



75 JAHRE

***Bremer
Yacht Club***



Vorwort

des Bremer Yacht Club

In dieser Festschrift werden 75 Jahre wechselvoller Vereinsgeschichte des Bremer Yacht Club mit vielen Bildern und Berichten liebevoll dargestellt. Nach einem sehr erfolgreichen Start als „Ableger“ des Weser Yacht Club in den zwanziger und dreißiger Jahren und Versuchen der Wiederbelebung in der Nachkriegszeit existierte der BYC fast zwanzig Jahre vor allem in den Erzählungen und Erinnerungen der besonders aktiven Gründungsväter und deren Crews.

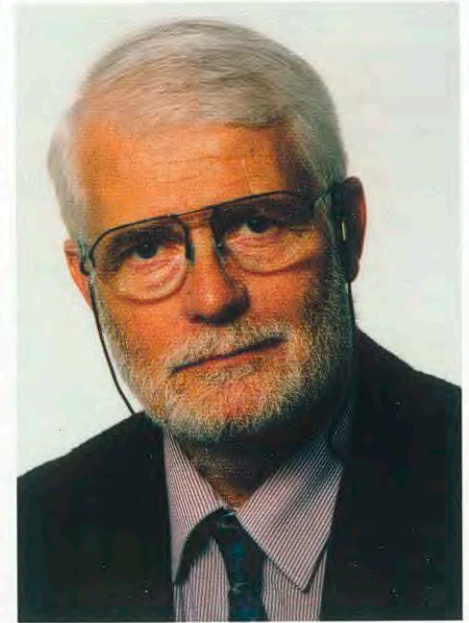
Erst am 20.02.1969 gelang auf die Initiative von Carl Böttger hin die Reaktivierung des Clubs. Berichte über die stürmische Entwicklung des Bremer Yacht Club in den folgenden zwanzig Jahren mit vielen Gemeinschafts- und Eigenleistungen der Mitglieder hinsichtlich des Boots-, Hallen- und Anlagebaus bilden den Schwerpunkt dieser Jubiläumsschrift.

Vor allem zwischen den Zeilen und mit Bildern wird das Zusammenwachsen der vielen neuen Mitglieder zu einer Gemeinschaft von aktiven Seglern deutlich, die auch zu streiten und Feste zu feiern verstanden. In den letzten zehn Jahren sind wir gemeinsam älter und ruhiger geworden und einige haben sich mit langen Törns zu fernen Zielen einen Jugendtraum erfüllt.

Mit Blick auf das jetzt stattliche Durchschnittsalter der Aktiven wünscht sich der Bremer Yacht Club für die kommenden fünfundzwanzig Jahre viele neue Mitglieder, die im Segelsport Erfüllung und Abenteuer suchen und mit ihren Kindern die Jugendarbeit wieder in Schwung bringen.

Sollten Sie lieber Leser bzw. liebe Leserin diese Festschrift zu dieser Spezies gehören: Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie dem Bremer Yacht Club beitreten und unser Vereinsleben mit neuen Ideen bereichern.

Dr. Stephan von Aufschnaiter
1. Vorsitzender,
Bremer Yacht Club





Mitgliederstand 2001 und Schiffe des Bremer Yacht Club

A

Edzard Albers	Flying Ossi
Günter Armerding	Timm Tamma
Stefan Arste	Northern Light
Annelie v. Aufschnaiter	
Stefan v. Aufschnaiter	Dorette

B

Jens Bargsten	
Arthur Barkschat	Nausikaa
Wolfgang Barre	
Harry Beckmann	Lady Seeziege
Hendrik Beek	
Uwe Berger	Wisera
Hans-L. Bischoff	True love
Dr. Gerd-Peter Blachnik	Chablis
Fritz Blank	
Christian Blohm	MEBO
Bernd Bormann	Mistral
Oskar Buick	KAOS
Reinhard Burose	Kirema

C

Wolfgang v. Calle	Singultus
Claus v. Calle	Baltica
Philipp v. Calle	
Holger Carius	Cumulus

D

Hans Domeyer	Spidomaat
Claas Domeyer	Seenerv
Heinz Dörgeloh	
Friederich Düssmann	

E

Ulf Eicker	Krokodil
Dietmar Eilts	Les amis

Dieter Eilts	Christa
Friedhelm Elfers	Rantanplan
Andreas v. Engelbrechten	
Hans Erhardt	Rhea

F

Wolfgang Fleisch	Micat
Karl-Georg Flitz	
Bärbel Flottow	COCO
Bernhard Francke	
Georg Franke	Dipshorn
Walter Fust	Domingo

G

Klaus Girzig	Alparena
Alexander Girzig	
Christian Gladtfeld	
Jürgen Gomolla	Atze
Carsten von Gösseln	Vela
Michael Grazianski	Jonas
Henry Grobbin	Mausbock
Gunter Grünwald	Garena
Werner Gümmer	

H

Alfred Harmening	
Hans-Herbert Harms	Svenje
Jens Harms	
Ulrich Harms	Uli
Wolfgang Hausen	Lisanda
Eric Heinze	Cascabel
Ulrich Heinze	Obadjah
Henner Hertel	Kalon
Wolfgang Hirdler	Rattler
Peter Höhr	Manati



Vorwort Deutscher Segler-Verband



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

MITGLIED DES DEUTSCHEN SPORTBUNDES
NATIONALER VERBAND IN DER INTERNATIONAL SAILING FEDERATION
GRÜNDGENSSTRASSE 18 · 22309 HAMBURG
TELEFON: 040 / 6 32 00 90

Hans-Joachim Fritze
Präsident

Der Deutsche Segler-Verband gratuliert den Mitgliedern des Bremer Yacht Clubs herzlich zum 75-jährigen Bestehen.

Wie viele deutsche Sportvereine hat der Bremer Yacht Club bewegte Jahre hinter sich: Zunächst die Gründung des Vereins zu Anfang des vorigen Jahrhunderts, dann die schwere Zeit des Zweiten Weltkrieges und als dritte Phase den Wiederaufbau des Clubs in demokratischen Strukturen.

Während sich die äußeren Umstände änderten, blieb eines gleich: Im Bremer Yacht Club wurde von den Anfängen bis heute neben dem reinen Vergnügen am Segelsport viel Wert auf ehrenamtliches Engagement und Kameradschaft gelegt. In ungezählten Arbeitsstunden schufen sich die Mitglieder in den vergangenen Jahrzehnten ihre Vereinsanlage, die mehrmals verlegt und wieder aufgebaut werden musste und schließlich in der Yachthafengemeinschaft Hasenbüren ihre Heimat fand.

In all diesen Jahren nahmen die Segler und Seglerinnen erfolgreich an Regatten teil oder genossen den Wassersport während ausgiebiger Sommer- und Wochenendtörns. Der Schwerpunkt des Bremer Yacht Clubs liegt heute im Fahrtensegeln. Um den Verein lebendig zu halten, haben die Mitglieder aktuell beschlossen, die Nachwuchsarbeit gemeinsam mit den anderen Vereinen der Yachthafengemeinschaft Hasenbüren zu organisieren. Ein lohnenswerter Ansatz, um die kommenden Generationen für den Segelsport zu begeistern!

Der Deutsche Segler-Verband freut sich über jeden Mitgliedsverein, der so wie der Bremer Yacht Club ein hohes ehrenamtliches Engagement zeigt und sich für die Ausbildung der Kinder und Jugendlichen einsetzt. Wer diese beiden wichtigen Aspekte des Vereinslebens würdigt und fördert, sichert die Zukunft des deutschen Segelsports.

