

50 Jahre

Motor-Yacht-Club von Deutschland

1907

1957

Die Herstellung dieser Festschrift ermöglichten uns freundlicherweise:

P. und G. Below
Ingenieur-Büro
Berlin-Wilmersdorf
Mecklenburgische Straße 57 d

Hellmuth Butenuth
Autohaus Hellmuth Butenuth KG
Berlin-Wilmersdorf
Mecklenburgische Straße 27/28

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Werk Berlin-Marienfelde
Abt. Boots- und Schiffsmotoren
Berlin-Marienfelde
Daimlerstraße 131-145

A. und H. Erbach
Nord-Deutsche Versicherungs-Ges.
Berlin-Charlottenburg 9
Württembergallee 1

Richard Henke
Radiogeschäft
Berlin-Zehlendorf
Berliner Straße 73

Georg Hertling
Juwelier
Berlin-Steglitz
Schloßstraße 107

Gerda Hinniger
Berlin-Lichterfelde
Drakestraße 78

Radio-Hüttner
Berlin-Neukölln
Hermannstraße 49

Ritschy Lüders
Berlin-Charlottenburg 5
Neue Kantstraße 1

Gerhard Meyer
Lampenschirmfabrik
Berlin W 30
Maaßenstraße 3

Dr. Müller-Voss
Berlin-Wilmersdorf
Konstanzer Straße 55

Koffer-Panneck
Das Haus der 1000 Aktentaschen
Berlin-Neukölln
Karl-Marx-Straße 165

Paul Schiller
Berlin-Charlottenburg
Schillerstraße 6

F E S T S C H R I F T

50 Jahre

Motor-Yacht-Club von Deutschland

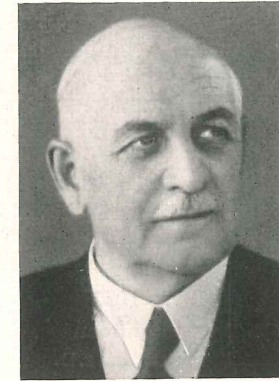
1 9 0 7

1 9 5 7

Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Müller-Voss / Frau Dr. Schneider / Günther Below

Fotos: Frau Erika Dubrow / Schuster / Wimmer / Clubarchiv

Herstellung: Werner Scholz-Werbung



Fünfzig Jahre „Motor-Yacht-Club von Deutschland“ bedeuten fünfzig Jahre Motoryachtsport binnen und auf See, als Fahrten- und Rennsport auf deutschen und ausländischen Wassern, als wirklichen, fairen Sport, nicht der zu gewinnenden Preise wegen, sondern zur charakterlichen Bildung des freien deutschen Menschen, zum Ausbau seiner Freundschaften über unsere Grenzen hinaus, zur Schulung des Sportlers für nationale und internationale Aufgaben und nicht zuletzt zur Förderung unseres Fahrzeug- und Motorenbaus.

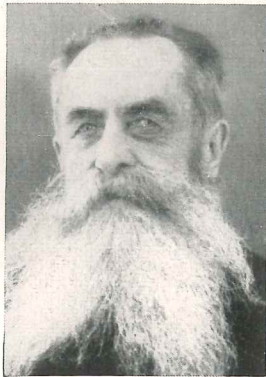
So möge der Motoryachtsport auch in der Zukunft bleiben.

Das ist mein Wunsch zum Abschluß des fünfzigsten Jahres unseres „Motor-Yacht-Clubs von Deutschland“.

Dr.-Ing. E. h. M. H. Bauer

Gründungs- und Ehrenmitglied des MYC v D

Die Präsidenten des Motor-Yacht-Club von Deutschland



1907 - 1920
Aschenborn
Vizeadmiral z. D.



1920 - 1922
Philipp
Konteradmiral a. D.

1922 - 1941
Hopman
Vizeadmiral a. D.



1941 - 1947
Venzky
Direktor

1947 - 1951
Berke
Kaufmann



1951 - 1954
Butenuth
Ingenieur

Der Vorstand des Motor-Yacht-Club von Deutschland



PRÄSIDENT PAUL SCHILLER

Vizepräsidenten:

Ernst Venzky
Dr. Ulrich Müller-Voss

Schriftführer:

Heinz Erbach
Günther Below

Stellv. Schriftführer:

Schatzmeister:

Romilda Müller-Voss
Hellmuth Brandt

Stellv. Schatzmeister:

Vorsitzender der Hauskommission:

Hellmuth Brandt

Vorsitzender der Vergnügungskommission:

Hellmuth Brandt

Sportkommission:

Motorbootsport:

Günther Below
Martin Lotz
Franz Sill

Segelsport:

Günther Fram

Leiter der Jugendgruppe:

Günther Fram

Hafenmeister:

Heinz Bohne

Leiter der Segelgruppe Berlin des Deutschen
Hochseesportverbandes „Hansa“:

Georg Hertling

EHREN RAT

Max Berke

UND AUFNAHMEKOMMISSION

Arthur Erbach

Dr. Friedrich Wegener

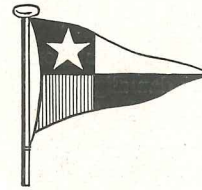
Stand vom 15. Mai 1957



Oberbürgermeister Reuter
besichtigt den Lanz-Preis auf der Wassersportausstellung Berlin 1951

DIE CHRONIK DES MOTOR-YACHT-CLUB VON DEUTSCHLAND

1907 — 1932



Auf 50 Jahre wechselvollen Geschehens blickt der Motor-Yacht-Club von Deutschland im Juni 1957 zurück. Sowohl die schwere Zeit in und nach dem ersten Weltkrieg, wie auch die Katastrophe des letzten Krieges überlebte er trotz größter Substanzverluste und stärkster soziologischer Umschichtungen. Diese Tatsache ist wohl noch nachträglich die beste Rechtfertigung für die Gründung des MYCvD, die offiziell am 20. Juni 1907 erfolgte.

Die Geschichte des Clubs beginnt jedoch eigentlich schon im Jahre 1906, als sich im neubegründeten Deutschen Motorboot-Klub (DMK) einige Dutzend Mitglieder zu der Abteilung Wannsee mit einem eigenen Vorstand zusammenschlossen. Den Vorsitz führte Rittmeister a. D. Sholto Douglas mit seinem Stellvertreter, dem Verleger Gustav Braunbeck. Aus dem ersten Jahresbericht der damals 140 Mitglieder umfassenden Abteilung ging hervor, daß man die Absicht hatte, den Motorbootsport durch Heranziehung der Boots- und Motorenindustrie zu fördern. Dies führte zu Meinungsverschiedenheiten mit dem DMK, der den Entschluß der Wannsee-Mitglieder, einen eigenen Motor-Yacht-Club zu gründen, damit beantwortete, daß er in der Hauptversammlung am 22. Mai 1907 die Abteilung auflöste. Daraufhin schied ein großer Teil der Wannsee-Mitglieder aus dem DMK aus und trat in den neuen Club ein.

Am 26. Mai 1907 wurde der Vorstand gewählt, der folgende Mitglieder hatte:

Präsident: Vizeadmiral Exzellenz Aschenborn.
Vizepräsidenten: Rittmeister a. D. Sholto Douglas;
Albert Graf von Sierstorpf;
Dr. Max Schöller.

Dem Repräsentantenausschuß gehörten an:

Direktor Paul Daimler;
Vizeadmiral z. D. Mensing;
Konteradmiral z. D. Scheder;
Hermann von Passavant;
Geheimer Marineoberbaurat Veith;
Dr. Karl Lanz;
Walther Selve;
Geheimrat Witting.

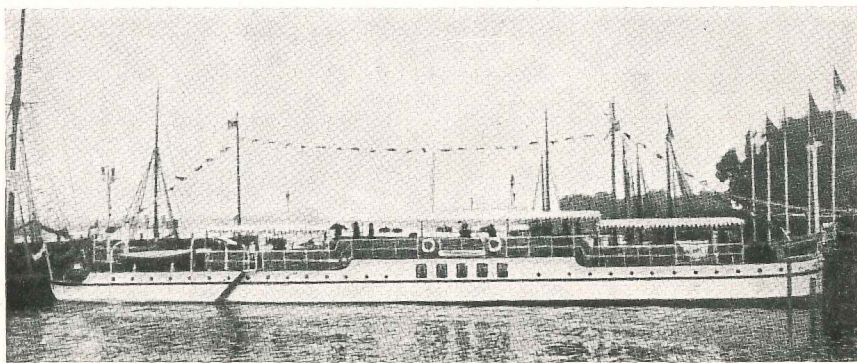
Die neuen Räume des Clubs in der Potsdamer Straße 105a wurden am 30. Mai 1907 eingeweiht; auf der am nächsten Tage einberufenen ersten geschäftlichen Sitzung von Vorstand und Repräsentantenausschuß wurde zum Ausdruck gebracht, daß der Club seine Aufgabe in der Förderung der Herstellung brauchbarer Boots- und Motortypen sehen sollte und daher mit der einschlägigen Industrie und allen anderen in Frage kommenden Stellen enge Fühlung aufnehmen mußte.

Am 20. Juni 1907 konnte nun der „Motor-Yacht-Club“ offiziell errichtet werden. Das Gründungsprotokoll wurde unterzeichnet von den Herren Dr. Hermann Bach, M. H. Bauer, Gustav Braunbeck, Sholto Douglas, Julius Joachim, von Köller-Banner, Arthur Proskauer, F. Rasch und Dr. Carl Wolff. Zu dem bereits genannten Vorstand trat noch als Schatzmeister Julius Joachim.

Den Zielen des Clubs entsprechend, begann schon im ersten Jahr seines Bestehens eine lebhaftere Wettfahrttätigkeit. Die wirtschaftliche Prosperität der damaligen Zeit ermöglichte einen Zuschnitt, den wir heute nur noch mit Wehmut betrachten können. Der Idealismus aller Beteiligten in Verbindung mit den zu erringenden Preisen fand in einer außerordentlich regen Beteiligung seinen sichtbaren Ausdruck. Entfernungen und Zeitaufwand spielten anscheinend gar keine Rolle. Preisstiftungen bis zu 10 000 Goldmark waren immer wieder Anlaß zu neuen Ausschreibungen, wobei die Ausdehnung der Veranstaltungen auf das ganze Reichsgebiet und später sogar darüber hinaus — Ost- und Nordsee eingeschlossen — eine überaus kräftige Werbewirkung hatte.

Die Beachtung, die bereits die erste vom Club veranstaltete Rheinfahrt auch durch ausländische Beteiligung fand, führte zu dem Bemühen unseres Clubs um einen engeren Zusammenschluß mit den ausländischen Vereinen. Das Ergebnis dieser Bestrebungen war die Gründung des ersten Internationalen Motoryacht-Verbandes in unseren Räumen am 15. November 1907; sein erster Präsident wurde Exzellenz Aschenborn.

Die unbestreitbaren Erfolge ließen die Neider nicht ruhen. Am 28. November 1907 riefen der Kaiserliche Yacht-Club, der Kaiserliche Automobil-Club und der Nord-



Hausboot „Sommernachtstraum“

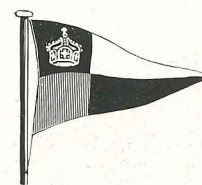
deutsche Automobil-Club zur Gründung des Deutschen Motoryachtverbandes auf. Aufgefordert wurden auch die drei damals in Deutschland existierenden eigentlichen Motorboot-Clubs, der Deutsche Motorboot-Klub, der Rheinische und unser Club. Da die Stimmenzahl auf der Zahl der eingetragenen Clubmitglieder beruhte, hatten die letztgenannten drei Clubs acht Stimmen gegen 57 aller anderen Clubs. Das ungünstige Stimmenverhältnis mußte unseren Club und seine Bestrebungen im Rahmen des neuen Verbandes sehr in den Hintergrund drücken — ein Sachverhalt von solchem Gewicht, daß er auch fast 50 Jahre später noch spürbar sein sollte.

Die Namensänderung vom 23. Dezember 1907 in „Motor-Yacht-Club von Deutschland“ unterstrich den Charakter eines Landesclubs. Mit großem Schwung ging es in das Jahr 1908, das ein voller Erfolg wurde, so eindrucksvoll, daß der Club im Herbst dem Verband den Rücken drehte; er fühlte sich dem ersten internationalen Verband verpflichtet. Der Deutsche Motoryacht-Verband dagegen wollte sich einer neuen internationalen Vereinigung anschließen und mit ihr den ersten Verband bekämpfen. Nachdem sich die beiden internationalen Vereinigungen aber zusammengeschlossen hatten, trat unser Club wieder dem deutschen Verband bei.

Den Mangel eines eigenen Anwesens am Wannsee behob zunächst das gemietete Hausboot „Sommernachtstraum“, das bei Beelitzhof vor Anker gelegt wurde und mit seinen Ausmaßen von 40 × 4,60 m sowie entsprechender Einrichtung alle Voraussetzungen für ein reges sommerliches Clubleben bot.

Der nächste Schritt in dieser Richtung wurde mit der Pachtung eines Grundstücks vor dem Kaiserpavillon in Wannsee im Frühjahr 1908 getan. Eine Bootsstation mit Landungssteg wurde gebaut. Zu diesem Anwesen gehörte das erste Clubmotorboot. 1909 folgte der Kauf eines eigenen Hausbootes. Die Räume in der Potsdamer Straße wurden aufgegeben, lediglich eine Geschäftsstelle in der Joachimstaler Straße 2 blieb in der Stadt erhalten. Sie konnte damals 339 Mitglieder und 98 Boote ausweisen.

Die Regatten der folgenden Jahre führten die Boote weit über die Landesgrenzen hinaus. Der Stander des MYCvD war am Eisernen Tor und in Monaco ebenso bekannt und gern gesehen wie auf dem Bodensee, dem Rhein, an der Nordsee- und der deutschen, dänischen und schwedischen Ostseeküste.



Am 5. Juni 1913 übernahm der deutsche Kaiser aus Anlaß seines 25jährigen Regierungsjubiläums das Protektorat über unseren Club und verlieh ihm in Anerkennung seiner Verdienste um den Motorbootsport das Prädikat „Kaiserlich“. Der Platz des Sterns in unserem Stander wurde fortan von einer goldenen Krone eingenommen.

Der Ausbruch des ersten Weltkrieges brachte die sportliche Entwicklung zu einem jähen Stillstand. Der allgemeinen nationalen Einstellung entsprechend, bildete sich alsbald aus der Substanz des Clubs das Freiwillige Motorboot-Korps. Zunächst vollständig vom Club ausgerüstet und unterhalten, wurde es erst 1916 selbständig und in die Heeresverwaltung übernommen.

Der verlorene Krieg führte praktisch zum Verlust aller Boote, so daß der Club in seiner eigentlichen Arbeit vor dem Nichts stand. Die Opferwilligkeit zahlreicher Mitglieder

ermöglichte es jedoch, jetzt einen lang gehegten Wunsch zu verwirklichen. Am 1. Juli 1919 konnten eigene Clubräume auf eigenem Grundstück am Großen Wannsee eingeweiht werden — ein Ereignis, das eine wesentliche Hilfe bei der Überwindung unzähliger Schwierigkeiten darstellte; besaß doch der Club damit eine echte Heimat, die auch die Unzulänglichkeiten milderte, die der zeitbedingte häufige Wechsel im Vorstand mit sich brachte.

