	2,70	1,45	Vader Alkmaar	1972
Stella	Dr. Peter Witte	Optima	8,50	2,48	1,30	Dehler	1972
Summsi	Tobias Hootz	Neptun 22	6,80	2,40	0,55	Neptun	1973
Thule	Günther Prinz	Konsort 29	8,80	3,29	1,62	Westerly	1982
Ulysses	Hartmut Helmchen	45 qm Kielkreuzer	10,50	2,20	1,30		1925

Segelboote der Jugendgruppe

Sternchen	MYCvD	Pirat	5,00	1,61		
	MYCvD	Ixylon-Jolle	5,10	1,80		
Mycke	MYCvD	420er	4,20	1,63		
Fisherman	MYCvD	420er	4,20	1,63		
Hexer	MYCvD	420er	4,20	1,63		
Happy Mycke	MYCvD	Optimistenjolle	2,30	1,13		
Mini Mycke	MYCvD	Optimistenjolle	2,30	1,13		
Opti Mycke	MYCvD	Optimistenjolle	2,30	1,13		
Krischi	MYCvD	Optimistenjolle	2,30	1,13		
Mäuschen	MYCvD	Optimistenjolle	2,30	1,13		
Balu	MYCvD	Ausbildungskutter	5,20	2,00		

Motorboote



ACASTA
Herbert Schönfisch



AFRICAN QUEEN
Burghard Kühnlein



ÄGIR
Detlef Jeworowski



AMBER
Dr. Eberhard Bulling



ARCTURUS
Wolfhard Folgmann



ATHOS
Harri Brauer



BISON II
Kristian Ahlborn



COBRA V
Dr. Kuno Meyen



DELPHIN
Anita Lüder

Motorboote



DREAMER
Uwe Herrmann



EISENTE
Horst Bronzel



EL GALLITO
Heinz Hahne



LAETITIA
Manfred Hirte



LISA
Alfred Schwertle



NINA
Axel Dornblüth



NORA-MARIA
Gerhard Kowalsky



OMEGA
Felix Feige



PERSEUS
Jens Wollmann / Harald Werner

Motorboote



POLARIS
Werner Maas



RUBIN
Reinhold Primke



SEELÖWE
Eckhard Gräwert



TALISMAN
Bernd Murst



URSUS
Kristian Kijewski



ZORA
Christiane Härdel/Gunda Schumann

Segelyachten



AGATHE TYCHE
Werner Simon



ALDEBARAN
Bernd Sasse



ALISMA
Dr. Gerhard Meißner



ALLEGRO
Bruno Sturm



ANDRA LIV
Regina Priem



AQUA-MARIN
Uwe Kniese



ARGO
Hans-Joachim Gentzke



CARPE DIEM
Jürgen Saniter



CIRILLA
J. Kniese / J. Ahrens

Segelyachten



CRAZY LASER
Henriette Lüder



DETERMINATION
Carolyn Gorr



DONALD
Heinz-Günter Körner



FARNIENTE
Reinhilde Eisenhut



FLANEUR
Thomas Dastig



FORTITUDE
Jens Wollmann



HANSA V
Herwig Großmann



IMAGINE
Dr. Michael Galwelat



JACKIE O.
Christine Schwarz

Segelyachten



KAP HORN
Horst Decke



KLABAUTERFRAU
Hans-Jürgen Spitzner



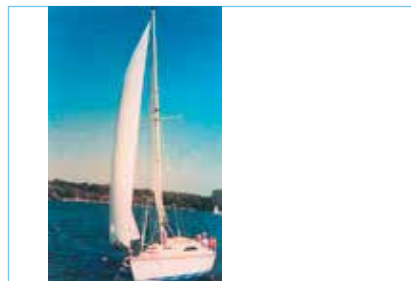
KNATTERPRIEM
Renate Hahn



LOGNEREN
Ulrich Sarnes



MANATEE
Dr.Christian Seyfried



MELUSINE
Rainer Bulling



MISTRAL
Dr.Gunther Kraft



MOMO
Barbara Brandt



PICOBELLO
Rüdiger Helmeke

Segelyachten



QUETZAL
Karl-Heinz Schmitt



SABINA
Günter Lenz



SCAMPI
Jürgen Kolbe



SCHNECKE
Joachim Schwarz



SEACAT
Ursula Nicolai



SOLITUDE
Wulf-Jürgen Peter



SOLVEIG
Dr. Eckhard Plache



SOLVEIG VI
Dr. Peter Becker



STELLA
Dr. Peter Witte

Segelyachten



SUMMSI
Tobias Hootz



THULE
Günther Prinz



ULYSSES
Hartmut Helmchen



WINDSBRAUT
Prof. Peter Weniger

Vorsitzende des MYCvD

1907 - 1920
Aschenborn
Vizeadmiral



1920 - 1922
Philipp
Konteradmiral



1922 - 1941
Hopman
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

1975 - 1992
Reinsdorf