In diesem Sinne danke ich allen Mitgliedern des Bremer Yacht Clubs für ihr bisheriges Schaffen und wünsche Ihnen für die kommenden 75 Jahre ihres Vereins stets eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Hans-Joachim Fritze





Kurt Ismer Artemis

Dr. Gisbert Jäckel

Uwe Jans Butzi

Lüder Janssen Nunki

Ulrich Jostwerner Mudream

Roy Kahl Vigen

Erhard Kähler

Bernd Kalvelage

Peter Kappel Tina

Hermann Kaps CharlesDarwin

Stefan Kleine Rewist

Heinz-Dieter Koch

Harald Köster

Timo Kranz Riptide

Gerhard Kroat Käptn Blaubär

Peter Krollmann Siton

Hermann Krückeberg Anemo

Bastian Krückeberg

Marko Krüger

Rolf-Peter Kuphal Kara

Uwe Kurk Werfti

Sebastian Kurk

Werner Landwehr Alcyone

Jürgen Lang Dauntless

Dietrich Lenz Cap Formentor

Cordt Lohmann Hanse

Willy Lübbering Wild Turkey

Hermann Lucius Heras

Udo Lückemeier Econi

Heinz Otto Manig HOM

Peter Martensen Flykt

Gert Mazurski Mercury

Natascha Mazurski

Anton Miglitsch

Hans Mittmann Laetitia

Gunter Müller Tinac

Harm Müller-Röhlick Okke

Okke Müller-Röhlick

Günther Müller-Röhlick

Arnold Mundt

Dörthe Nowak

Karl-Heinz Nowak Freya Fresena

Bernhard Ohmes Claudina

Uwe Ölrichs

Frank Osigus

Detlef Osigus Blue fin

Kathrin Reichel

Joachim Reichel Romanze

Nils Reichel

Benjamin Reichel

Wolfgang Renner Knurz

Nils Richter

Horst Riedel Charlotte

Ronald Rocholl Samantha

Günther Rohne Tucana

Hardy Rose

Rüdiger Rutsch Dragon



GRUSSWORT

Das Präsidium des Landessportbundes Bremen gratuliert herzlich zum 75-jährigen Bestehen des Bremer Yacht Clubs.

Der Landessportbund Bremen hat den Weg des Jubilars stets mit Aufmerksamkeit verfolgt. Der vor nunmehr 75 Jahren von einer Gruppe Bremer Segler im Restaurant Voß in der Warftstraße ins Leben gerufene Verein ist im Laufe der letzten Jahrzehnte mit seinen heute rund 200 Mitgliedern zu einem geachteten Club in Bremen und in der gesamten Region herangewachsen. Er verfügt darüberhinaus schon seit Jahren mit seiner umfangreichen Anlage im Wassersporthafen Hasenbüren samt vereinseigener Bootslagerhalle über Einrichtungen, die sich sehen lassen können.

Der Bremer Yacht Club zeichnete sich immer durch gute, kameradschaftliche Beziehungen zu den Nachbarvereinen im Wassersporthafen Hasenbüren aus. Das zeugt von großem Gemeinschaftssinn und einem solidarischen Miteinander-Umgehen. Überhaupt stehen Gemeinschaftssinn und freundschaftlicher Umgang miteinander – Werte, die in unserer Gesellschaft leider zunehmend an Bedeutung verlieren – im Bremer Yacht Club auch heute noch hoch im Kurs.

Für die erbrachten Leistungen gebührt allen Verantwortlichen der letzten Jahrzehnte der herzliche Dank des Landessportbundes. Unser besonderer Dank gilt dabei den vielen ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern sowie allen Vorstandsmitgliedern für ihr uneigennütziges Engagement und die geleistete - und oft nicht einfache - Arbeit. Sie haben den Bremer Yacht Club mit viel Liebe zum Detail zu einem stabilen Bestandteil nicht nur des Bremer Sportlebens gemacht.

Der Landessportbund Bremen wünscht dem Bremer Yacht Club im Jubiläumsjahr Glück und weiterhin sportlichen Erfolg.



*Herzlichst
Ihre Ingelore Rosenkötter
- Präsidentin des Landessportbundes Bremen -*



S	
Paul Saalfeld	
Martin Schleusener	
Friederike Schmidt	
Dittmar Schmidt	Ella von Oyten
Steffen Schmidt	
Hartmut Schulz	Calma
Uwe Seekamp	Hanseat
Heinz Seibler	Brisa
Friedrich Sieradzinski	Fidi
Hans-Jürgen Sigge	Beke
Jürgen Simon	Frigga
Sandra Sinsch	
Peter Sinsch	Contra
Oliver Sinsch	je reviens
Johann Stahl	Janchris
Erich Sziele	Seeigel

T	
Helmut Töbelmann	Mañana
Wolfgang Tschischka	Seeziege
Rüdiger von Türk	Joker

U	
Rolf Ulbrich	

W	
Bernd Wehlers	
Dr. Ulrich Welke	Über-Winden
Helmut Werner	Periwinkle
Thomas Wernicke	
Armin Winninger	Atlantis
Walter Wißbroth	
Ingo Wölk	
Folkard Wülfers	Appelsnut

Z	
Manfred Zech	Brigant
Detlev Zeuschner	





Vorwort

FACHVERBAND *Segeln* BREMEN e.V.

im Landessportbund Bremen e.V.



FSB · Geschäftsstelle Münchener Str. 29 · 28215 Bremen · Tel. 0421/35 06 390 · Fax 35 06 719
www.segeln-bremen.de · e-mail: info@segeln-bremen.de



75 Jahre Bremer Yacht Club sind natürlich auch 75 Jahre Geschichte des Wassersports in Bremen, aber subjektiv für mich noch mehr. Als Mitglied der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ denke ich an deren Gründer, die zu einem Großteil auch Mitglieder im BYC waren. Und ich denke an Carl Böttger, liebevoll „Onkel Carl“ genannt, dem Ehrenvorsitzenden des BYC und Vorsitzenden des Fachverbandes Segeln in den Jahren von 1957 bis 1970.

In der 75-jährigen Geschichte des Bremer Yacht Clubs fällt besonders auf, dass es von Anfang an eine Großzahl aktiver Regatta-Segler mit klangvollen Namen gegeben hat, die auf regionalen, nationalen und auch internationalen Revieren für Furore sorgten.

Der Fachverband Bremen Segeln beglückwünscht den Bremer Yacht Club zu seiner ausgesprochen abwechslungsreichen Geschichte und dankt für die Aktivitäten auf allen Stufen unseres mit Begeisterung betriebenen Wassersports.

Der Fachverband Segeln wünscht sich für die nächsten 25 Jahre vom BYC die Fortführung seiner segelsportlichen Dynamik. Das schwarze Dreieck im Stander symbolisiert es: Der BYC ist spitze!

Jochen Nagel



Kurs €uro...



Und wenn Sie für die Seenotretter was übrig haben,
hier unsere „Wechselstube“ - 23000 Mal im ganzen Land:
das Sammelschiffchen der DGzRS



Tauschen Sie Mark und Pfennig gegen das Bewusstsein,
etwas Gutes zu tun.

Weitere Infos:

DGzRS, Postfach 106340, 28063 Bremen

Tel: 0421/53707-0, Fax: 0421/53707-690

E-mail: info@dgzrs.de Internet: www.dgzrs.de



Mensch und Meer...