Erst 1921 wurde der Betrieb von Motorbooten wieder freigegeben. Jedoch erlaubten die wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Zeit nur einen wesentlich kleineren Rahmen bei den Regatten. Am Grundstück entstand aus dem ursprünglichen Schwimmsteg eine feste Steganlage. Die Mittwochabende wurden als ständige Einrichtung eingeführt.

1922 verkörperten die drei reinen Motorboot-Clubs allein den Verband, da die anderen Clubs austraten, eine Tatsache, die im Hinblick auf das vorherige ungünstige Stimmverhältnis sehr begrüßt wurde. Auch der nach dem Kriege aufgeflogene internationale Verband konstituierte sich wieder.

Nach Überwindung der Inflation traten 1924 endlich wieder geordnete, stabile Verhältnisse ein. So konnte nun auch unser Haus durch die Veranda vergrößert werden.

In den folgenden Jahren zeigte sich so recht die Bedeutung eines Landesclubs. Es bildeten sich die selbständigen Gruppen Pommern und Hamburg. Letztere erweckte die Wettfahrt der Verkehrsboote im Hamburger Hafen zu neuem Leben.

1926 konnte durch Grundstückserwerbungen die Wasserfront um 30 m verbreitert werden. Der Hafen wurde in den Jahren 1927 und 1928 gebaut.



Die Teilnehmer der Elbefahrt 1927 in der Brandenburger Schleuse

Etwa von 1927 an kamen wieder große Wettfahrten, denen der Vorkriegszeit ähnlich, zustande. In Malmö, Helsingborg, Amsterdam wehte unser Stander.

1928 gab es eine internationale Regatta mit amerikanischer, englischer und französischer Beteiligung und — in Anlehnung an die früheren — eine große Rheinfahrt, die in Amsterdam bei der Olympiade endete.

1929 fand in Elbing eine weitere Gruppe zu uns. Danach jedoch trat leider ein Stillstand in der Entwicklung ein. Der Druck der Weltwirtschaftskrise dämpfte auch die Beteiligung an den Regatten erheblich. Deshalb waren die Erwartungen für die Wettfahrten auf dem Scharmützelsee 1931 nicht sehr hoch. Dennoch kam es zu einer Rekordbeteiligung, da die Veranstaltung in Zusammenarbeit mit dem Aero-Club von Deutschland stattfand.

Am 20. Juni 1932 konnte das 25 jährige Jubiläum unseres Clubs gefeiert werden. Trotz schwerer Rückschläge war die Idee immer stark genug gewesen, um alle Hindernisse zu überwinden. In diesem Sinne waren auch die Glückwünsche zum Jubiläum im Hinblick auf die Zukunft gehalten.



1931. Die Outboards vor ihrem Start zum Langstreckenrennen im Hafen des MYCvD

Die wesentlichsten Wettfahrten 1907—1932, auf denen Boote des MYCvD starteten

Die mit einem * versehenen Regatten wurden vom MYCvD veranstaltet

- 1907 Müggelsee;
*Kieler Woche (Mitveranstalter);
*Rheinfahrt von Mannheim abwärts.
- 1908 *Rheinfahrt Düsseldorf — Mannheim;
*Bodensee-Woche;
*Kiel — Sonderburg — Alsensund — Kl. Belt — um Fünen — Gr. Belt —
Kiel (Preis der Ostsee);
*Bremerhaven — Helgoland — Cuxhaven (Preis der Nordsee);
*Weser-Regatta Bremen.
- 1909 *Schwielowsee-Wettfahrten;
*Kiel — um Fünen — Travemünde (Preis der Ostsee);
*Bodensee-Woche;
*Rheinfahrt Mannheim — Arnheim;
Müggelsee;
*Schwielowsee-Regatten.
- 1910 Monaco;
Donaufahrt Regensburg — Wien;
*Bodensee-Woche;
Kieler Woche;
*Müggelsee.
- 1911 *Elbefahrt Leitmeritz — Berlin;
*Swinemünde — Kiel (Preis der Ostsee);
*Bodensee-Woche;
Monaco;
Venedig — Rom;
Stockholm;
Donaufahrt.
- 1912 *Müggelsee;
*Swinemünde — Kolberg;
*Kolberg — Zoppot;
*Zoppot — Kalmar — Vaxholm (Schweden);
*Bodensee-Woche;
Monaco;
Abbazia;
Donaufahrt Wien — Orsowa / Eisernes Tor.
- 1913 *Rheinfahrt Mannheim — Düsseldorf;
Düsseldorf — Arnheim — Amsterdam;
Seewettfahrt Ijmuiden — Cuxhaven;
*Müggelsee.
- 1914 *Bodensee-Woche;
*Berlin — Stettin;
*Stralsund — Rönne;
*Rönne — Travemünde.
- 1921 Pommern-Woche;
*Jungfersee;
*Brandenburgfahrt.
- 1922 *Berlin — Waren/Mecklenburg;
*Müggelsee.
- 1923 *Gotenburgfahrt;
Scharmützelsee.
- 1924 *Brandenburg-Woche;
Ostsee-Woche;
*Travemünde — Trelleborg — Swinemünde;
Verbandswettfahrten Frühjahr und Herbst.
- 1925 *Travemünde-Woche.
- 1926 *Stettin — Swinemünde;
Themse, London.
- 1927 *Berlin — Hamburg — Kiel;
*Kiel — Warnemünde — Malmö — Helsingborg;
Detroit;
Baltimore.
- 1928 *Templiner See (Internationale Regatten);
*Rheinfahrt Mannheim — Wesel;
Rhein-Holland-Fahrt zur Olympiade Amsterdam;
Paris.
- 1929 *Templiner See (Internationale Regatten);
*Stettin — Stralsund;
Themse, London;
Brüssel.
- 1930 *Templiner See (Internationale Regatten);
*Elbefahrt nach Hamburg;
*Scharmützelsee (Internationale Regatten);
Gardasee.
- 1931 *Templiner See (Internationale Regatten);
*Wannsee — Havel;
*Scharmützelsee.

1932 — 1945

Belastet von der Weltwirtschaftskrise beginnt das Jahr 1932. Der Motoryachtsport ist von den allenthalben einsetzenden Einschränkungen nicht ausgenommen.

So beschränkt sich die Entwicklung des Rennsports aus Kostengründen mehr und mehr auf kleinere und billigere Boote und Motoren. Es ist verständlich, daß hierbei der Autbordsport viele Anhänger gewinnt und die Zahl der Autbordrennen ständig zunimmt.

Die Entwicklung des Fahrtsports zeigt ebenfalls eine Beschränkung auf kleinere Boote. Die beliebtesten Fahrzeuge für die Binnengewässer sind wohl die Backdeckkreuzer und Vorderkajütboote mit einer Länge von 8 bis 11 m. Bei den seetüchtigen Booten herrschen Motorkreuzer mit etwa 12 bis 15 m Länge mit Mittelkajüte vor. Beide Arten sind mit allen Erfordernissen für ausgedehnte Fahrten gebaut und stellen durch ihre solide und handwerklich hervorragende Ausführung den damaligen Bootsbauern ein mehr als gutes Zeugnis aus. Es ist klar, daß diese ausschließlich für den Fahrtsport gebauten Boote wenig für Rennveranstaltungen geeignet sind, die Eigner selbst für die Wettfahrten auch wenig Interesse zeigen. Nur so ist es verständlich, daß Rennen für diese Boote nach Ausgleichsformeln nie einen großen Anhängerkreis finden konnten.

Die Zielsetzung des Fahrtsportlers liegt ja auch nicht bei den Rennveranstaltungen; er will sich vielmehr die Wasserwege erschließen, um durch Erholung und Ruhe seine körperlichen und geistigen Kräfte zu sammeln. Jedoch machen ihn, genau wie den Rennsportler, Kenntnis der Fahreigenschaften seines Bootes, technisches Verständnis für Motor und Ausrüstung, Fairneß, Toleranz und Sportgeist zum Motorsportler und lassen ihn erst erfolgreiche Fahrten durchführen. Durch alle diese Faktoren fühlt er sich mit seinem Club verbunden und findet dort für sich und sein Boot eine Heimat. Es ist daher nicht verwunderlich, daß 1932, trotz schwerer Belastungen, 369 Mitglieder und 130 Boote die Grundlage unseres Clubs bilden — 111 Mitglieder und 26 Boote mehr als am Ende der ersten Blütezeit des Motorbootsports zu Beginn des ersten Weltkrieges. Überall auf den Gewässern um Berlin, seien es nun die Havelseen, die Neuruppiner Gewässer, die unzähligen mecklenburgischen Seen, die Spree und Dahme mit ihren vielen Seitenarmen und Seen, zeigen Boote den Stander des Motor-Yacht-Clubs von Deutschland. Berlin bildet den idealen Mittelpunkt des Motoryachtsports, deutlich an den neun von insgesamt 16 Vereinen des Deutschen Motoryacht-Verbandes zu erkennen, die ihren Sitz in der Umgebung von Berlin haben.

Den sportlichen Auftakt des Jahres 1932 bildet die Regatta auf dem Templiner See am 18. und 19. Juni. Veranstaltet von den Clubs des Deutschen Motoryacht-Verbandes, dem Deutschen Autbord-Club, vom Deutschen Kraftboot-Verband und vom Aero-Club von Deutschland stellt sie den sportlichen Höhepunkt des Jahres dar. Rennen für Klassenboote — Innenborder und Außenborder — werden umrahmt von klassenfremden Wettfahrten der größeren Boote. Vorführungen der Wasserflugzeuge runden die bei

regnerischem Wetter durchgeführte Regatta ab. Das hierbei ausgefahrene Jubiläums-Handikap des Motor-Yacht-Clubs von Deutschland bildet gleichzeitig den sportlichen Abschluß des 25jährigen Jubiläums unseres Clubs.

Für den am 20. Juni 1907 offiziell gegründeten Club ist dieses Ereignis gesellschaftlicher Höhepunkt des Jahres 1932. Mit einem offiziellen Empfang im Hotel Kaiserhof beginnen die Jubiläumstage. Begrüßungsworte unseres Präsidenten Hopman, der gleichzeitig Vorsitzender des Deutschen Motoryacht-Verbandes ist, leiten die Festansprache ein, die von unserem Mitglied Dr.-Ing. Bauer gehalten wird. Der Festakt klingt in einem Festbankett mit den Ehrengästen aus. Am nächsten Tag findet auf dem Clubgelände ein Gartenfest statt, und am Nachmittag beendet eine Gesellschaftsfahrt der Boote zur Krampnitz die beiden Festtage.

In der schönsten Sommerzeit, am 20. und 21. August, finden wie alljährlich die Sternfahrt nach Bad Saarow und gleichzeitig die Rennen für Tourenboote und Autbordboote statt.

Das Jahr schließt ab mit dem 25jährigen Jubiläum des Deutschen Motoryacht-Verbandes, der sich zu dieser Zeit aus folgenden 15 Vereinen mit 518 Booten und 1219 Mitgliedern zusammensetzt:

Deutscher Motorboot-Klub	Motor-Yacht-Club von Deutschland
Deutscher Motor-Yacht-Club	Motorboot-Club Oberspre
Club für Motoryachtsport	Danzig-Zoppoter
Rheinischer Motor-Yacht-Club	Motor-Yacht-Club
Zeuthener Motorboot-Club	Klub am Rupenhorn
Motor-Yacht-Club Mittelrhein	Braunsberger Motorboot-Club
Automobil-Club von Deutschland	Rostocker Motor-Yacht-Club
Motor-Yacht-Club Siemens	Hochsee-Sportverband Hansa

Auf der Verbandssitzung wurden die Fahrtenpreise für das Jahr 1932 verteilt. Der Preis für die Seefahrten geht an Scheidling, Motor-Yacht-Club von Deutschland, Gruppe Elbing. Dr. Bauer erinnert in seiner Festansprache an die Schwierigkeiten, die seit der Gründung des Verbandes bestehen — hatten doch die Motorbootvereine gegenüber den Automobilclubs und dem Kaiserlichen Yacht-Club (Kiel) nur 500 Stimmen von insgesamt 5200 Stimmen — und die erst nach Austritt der Automobilclubs und des Kaiserlichen Yacht-Clubs 1922 behoben wurden. Wohl keiner von den Delegierten ahnt, daß diese Sitzung des Verbandes die letzte in voller Unabhängigkeit ist.

Das Jahr 1933 bringt tiefgreifende Änderungen in Club und Verband. Im Frühjahr 1933 treten der Deutsche Autbord-Club und der Deutsche Kraftboot-Verband dem Verband bei. Später wird die Motorboot-Abteilung des ADAC dem Verband angeschlossen, nachdem der ADAC in einem einheitlichen Reichskraftfahrverband aufgegangen ist. Am 31. Mai wird die Kraftboot-Abteilung des NSKK gegründet, die außerhalb des Verbandes bleibt. Sowohl der Motor-Yacht-Verband als auch der Segler-Verband werden Fachschaften im neu gegründeten Wassersport-Verband. Die freie Entfaltung der Clubs wird stark eingeschränkt.

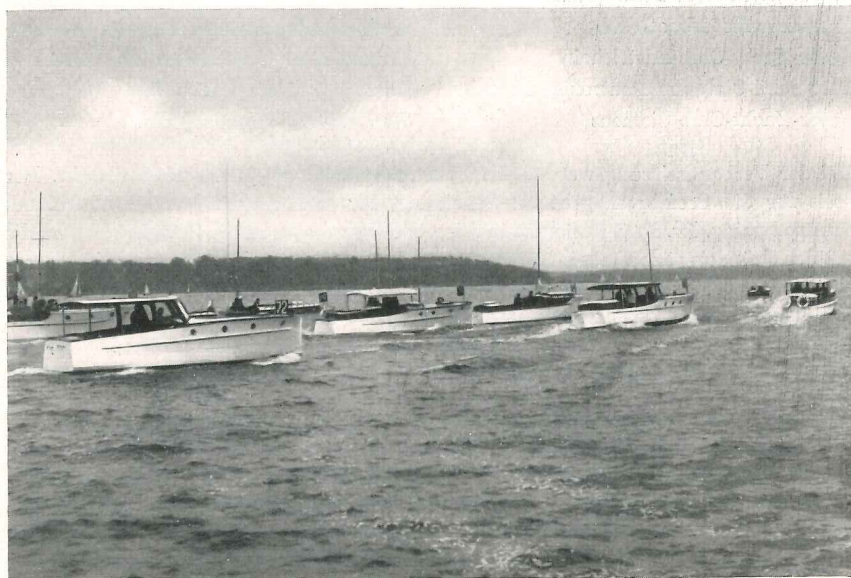
Die ersten Rückschläge dieser Entwicklung zeigen sich bei der international ausgeschriebenen Regatta auf dem Templiner See am 17. und 18. Juni. Kein Ausländer meldet sich, und die Regatta muß im nationalen Rahmen ausgetragen werden.