Architekt



1992 - 2000
Wollmann
Kaufmann



2000 - 2002
Großmann
Oberstaatsanwalt



seit 2002
Kraft
Dr. med.



Vorstand, Ehrenmitglieder und Kommissionen von 1910

Vorstand

Präsident	Vizeadmiral z. D. Aschenborn, Exzellenz
Vizepräsident	Geheimer Regierungsrat Douglas
Vizepräsident	Dr. Max Schoeller
Vizepräsident	Dr. Karl Lanz

Ehrenmitglieder

Seine königliche Hoheit Großherzog Friedrich August von Oldenburg
Seine königliche Hoheit Herzog Albrecht von Württemberg
Seine Hoheit Herzog Ernst von Sachsen-Altenburg
Seine großherzogliche Hoheit Prinz Maximilian von Baden
Seine Hoheit Prinz Wilhelm von Sachsen-Weimar-Eisenach
Seine hochfürstliche Durchlaucht Prinz Adolf zu Schaumburg-Lippe
Seine Durchlaucht Fürst Phillipp zu Hohenlohe-Schillingfürst
Seine Exzellenz Großadmiral von Koester
Seine Exzellenz Graf Ferdinand von Zeppelin

Kommissionen

Technische Kommission	Wirklicher Geheimer Ober-Baurat Veith
Sport Kommission	Majoratsherr Robert von Carstanjen, Rittmeister
Hausbootkommission	Herrmann Stilke
Finanzkommission	Ernst Boeddinghaus
Oberingenieur	M. H. Bauer
Syndikus	Justizrat M. Hoffmann
Direktor	Kapitänleutnant a. D. Schroeter

Anzahl der Mitglieder 302, der Boote 102
Geschäftsstelle: Charlottenburg 2, Joachimsthaler Str. 2
Fernsprecher: Amt Charlottenburg Nr. 9338
Telegrammadresse: Motor Yacht

Impressum



Die Gruppe Medien (v.l. n. r. Jürgen Saniter, Bruno Sturm, Dr. Michael Galwelat, Christiane Härdel) hat von März 2006 bis April 2007 an der Erstellung der Festschrift gearbeitet.

Titel:

100 Jahre Motor-Yacht-Club von Deutschland

Herausgeber:

Motor-Yacht-Club von Deutschland e.V., Scabellstr. 10/11, 14109 Berlin

Arbeitsgruppe Medien:

Mitglieder der Gruppe: Dr. Michael Galwelat, Christiane Härdel, Jürgen Saniter und Bruno Sturm. Die Arbeitsgruppe Medien war verantwortlich für Recherche, Texterstellung, redaktionelle Bearbeitung vorhandener und eingereicher Texte, Erstellung und Bearbeitung von Fotografien, Gestaltung, Organisation und Druck der Festschrift.

Studenten der Medienakademie cimdata.de:

Verantwortlich für Design, Layout, Bildbearbeitung und Satz des Textes waren: Claudia Gehn, Jennifer Schwibs, Marleen Stüber, Julia Toleikis.

Druck:

MEDIALIS Offsetdruck GmbH Heidelberger Str. 65/66 12435 Berlin

Homepage:

www.mycvd.de

E-Mail:

post@mycvd.de

© Motor-Yacht-Club-von-Deutschland e.V. 2007

Kopien und Reproduktionen der 100-Jahre-Festschrift nur mit schriftlicher Genehmigung durch den Vorstand des MYCvD.

Bei genehmigten Reproduktionen ist ein Belegexemplar einzureichen.

Redaktionsschluss: 01.05.2007

Die Gruppe Medien bedankt sich beim Vorstand und allen Mitgliedern, die tatkräftig an der Herstellung der Festschrift mitgewirkt und die Gruppe bei der Arbeit mit Beiträgen, Fotos, schriftlichen und mündlichen Informationen und gutem Rat nachhaltig unterstützt haben.