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Wir danken für die gespendete Anzeige



75 Jahre Bremer Yacht Club e. V., gegründet 1926

Von Kapt. Harm Müller-Röhlick

Gründung des BYC

Es geschieht im Jahre 1926.

In Hinblick auf die Pläne für den Bau des „Hanse Kanals“ scheinen dem Weser Yacht Club seine Liegeplätze in der

kleinen Weser gefährdet. Man beschließt in diesem Jahr wieder zurück nach Lemwerder zu ziehen.

Eine Gruppe von Mitglieder will die Verlegung nicht mitmachen und beschließt am alten Liegeplatz im Herzen der Stadt liegen zu bleiben. Also treffen sich diese Segler im Restaurant Voß in der Warftstraße mit dem Zweck einen neuen Segelverein zu gründen. Man beabsichtigt, die Liegeplätze für Segelboote in der Kleinen Weser am sogenannten Dreieck vom

1

Versammlung der Gründer eines Segelvereins
am Montag, den 20. Dez. 1926, im
Restaurant Voß, Warftstraße.

Beginn 8⁴⁵h. Im Auftrag der Konvention zum Zweck der
Dreieckskanalisierung eröffnet Herr Röhlick die Versammlung
die auf untergeordnete Anwesendeliste unterzeichneten
Personen sind zur Gründung eines Segelvereins zusammen-
getreten. Ein vorklärendes Gremium wird zur Einberufung in
die Anwesendeliste ihre Mitgliedschaft zum neuen
Verein.

Es werden folgende Beschlüsse gefasst:
Der Verein nennt sich „Bremer-Yacht-Club“; er hat
seinen Sitz in Lemwerder. Zur Vertretungsbereitung wird
eine Kommission gewählt, die die Vertretungen auf
Grund der alten Vertretungen des W.Y.C. überbrückt und
alle für diese notwendigen Änderungen vornimmt.
Die Kommission besteht aus den Herren: Köpfer, Sommer
C. Pieper, Röhlick, Heinz Meyer, Röhlick in, Jansen.
Die Wähler haben folgenden Proporz:

1. Vorsitzender: Herr Sommer
2. „ „ Herr Pieper
- Schriftführer: Herr Jansen
- Buchführungsführer: Herr Wollers
- Begehrtsart: Herr Pieper
1. Beisitzer: Herr Köpfer
2. Beisitzer: Herr van der Horst

Wahl der Aufsichtsräte:
Präsident: Herr Oberstabskapitän Karlinski
„ Herr Müller
„ Herr Meyer
„ Herr Jansen
„ Herr Röhlick.

2

Aufnahmeaufsicht: Herr Hülsede
„ Bismack
„ Baumann
„ Bruno Bittfott
„ Czigler

Vergütungsaufsicht: Herr Bruns
„ Geier
„ Kreyer
„ Meyer
„ Wollers

Vergütungsaufsicht: Herr Heinrichs
„ Czajen
„ Bohlmann
„ C. Pieper
„ Haas

Präsident: Herr Köpfer
„ Köpfer
„ Jansen.

Im der weiteren Diskussion wird zum Ausdruck
gebracht die Überzeugung des Vereins als Abteilung
des W.Y.C. Segelvereins, zu übertragen

Besitz: 10⁰⁰h

H. Jansen, Schriftführer.
Harm Müller-Röhlick



Bild oben: Foto vom 19.08.1926
Copyright Landesbildstelle

Bild unten: Auf dem Dreieck
Nach der Zerstörung



WYC zu übernehmen, die bereits 1892 beim Woltmershauser Dreieck eingerichtet worden waren.

Auf dieser Gründungsversammlung des Bremer Yacht Clubs (BYC) wird ebenfalls der förmliche Beschluss gefasst, als „Abteilung des Weser Yacht Club“ in eben diesem Verein aufgenommen zu werden.

Zu den damaligen Gründungsmitgliedern gehören bekannte Bremer Segler wie Poppe, Wolters, Rogge, Martini, Bischoff, Burmester und Wöltjen und etliche mehr.

Wie aus den nahezu vollständig erhaltenen Annalen des neu gegründeten Vereins nachzulesen ist, gelingt die Aufnahme als Abteilung in den WYC nicht, wohl aber der Erwerb der sogenannten Dreiecksanlagen.

Diese Steganlage, Bojenreihen und Ansegelpontons, liegen in der sogenannten „Kleinen Weser“ vor der Stephanibrücke im Strom.

Der Bremer Yacht-Club wird gegründet, das schwarze Dreieck im Stander symbolisiert auch heute noch den Standort der damaligen Liegeplätze „Auf dem Dreieck“.

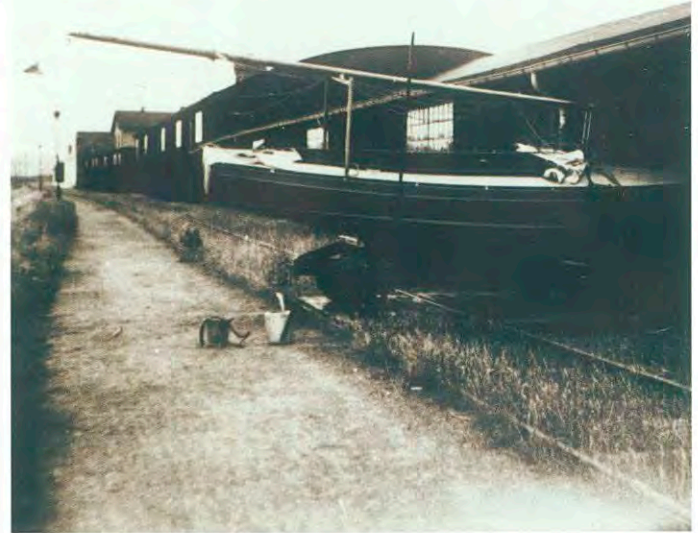
Es handelt sich um die Stelle in der „Kleinen Weser“, in der zu Beginn der fünfziger Jahre „Schulschiff Deutschland“ festmacht und seinen stationären Ausbildungsbetrieb aufnimmt.

Der Chronist berichtet weiterhin, wie den vorliegenden Protokollen verschiedener Mitgliederversammlungen zu entnehmen ist, dass bereits 1927 die Wassersportkameraden, die unter dem Stander des BYC segeln wollen, eine Standerprüfung abzulegen haben, die von dem Segelausschuss des Vereins abgenommen wird. Damit wird deutlich, dass von Beginn an der BYC hohen Wert auf eine gute Ausbildung seiner Mitglieder legt.

Die Protokolle geben ebenfalls Aufschluss darüber, dass bereits kurz nach der Gründung des Vereins ein normales Vereinsleben stattfindet.

Die Clubabende finden jeden Donnerstag im Clubhaus an der Liegeplatzanlage am Dreieck statt.

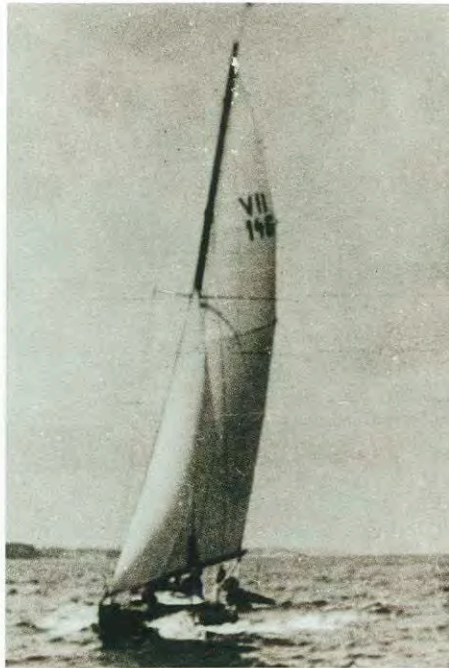
Man plant bereits die Durchführung von Verbandsregatten nach der KR-Formel. (Kreuzer Rennwert)



Aus dem Fotoalbum von Willi Treschanke.