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 wird, geht das Jahr 1933 zu Ende.

Glücklicherweise haben sich im Präsidium des Motor-Yacht-Clubs von Deutschland keine größeren Veränderungen ergeben. Präsident ist nach wie vor Vizeadmiral Hopman. Dem Vorsitzenden des technischen Ausschusses, Dr. Bauer — gleichzeitig Vizepräsident der Union internationale Motonautique (UIM), gelingt es, wieder Beziehungen zum Ausland anzuknüpfen. Erstes Ergebnis dieser Bemühungen ist die Beteiligung je einer belgischen und schwedischen Mannschaft an der Regatta auf dem Templiner See im Juni 1934.

Das Jahr 1934 beginnt am 6. Mai mit dem alljährlichen Anfahren. 130 Boote auf der Havel, 100 Boote auf der Oberspree und 50 auf dem Tegeler See lassen ein glücklicheres Sportjahr als das vorausgegangene ahnen. Der Deutsche Motoryacht-Verband umfaßt jetzt 39 Vereine mit 1200 Booten.

Im Rahmen der Kieler Woche wird erstmals seit 1929 ein Seerennen für Motoryachten ausgefahren. Die kleineren, nicht seetüchtigen Boote treffen sich nach einer Sternfahrt



1951. Gleichmäßigkeitsfahrt der Motoryachten bei der Internationalen Motorbootregatta

in Kiel. Im eigentlichen Seerennen wird der Seekreuzer „Änne IV“ unseres Mitgliedes Althoff Gewinner des Großen Preises der Ostsee.

Abschluß dieser Saison bildet wieder die Sternfahrt und Regatta in Bad Saarow.

Die für 1935 geplanten Motorbootfahrten innerhalb der Pommern-Woche im Stettiner Haff müssen infolge schlechten Wetters ausfallen und unterbrechen damit die mit der Kieler Woche 1934 hoffnungsvoll wiederaufgenommenen Seewettfahrten.

Die Regatten des Jahres 1935 auf dem Templiner See und in Bad Saarow laufen planmäßig ab, lassen jedoch die Frage nach der zweckmäßigsten Regattabahn stark in den Vordergrund rücken. Die ständig steigenden Regattakosten erfordern erhöhte Einnahmen, die nur durch große Zuschauermengen aufgebracht werden können. Von den nahe Berlins gelegenen Wasserflächen scheidet der Müggelsee wegen zu starken Wellenganges und die Havel wegen zu schlechter Unterbringungsmöglichkeit der Zuschauer aus. Lediglich die Dahme bei Grünau bildet einen günstigen Regattaplatz, der in Anbetracht der Ruderwettbewerbe bei den Olympischen Spielen 1936 großzügig ausgebaut wird und ab 1937 für Motorbootregatten zur Verfügung steht.

Auch sonst werden starke Vorbereitungen für die Olympiade 1936 getroffen. Unser Clubkamerad Max Berke ist maßgebend an der Entwicklung und Ausrüstung der Olympiadjollen beteiligt. Die Olympiadebeteiligung der Motorboote, die bereits für die ausgefallene Olympiade 1916 geplant war, wird leider keine Wirklichkeit. Dafür wird die Regatta auf dem Templiner See stark erweitert und mit etwa 100 Booten — unter ihnen Boote aus Schweden und Italien — gehen die Rennen am 12., 13. und 14. Juni glatt vonstatten. Treffen der Fahrtenportler in Möllensee, Werder, Brandenburg und Bad Saarow — die beiden letzten verbunden mit Regatten — finden reges Interesse. Bei der Schönheitskonkurrenz der Motorboote in Bad Saarow kann unser Clubmitglied Erbach mit seinem Greif III einen Preis erringen.

Sportliche Veranstaltungen des Jahres 1937 sind die beiden Regatten auf dem Templiner See und in Bad Saarow. Lediglich die Autbordrennen werden nicht mehr auf dem Templiner See, sondern auf der Olympiabahn in Grünau veranstaltet.

Die Sternfahrt nach Paris anlässlich der Weltausstellung kann infolge Devisenmangels leider nicht von deutschen Booten besichtigt werden.

Das Jahr 1938 bringt noch einmal einen sportlichen Höhepunkt. Die Berliner Vereine verzichten auf die Regatta auf dem Templiner See, und damit kann erstmalig seit Bestehen des Deutschen Motoryacht-Verbandes auf dem Starnberger See eine internationale Motorbootwoche vom 22.—24. Juni veranstaltet werden. Mit 27 Rennen läuft das Mammutprogramm mit Fahrern aus England, Frankreich, Italien, Schweden, der Schweiz und Deutschland ab.

Der 31. Oktober 1938 stellt praktisch das Ende des Deutschen Motoryacht-Verbandes dar. Er muß aus dem Reichsbund für Leibesübungen ausscheiden und wird dem deutschen Kraftsport angeschlossen. Der Kampf der Motorbootvereine um eigene Geltung findet hier sein Ende und viele Schwierigkeiten des Deutschen Motoryacht-Verbandes in den Jahren nach 1945 ihren Anfang.

Noch einmal laufen 1939 die Boote bei den vom NSKK veranstalteten Regatten in Grünau und auf dem Starnberger See. Das Blaue Band der Elbe für Verkehrsmotor-

boote — seit 1930 vom Motor-Yacht-Club von Deutschland, Hamburg, veranstaltet — dürfte wohl die letzte vor dem Kriege von einem Motorbootclub durchgeführte Regatta gewesen sein.

Der 1. September 1939, Beginn des zweiten Weltkrieges, zwingt durch Treibstoffbeschränkungen zur Einstellung des Motorbootsports. Die Verfügung vom 7. Mai 1940 des Oberpräsidenten der Mark Brandenburg bringt auch das gesetzliche Ende. § 1 der Verfügung lautet:

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 roten Dreiecke, die Ausnahmen von diesem Verbot sichtbar machen sollten, werden wohl an keinem Sportmotorboot angebracht gewesen sein. Die Wehrmacht beschlagnahmt die größeren Boote, wovon gerade unser Club besonders schwer betroffen wird. Die meisten von ihnen gehen als Stromaufsichtsboote in den besetzten Gebieten verloren.

Nach dem Tode unseres Präsidenten Hopman übernimmt 1941 Ernst Venzky, Mitglied des MYCvD seit 1908, das Präsidium und leitet den Club bis zum Verbot durch die alliierten Siegermächte 1945.

1945 — 1957

Es war einmal — wie alle hübschen Geschichten fängt die meinige genauso an, wobei ich nicht unbedingt behaupten will, daß meine Story hübsch ist — ein junger Mann, der als passionierter Segler Mitglied des Motor-Yacht-Clubs war, obwohl er von Motorbooten keine Ahnung hatte. Dieser junge Mann freite ein Mädchen, das den Zauber des Wassers lieber vom sicheren Ufer aus genoß und dem eine Rundfahrt auf dem Wannsee per Dampfer gleich einer abenteuerlichen Seefahrt schien. Die Ehe stand in puncto Wasser auf sehr schwankenden Brettern, aber es war Krieg und er fuhr sowieso zur See und sie brauchte den sicheren Boden des Landes nicht mit den schwankenden Planken eines Bootes zu vertauschen. Doch der Krieg ging auch einmal zu Ende, es begannen die ersten Schritte eines langsam sich wiedereinfindenden Zivillebens, und nachdem sich erst zwei, dann drei und noch mehr in alle Winde verstreut gewesenen Clubkameraden zusammenfanden und die ersten notwendigen Lebensbedürfnisse mit mehr oder weniger kaufmännischen Schwarzgeschicken befriedigt waren, gab es die ersten Zwistigkeiten in der bis dato glücklichen Ehe. Er wollte wieder aufs Wasser und sie lehnte dieses Ansinnen entrüstet ab. Männer sind eigensinnig wie Kinder, wenn es um ihr Spielzeug geht und so gelang es ihm schließlich, sie wenigstens dazu zu überreden, ihn zur Stätte seiner weiteren seemännischen Tätigkeit zu begleiten. Frauen sind unkonsequent, wenn es darum geht, ihre Neugier zu befriedigen. Das, was gestern unmöglich war, wird durch die weibliche Neugierde morgen Tatsache. Der Club hatte inzwischen ein beinahe friedensmäßiges Aussehen bekommen, nachdem die beim Zusammenbruch 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.

Das Clubgelände war bis 1947 von der amerikanischen Besatzungsmacht in Anspruch genommen. Ende 1947 war das Clubgrundstück in völlig demontiertem Zustand und ohne jedes Inventar zurückgegeben worden. Da es zu dieser Zeit kein Benzin gab, konnte der Club zunächst nur auf gesellschaftlicher Basis wiedererstehen. Es wurde vorerst die auch vor dem Kriege bestehende Segelabteilung wieder aufgezo-gen und somit die Grundlage für den Wiederaufbau gelegt. Die ersten zwei Jahre hatten wir die beiden anderen großen Segelclubs des Wannsees, nämlich „Verein Seglerhaus am Wannsee“ und „Potsdamer Yacht-Club“ bei uns zu Gast, da diese ihre Clubhäuser noch nicht zurückbekommen 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.

So ein Segelboot muß man sich doch mal von innen besehen, dachte sie und bestieg — äußerlich mutig, innerlich zitternd und bebend — unter Leitung eines männlichen Hilstrupps (stellen Sie sich das bitte plastisch vor: vorne ein Kapitän, hinten ein Kapitän und zu jeder Seite noch einer, damit Madame beim An-Bord-Gehen nicht in den Bach plumpst) die an der Pier liegende „Robbe“. Die Sonne strahlte vom Himmel, der Wannsee zeigte sein Sonntagsnachmittagskaffee-Segelgesicht, es wehte eine sanfte Brise. Die Voraussetzungen für die Umwandlung einer Landratte in eine zünftige Seglerfrau waren so günstig,

daß es ihm gelang, ihre Neugier in den Wunsch nach einem eigenen Boot zu wandeln. Es wurde jedenfalls vor dem fahrbaren Untersatz zu Lande eine fahrbare Lustschaukel zur See gekauft.

Der spärliche Mitgliederkreis vergrößerte sich von Jahr zu Jahr, es kamen alte Vorkriegskameraden hinzu, es kamen neue Wassersportfreunde herbei und alle Mitglieder brachten, soweit vorhanden, ihren Nachwuchs mit. Es wurde beschlossen, diesen Nachwuchs traditionsgemäß rechtzeitig anzulernen, mit Schot und Pinne seemännisch umzugehen. Die Kapitäne wurden zu Hause gelassen, die Seemannsfrauen avancierten zu Instruktessen, und das Resultat war eine stolze Seemannschaft der drei- bis achtjährigen Segelstarletts.

Die Währungsreform ging nicht gerade 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 Mitgliederbrieffaschen, es kamen die ersten Motorboote in den Hafen, denn Benzin war keine Schwarzmarktware mehr. Was ist schließlich der Motor-Yacht-Club ohne Motorboote. Und Ehrgeiz hatten diese Ritter vom schwankenden Steuerstand!

Berlin bekam nach der Währungsreform noch die Blockade. Die Rationierungen blieben. Erst nach Beendigung der Blockade Mitte 1949 konnten daher Motorboote gefahren werden. Die früheren Bootsbestände des Clubs waren restlos verschwunden. Die Boote waren von der Marine für Kriegszwecke in Anspruch genommen oder nach dem Zusammenbruch von der russischen Besatzungsmacht beschlagnahmt worden; was dann noch übrig war, hatte die amerikanische Besatzungsmacht für eigene Zwecke in Anspruch genommen. Zunächst gab es nur Boote, die aus Trümmern auf Werften wiederhergestellt wurden. Erst allmählich gaben die Besatzungsmächte Stück für Stück aus ihren Beständen frei. Obwohl der Motorbootsport erst Mitte 1949 in Berlin 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 Beteiligung von Clubmitgliedern an Verbandssegelregatten war zunächst nicht sehr erheblich, ist aber mit dem Aufbau der Jugendabteilung in letzter Zeit bedeutender geworden. Im Jahre 1956 hat die Jugendabteilung immerhin eine schöne Anzahl von Preisen auf Verbandsregatten erringen können. Unser altes Mitglied, Herr Schröder, hat sich um die Ausbildung der Jugend für Motorbootregatten bemüht und seine eigenen Boote dafür zur Verfügung gestellt.

Die erste internationale Motorbootregatta konnte schon am 29. und 30. September 1951 von unserem Club in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Motorrennbootclub unter der Schirmherrschaft des damaligen Regierenden Bürgermeisters von Berlin, Reuter, veranstaltet werden. Hierzu konnte s. Z. das Strandbad Wannsee, das hierfür besonders geeignet war, zur Verfügung gestellt werden. Später wurde uns leider die Benutzung des Strandbades nicht mehr gestattet, so daß wir dann die Motorbootregatten zunächst nach Gatow und seit drei Jahren nach Tegel verlegen mußten.

Die segelnden Clubmitglieder dürfen sich die aufregenden und donnernden Jagden vom Logenplatz ihrer verankerten Boote anschauen oder untergeordnete Hilfsdienste zum Gelingen der Regatta ausführen. Aber, wie das so bei Seeleuten ist, die gemeinsame Liebe zum Wasser löscht alle Konkurrenzgefühle aus.

Und weil Kameradschaft herrlich ist, wird die gemeinsame Liebe zum schwankenden Boot im Sommer zur gemeinsamen Liebe zum glatten Parkett im Winter 1951/52 durch ein Tanzstundenkränzchen fortgesetzt. Wenn Sie nun glauben, daß Wassersportler unbedingt, weil sie sich auf den Planken ihrer dahingleitenden fahrbaren Untersätze elegant bewegen

müssen, auch beschwingt auf dem Parkett die Samba lernen, so irren Sie grundlegend. Die Tanzstunde fiel ins Wasser und unsere Mitglieder bewegten sich trotz der feurigen Rhythmen viel lieber per Mundwerk in Erinnerung an den vergangenen Sommer am Stammtisch. So wird die Tanzstunde geändert in eine Sommererinnerungstunde und die Abenteuerlichkeit der Wannseeaten kennt im Seemannslatein keine Grenzen. Weihnachten naht und unsere Kinder werden zu großen Stars. Es werden Dekorationen gebaut, die Muttis schneiden Kostüme und das uralte Krippenspiel geht unter großem Erfolg über die Bühne des Clubs. St. Nikolaus kommt über den Wannsee mit einem Boot und vielen Geschenken in seinem Rucksack.

Das Kinderkrippenspiel und Kinderweihnachten ist zu einem regelmäßigen jährlichen Erlebnis im Clubleben geworden, an dem sich auch viele erwachsene Mitglieder beteiligen, die keine Kinder haben.