Oben: die Bootslagerhalle auf dem Dreieck. Davor eine Weserjolle.

Unten: Gemeinschaftsfahrt auf der Weser. Teilnehmer nicht mehr bekannt.



Ebenfalls wird diskutiert, ob das Bootshaus auch im Winter geöffnet sein soll. Ein Bootsmann wird eingestellt und das gemietete Klavier soll gekauft werden. Der Mitgliedsbeitrag beträgt für aktive 50 für passive Mitglieder 25 und für Junioren 12,50 Mark.



Bereits 1930 werden auch für Motorboote und größere Segelyachten Liegeplatzmöglichkeiten geplant und dann auch geschaffen.

Beim Studium der alten Unterlagen fällt u.a. auch die Niederschrift über eine außerordentliche Mitgliederversammlung im Oktober 1931 auf, die wegen Beschlussunfähigkeit nicht durchgeführt werden kann.

Die darauffolgende Mitgliederversammlung am 20. November ist ebenfalls bei nur 21 anwesenden Mitgliedern beschlussunfähig, es hätte die Hälfte aller Mitglieder, nämlich 37 Mitglieder, anwesend sein müssen.

Es ist heute nicht mehr zu erfahren, warum so wenig Mitglieder anwesend waren, aber immerhin ist auch damals



anscheinend die Problematik eine ähnliche wie heute. Dies hat zur Folge, dass die Satzung des Vereins zum Thema

Die stolze Kreuzerflotte des BYC. In der Mitte eine Weserjolle mit der klassischen Gaffeltaklung. Unten rechts: BYC-Anlage mit Weserbahnhof



Beschlussfähigkeit geändert werden muß. Auch andere Verhandlungspunkte aus den Mitgliederversammlungen ähneln naturgemäß denen der heutigen Zeit. Schon damals gibt es beim BYC eine allgemeine Arbeitsdienstpflicht und bei unentschuldigtem Fernbleiben mußten Strafgeelder entrichtet werden. Bereits in diesen Jahren war das Thema Baggern für die Liegeplätze des BYC in der kleinen Weser, wie auch heute an unserem derzeitigen Liegeplatz, hoch aktuell.



Irrungen und Wirrungen

Die politischen Entwicklungen jener Zeit gehen selbstverständlich auch nicht spurlos am BYC vorüber. Beim intensiven Studium der Protokolle der Mitgliederversammlungen dieser Jahre fällt auf, dass sehr häufig Energie der Mitglieder und des Vorstandes in die Diskussion um und in die Durchführung von Satzungsänderungen verwendet wurde.

In der Satzung vom 24. August 1933 wird bekannt gegeben, dass „jede Person arischer Abstammung über 16 Jahren, die einen guten Ruf genießt“, Mitglied werden kann.



Oben rechts: Segeln vor der Anlage
 Unten links: Weserjolle mit Hochtaglung
 Unten rechts: Regattabegleitschiff mit Zuschauerinnen





In jene Jahre fällt auch die Einführung des Begriffes „Vereinsführer“. In der wiederum geänderten Satzung von 1934 taucht in direktem Zusammenhang mit der Pflege und Förderung des Wassersportes zum ersten Mal der Begriff „Wehrsport zur körperlichen Ertüchtigung im Sinne der nationalen Regierung“ auf.

Die Satzung war damals 5 Din A 4 Seiten stark und in ihr kommt 19 mal der Begriff „Führer“ im heutigen Sinne des Begriffs des Vorsitzenden vor.



notwendige Änderungen der Satzung; Der Führer ist allein berechtigt, Änderungen der Satzung vorzunehmen. Über die Beschlußfähigkeit der Versammlung entscheidet der Führer.“

Hier haben sich Gott sei Dank die Zeiten geändert. In der heute gültigen Fassung der Satzung des BYC kommt der Begriff des Vorsitzenden dreimal vor.

Bei Kriegsausbruch ist der Verein einer der größten und aktivsten im Weserrevier.

Bekannte Schiffe wie:

„Hajo“ von Dr. Perlia

„Musky“ von Dr. Lutowski

„Westwind“ von Perlia und Lutowski

„Ashanti II“ von Ernst Burmester

„Nathurn“ von Heinz Harmssen

segeln unter dem Stander des BYC und wertvolle Regattapreise werden in der Vorkriegszeit ersegelt.



Bild oben: Carl Böttger mit Ehefrau. Mitte links: Karl-Hermann Preusse. Mitte Wolfgang Selbrede. Unten links: Rolf Kahl. Unten rechts: Bärbel Flottow



Einige Zitate aus jener Satzung:

„Der Führer kann...Mitglieder ausschließen;

Der Führer ernennt seine weiteren Mitarbeiter;

Der Führer leitet die Versammlung...;

Der Club wird im Sinne und nach den Richtlinien der nationalen Regierung auf Grund des Führerprinzips geleitet. Die Wahl des Führers erfolgt.... auf unbestimmte Zeit;

Der Führer bestimmt die Arbeitsrichtlinien des Vereins... Er bestimmt allein





Verbindung zur SKWvB

In jene Zeit fällt auch die Gründung der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ durch vier Bremer Segelvereine, deren Gründungsmitglieder sich zum Teil aus Mitgliedern des Bremer Yacht Clubs zusammensetzten, und nicht von ungefähr erhielten die Schiffe der Segel-

Indienststellung der Steganlage durch Karl-Hermann Preusse mit Gästen auf dem Ausweichliegeplatz an der Lesum bei Flathmann's Sommergarten Copyright Jochen Stoss

kameradschaft ihre Liegeplätze am Dreieck. Die Segelkameradschaft wurde als reiner Segelverein gegründet mit dem Zweck, das Hochseesegeln zu fördern. In der Hauptversammlung des BYC vom 7. Januar im Olympiejahr 1936 in der Jacobihalle wird unter Tagesordnungspunkt 7. aufgeführt: „Herr Burmester berichtet über die Ergebnisse des Seglertages. Ferner nahm die Versammlung mit Interesse Kenntnis von dem augenblicklichen Stand der Vorbereitung für die Ozeanwettfahrt, an der „Ashanti“ unter

Führung des Clubkameraden Dr. Lutkowski teilnehmen wird.“ Die legendäre „Roland von Bremen“ wurde auf der selben Regatta, die von den Bermudas nach Cuxhaven führte, von unserem Clubmitglied Dr. Perlia als Skipper geführt.

Heinrich Poppe

Seit 1927 wird der BYC von dem Gründungsmitglied H. Poppe durch alle schwierigen Fahrwasser der Gründungszeit und des NS-Regimes geleitet. Diesem Mann gehört unser aller Respekt.





Oben: Der Neuanfang an der Lesum; Unten: Pause beim Gemeinschaftsdienst

Nach 12 Jahren Tätigkeit als Vorsitzender wird er amtsmüde. In dem Protokoll der Mitgliederversammlung von 1939 bekundet er die „Absicht, von seinem Posten wegen geschäftlicher Inanspruchnahme und anderer Gründe zurückzutreten.“ Der Chronist hält im Protokoll wörtlich fest: „Die Versammlung ist ganz und gar nicht damit einverstanden und verschiedene Sprecher bitten Herrn Poppe wiederholt, im Amt zu bleiben. Ein gleicher Antrag wird schriftlich gestellt.“

Poppe bleibt im Amt.

Es ist festzustellen, dass auch damals die Ausübung von Ehrenämter nicht die begehrteste Freizeitbeschäftigung ist. Es ist zu vermuten, dass es aber gerade in



jenen Zeiten nicht leicht ist, einen Verein verantwortungsvoll zu führen.
Im Jahre 1943 wird Heinrich Poppe zum Ehrenvorsitzenden gewählt.

Bild oben: das Hafenbecken noch ohne Uferbefestigung. Heute Liegeplatz der „Hanseaten“.

Bild links: Arbeitsdienst an der Lesum
Bild rechts: rechts Rolf Kahl, links Wolfgang Selbrede, hinten Jonny Thölken – er baute nach dem Kriege aus verzinkten Regenrinnen Jollen wie unsere „Helena“





Die Protokolle aus jener Zeit geben kriegsbedingt, keinerlei Information über seglerische Aktivitäten im Verein.

Die Protokolle werden von Heinrich Poppe nicht mehr gegengezeichnet, es unterschreibt nur der Schriftführer rechts, links steht nur „Vereinsführer“.

In den damaligen Protokollen taucht zum ersten Mal der Name Carl Böttger als stellvertretender Vorsitzender auf.

Bild links: Anlageslippen an der Lesum

Bild unten: die Slippecke und der heutige Liegeplatz des BYC





BYC Reaktivierungs- versammlung am 20.02.1969

Anwesenheitsliste:

1	Carl Böttger	April 1937
2	Gustav Mehrstens	April 1926
3	Hans Niemeyer	April 1933
4	Julius Wieting	April 1929
5	Wilhelm Aschemoor	April 1929
6	Heinrich Stümer	April 1939
7	Herbert Holste	1928
8	Willi Treschanke	Mai 1934
9	Karl-Hermann Preusse	20.02.1969
10	Wolfgang Selbrede	20.02.1969
11	Hans Nitschke	20.02.1969
12	Jens Wernicke	20.02.1969
13	Kurt Großkopf	20.02.1969
14	Diedrich Otten	20.02.1969
15	Ludwig Schulz	20.02.1969
16	Lutz Rautenberg	20.02.1969
17	Wolfgang Schauder	20.02.1969
18	Doris Weber	20.02.1969
19	Achim Weber	20.02.1969
20	Bärbel Steinhaus	20.02.1969
21	Dieter Flottow	20.02.1969
22	Werner Landwehr	20.02.1969
23	Ingrid Selbrede	20.02.1969
24	Rolf Kahl	20.02.1969
25	Günter Zeuschner	20.02.1969
26	Hagen Döhnert	20.02.1969
27	Ursula Döhnert	20.02.1969

Nachkriegszeit

Der Krieg ist existenzbedrohend für den Bremer Yacht Club.

Der Bremer-Yacht-Club wird nach der Zerstörung der Wasseranlagen und des Clubhauses durch Bomben vom Staat enteignet.

Die Anlage am Dreieck ist zerstört und an einen Wiederaufbau nicht zu denken, da die Stadt andere Pläne mit dem Gelände und der Wasserfläche hatte. Ein Ersatzgelände und die erforderlichen Wasserflächen stehen nicht zu Verfügung.

Die wenigen Mitglieder, deren Schiffe nicht im zweiten Weltkrieg zerstört worden waren, finden bei anderen Wassersportvereinen einen Liegeplatz.

Im Oktober 1946 finden sich erstmals wieder 32 Mitglieder des BYC zu einer Versammlung zusammen. Wieder wird Heinrich Poppe zum Vorsitzenden gewählt.

Es geht unter anderem darum, mit der Militärregierung Verhandlungen aufzunehmen, um gegebenenfalls Forderungen nach Ersatz für das verloren gegangene Clubvermögen durchzusetzen. Steganlagen, Clubhaus und Bojenreihen waren zerstört worden.

Weiterhin wird mit Wassersportvereinen an der Unterweser und der Lesum Verhandlungen geführt, um Mitgliedern des BYC Gastliegeplätze zur Verfügung zu stellen.

Das letzte Schriftstück aus der Epoche der Nachkriegszeit datiert vom 19. April 1956, dem 30. Jahr seines Bestehens, in dem Carl Böttger alle die Noch-Mitglieder in die Remmers Bierstuben einlädt, die ein Interesse am BYC haben. Ob es



zu diesem Treffen kommt, ist nicht überliefert.

Dann schweigt die Chronik für fast anderthalb Jahrzehnte.

Reaktivierung in den sechziger Jahren

Carl Böttger hält trotz verwaltungstechnischer Schwierigkeiten die Existenz des BYC im Vereinsregister des Amtsgerichts Bremen aufrecht. Auch will er unbedingt eine Wiedergutmachung für die Enteignung erreichen. Diese Gelegenheit ergibt sich durch den Bau des Yachthafens Hasenbüren. Als Vorsitzender des Fachverbandes Segeln weiß er um die Pläne der Hansestadt für den Bau dieses Hafens, der die im Strom in der Nähe der Hafeneinfahrt des Europahafens liegende, störenden Wassersportvereine aufnehmen soll.

Carl Böttger kann seine beiden Neffen, Karl-Hermann Preusse und Wolfgang Selbrede zum neuen Aufbau des Vereins begeistern. So beschließen am



Bild oben:
„Manni Bünger“ beim Nachbessern der Nuttelmann-Anlage.
Bild unten rechts:
Die BYC- Anlage an der Lesum nach einer Winter-Sturmflut.

23. Januar 1969 acht Altmitglieder, den Verein mit Hilfe Jüngerer zu reaktivieren.

Diese Reaktivierungsversammlung, an der acht Altmitglieder und 19 Interessenten teilnehmen, findet am 20. Februar 1969 statt. Die Interessenten werden en bloc durch die Altmitglieder aufgenommen, der Vorstand gewählt und die vorbereitete neue Satzung beraten und beschlossen.

Carl Böttger wird auf Vorschlag des neuen Vorsitzenden Karl-Hermann Preusse zum Ehrenvorsitzenden gewählt und später Kommodore genannt. Liebevoll „Onkel Carl“ genannt, kann unser Kommodore dann noch vor seinem Tode den Einzug nach Hasenbüren und die Einweihung der Halle erleben. Aus der Reaktivierungsphase sind heute noch die beiden Mitglieder Bärbel Flottow und Werner Landwehr aktiv im Verein.

Da der Bau des Yachthafens Hasenbüren nicht so schnell wie ursprünglich geplant vonstatten ging, legte der Verein seine neu gebaute Anlage in der Lesum mit eigenem Grundschirr vor Flathmanns Sommergarten aus.

Ein idyllischer Platz während der Segelsaison, allerdings ohne Trinkwasser und E-Versorgung.

In jedem Winter mußte die Anlage von Hand aus dem Strom geholt werden. In jedem Frühjahr wurde sie wieder ausgebracht. Schwerstarbeit!

Die folgenden Jahre nach der Reaktivierung, die einige von uns als Mitglieder des BYC miterlebt haben, sind von einer stürmischen Entwicklung gekennzeichnet.