Der Winter wurde regelmäßig für Ausbildungslehrgänge für die Segelscheine ausgenutzt. Jahr für Jahr hat eine Anzahl Mitglieder die Binnenschifferprüfung abgelegt. In einem Winter wurde sogar ein Lehrgang für den B-Schein durchgeführt. Da die Vorbereitung eines derartigen Lehrganges erhebliche Arbeiten macht, kann er immer nur durchgeführt werden, wenn sich mindestens zehn Interessenten für einen derartigen Lehrgang melden. Die Beteiligung der Motorbootfahrer an den Lehrgängen war leider sehr gering. Obwohl die Bedingungen für einen Motorbootführerschein bereits seit zwei Jahren festliegen, hat sich bisher noch kein Motorbootfahrer zur Führerscheinprüfung gemeldet. Der Vorstand des Clubs erwägt, die Verleihung des Rechtes zur Standerführung in Zukunft, auch wie bei den Seglern, bei den Motorbootfahrern von der Ablegung der Führerscheinprüfung abhängig zu machen, um somit auch die Motorbootfahrer zu veranlassen, sich gründlich mit den seemännischen



Ausbord-Rennen bei der Internationalen Motorbootregatta 1951 vor dem Strandbad Wannsee

Gesetzen zu befassen. Es sind zwar bisher keine Beanstandungen öffentlicher Stellen erfolgt. Die Führung eines Standers erfordert jedoch ein besonders vorbildliches Beherrschen und Anwenden der seemännischen Regeln.

1950 hat der Motor-Yacht-Club zunächst für die Drachenklasse und später mangels ausreichender Felder in dieser Klasse für die 25-qm-Einheitskreuzerklasse (Maltheser) einen Wanderpreis gestiftet, der Jahr für Jahr ausgesegelt wird. In Erinnerung an das alte Mitglied Hans Haselbach ist von Herrn Joachim Haselbach als Sohn ein „Hans-Haselbach-Erinnerungspreis“ für die internen Clubregatten gestiftet worden, der inzwischen endgültig gewonnen wurde. Wir hoffen, daß dies ein Anreiz sein wird, auch für die internen Clubregatten einen neuen Preis aus Mitgliederkreisen zu stiften.

So geht das Jahr zu Ende und die Pläne für die neue Saison werden geschmiedet. Bieruntersetzer werden an den Clubabenden zu technischem Zeichenpapier. Jeder plant einen Umbau an seinem Boot, und so etwas kann man nur an Hand einer Zeichnung erklären. Die Tage werden länger, die Sonne scheint wärmer, die Nase schnuppert Frühling, die Gestalten werden verwegener. Arbeitspäckchen ist jetzt Clubmode. Es wird geschliffen, gespachtelt, gestrichen, geflucht und am Ende klappt der Stapellauf nicht ganz so, wie er soll. Aber einmal ist es soweit, die Boote liegen im Wasser und der Steg ist versperrt mit Seesäcken, Schwimmwesten, Kissen, Kästen und Körben, dort steht ein einsamer Kochtopf, auf der anderen Seite der dazugehörige Propangaskocher, nur die notwendige Flasche wurde vergessen. Wir sind ja so vornehm geworden, Spiritus und Petroleum machen es nicht mehr. Der Auszug der Kinder Israels ist eine Bagatelle dagegen. Man fragt sich, ob wirklich alle Boote ausreichen, um den schamlos dargelegten Reichtum häuslichen Besitzes aufzunehmen. Manchmal rollt dann auch eine Konservenbüchse Hawaii Pineapple über den Steg und findet ein unrühmliches Ende im Wasser, anstatt per Bowle im Bauch eines Wassersportlers zu landen. Dieses Bad ist nur die Einleitung zum Ansegeln. Beim Ansegeln — Verzeihung Anfahren — fällt dann traditionsgemäß ein Clubmitglied in den Bach. Es geht laut und lustig zu, die schnellen Motorboote machen Ehrenrunden um die langsamen Segler, und wenn der Wind ganz einschläft, werden Konvois gebildet, die an Größe die Seeschlange von Loch Ness bei weitem übertreffen. Die Saison hat begonnen und wenn Petrus gnädig ist, beschert er sommerliche Sonnenweekends, bei denen die Nacht und der Mondenschein das Wichtigste sind. Es werden Treffpunkte vereinbart und das Clubleben zieht zur Pfaueninsel oder nach Moorlake, die Buddeln wandern von Boot zu Boot und die Nächte sind nicht allein zum Schlafen da. Man muß doch im Winter wieder Erinnerungen an die vergangenen aufregenden Erlebnisse haben.

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 hat allerdings hierbei beim Düsseldorfer Yacht-Club gelegen. Diese Veranstaltung so kurz nach Beginn des Motorbootsports nach dem Zusammenbruch hat uns schnell wieder die internationale Anerkennung gebracht und uns den Anschluß an den internationalen Motorbootsport nach dem Kriege gegeben. 1954 wurde die erste Motorbootregatta in Tegel veranstaltet, die dann 1955 und 1956 ebenfalls im Frühjahr und im Herbst durchgeführt wurden. Die Organisation der Motorbootregatten lag meistens bei unserem Club. 1954 und 1955 haben wir auch unsererseits als Clubveranstaltungen Bildersuchfahrten, Orientierungsfahrten und Zuverlässigkeitsfahrten ausgeschrieben. Die Beteiligung unserer eigenen Clubboote ließ allerdings manchmal zu wünschen übrig. 1956 feierte der Motor-Yacht-Club von Deutschland Hamburg sein 25jähriges Jubiläum. Der Motor-Yacht-Club von Deutschland Hamburg ist bis zum

Zusammenbruch an sich nur eine Zweiggruppe unseres Clubs gewesen. Dadurch, daß 1945 die Verbindung mit Hamburg abgerissen war, hat er sich als selbständiger Verein niedergelassen. Trotzdem verbinden uns nach wie vor auf Grund der alten traditionellen Gemeinschaft engste Beziehungen. Eine Abordnung unseres Clubs ist zu dem Jubiläum in Hamburg anwesend gewesen und hat die Glückwünsche unseres Clubs überbracht.

Auf Grund der Differenzen mit dem ADAC ist unser Club mit Ende 1956 aus dem Deutschen Motoryacht-Verband ausgeschieden. Wir sind daher nur noch Mitglied im Deutschen Seglerverband. Die Differenzen im Rahmen dieses Berichts im einzelnen zu erörtern, würde zu weit führen. Tatsache bleibt nur, daß unser Club, der Mitbegründer des Deutschen Motoryacht-Verbandes ist, gezwungen war, im Jahre des 50jährigen Bestehens aus diesem Verband auszutreten, weil der Allgemeine Deutsche Automobilclub unter Ausnutzung seiner Möglichkeiten als Automobilverband die kleinen Wassersportvereine rigoros ausgeschaltet hat. Als erster Wassersportklub ist der Düsseldorfer Yacht-Club aus dem Verband ausgetreten. Wir haben noch vom Frühjahr 1955 bis Ende 1956 versucht, mit dem ADAC eine Möglichkeit der Zusammenarbeit zu finden. Der ADAC lehnte jedoch jede Verhandlung ab und verlangte, daß wir uns restlos unterordnen und jede Kritik an den Maßnahmen des ADAC unterlassen. Da dies keine Grundlage für eine sportliche Zusammenarbeit war, blieb uns nichts anderes übrig, als aus dem Verband auszutreten, da wir uns mit den getroffenen Maßnahmen in vielen Punkten nicht identifizieren konnten und wollten.

So sind die Jahre vergangen, so werden sie hoffentlich weitergehen und wenn wir ins Allenteil steigen, werden — wir wollen es wünschen — unsere Kinder die Tradition fortführen und das hundertjährige Jubiläum des Motor-Yacht-Clubs feiern, wie wir in diesem Jahr ein halbes Jahrhundert feiern konnten.



Unser Vorstand 1953

Und die Zukunft . . ?

Das 25jährige Jubiläum unseres Clubs fiel in eine Zeit der größten Not. Das Jahr 1932 war wohl mit der Tiefpunkt der Wirtschaftskrise. Die Schwierigkeiten häuften sich, niemand wußte, was kommen würde und wie es weitergehen sollte. Trotzdem schließt die Festzeitschrift zum 25jährigen Jubiläum mit dem Schlußabsatz:

„Die Leistungen dieser ersten 25 Jahre sollen und müssen uns ein Ansporn sein für das zweite Vierteljahrhundert unseres Clubs. Dann wird es auch unter den heutigen schwierigsten Verhältnissen vorwärtsgehen und unser Club den Platz behaupten, den er stets innegehabt hat. Deshalb mit ungebrochener Kraft und stets mit frischem Mut hinein in das zweite Vierteljahrhundert!“

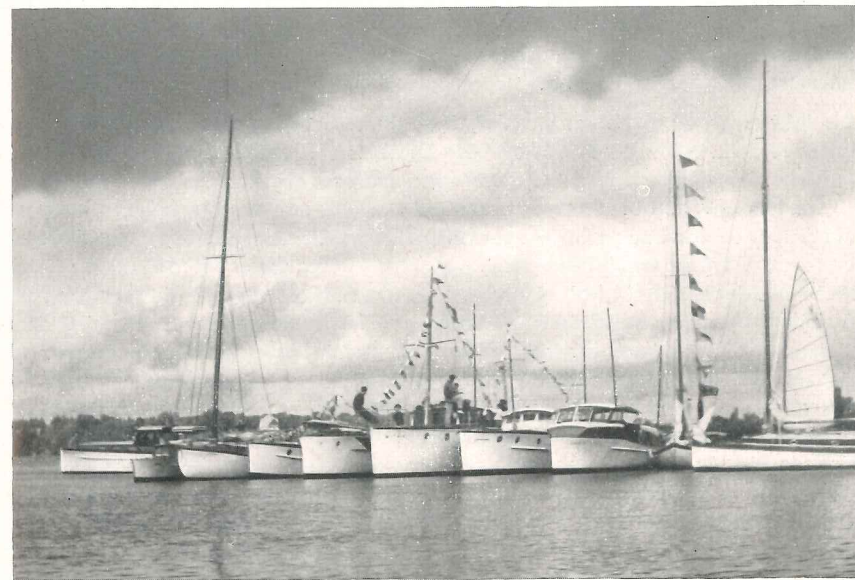
Auch heute stehen wir trotz der äußeren Blüte und dem Wirtschaftswunder in Westdeutschland gerade im Motorbootsport in einer kritischen Periode. Berlin ist eine Insel! Die Wirtschaftsverhältnisse Berlins sind gegenüber denen Westdeutschlands nach wie vor benachteiligt. Wir können nur unter Schwierigkeiten unsere engsten Gewässer verlassen und sind auf einen kleinen Raum mit einer Unzahl Wassersporttreibender festgelegt. Was wird werden? Was soll werden? Der von unserem Club mitbegründete Deutsche Motoryacht-Verband befindet sich ebenfalls in einer Krise. Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC), der es in früheren Jahrzehnten, wie auch der Automobilclub von Deutschland (AvD), als seine besondere Aufgabe angesehen hat, den Deutschen Motoryacht-Verband zu unterstützen, hat sich des Verbandes bemächtigt und benutzt ihn als Werkzeug für seine eigenen Interessen. 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 weit-schauende Politiker Berlin unterstützen, hat der ADAC bereits zur Jahreshauptversammlung im März 1953 folgenden Antrag gestellt:

„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.“

Er ist damit zwar nicht durchgekommen, aber bereits 1955 hat der ADAC unseren Club im engeren Vorstand des Deutschen Motoryacht-Verbandes ausgeschaltet und 1956, ohne die Hauptversammlung zu fragen und ohne den Vorstand vorher beschließen zu lassen, die Geschäftsstelle nach München verlegt, wie er überhaupt schon von Mitte 1955 an auf die Traditionsvereine keine Rücksicht mehr nahm. Sämtliche

alten Sportvereine, wie auch wir, sind daraufhin aus dem Deutschen Motoryacht-Verband ausgetreten, so daß außer dem Deutschen Autbordclub nur noch Mitgliedsvereine des ADAC im Deutschen Motoryacht-Verband vereinigt sind. Von einem Deutschen Motoryacht-Verband kann man daher praktisch nicht mehr sprechen, wenn es auch bedauerlich ist, daß unser Club, der beinahe 50 Jahre den deutschen Motorbootsport international repräsentiert hat, im Augenblick ausgeschlossen ist. Die Auseinandersetzungen gehen soweit, daß der Allgemeine Deutsche Automobilclub unter Ausnutzung seiner im Augenblick gegebenen Position versucht, die großen Berliner Regatten zu verhindern, nur um seine Macht zu dokumentieren und durch Druck zu erreichen, daß die alten Vereine wieder zu ihm zurückkehren. In einer Zeit, wo alles zur Einheit und zu größerer Zusammenschließung drängt, ist der Motorbootsport zersplittert. Daß diese Haltung Folgen hat, die dem Motorbootsport erheblich schaden, interessiert den ADAC offenbar nicht. Die bisher in Westberlin durchgeführten Regatten wird nun die DDR für Grünau übernehmen. Die Leidtragenden sind dabei u. a. die Werften und Motorenhersteller, die für ihre Produkte nicht die notwendigen Absatzzahlen bekommen. Letztlich muß somit der einzelne Sporttreibende dafür bezahlen.

Die Aussichten, daß sich der Motorbootsport wieder zusammenschließen kann, sind z. Z. noch gering. Möglicherweise wird die Entwicklung dahin gehen, daß die wassersporttreibenden Motorbootvereine sich zu einem neuen Verband zusammenschließen. Im Deutschen Seglerverband sind bereits rund 600 Motor-



Abfahren und Absegeln 1956. Treffpunkt Pfaueninsel

yachten registriert. Ein Zusammenschluß mit diesen Motorjachten in Form eines neuen Verbandes dürfte eine tragfähige Existenz für einen Neuaufbau des Motorwassersportes geben. Dem ADAC würde dann das verbleiben, was auch seinem Autosport gemäß ist, nämlich das Fahren mit den Motorbooten, die man mit dem Auto mitnehmen und irgendwo ins Wasser setzen kann und u. U. der reine Rennsport. Daß hierbei dann allerdings der Name „Deutscher Motoryacht-Verband“ nicht mehr sinngemäß sein dürfte, ist klar. Aber vielleicht läßt sich diese Frage in späteren Jahren, wenn die Entwicklung gelaufen ist, auch noch bereinigen.

Da der ADAC mit dem Deutschen Motoryacht-Verband auch an Stelle unseres Clubs die Repräsentation bei dem internationalen Verband der UIM mitübernommen hat, ist es den ausgeschiedenen Wassersportvereinen z. Z. nicht möglich, internationale Veranstaltungen aufzuziehen, da die UIM nach ihrer bisherigen Satzung nur einem Verein oder einer nationalen Organisation die Repräsentation übertragen kann und überträgt. Wenn auch die UIM die Entwicklung in Deutschland deswegen nicht begrüßt, weil auch sie wassersportlich eingestellt ist und den Motorbootsport nicht gern in den Händen der Auto-Verbände sieht, so wird sie wohl kaum diese Entwicklung zum Anlaß nehmen, dem ADAC die internationale Repräsentation zu entziehen. Die UIM beabsichtigt jedoch, in Kürze ihre Satzung zu ändern und auch mehrere nationale Verbände zuzulassen. Es steht daher in Aussicht, daß binnen kurzem auch die Organisation der ausgetretenen Wassersportvereine eine Vertretung in der UIM bekommt. Es würden dann bei der UIM drei deutsche Vertretungen vorhanden sein, nämlich der ADAC, die ostdeutschen Motorsportvereine und die neuzubildende Gruppe der eigentlichen Motorboot-Clubs. Vielleicht bildet sich dann aus diesen drei Organisationen später wieder eine einheitliche Vertretung des Motorbootsports im Interesse des Sports und im Interesse der Sporttreibenden.

Bis dahin werden die Clubs ihre Arbeitskraft dahin einsetzen müssen, die Grundlagen für ein internationales Auftreten zu schaffen. Überhaupt wird die Hauptaufgabe darin liegen, unsere Jugend- und Juniorenabteilungen auszubauen und zu stärken und den Nachwuchs auszubilden, denn nur der Nachwuchs wird auf die Dauer in der Lage sein, die sportliche Vertretung der Clubs zu übernehmen und unserem Club wieder die Stellung zu verschaffen, die er bis 1945 im deutschen Motorbootsport gehabt hat. Wir vertreten die Auffassung, daß die seemännische Ausbildung am gründlichsten und besten auf Segelbooten erworben wird, weswegen wir für unsere Jugendabteilung in erster Linie Segelboote angeschafft haben. Erst nach Absolvierung der seemännischen Grundausbildung und Beherrschung des Bootes und des Wassers werden die Jungens dann an den Motorbootsport herangeführt. Es muß Aufgabe der alten und erfahrenen Mitglieder sein, sich für die Jugendabteilung zur Verfügung zu stellen. Jedes erfahrene Clubmitglied muß es als Pflicht ansehen, sich wenigstens an ein oder zwei Tagen der Saison für die Ausbildung der Jugendlichen zur Verfügung zu stellen, sei es in der Form, daß eine Ausbildungsgruppe übernommen wird, sei es, daß sie Jugendliche auf ihren Booten mitnehmen und im Umgehen mit Motorbooten, Ankern, Anlegemanövern, Ablegemanövern usw. schulen. Die Mitarbeit bei der Förderung

der Jugendlichen muß eine erste Pflicht eines jeden ordentlichen Mitgliedes sein. Diejenigen Mitglieder, die aus irgendwelchen Gründen beim besten Willen nicht in der Lage sind, sich persönlich für die Ausbildung der Jugendlichen zur Verfügung zu stellen, müssen sich durch entsprechende Stiftungen und Spenden für Boots- und Ausbildungsmaterial für die Jugendlichen für deren Ausbildung einsetzen. Wir können von den Jugendlichen nicht verlangen, daß sie vorbildliche Sportler werden, wenn wir es unsererseits ablehnen, sie dazu zu erziehen, und ihnen laufend Gelegenheit geben, dieses mit uns und durch uns zu üben. Der Leiter der Jugendabteilung allein ist nicht in der Lage, diese Aufgabe vollständig zu erfüllen, ganz abgesehen davon, daß das Bootsmaterial der Jugendgruppe nicht ausreicht, eine allumfassende Ausbildung zu gewährleisten. Es muß schon erwartet werden, daß auch die Mitglieder ihre Boote in angemessenem Umfang in diese Aufgabe einreihen. Wenn alle Mitglieder an dieser Aufgabe mitarbeiten, wird auch der Motor-Yacht-Club von Deutschland wieder im Sport die führende Stellung einnehmen, die er früher gehabt hat. Er wird dann wieder eine Gemeinschaft darstellen, die würdig die alte 50jährige Tradition fortsetzt. In diesem Sinne wollen wir an die Arbeit gehen und die Schäden, die uns der Krieg und der Zusammenbruch zugefügt haben, beseitigen und — um an die Anfangsworte anzuschließen — mit ungebrochener Kraft und stets frischem Mut in das dritte Vierteljahrhundert hineingehen. Allzeit Gute Fahrt!

Mitgliederverzeichnis des Motor-Yacht-Club von Deutschland

Stand: 1. Mai 1957

Bezeichnungen:	E	Ehrenmitglied
	A	Aufgefordertes Mitglied
	O	Ordentliches Mitglied
	F	Förderndes Mitglied
	FA	Familienmitglied
	JA	Juniorenmitglied
	JB	Jugendmitglied
	H	Mitglied der Segelgruppe Berlin des Deutschen Hochseesportverbandes „Hansa“
	M	Eigner einer ins Yachtregister eingetragenen Motoryacht
	S	Eigner einer ins Yachtregister eingetragenen Segelyacht

F	Adam, Paul	Offenbach/M., Bismarckstr. 185	8 33 79
O, S	Adler, Rudolf	Charlottenbg., Dernburgstr. 27b Büro	34 04 01 App. 284
O, M	Alt, C. Willy	W 15, Kurfürstendamm 26a	91 17 87
O, S	Ambrosius, Wolfgang	Steglitz, Muthesiusstraße 24	Priv. 72 76 24 Büro 60 33 33
JA, S	Assmussen, Fritjoff	Zehlendorf, Auerhahnweg 5	
E	Bauer, Dr.-Ing. E. h., M. H.	Stockdorf b. München, Bennostraße 4	
JA	Becker, Peter	Lichterfelde, Berner Str. 20	73 49 04
O, M	Below, Günther	Schmargendorf, Harlinger Str. 1	89 35 63
O, S	Benzing, Ruth	Lichterfelde, Brahmstr. 35	73 31 86
E	Berke, Max	Wannsee, Am Sandwerder 47	80 58 83
H	Bessel-Lorck, Dr. med., Christa	Steglitz, Schloßstraße 26	72 24 68
O, M	Böcker, Hans	Dahlem, Podbielskiallee 3	Priv. 76 64 92 Büro 87 01 61
O, M	Boettcher, Carl	Zehlendorf, Onkel-Tom- Straße 140a	Priv. 84 73 18 Büro 91 11 82
O	Bohne, Heinz	Zehlendorf, Goerzallee 284	84 97 74
O, M	Brandt, Hellmuth	SW 29, Gneisenaustr. 46/47	66 61 76/77
O, S	Bratz, Anneliese	Steglitz, Immenweg 15	72 39 46
FA	Bratz, Detlev	Steglitz, Immenweg 15	72 39 46
A	Bray, Arthur	290 Sandbanks Road, Parkstone, Dorset (England)	
JA	Broy, Hans-Georg	Lichterfelde, Ringstraße 53	73 15 93
JB	Broy, Reinhart	Lichterfelde, Ringstraße 53	73 15 93
O, M	Burchardt, Dr.-Ing., Helmuth	Zehlendorf, Kilstetter Str. 23a	Priv. 84 33 72 Büro 62 41 65
O, M	Butenuth, Hellmuth	Wannsee, Bismarckstr. 18	Priv. 80 58 37 Büro 89 03 91

F	Clemens, Rudolf H.	Wilmersdorf, Hohenzollern- damm 35a	87 14 55
O, M	Collignon, Helene	Wannsee, Am Sandwerder 25	80 55 66
H	Deger, Rotraud	SW 61, Wilhelmstraße 20	
O	Deltschaft, Bernhard	Kladow, Imchenallee 52	Priv. 80 80 88 Büro 87 14 83
JA, S	Dolfuß, Ingrid	Schlachtensee, Breisgauer Str. 32	84 66 69
F	Dresky-Düffe, Hans v.	Dahlem, Vogelsang 13	76 35 29
F	Dubrow, Erika	Nikolassee, Westhofener Weg 36	80 69 16
JA	Dunker, Günter	Lichterfelde, Henleinweg 7	
O	Ehlert, Heinz	Zehlendorf, Gimpelsteig 4	84 04 05
E	Erbach, Arthur	Dahlem, Wernerstraße 5—7	Priv. 89 64 60 Büro 94 07 36
O	Erbach, Heinz	Charlottenburg, Bayernallee 47	Priv. 94 07 37 Büro 94 07 36
JA, S	Feige, Felix	Schmargendorf, Ruhlaer Str. 7	89 29 36
A	Fischer, Emil	Eitdorf/Sieg	
O, S	Frahm, Günter	Charlottenbg., Holtzendorffstr. 14	34 78 89
JA, S	Franke, Axel	Lichterfelde, Kadettenweg 73	73 40 47
O	Franke, Bruno	Lichterfelde, Kadettenweg 73	73 40 47
H	Funke, Eva	Zehlendorf, Hermannstr. 19	84 12 52
JB	Garling, Ulrich	Halensee, Joh.-Sigismund-Str. 4/5	97 85 06
JA	Garling, Ursula	Halensee, Joh.-Sigismund-Str. 4/5	97 85 06
H	Giesel, Paul	Charlottenburg, Sybelstraße 29	97 98 19
JA	Giesel, Peter	Charlottenburg, Sybelstraße 29	97 98 19
JB	Giesel, Werner	Charlottenburg, Sybelstraße 29	97 98 19
O, M	Giesler, Hermann	Friedenau, Handjerystraße 16	83 42 41
JA, S	Grosser, Dieter	W 30, Regensburger Str. 32	
JA	Grünwald, Abdon	Wannsee, Königstraße 51	80 54 62
JB	Hänsel, Peter	Zehlendorf, Am Fischtal 90	84 43 81
O, S	Hartje, Wolfgang	Steglitz, Sedanstraße 2	72 25 29
O	Henke, Richard	Zehlendorf, Berliner Straße 73	84 05 77
O, M	Hennies, Lothar	Dahlem, Arnimallee 12	76 14 96
O, H	Hertling, Georg	Steglitz, Heesestraße 9	Priv. 72 19 30 Büro 72 25 15
H	Hoop, Dorothea	N 65, Usedomer Straße 12	46 71 89
F	Hübner, Peter	Steglitz, Friedrichsruher Str. 32	72 80 21
O, M	Hüttner, Alfred	Neukölln, Lichtenrader Str. 62	Priv. 62 30 70 Büro 62 19 38

F	Jahr, Hilde	Steglitz, Schönhauser Str. 22a	72 62 46
O, M	Jentsch, Gerhard	Neukölln, Rollbergstr. 26—80	Priv. 62 02 31 Büro 62 02 31
O, S	Johow, Dr. Reinhold	Steglitz, Schloßstraße 32 a	
O, S	Jost, Joachim	Lichterfelde, Zerbster Straße 65	73 65 45
A	Klausenberg, Max		
H	Kleberger, Dr. med. Arnulf	Halensee, Paulsborner Str. 81	97 71 44
F	Köck, August	Frankfurt/M., Große Fischerstr. 23	
O, M	Kugeler, Alfred	Spandau, Barnewitzer Weg 34	
O	Läufer, Dr. Eva	Charlottenburg, Goethestraße 69	32 22 95
O	Lass, Helmut	Zehlendorf, Hartmannsweiler Weg 12	Priv. 84 27 82 Büro 91 37 72
O, M	Latzke, Dr. med. dent. Bruno	W 30, Hohenstaufenstr. 3	24 79 85
O, S	Lemm, Herbert	Tempelhof, Tempelh. Damm 86	66 73 20
JB	Liebe, Bärbel	Steglitz, Kissinger Straße 7	
O, S	Lindenberg, Werner	Charlottenburg, Roscherstr. 4	97 66 38
O, M	Lindmar, Wolfgang	Steglitz, Dietrich-Schäfer-Weg 16-18	72 22 57
F	Lindow, Günther	Schlachtensee, Lagardestr. 5—7	84 80 90
O, M	Lotz, Martin	Zehlendorf, Goethestr. 29	84 84 85
A	Lubstein, Margarete	Grunewald, Auguste-Viktoria-Str. 24	89 18 24
E	Lüders, Richard	Charlottenburg, Sybelstr. 26	97 57 92
H	Maul, Jochen	Lichterfelde, Curtiusstr. 19	
JA, S	Meckelein, Norbert	Zehlendorf, Markgrafenstr. 3	84 17 93
O, S	Merten, Heinz	Tempelhof, Ordensmeisterstr. 49	
O, M	Mertens, Dr. Heinz	Dahlem, Unter den Eichen 89	76 37 40
O, M	Meyer, Gerhard	W 30, Maaßenstr. 3	24 27 14
H	Michelly, Dr. phil. Reinhold	Charlottenburg, Olympische Str. 1	94 18 56
JA	Möritz, Hansgert	NW 87, Flensburger Str. 28	
JA	Moldt, Friedrich	Charlottenburg, Reichsstr. 84a	94 18 21
A	Müller, Prof. Dr.-Ing. Erwin	USA	
F	Müller, Petermax	Hannover, Podbielskistr. 122a	
O	Müller-Voss, Romilda	Zehlendorf, Schützallee 16	84 27 30
JB	Müller-Voss, Rupert	Zehlendorf, Schützallee 16	84 27 30
O, S	Müller-Voss, Dr. jur. Ulrich	Wilmsdorf, Konstanzer Straße 58	Priv. 84 27 30 Büro 91 49 03
O	Neugebauer, Erwin	Grunewald, Furtwänglerstr. 28	89 18 62
O, M	Nolte, Benno	Dahlem, Rudeloffweg 8	76 25 31

O, S	Panneck, Friedrich	Neukölln, Karl-Marx-Str. 165	62 50 94
F	Pfundt, Werner	Zehlendorf, Sundgauer Str. 100	84 35 90
O	Plattner, Dr. med.	Lichterfelde, Herwarthstr. 15	73 28 16
	Horst		
JA	Primke, Günter	Lichterfelde, Molikestraße 1	
O, S	Rasenack, Dr. med.	N 65, Seestraße 43	46 23 05
	Walter		
JA, S	Ratsch, Joachim	Steglitz, Worpsweder Straße 6	
O, S	Rieckenberg, Dr. phil.	Grunewald, Teplitzer Str. 16	89 61 75
	Ingeborg		
JB	Ring, Peter	Steglitz, Gritznerstraße 5	72 40 75
O, S	Rösener, Friedrich	Lankwitz, Havensteiner Str. 25	Büro 66 53 31
JA	Scheer, Jürgen	Steglitz, Kniephofstraße 63	
H	Schell, Dorothea	Charlottenburg, Roscherstraße 5	97 64 67
O, M	Schiller, Paul	Charlottenburg, Schillerstraße 6	32 38 83
F	Schmidt, Dr. med.	Charlottenburg, Jasminweg 9	34 52 20
	Heinz-Günther		
O	Schmidt-Buchner, Arthur	W 15, Kurfürstendamm 175/176	91 22 46
O, M	Schneider, Martin	Halensee, Paulsborner Str. 77	97 84 62
F	Scholz, Werner	Friedenau, Niedstraße 16	83 10 80
F, M	Schroeder, Reinhold	Kladow, Straße 116	80 84 75
O, S	Schütze, Dr. med. dent.	SW 61, Mehringdamm 7	66 25 14
	Erika		
O, S	Schuster, Georg	Lichterfelde, Hortensienstr. 15	Priv. 76 58 14 Büro 75 01 71
O	Sill, Franz	Halensee, Seesener Straße 71	87 48 09
O, M	Sturm, Dr. Werner	Schöneberg, Hauptstraße 13	71 22 20
O, S	Süchting, Ingeborg	Dahlem, Wachtelstraße 3	
O, S	Thiele, Helmut	Zehlendorf, Am Fischtal 84a	Priv. 84 15 78 Büro 84 85 48
O	Thier, Franz	W 30, Luitpoldstraße 23	24 09 62
H	Utsch, Ilselotte	Lichterfelde, Augustastraße 15e	76 14 57
E	Venzky, Ernst	Dahlem, Wachtelstraße 6a	76 60 34
JA, S	Vogel, Karl Friedrich	Dahlem, Rheinbabenallee 43	89 22 29
O	Walter, Rudolf	Tempelhof, Albrechtstraße 110	75 16 73
F	Wana, Erika	Wannsee, Kronprinzessinnenweg 18	80 77 76
O, S	Wegener, Dr. Friedrich	Zehlendorf, Beerenstraße 64	Priv. 84 27 47 Büro 87 19 70
O, M	Wittemeier, Hans-Joachim	Grunewald, Bismarckallee 11	97 97 50