Noch im Jahr 1969 verdoppelte sich die Mitgliederzahl rasant auf 54,

1970 stieg sie	auf 69
1971	75
1972	95
1973	138.





ersten Jahren verkattet, es gab noch keine Pfähle oder Dalben im Hafen. Bei der Verkattung im Hafen ergeben sich erhebliche Schwierigkeiten. Diese ergeben sich aus dem Umstand, dass die

Bild oben links: Harm Müller-Röhlick bei Schweißarbeiten an den begehbaren Auslegen.
Kleines Bild: Slippen an der Lesum.
Großes Bild: die ergänzte Anlage wird zum Verholen nach Hasenbüren vorbereitet.

Umzug nach Hasenbüren

Das Liegeplatzangebot des BYC für seine Mitglieder war in der Lesum bei weitem nicht mehr ausreichend! Deshalb war es das Hauptanliegen des Vereins, den Ausbau des Wassersporthafens Hasenbüren voranzutreiben. Im Jahr 1973 konnte endlich der lang geplante Umzug von der Lesum in den Wassersporthafen Hasenbüren durchgeführt werden.

Jenen Mitgliedern, die in diesen Jahren tatkräftig mitgewirkt haben, gebührt auch heute noch unser Dank. Vor allem war es der unermüdliche Vorsitzende Wolfgang Selbrede, der seit 1974 die Geschicke des Vereins leitete, der als treibende Kraft wirkte.

Der Umzug von der Lesum nach Hasenbüren war eine organisatorische Meisterleistung, mußte doch die Tide berücksichtigt werden, die bis zu 100 m langen zu schleppenden Anlageteile die Lesum abwärts durch das sich im Bau befindliche Sperrwerk manövriert und dann mit dem auflaufenden Wasser nach Hasenbüren verholt werden. Auch dort wurde die Anlage in den





erste Anlage des BYC, die von der Firma F. Nuttelmann gebaut ist, für Schiffe mit einer Durchschnittslänge von 8,50 m und einem Gewicht von ca. zwei Tonnen konstruiert ist. Inzwischen werden die Boote der Mitglieder jedoch größer und schwerer. Dieser Umstand bereitet den Hafenvorwarten genug Sorge, besonders wenn bei Sturm die Anlage durch den Winddruck einen Bogen beschreibt.

Die Anlage wird weiter vergrößert und den Liegeplatzbedürfnissen der Vereinsmitglieder angepasst.

In Zusammenarbeit mit der Jachthafen Gemeinschaft Hasenbüren, der die in dem Hafen ansässigen Vereine angehören, wird eine zeitgemäße Hafenanlage entworfen.

Auch im Hafen Hasenbüren zieht der Verein im Lauf der folgenden Jahre mehrmals um, bis ihm dann endlich per Losentscheid die Wasserfläche direkt am Slip zugeteilt wird.

Gleich in den folgenden Jahren nach dem Einzug laufen die Pläne für den Bau von Winterlagerhallen in den einzelnen Vereinen auf Hochtouren.

Am 8. Dezember 1975 beschließt die außerordentliche Mitgliederversammlung des BYC nach intensiver Diskussion und Beratung den Bau einer eigenen Halle, der durch die Mitglieder finanziert wird.

Nur 6 Wochen später im Januar wird auf der Vorstandssitzung verkündet, daß der Auftrag bereits vergeben ist.

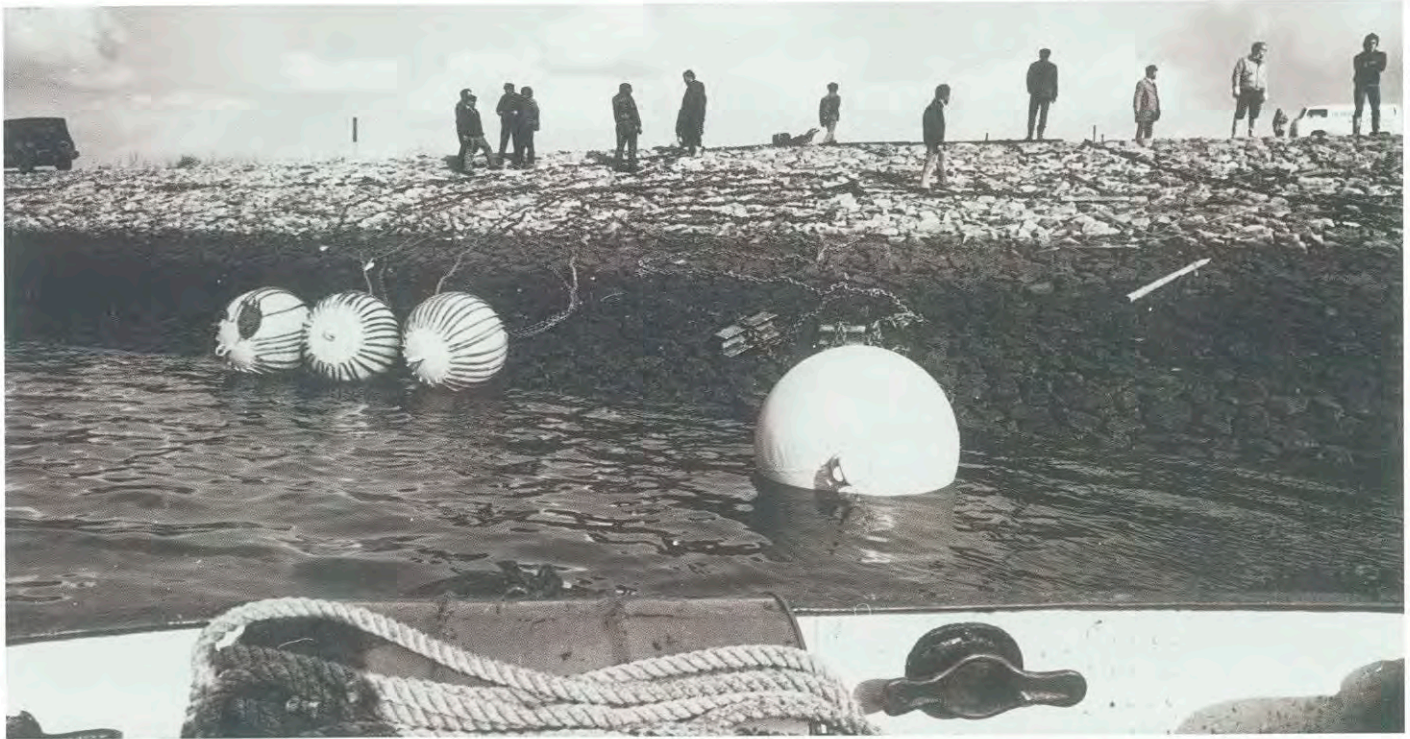
Ein Antrag auf Landesbürgschaft für die Eigenfinanzierung wird gestellt.

Einziges Problem ist noch die Finanzierung des Hallenbodens. Das Land Bremen kann hier nicht mehr helfen.

Auch dieses Problem wird gemeistert und so kann der designierte Vorsitzende, Kapt. Harm Müller-Röhlick im Oktober

Die ergänzte Anlage wird mit Schlepper „Karl“ nach Hasenbüren geschleppt. Ein Unternehmen mit Augenmaß.





Kettenmanöver in Hasenbüren. Die Bojen markieren die Kopfanker und bilden die Bojenreihe für die großen Schiffe. Trotz Schlepperhilfe war alles Handarbeit.