Yachtregister des Motor-Yacht-Club von Deutschland

Stand 1. Mai 1957

Motoryachten

Eigner	Bootstyp	Bootsname	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Fabrikat	Motor	Zylinder	PS
Alt, C. Willy	Kajütkreuzer	Nirwana II	11,50	3,00	0,85	Penta		6	75
Below, Günther	Backdeckkreuzer	Tyrrenia II	8,00	2,10	0,50	Gray		4	31
Böcker, Hans	offenes Außenbordboot	dito	4,30	1,60	—	Schneider-Heck		1	10
Boettcher, Carl	Autoboot	Ingorata	7,00	1,50	0,40	Breuer		4	34
Brandt, Hellmuth	Motorkutter	Störtebeker	8,00	2,20	0,60	Johnson		2	10
Burchhardt, Dr. Helmuth	Europäisches Sportboot E02	Sirene II	4,65	1,50	0,35	Simca		4	45
Butenuth, Hellmuth	Autoboot	Favorit	10,00	2,10	0,70	Universal		8	100
Collignon, Helene	Autoboot	Tümmler	6,00	1,80	—	Ford		4	34
Giesler, Hermann	Backdeckkreuzer	Cap Arcona	8,50	2,20	0,55	Siemens		4	20
Hennies, Lothar	Backdeckkreuzer	Begum	10,50	2,60	0,60	Daimler-Benz - Diesel		4	40
Hüttner, Alfred	Backdeckkreuzer	Coco III	10,70	2,40	0,70	Continental		6	50
Jentsch, Gerhard	Vorderkajütkreuzer	Orion	8,75	2,35	0,60	Mercedes-Benz		6	25
Kugeler, Alfred	Motorkreuzer	Hamburg	10,90	2,60	0,75	Ford		4	50
Latzke, Dr. Bruno	Motorkreuzer	Kataphyge	10,40	2,50	0,60	Universal		8	100
Lindmar, Wolfgang	Backdeckkreuzer	Marlind	10,50	2,50	0,60	Penta		6	75
Lotz, Martin	Autoboot	Titania II	8,00	1,65	0,60	BMW		6	55
Mertens, Dr. Heinz	Backdeckkreuzer	Nirwana	10,25	2,20	0,75	Kämper		4	29
Meyer, Gerhard	Limousine	Pummelchen	8,00	2,05	0,50	Ford		4	28
MYCvD	Außenbordsportboot JU	Brummer	3,45	1,48	—	König		1	9
Nolte, Benno	Autoboot	Bärli	6,40	1,35	0,35	Mercedes-Benz		4	32
Schiller, Paul	Motorkreuzer	Mimi	11,90	3,25	1,10	Universal		6	60
Schneider, Martin	Backdeckkreuzer	Hecht	10,20	2,20	0,70	Continental		6	45
Schroeder, Reinhold	Außenbordsportboot JU	Diana	4,08	1,31	—	König		1	9
Sturm, Dr. Werner	Vorderkajütkreuzer	Sturm	9,00	2,50	0,70	Selve		4	27
Wittemeier, Hans-Joachim	Backdeckkreuzer	Monsun	10,80	2,60	0,70	Selve		6	45

Yachtregister des Motor-Yacht-Club von Deutschland

Stand 1. Mai 1957

Segelyachten

Eigner	Bootstyp	Bootsname	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Unterscheidungszeichen:
Adler, Rudolf	15-qm-Wanderjolle	Ole Leev	6,16	1,75	0,15	H 327
Ambrosius, Wolfgang	15-qm-Jolle	Samaki II	6,20	1,70	0,20	—
Assmussen, Fritjoff	Jolle	—	4,95	1,50	0,15	—
Benzing, Ruth	15-qm-Jollenkreuzer	Herzblatt	6,50	1,85	0,16	P 10
Bratz, Anneliese	10-qm-Jolle	Lo Ann	5,30	1,58	0,10	—
Dolfuß, Ingrid	10-qm-Jolle	Dolly	5,10	1,60	0,15	O 248
Feige, Felix	16-qm-Jolle	Alpha	5,70	1,80	0,30	—
Frahm, Günter	20-qm-Kielkreuzer	Fram	7,10	1,75	1,10	1746
Franke, Axel	15-qm-Wanderjolle	Kamerad	6,20	1,80	0,15	H 659
Grosser, Dieter	Jolle	—	5,85	1,70	0,15	—
Hartje, Wolfgang	15-qm-Jolle	—	6,20	1,75	0,15	—
Heydemann (DHH)	10-qm-Jolle	Frechdachs	5,10	1,60	0,15	O 368
Johow, Dr. Reinhold	50-qm-Seekreuzer	Pinguin	12,50	2,50	1,68	V 14
Jost, Joachim	15-qm-Wanderjolle	Schwaggerleben	6,25	1,80	0,15	H
Lemm, Herbert	15-qm-Wanderjolle	Pitt	6,25	1,80	0,15	H 222
Lindenberg, Werner	20-qm-Jollenkreuzer	Nike	7,80	2,20	0,25	R 342
Meckelein, Norbert	30-qm-Seekreuzer	Marie-Rose I	7,06	2,20	1,30	—
Merten, Heinz	11-qm-Jollenkreuzer	Robin Hood	4,80	1,60	0,25	—
MYCvD	15-qm-Wanderjolle	Condor IV	6,18	1,75	0,15	H 10
MYCcD	10-qm-Jolle	Puck	5,05	1,65	0,20	Beil 666
MYCvD	10-qm-Jolle	Pan	5,05	1,65	0,20	Beil 744
Müller-Voss, Dr. Ulrich	60-qm-Seekreuzer	Nordwest IV	11,25	2,87	1,85	rot VII 456
Panneck, Friedrich	15-qm-Wanderjolle	Fun	6,20	1,80	0,15	—
Rasenack, Dr. Walter	20-qm-Jollenkreuzer	Pan	7,75	2,20	0,20	—
Ratsch, Joachim	20-qm-Rennjolle	Krümel	8,57	1,69	0,10	Z 125
Rieckenberg, Dr. Ingeborg	5-qm-Jolle	—	3,60	1,30	0,15	Küken 3
Rösener, Friedrich	50-qm-Seekreuzer	Robbe	10,00	2,90	1,45	—

Eigner	Bootstyp	Bootsname	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Unterscheidungszeichen:
Schütze, Dr. Erika	30-qm-Kielschwertkreuzer	Windhund	8,00	2,60	0,60	K 30
Schuster, Georg	12-qm-Jolle	Schnecke	4,80	1,70	0,12	—
Segelgruppe Berlin des deutschen Hochseesportverbandes „Hansa“	12-qm-Jolle	Stör	5,50	1,65	0,20	—
Süchting, Ingeborg	20-qm-Jollenkreuzer	Peter	7,50	2,15	0,25	R 368
Thiele, Helmut	50-qm-Seekreuzer	Obadja	10,50	2,80	1,45	1350
Vogel, Karl-Friedrich	11-qm-Jolle	Holdifast	5,20	1,70	0,15	V 216
Wegener, Dr. Friedrich	20-qm-Kielkreuzer	Peterlein	7,95	1,75	1,10	—

Yachtregister des Motor-Yacht-Club von Deutschland

nach Bootsnamen in alphabetischer Reihenfolge

Stand 1. Mai 1957

Bootsname	Bootsart	Eigner	Bootsname	Bootsart	Eigner
Alpha	16-qm-Jolle	Feige, F.	Obadja	50-qm-Seekreuzer	Thiele, H.
Bärli	Autoboot	Nolte, B.	Ole Leev	15-qm-Wanderjolle	Adler, R.
Begum	Backdeckkreuzer	Hennies, L.	Orion	Vorderkajütkreuzer	Jentsch, G.
Brummer	Außenbordsportboot	MYCvD	Pan	20-qm-Jollenkreuzer	Rasenack, Dr. W.
Cap Arcona	Backdeckkreuzer	Giesler, H.	Pan	10-qm-Jolle	MYCvD
Coco III	Backdeckkreuzer	Hüttner, A.	Peter	20-qm-Jollenkreuzer	Süchting, I.
Condor IV	15-qm-Wanderjolle	MYCvD	Peterlein	20-qm-Kielkreuzer	Wegener, Dr. F.
Diana	Außenbordsportboot	Schroeder, R.	Pinguin	50-qm-Seekreuzer	Johow, Dr. R.
dito	offenes Außenbordboot	Böcker, H.	Puck	10-qm-Jolle	MYCvD
Dolly	10-qm-Jolle	Dolfuß, I.	Pummelchen	Limousine	Meyer, G.
Favorit	Autoboot	Butenuth, H.	Robbe	50-qm-Seekreuzer	Rösener, F.
Fram	20-qm-Kielkreuzer	Frahm, G.	Robin Hood	11-qm-Jollenkreuzer	Merten, H.
Frechdachs	10-qm-Jolle	Heydemann (DHH)	Samaki II	15-qm-Jolle	Ambrosius, W.
Fun	15-qm-Wanderjolle	Panneck, F.	Schnecke	12-qm-Jolle	Schuster, G.
Hamburg	Motorkreuzer	Kugeler, A.	Schwaggerleben	15-qm-Wanderjolle	Lemm, H.
Hecht	Backdeckkreuzer	Schneider, M.	Sirene II	Europäisches Sportboot	Burchhardt, Dr. H.
Herzblatt	15-qm-Jollenkreuzer	Benzing, R.	Stör	12-qm-Jolle	Segelgruppe Berlin des DHH
Holdifast	11-qm-Jolle	Vogel, K.-F.	Störtebeker	Motorkutter	Brandt, H.
Ingorata	Autoboot	Boettcher, C.	Sturm	Vorderkajütkreuzer	Sturm, Dr. W.
Kamerad	15-qm-Wanderjolle	Franke, A.	Titania II	Autoboot	Lotz, M.
Kataphyge	Motorkreuzer	Lätzke, Dr. B.	Tümmler	Autoboot	Collignon, H.
Krümel	20-qm-Rennjolle	Ratsch, J.	Tyrrhenia II	Backdeckkreuzer	Below, G.
Lo Ann	10-qm-Jolle	Bratz, A.	Windhund	30-qm-Kielschwertkreuzer	Schütze, Dr. E.
Marie-Rose I	30-qm-Seekreuzer	Meckelein, N.	Ohne Bootsnamen:	Jolle	Assmussen, F.
Marlind	Backdeckkreuzer	Lindmar, W.		Jolle	Grosser, D.
Mimi	Motorkreuzer	Schiller, P.		15-qm-Jolle	Hartje, W.
Monsun	Backdeckkreuzer	Wittemeier H.-J.		5-qm-Jolle	Rieckenberg, Dr. I.
Nike	20-qm-Jollenkreuzer	Lindenberg, W.			
Nirvana	Backdeckkreuzer	Mertens, Dr. H.			
Nirvana II	Kajütkreuzer	Alt, C. W.			
Nordwest	60-qm-Seekreuzer	Müller-Voss, Dr. U.			

Schon im 1. Jahrbuch 1907 waren die Stander-Bestimmungen abgedruckt. Sie gelten noch unverändert nach 50 Jahren

1. Bestimmungen über das Führen des Club-Standers des Motor-Yacht-Clubs von Deutschland.

§ 1.

Zur Führung des Clubstanders sind nur diejenigen Yachten berechtigt, deren Besitzer ein Standerzertifikat bezogen haben.

§ 2.

Die Standerzertifikate werden vom Direktor des Clubs nach Einreichung eines ausgefüllten, vom Club erhältlichen Antragformulars ausgestellt. Für jedes Zertifikat sind 5 Mark zu entrichten.

§ 3.

Die Stander sind nur im Bureau des M. Y. C. v. D. zu haben. Die Grösse derselben ist vorgeschrieben:

für Yachten unter 8 m Länge über Deck:	25×40 cm,	Preis 2,50 M.
„ „ von 8—14 m „ „ „	35×60 cm,	„ 3,00 „
„ „ über 14 m „ „ „	50×80 cm,	„ 4,00 „

§ 4.

Für eine Yacht, welche mehrere Besitzer hat, darf nur dann ein Standerzertifikat ausgestellt werden, wenn sämtliche Besitzer Mitglieder des M. Y. C. v. D. sind.

Ist eine industrielle Gesellschaft oder eine andere juristische Person Besitzerin der Yacht, so muss ein Mitglied des M. Y. C. v. D. als Hafter die Vertretung der Eigentümerin übernehmen.

§ 5.

Clubmitglieder, welche auf einer Yacht den Clubstander führen, ehe sie im Besitze eines Standerzertifikats sind, zahlen im ersten Falle 20 M. Strafe an die Clubkasse. Im Wiederholungsfalle hat der Vorstand hierüber zu befinden.

§ 6.

Das Standerzertifikat hat nur persönliche Gültigkeit. Der Inhaber ist verpflichtet, dasselbe beim Verlust oder Verkauf seines Fahrzeugs, selbst wenn ein anderes Clubmitglied das Fahrzeug kauft, an den Club zurückzuliefern. Geschieht die Zurücklieferung des Zertifikates in solchen Fällen nicht, so tritt dieselbe Strafe ein, wie sie § 5 für unberechtigtes Führen des Standers vorsieht.

§ 7.

Yachten, für welche kein Standerzertifikat ausgestellt ist, werden nicht in die Liste der Clubyachten eingetragen und geniessen nicht die den Clubyachten gewährten Vergünstigungen.

2. Yachtgebräuche des Deutschen Motoryacht-Verbandes.

§ 1.

Jede mit einer ständigen Besatzung in Dienst gestellte Motor-yacht muss die Nationalflagge führen. Vor Anker und in der Fahrt wird die Flagge am Flaggenstock gesetzt; besitzt die Motoryacht auch eine Beseglung, so wird die Flagge beim Segeln an der Grossgaffel gefahren, nur Yawls und Ketschen heissen sie stets im Topp des Besanmastes. Auf See ausser Sicht von Land oder bei schlechtem Wetter kann die Flagge niedergeholt werden. Es ist nicht üblich, während einer Wettfahrt die Nationalflagge zu führen.

§ 2.

Yachten dürfen eine besondere Clubflagge an Stelle der Nationalflagge nur dann fahren, wenn ihnen eine solche amtlich zuerkannt ist.

§ 3.

Das Heissen der Nationalflaggen fremder Länder ist nur in dem im § 6 vorgesehenen Falle gestattet.

Namensflaggen, Namenswimpel oder Phantasieflaggen sind nicht zu führen.

Renn- bzw. Unterscheidungflaggen sind von bemasteten Yachten ausser bei der Flaggengala (§ 6) nur bei einer Wettfahrt zu heissen, können aber auch auf See als Erkennungszeichen ins Want gebunden werden.

Nach einer offenen Wettfahrt dürfen von bemasteten Yachten Rennflaggen im Grosstopp untereinander gesetzt werden, entsprechend der Zahl der im laufenden Jahre in offenen Wettfahrten gewonnenen Preise.

Im Hafen oder vor Anker liegende bemastete Yachten können eine kleine Flagge an der Nock der Saling heissen. Es bedeutet eine blaue rechteckige Flagge an der Steuerbord-Gross-Saling: „Eigner nicht an Bord“, eine weisse Flagge an derselben Stelle: „Der Eigner nimmt seine Mahlzeit ein“.

§ 4.

Jede in Dienst gestellte Yacht muss, auch wenn sie keine ständige Besatzung hat, den Stander eines der Clubs bzw. Vereine, bei denen sie eingetragen ist, führen. Der Stander weht Tag und Nacht auf bemasteten Yachten im Topp der Grosstänge bzw. des Pfahlmastes, auf nicht bemasteten Yachten im Topp eines im Bug der Yacht gesetzten Flaggenstockes, dessen Höhe mindestens gleich dem grössten Freibord der Yacht sein muss. Eine Yacht, welche bei mehreren Clubs eingetragen ist, führt im Heimathafen den heimischen Stander, im fremden Hafen den Stander des dortigen ältesten Vereins, dem der Besitzer angehört. Soll einem Club bei Festlichkeiten eine besondere Ehrenbezeugung erwiesen werden, so heissen die ihm angehörenden Yachten sowohl im heimischen, als auch im fremden Hafen dessen Stander. Vertritt eine Yacht im fremden Hafen in besonderer Veranlassung einen bestimmten Club, so hat sie dessen Stander zu führen.

Diejenigen Yachten, welche eine besonders verliehene Clubflagge führen, können in heimischen Gewässern nach den für diese Flagge geltenden Bestimmungen in den oben genannten Fällen den Stander eines anderen Clubs nur neben dem Stander des betreffenden Clubs heissen.

§ 5.

Vor Anker soll die Flagge vom 1. Mai bis 1. Oktober von 8 Uhr morgens, in den anderen Monaten von 9 Uhr morgens bis zum Augenblicke des Sonnenuntergangs wehen, die Zeit des Heissens und Niederholens — die Flaggenparade — geben die im Hafen bzw. auf der Reede liegenden Kriegsschiffe an. In Ermangelung solcher haben sich die Yachten nach der hierzu berufenen Yacht des am Orte heimischen Clubs und wo ein solcher nicht vorhanden ist, nach der führenden Yacht des ältesten Clubs zu richten.

§ 6.

Vor Anker flaggen die bemasteten Yachten bei festlichen Anlässen über die Toppen. Zum Ausflaggen werden ausschliesslich die Signalflaggen in der Weise verwendet, dass sie in gleichen Abständen von der Nock des Klüverbaumes (oder vom Vorderstevan) über das Stängegut bis zur Nock des Grossbaumes (oder bis zur Hinterkante des Hecks) ausgeholt werden.

Unter den Klüverbaum wird allein die Renn- oder Unterscheidungsflagge gesetzt.

Zur Flaggengala gehören deutsche Nationalflaggen als Toppflaggen. Der Clubstander bleibt stehen und weht in gleicher Höhe mit der Toppflagge.

Soll die Flagge eines fremden Staates geehrt werden, so wird dieselbe unter Flaggengala an Stelle der eigenen Nationalflagge neben dem Clubstander geheisst, bei Schonein weht in den anderen Toppen die eigene Nationalflagge.

In der Fahrt haben bemastete Yachten ohne Besegelung dieselbe Flaggengala wie vor Anker. Yachten unter Segel können in der Fahrt vom Gut der Stänge, bezw. des Pfahlmastes über die Nocken der Salinge nach dem Rüsten ausflaggen. Die Toppflaggen werden wie vor Anker gesetzt.

§ 7.

Die Begrüssung von Yachten untereinander geschieht durch einmaliges „Dippen“, d. h. Halbniederholen und Vorheissen der Nationalflagge.

Ein Kriegsfahrzeug, welches auf See oder im Hafen angetroffen wird, ist entweder in derselben Weise oder durch Vorbeifahrt mit gesenkter Flagge zu grüssen.

Bei einem Geschwader erstreckt sich der Gruss nur auf das Admiralsschiff.

Flaggen am Lande werden nicht gegrüsst.

Ehrenbezeugungen erfolgen durch Halbniederholen der Nationalflagge und des Standers, beide werden erst nach der Vorbeifahrt wieder geheisst.

Bei Ehrfurchtserweisungen nimmt ausserdem die Besatzung die Kopfbedeckung ab.

Wenn eine Yacht auf einen Ankerplatz kommt, auf welchem sich andere Yachten befinden, so hat die einkommende Yacht zuerst zu grüssen. Der Gruss darf unterbleiben, wenn Manöver ihn un- ausführbar machen.

Salutieren mit Böllern ist nicht gebräuchlich.

§ 8.

Als Zeichen der Trauer wird die Flagge halbstocks und bei bemasteten Yachten der Stander in der Höhe der Saling gesetzt.

Nur vor Anker wird getrauert. Die Trauer dauert bis zur Be- endigung der Beisetzung.

§ 9.

Verlässt ein Eigner auf länger als 3 Tage den Ort, wo seine Yacht ankert, so ist für die Dauer seiner Abwesenheit der Club- stander niederzuholen. Auf einer Yacht mit ständiger Besatzung wird indessen die Nationalflagge weiter geführt. Die Yacht gilt dann als „zeitweilig ausser Dienst gestellt“.

Satzung des Motor-Yacht-Club von Deutschland

§ 1

NAME, SITZ UND ZWECK DES CLUBS

Der Club führt den Namen

„Motor-Yacht-Club von Deutschland e. V.“

und hat seinen Sitz in Berlin-Wannsee. Er ist am 27. April 1907 gegründet und in das Vereinsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg eingetragen. Der Club pflegt und fördert den Wassersport, insbesondere den Motorboot- und Segelsport, sowie alle Bestrebungen, die der Weiterentwicklung des Motorboot- und Segelsportes und der Teilnahme an Motorboot- und Segelwettfahrten dienen. Er verfolgt ausschliesslich gemeinnützige Ziele unter ausdrücklichem Verzicht auf jede politische oder auf Erwerb gerichtete Betätigung. Er führt eine Motorboot- und eine Segelabteilung. Gerichtsstand für Streitigkeiten mit den Mitgliedern ist Berlin-Charlottenburg.

§ 2

CLUBSTANDER

Der Club führt einen dreieckigen Clubstander. Der Stander ist zu $\frac{2}{4}$ schwarz, zu $\frac{1}{4}$ weiss und zu $\frac{1}{4}$ rot. Er trägt in der linken oberen Ecke einen fünfzackigen weissen Stern, und zwar in einem schwarzen Feld, darunter ein rotes Feld, rechts oben ein weisses, rechts unten ein schwarzes Feld.

§ 3

MITGLIEDSCHAFT

Mitglied des Clubs kann jede Person werden, die den Wassersport, insbesondere den Motorboot- und Segelsport, ausübt oder fördert. Der Eintritt erfolgt in die Motorboot- oder Segelabteilung.

Der Club hat folgende Mitglieder:

1. Ehrenmitglieder

[Durch Beschluß der Mitgliederversammlung, der mit einfacher Mehrheit der erschienenen Mitglieder zu fassen ist, können Personen, die sich um den Wassersport oder um den Club besonders verdient gemacht haben, zum Ehrenmitglied ernannt werden.

[Ehrenmitglieder haben die Rechte und Pflichten der ordentlichen Mitglieder, sind aber von der Zahlung von Clubbeiträgen befreit.

2. Jedes ordentliche Mitglied zahlt bei der Aufnahme in den Club ein Eintrittsgeld und laufend einen Jahresbeitrag. Es hat Sitz und Stimme in den Mitgliederversammlungen und Anspruch auf alle Rechte, die der Club seinen Mitgliedern bieten kann.

3. Fördernde Mitglieder

Fördernde Mitglieder können Personen werden, die den Wassersport selbst nicht ausüben und die Einrichtungen des Clubs nicht in Anspruch nehmen, jedoch den Wassersport und den Club unterstützen wollen. Sie haben keinerlei Mitgliederrechte. Sie sind verpflichtet, einen laufenden Jahresbeitrag zu zahlen.

4. Familienmitglieder

Ehefrauen und unverheiratete Kinder von ordentlichen Mitgliedern, letztere bis zum vollendeten 25. Lebensjahr, können, soweit sie nicht selbst Bootseigner sind, Familienmitglieder werden. Sie haben keine Mitgliederrechte.

5. Jugendmitglieder

Jugendliche im Alter von 12 bis 18 Jahren können als Jugendmitglieder, Jugendliche, die sich in der Berufsausbildung befinden, im Alter von 18 bis 25 Jahren als Jugendmitglieder (Studentenabteilung) die Mitgliedschaft erwerben. Die Jugendmitglieder können aus ihrer Mitte für jede angefangenen zehn Mitglieder einen Vertreter wählen, der in der Mitgliederversammlung Sitz und Stimme hat. Die Benennung hat bis zum 1. Februar jeden Jahres an den Präsidenten schriftlich durch den Leiter der Jugendabteilung zu erfolgen. Sie gilt für das Kalenderjahr. Bei Ausfällen kann Nachwahl erfolgen. Nach dreijähriger Mitgliedschaft als Jugendmitglied kann die Übernahme als ordentliches Mitglied ohne Eintrittsgeld erfolgen.

6. Aufgeforderte Mitglieder

Durch Beschluß des Vorstandes können Personen als Mitglieder aufgefordert werden. Die Aufforderung gilt nur für das laufende Geschäftsjahr. Aufgeforderte Mitglieder sind von Zahlungen jeder Art befreit und haben keine Mitgliederrechte.

7. Gastmitglieder

Gastmitglieder sind Mitglieder, die nur vorübergehend bis zur Dauer eines Jahres aufgenommen werden. Sie haben keine Mitgliederrechte.

8. Korporative Mitglieder

Vereine, Verbände und Organisationen können durch Beschluß der Mitgliederversammlung als korporative Mitglieder aufgenommen werden. Sie haben keine Mitgliederrechte.

Mitgliederrechte im Sinne der vorstehenden Bestimmungen sind:

1. Stimmrecht in der Mitgliederversammlung,
2. das Recht, Ämter zu bekleiden,
3. Verfügungsbefugnis über das Clubvermögen.

Sämtliche Mitglieder haben das Recht, die Clubeinrichtungen gegebenenfalls gegen Zahlung der festgesetzten Gebühren zu benutzen und das Clubabzeichen und das Mützenabzeichen zu tragen.

Die Aufnahme in den Club erfolgt auf einen schriftlich zu stellenden Antrag hin. Der Antrag ist an den Präsidenten zu richten. Der Antrag auf Aufnahme als ordentliches ist durch zwei, die Aufnahme als förderndes, Gast-, Familien- oder Jugendmitglied durch ein Mitglied des Clubs zu befürworten. Ausnahmsweise kann auch die Befürwortung durch zwei in Clubkreisen bekannte Persönlichkeiten für ausreichend erachtet werden.

Über die Aufnahme eines Mitgliedes entscheidet der Vorstand nach Anhörung der Aufnahmekommission mit einer Mehrheit von $\frac{2}{3}$ der in der Vorstandssitzung anwesenden Vorstandsmitglieder. Die erfolgte Aufnahme wird dem Aufzunehmenden unter gleichzeitiger Zustellung der Satzung schriftlich mitgeteilt.

Gegen die Ablehnung des Aufnahmeantrages steht dem Antragsteller die Berufung an den Ehrenrat zu. Die Berufung ist an den Vorstand zu richten und binnen zwei Wochen nach Erhalt der Ablehnung einzureichen.

Zur Ausübung der Mitgliederrechte, insbesondere auch zum Führen der Clubabzeichen, ist der Aufgenommene erst berechtigt, wenn er im Besitz der Mitgliedskarte ist. Diese wird erst nach Zahlung des Eintrittsgeldes und des fälligen Jahresbeitrages ausgehändigt.

§ 6

ERLÖSCHEN DER MITGLIEDSCHAFT

Die Mitgliedschaft erlischt durch den Tod, freiwilligen Austritt, Streichung aus der Mitgliederliste und Ausschluß aus dem Club.

Der freiwillige Austritt ist nur zum Schluß des Geschäftsjahres unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monat zulässig und muß durch eingeschriebenen Brief an den Vorstand erklärt werden.

Ein Mitglied, das Eintrittsgeld, Jahresbeitrag oder sonstige geldliche Verpflichtungen gegenüber dem Club trotz zweimaliger Aufforderung durch eingeschriebenen Brief, die im Abstand von mindestens zwei Wochen erfolgen muß, nicht beglichen hat, kann durch Beschluß des Vorstandes aus der Mitgliederliste gestrichen werden.

Die Ansprüche des Clubs auf die Geldzahlungen bleiben unberührt.

Durch Beschluß des Vorstandes, der mit einer Mehrheit von $\frac{2}{3}$ sämtlicher Vorstandsmitglieder gefaßt werden muß, kann ein Mitglied, das gröblich gegen die Clubinteressen verstoßen oder sich einer Verfehlung schuldig gemacht hat, nach Anhörung aus dem Club ausgeschlossen werden. Vor der Beschlußfassung des Vorstandes ist ein schriftliches Gutachten des Ehrenrates einzuholen.