1976 unter großer Anteilnahme der Öffentlichkeit und der befreundeten Wassersportvereine des Reviers die große Bootslagerhalle in Hasenbüren den Mitgliedern übergeben und am selben Tag den fünfzigsten Jahrestag der Gründung des Vereins feiern.

Durch den Bau der Halle als Winterlager für die Schiffe des BYC ist ein wesentlicher Meilenstein für die Verbesserung des Zusammenhalts im Verein geschaffen worden.

Waren in den früheren Jahren die Boote des BYC auf Bremen und umliegende Winterlagerplätze verstreut, konzentriert sich jetzt jedoch das Vereinsleben auch im Winter auf Hasenbüren.

In den darauffolgenden Jahren werden etliche Verbesserungen durchgeführt: Der sogenannte Sozialtrakt, bestehend aus Sanitäreinrichtungen mit Duschen, WC's und einem beheizbaren Aufenthaltsraum, wird von Vereinsmitgliedern errichtet.

Im Hafen werden Dalben zum sicheren Befestigen der Anlagen gerammt.

In den darauffolgenden Jahren wird die komplette Steganlage und die Gangway nach und nach ausgewechselt.

Vereinseigene Slippwagen werden konstruiert und gebaut.

Die Steganlagen werden mit Wasser- und Elektrizitätsanschlüssen versorgt. Eine Beleuchtungsanlage wird installiert.

Nach und nach wird das System des Eignerslippwagens eingeführt und heute ist jedes Boot im Verein im Winter in der Halle auf einem eigenen Slippwagen gelagert.

Immer mehr technische Verbesserungen haben im Lauf der vergangenen Jahre die Vereinsarbeit in technischer Hinsicht angenehmer werden lassen. Am Wasser steht ein moderner Kran, mit dessen Hilfe Masten gelegt und gestellt werden können, in der Halle können sie dann mit Hilfe von einer elektrisch betriebenen Laufkatze in die Regale gestaut werden.



Bild oben: Ketten auslegen und die Anlage ausrichten, fand oft bei Minustemperaturen statt. Die gesamte Anlage wurde viermal verlegt.

Bild unten: die Anlage nach einem Sturm mit Orkanböen.

Die in Hasenbüren beheimateten Vereine haben gemeinsam ein großes und ansprechendes Vereinsheim mit Restaurationsbetrieb errichtet, so dass heute alle Vereine sich im Wassersportboothafen Hasenbüren wohl fühlen können und dort ihre Heimat haben. Derzeit ist die Anlage des BYC während der Sommermonate leider oft nahezu verwaist. Viele Mitglieder des BYC sind nicht mehr berufstätig und



können sich während der Segelsaison in bequemere, tidenunabhängige Reviere zurückziehen.

Im Herbst jedoch, zum Ende der Saison, füllt sich die Anlage wieder, die Boote kehren an die Weser zurück und die Mitglieder zeigen, dass ihre Heimat der BYC in Bremen-Hasenbüren ist.



Bild oben: Die „Begehbaren und Anlageteile“ im Winterlager hoch und trocken .

Bild unten rechts. Die Okke 2 im neuen Hafen. Ein Beisterbau.



Bild oben: Hallenneubau in Hasenbüren. Eine Leimbinderkonstruktion von Fa. Hocke. Architekt Richard Päsler.

BYC und die JHG

Mit dem Umzug des BYC von der Lesum in den Sportboothafen in Hasenbüren ergab sich zwangsläufig für den Club das Zusammenleben in einer Hafengemeinschaft mit anderen, bisher an der Weser ansässigen Vereinen, die gegen ihren Willen ihre angestammten Plätze im Fluß vor Woltmershausen räumen mußten, sowie mit den Vereinen, die ihre Anlagen oberhalb der Brücken hatten und behielten, in Hasenbüren aber 1/4 des Hafens zugewiesen bekamen, um als „Steggemeinschaft“ einen Teil ihrer Flotten vom lästigen Legen der Masten zu befreien. Damit waren in Hasenbüren die unterschiedlichsten Interessen in einem Hafen vereint: Die „zwangsgeräumten“ Woltmershauser Vereine WWVo und SVdH, die um ihre Vereinsidentität in dem neuen Hafen fürchteten, den sie zudem

auch gar nicht gewollt hatten, die Steggemeinschaft, die mit sich selbst und der Vergabe der begehrten Plätze in ihrem Hafenteil beschäftigt war, und unser BYC, der mit Hasenbüren eine Neubelebung der im Kriege zerstörten Clubtradition verband und mit dem Hafen Hasenbüren gleichsam in eine Aufbruchstimmung geriet. Der BYC war nun offen für die Aufnahme neuer Mitglieder, was den anderen Vereinen verwehrt war, weil sie ja schon „voll“ waren. Hinzu kam, daß gerade die Woltmershauser Vereine ungewollt Ursache für den Hafenaufbau waren: Die Aufhebung des Langsam-Fahr-Gebotes vor Woltmershausen erzwang die Umsiedlung und damit den neuen Hafen. Offensichtliche Nutznießer schienen aber nur die beiden anderen „Vereine“, Steg e.V. und BYC, zu sein. Da der Hafen Hasenbüren eine städtische Angelegenheit war und ist,

brauchte die Stadt, vertreten durch das Sportamt, einen Ansprechpartner in Hasenbüren, der legitimiert war, für den ganzen Hafen zu sprechen. Daher erging die Auflage, die Jachthafengemeinschaft zu gründen, übrigens in Analogie zu der damals bereits bestehenden JHG in Grohn. Die vier Vereine bekamen je eine Stimme und der Vorsitzende ebenfalls eine, so dass bei Abstimmungen keine Blockaden durch ein Patt entstehen sollten. Damit schien eigentlich das Ende einer Hafengemeinschaft schon an deren Anfang besiegelt, denn kein Verein in Hasenbüren, schon gar nicht die Woltmershauser „Traditionsvereine“, wollte in einer Hafengemeinschaft aufgehen. Da aber das Sportamt nur mit der JHG verhandeln sollte, war natürlich für die Vereine die Versuchung groß, die zunächst ungeliebte JHG dann wenigstens für die Vereinsinteressen einzusetzen. Die seinerzeit noch existierenden Pläne der Stadt für ein Wassersport- und Freizeitzentrum in Hasenbüren wurden eher als Bedrohung denn als Chance gesehen, schon gar nicht eingefordert. Daß das Unternehmen Hasenbüren daher nicht schon von Anfang an in eine Pleite schlidderte, ist auch der Verdienst eines Mannes aus dem BYC, der als erster Vorsitzender der JHG wurde, **Rolf Kahl**. Mit seinem auf Ausgleich bedachten Temperament und ohne Allüren konnte er allein durch seine Person und Art, die JHG zu handeln, die anderen Vereine zu der Einsicht bringen, dass die JHG als Einrichtung deren Identität und Interessen als Vereine nicht beeinträchtigen würde. Das erste große Fest der JHG, ein Zeltfest auf dem Gelände vor dem jetzigen JHG-Haus,



Bild oben: Slippen in Hasenbüren mit dem vereinseigenem Slippwagen. Gezogen von unserem Unimog. Sicher gelenkt von Jürgen Bartels. Auf dem Slippwagen steht der Wattenkreuzer „Duches,, von Schorse Flitz. Der Wattenkreuzer ist an der runden Kielsohle zu erkennen. Zum Freischaukeln im Watt ideal, zum Slippen und Aufpallen, jedes Mal eine Zitterpartie.