Die Streichung und der Ausschluß eines Mitgliedes muß diesem durch eingeschriebenen Brief mitgeteilt werden. Das betreffende Mitglied kann innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach Erhalt der Mitteilung durch einen an den Clubvorstand gerichteten eingeschriebenen Brief die Entscheidung der Mitgliederversammlung verlangen. Sofern das betreffende Mitglied eine sofortige Entscheidung durch eine außerordentliche Mitgliederversammlung verlangt, so hat es die Kosten dafür zu tragen und die Kosten zu bevorschussen. Der Vorschuß wird durch Vorstandsbeschluß unanfechtbar festgelegt. Bis zu der Entscheidung der Mitgliederversammlung ruht die Mitgliedschaft. Aus einem etwa bekleideten Amt scheidet das Mitglied aus. Die Beitragspflicht bis zum Ende des Geschäftsjahres bleibt unberührt. Die Entscheidung der Mitgliederversammlung ist endgültig. Im Falle des Obsiegens erhält das Mitglied den Vorschuß zurückerstattet. Im Falle des Unterliegens verfällt er zugunsten des Clubs. Der Rechtsweg wird ausgeschlossen.

§ 7

PFLICHTEN DER MITGLIEDER

Bei der Aufnahme in den Club hat jedes ordentliche Mitglied ein Eintrittsgeld zu zahlen. Diese Verpflichtung entsteht auch, wenn ein Gastmitglied als ordentliches Mitglied übernommen wird. Die Zahlung eines Eintrittsgeldes entfällt, wenn ein noch in der Berufsausbildung stehendes Jugendmitglied gemäß § 4 Ziffer 5 ordentliches Mitglied wird. Ehren-, Gast- und aufgeforderte Mitglieder sind von der Zahlung eines Eintrittsgeldes befreit.

Die Mitglieder sind zur Zahlung eines Jahresmitgliedsbeitrages verpflichtet. Diese Verpflichtung entfällt für Ehren- und aufgeforderte Mitglieder.

Die Höhe des Eintrittsgeldes und der Jahresbeiträge für das folgende Geschäftsjahr wird von der im November eines jeden Jahres stattfindenden Mitgliederversammlung festgesetzt. Gebühren werden durch Vorstandsbeschluß festgesetzt. Jugendmitglieder zahlen Monatsbeiträge.

Auf Beschluß des Vorstandes kann Stundung von Mitgliedsbeiträgen und Eintrittsgeldern gewährt werden. Zum Erlaß von Forderungen des Clubs ist nur die Mitgliederversammlung befugt. Jedoch kann bei Aufnahme in den Club nach dem 1. Juli eines Jahres der halbe Jahresbeitrag durch Beschluß des Vorstandes erlassen werden.

Ebenfalls kann den ordentlichen Mitgliedern, die in einem anderen Wassersportclub vollen Beitrag als ordentliches Mitglied zahlen, oder die ihren Wohnsitz außerhalb Groß-Berlins haben, vom Vorstand eine Beitragsermäßigung bis zur Hälfte des Beitrages bewilligt werden, sofern sie die Hafenanlagen nicht in Anspruch nehmen.

§ 8

RECHTE DER MITGLIEDER

Alle Mitglieder sind zur Benutzung sämtlicher Einrichtungen des Clubs, zur Teilnahme an sämtlichen Veranstaltungen des Clubs, zum Tragen des Mützenabzeichens und der Standernadel befugt. Die Benutzung der sportlichen Einrichtungen steht nur den ordentlichen und Jugendmitgliedern zu.

Das Recht zur Teilnahme an der Mitgliederversammlung steht den Mitgliedern des Clubs nur nach Maßgabe des § 4 zu.

Der Stander des Clubs darf nur von den in Dienst gestellten, in die Yachtliste des Clubs eingetragenen Yachten geführt werden, denen ein Standerschein ausgestellt und für das laufende Geschäftsjahr abgestempelt ist.

§ 9

ORGANE DES CLUBS

Die Organe des Clubs sind

1. die Mitgliederversammlung,
2. der Vorstand,
3. die Kommissionen,
4. der Ehrenrat,
5. die Kassenprüfer.

§ 10

EINBERUFUNG DER MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Die ordentliche Mitgliederversammlung findet jährlich zweimal, und zwar spätestens im Februar und im November statt. Die Mitgliederversammlungen werden durch den Präsidenten oder seine Stellvertreter einberufen. Die Einberufung soll mindestens 14 Tage vorher unter gleichzeitiger Bekanntgabe der Tagesordnung erfolgen. Anträge von Mitgliedern zur Tagesordnung sind dem Vorstand spätestens eine Woche vorher schriftlich einzureichen. Nicht fristgemäß eingereichte Anträge können nur durch besonderen, mit einfacher Mehrheit zu fassenden Beschluß der Mitgliederversammlung zur Beratung und Beschlußfassung gebracht werden.

Außerordentliche Mitgliederversammlungen werden vom Vorstand bei Bedarf einberufen. Der Vorstand hat eine außerordentliche Mitgliederversammlung einzuberufen, wenn es mindestens ein Viertel der stimmberechtigten Mitglieder verlangt. Sie hat spätestens einen Monat nach Eingang des ordnungsgemäßen Antrages stattzufinden.

§ 11

AUFGABEN DER MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Aufgabe der ordentlichen Mitgliederversammlung ist

1. die Genehmigung des Geschäfts- und Kassenberichtes;
2. die Entlastung des Vorstandes;
3. die Vornahme von Neuwahlen zum Vorstand, der Kommissionsvorsitzenden des Ehrenrates und der Kassenprüfer;
4. die Bestimmung der Anzahl der Vorstandsmitglieder;
5. die Benennung der im kommenden Geschäftsjahr zu bildenden Kommissionen;
6. die Festsetzung des Eintrittsgeldes und der Beiträge für das kommende Geschäftsjahr;
7. die Genehmigung des Voranschlages für das laufende Geschäftsjahr;
8. Beschlußfassung über Satzungsänderungen;
9. die Beschlußfassung über sämtliche sonstigen Anträge des Vorstandes und der Mitglieder.

§ 12

VERFAHREN IN DER MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Die Beschlüsse der Mitgliederversammlung werden, soweit in dieser Satzung nichts anderes bestimmt ist, mit einfacher Mehrheit der erschienenen Mitglieder gefaßt. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Präsidenten.

Eine Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden Mitglieder ist erforderlich für die Beschlußfassung über Satzungsänderungen sowie den Erwerb, die Belastung und Veräußerung von Grundstücken.

Jedes stimmberechtigte Mitglied ist berechtigt, sein Stimmrecht in der Mitgliederversammlung durch schriftliche, nicht übertragbare Vollmacht auf ein anderes stimmberechtigtes Mitglied zu übertragen. Jedes Mitglied darf nicht mehr als eine fremde Stimme vertreten.

Über Beschlüsse der Mitgliederversammlungen ist ein Protokoll aufzunehmen, welches von dem Leiter der Versammlung und dem Protokollführer zu unterschreiben ist.

§ 13

VORSTAND

Der Vorstand besteht aus

- dem Präsidenten und zwei Vizepräsidenten,
- dem Schriftführer und seinem Stellvertreter,
- dem Schatzmeister und seinem Stellvertreter,
- den Vorsitzenden der Kommissionen,
- den übrigen von der Versammlung gewählten Beisitzern.

Die Zahl der Vorstandsmitglieder darf 12 nicht übersteigen.

Der geschäftsführende Vorstand besteht aus dem Präsidenten, den beiden Vizepräsidenten, dem Schriftführer und dem Schatzmeister. Der geschäftsführende Vorstand erledigt sämtliche laufenden Geschäfte. Er ist verpflichtet, den erweiterten Vorstand zu allen wesentlichen Fragen heranzuziehen und mindestens vierteljährlich eine Vorstandssitzung des gesamten Vorstandes abzuhalten, bei der ein Bericht über die laufende Geschäftsführung zu erstatten ist.

Die Amtsdauer der Vorstandsmitglieder beträgt drei Jahre. Jährlich scheidet ein Drittel der Vorstandsmitglieder aus. Um eine Kontinuität der Geschäftsführung zu gewährleisten, scheidet im ersten Jahr der Präsident, der stellvertretende Schriftführer und der Vorsitzende der Hauskommission, im zweiten Jahr der 1. Vizepräsident, der stellvertretende Schatzmeister und der Schriftführer und im dritten Jahr der 2. Vizepräsident, der Schatzmeister und die Vorsitzenden der Sportkommissionen aus.

Über das Ausscheiden der weiteren Vorstandsmitglieder entscheidet das Los. Eine Wiederwahl der ausscheidenden Vorstandsmitglieder ist zulässig.

Der geschäftsführende Vorstand leitet sämtliche Geschäfte des Clubs, soweit sie nicht anderen Organen des Vereins vorbehalten sind. Abgesehen von den ihm bereits an anderer Stelle dieser Satzung übertragenen Aufgaben beschließt der Vorstand insbesondere über

1. die Verwaltung und Verwendung von Geldmitteln nach Maßgabe des Haushaltplanes, wobei er beim Vorliegen wichtiger Gründe berechtigt ist, auch außerhalb des Haushaltplanes über Geldmittel des Clubs, die jedoch 20% des jeweiligen Haushaltvoranschlags nicht übersteigen sollen, zu verfügen.
2. Veranstaltungen und Unternehmungen des Clubs.
3. Anstellung und Entlassung von Angestellten.

Der geschäftsführende Vorstand tritt mindestens einmal im Monat zusammen.

Soweit erforderlich, zieht er die anderen Vorstandsmitglieder zu diesen Sitzungen hinzu. Er ist bei Anwesenheit von mindestens drei Mitgliedern beschlußfähig. Bei der Abstimmung entscheidet einfache Stimmenmehrheit, bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Präsidenten.

Vorstand im Sinne des § 26 BGB (geschäftsführender Vorstand) sind der Präsident und seine Stellvertreter sowie der Schriftführer und der Schatzmeister. Je zwei dieser Vorstandsmitglieder sind berechtigt den Club satzungsgemäß zu vertreten. Bei geldlichen Verpflichtungen, die der Vorstand für den Club eingeht, muß eine der Unterschriften von dem Schatzmeister geleistet werden. Über alle Vorstandssitzungen ist eine Niederschrift aufzustellen, die vom Protokollführer und dem Präsidenten bzw. seinem Vertreter zu unterzeichnen ist.

§ 14

KOMMISSIONEN

Auf Beschluß der Mitgliederversammlung werden für bestimmte Aufgabengebiete besondere Kommissionen gebildet.

Der Vorsitzende der Kommission wird von der Mitgliederversammlung gewählt. Die Bestimmung der Kommissionsmitglieder erfolgt durch ihren Vorsitzenden für die Dauer eines Jahres. Sie bedarf der Bestätigung durch den Vorstand.

Jede Kommission ist durch ihren Vorsitzenden mindestens einmal im Vierteljahr einzuberufen. Der Kommissionsvorsitzende ist dem geschäftsführenden Vorstand für das ordnungsgemäße Arbeiten seiner Kommission verantwortlich und zu regelmäßigem Bericht (mindestens einmal im Vierteljahr) verpflichtet.

§ 15

EHREN RAT

Der Ehrenrat besteht aus drei ordentlichen und drei stellvertretenden Mitgliedern, die von der Mitgliederversammlung für die Dauer von drei Jahren gewählt werden. Vorstandsmitglieder können nicht Mitglied des Ehrenrates sein. Für ein während der Amtszeit ausscheidendes Mitglied wählt der Ehrenrat selbst ein Ersatzmitglied aus der Mitte der Clubmitglieder.

Aufgabe des Ehrenrates ist

1. die Prüfung von Streitigkeiten, die das Clubinteresse betreffen,
2. die Einleitung eines Verfahrens auf Ausschluß eines Mitglieds.

Die Entscheidungen des Ehrenrates haben nur die Bedeutung von Gutachten und binden den Vorstand oder die Mitgliederversammlung nicht.

§ 16

KASSENPRÜFER

Von den ordentlichen Mitgliedern sind alljährlich zwei stimmberechtigte Mitglieder, die nicht Vorstandsmitglieder sein dürfen, als Kassenprüfer sowie mindestens ein Ersatzprüfer zu wählen.

Aufgabe der Kassenprüfer ist die Prüfung der jährlichen Geschäfts- und Kassenberichte. Die Berichte sind den Kassenprüfern mindestens zehn Tage vor der ordentlichen Mitgliederversammlung zuzuleiten.

§ 17

GESCHÄFTSJAHR

Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 18

AUFLÖSUNG DES CLUBS

Der Vorstand sowie mindestens ein Drittel der stimmberechtigten Mitglieder können die Auflösung des Clubs beantragen. Auf den Antrag hin ist eine außerordentliche Mitgliederversammlung einzuberufen.

In der Einladung zu dieser Mitgliederversammlung ist jedem Mitglied der Antrag auf Auflösung unter Angabe der Gründe bekanntzugeben.

Die Mitgliederversammlung ist beschlußfähig, wenn mindestens die Hälfte der stimmberechtigten Mitglieder vertreten ist. Zur Beschlußfassung ist Zweidrittelmehrheit der erschienenen Mitglieder erforderlich.

War in der Mitgliederversammlung die Hälfte der stimmberechtigten Mitglieder nicht vertreten, so ist innerhalb von vier Wochen eine neue Mitgliederversamm-

lung einzuberufen, in der eine Beschlußfassung über den Antrag auf Auflösung des Clubs mit Zweidrittelmehrheit der in ihr vertretenen Mitglieder erfolgen kann.

§ 19

LIQUIDATION

Bei der Auflösung des Clubs erfolgt die Liquidation durch einen oder mehrere Liquidatoren, die von der Mitgliederversammlung aus ihrer Mitte gewählt werden. Das nach der Liquidation verbleibende Vermögen des Clubs fällt an den Sportverband Berlin e. V. oder eine gleichartige Institution mit der Auflage, daß es zur Förderung des Wassersportes verwendet werden soll. Dasselbe gilt bei Wegfall des gemeinnützigen Vereinszwecks. Sollte der Sportverband Berlin oder eine gleichartige Institution nicht mehr bestehen, so soll das Vermögen dem Verein zur Rettung Schiffbrüchiger zufließen.

§ 20

ÄNDERUNG DER SATZUNG

Änderungen der Satzung, die lediglich vorgenommen werden, um formellen Beanstandungen von Behörden oder des Registergerichts zu entsprechen, kann der geschäftsführende Vorstand des Clubs allein beschließen.

Inhaltsverzeichnis

Ansicht des Clubhafens	2
Geleitwort	3
Die Präsidenten des MYCvD	4
Der Vorstand des MYCvD	5
Oberbürgermeister Reuter besichtigt den Lanz-Preis auf der Wassersportausstellung Berlin 1951	6
Die Chronik des MYCvD	
1907 - 1932	7 - 13
Wettfahrten 1907 - 1932	12 - 13
1932 - 1945	14 - 18
1945 - 1957	19 - 23
Und die Zukunft?	24 - 27
Mitgliederverzeichnis	29 - 32
Yachtregister	
Motoryachten	33 - 36
Segelyachten	37 - 40
Verzeichnis der Bootsnamen	41 - 42
Bestimmungen über das Führen des Clubstanders	45 - 46
Yachtgebräuche des Deutschen Motoryacht-Verbandes	46 - 48
Satzungen des MYCvD	49 - 58
Lageskizze des Clubgeländes	Umschlag Seite 3