Bild unten „ Mette „ Ein Bergspitzgatter . Eigner Wolfgang Selbrede. Hier auf dem Slipp bei De Dood unser Ausweichwinterlager bis die Hallen in Hasenbüren fertig wurden.

brachte denn auch die Vereine auf der Tanzfläche und an der Theke zusammen. In seiner Amtszeit hatte Rolf Kahl bewiesen, daß ein JHG-Vorsitzender mit Stimmrecht nicht gleichbedeutend sein mußte mit einer zweiten Stimme für den Verein, aus dem er stammt. Damit hat er langfristig den Grundstein gelegt für ein vernünftiges Zusammenleben der Vereine, das jetzt seit langem selbstverständlich ist.

Doch bald sollte es „rund gehen“. Die Ankündigung des Hallenbaus erforderte die ganze Aufmerksamkeit der Vereinsführer. Per Los wurden Flächen verteilt, ein Verfahren, das sich schon bei der Vergabe der Wasserflächen bewährt hatte. Die Hafenplanung sah vier Hallen vor, doch nur drei sollten gebaut werden, weil Steg e.V. und SvDH sich eine Halle teilen wollten. Ein erbitterter Streit um die Finanzierung der Hallenböden entbrannte, der den Vorsitzenden der

JHG, inzwischen Günter Friedrichs, ebenfalls vom BYC, zwang, von seinem Stimmrecht Gebrauch zu machen, das war 1976. Die JHG blieb eine Zwangs- und Zweckgemeinschaft. Die beiden Woltmershauser Vereine bauten sich in ihren Hallen ihre Clubräume, die JHG hatte einen Holzschuppen, noch von Rolf Kahl besorgt, der der „Bewirtung“

der Hafengäste dienen sollte. Der Bau eines festen Hauses mit Bewirtungsmöglichkeiten hätte in den ersten 20 Jahren der JHG nicht durchgesetzt werden können, weil die Vereine aus nachvollziehbaren Gründen um ihren Zusammenhalt fürchteten. Vorrang mußte daher der Hafen haben, in dem die Anlagen an Ketten lagen.





Bild oben „Nordwind“. Ein Langkielspitzgatter mit Kanuheck. Baujahr 1923, Deutsche Marinewerft Wilhelmshaven. 6 mm Schiffbaustahl genietet. Komplette Sanierung mit Innenausbau 1972 von Andreas und Sylvia von Engelbrechten.

Bei immer höher auflaufendem Hochwasser und mehr und größeren Booten an den Anlagen war nur durch Anker an Ketten auf Dauer keine Sicherheit mehr gegeben. Der JHG Vorsitzende machte nach mehreren Gesprächen mit den Behördenvertretern eine Besichtigungsfahrt nach Cuxhaven, wo gemeinsam mit dem dortigen Vorstand des SVC, der von unserem Mitglied Rolf Juhre präpariert worden war, Überzeugungsarbeit geleistet werden konnte. 1978 wurden die Pfähle gerammt, Holzpfähle übrigens, weil sie billiger als stählerne waren.

Daß die JHG für die Vereine in Hasenbüren eine wichtige Funktion hat, wurde spätestens deutlich, als sich die Stadt der lästigen Baggerkosten entledigen und diese den in Hasenbüren ansässi-

gen Vereinen aufbürden wollte. Es ging um das Nutzungsentgelt und dessen Bindung an die tatsächlich entstehenden Kosten für den Hafen. Die JHG, immer noch unter dem Vorsitz eines Mitgliedes des BYC, der Fachverband Segeln und der LSB kämpften um die Anerkennung der Wasserporthäfen als Sportanlagen nach dem Sportstätten-Gesetz: Die Stadt erstellt danach die Sportstätten und garantiert ihre Nutzbarkeit, die Vereine nutzen sie gegen ein Nutzungsentgelt, das nicht an die tatsächlichen Erhaltungskosten gebunden ist. Die Gleichstellung der Wassersportvereine mit den Sportvereinen in den Bezirkssportanlagen mußte und muß gewährleistet sein. In der Abkoppelung des Wassersports von den landgebundenen Sportarten war die größte

Gefährdung des jungen Hafens Hasenbüren zu sehen, und sie wird es auch bleiben, solange die Frage des Baggerns nicht endgültig geklärt ist.

Von der Gründung des Hafens Hasenbüren und der Jachthafengemeinschaft bis 1991 stellte der Bremer Yacht Club die ersten beiden Vorsitzenden der JHG. Inzwischen verwaltet Kurt Ismer vom BYC ihre Finanzen.

Günter Friedrichs



Mike und Hannelore Sparenborg mit „Dorcas“
Schiffstyp: Twin Screw Motor Sailor. Ketch gedakelt 550 sq.ft. Pitch Pine
auf Oak. Baujahr 1934, ca. 13,00 m Werft: James Adam & Sons, Gourrock
Scotland. 2 Vierzylinder BMC Commanders Diesel. 90 PS, 1500 rpm.
Gezeichnet: W.E. McBryde





Der Selbstbauclub

Es gibt ihn nicht, jedenfalls nicht als Clique im Vereinsleben. Wir alle sind als Segler Individualisten und schätzen die Vielseitigkeit unseres Sports. Wer sein Boot teilweise, oder sogar ganz gebaut hat, hat ein klein wenig innigeres Verhältnis zu seinem Fahrzeug, weil er es ganz genau kennt und von dem er sich auch nur schwer trennt. Zum Regattasegeln taugen diese Clubkameraden im allgemeinen nicht. Selbstbauer haben sich um Bootbautheorie, um technische Probleme, um Materialbeschaffung und um handwerkliche Möglichkeiten und um viele weitere Nebensachen kümmern müssen. Ideen, Fachwissen, Werkzeuge und Material sind für alle vorhanden. Weitgehend unbemerkt wirkt sich dieses Potenzial positiv auf das Vereinsleben aus, wenn Diskussionen über das Segeln sachlicher werden und wenn manches Problem „mal eben schnell“ gelöst werden kann. Die doch recht grosse Zahl unserer Segelkameraden, die sich mit Bootbau beschäftigt haben, hat sicherlich dem Vereinsleben geholfen. Ob jemand alles, sehr viel, etwas oder wenig an seinem Boot selber gebaut hat, ist hier unwichtig.

1967 – 1968 Bärbel Steinhaus und Dieter Flottow – *Hatyu*

Länge 7,1 m, Breite 2,2 m, Tiefgang 1,0 m Verdrängung 1,2 t, Segelfläche 28m²

Mehrfach Knickspant Sperrholz Waarschip 710. Rumpfschale mit vorgefertigten Teilen als Kasko wurde aus Holland als Selbstabholer importiert. Stapellauf im Segelklub Niedersachsen-Werder, einen Tag vor der Verlobungsfeier.

Fahrtensegeln und einige Weser-Herbst-Regatten: 1970 fast der Sieg über alles als schnellstes Schiff nach KR. mit nur 0,118 sec. hinter „Käppn Harm“.

1973 – 1984 Dieter Behnsen – *Tangaroa*

Länge 10,3 m, Breite 3,1 m, Tiefgang 1,6 m, Verdrängung 12 t, Segelfläche 52 m²

Als Ketsch getakelter Spitzgatter mit hoher Maschinenleistung. Rumpfbau zusammen mit Gustav Hempe (SVdH) auf der Werft an der Oberelbe. 1976 kam das Boot – vollständig leer – auf eigenem Kiel nach Hasenbüren in die neue Halle. es folgte ein äußerst robuster Ausbau. Aus gesundheitlichen

Gründen zog Dieter 1986 in die spanische Wärme; Tangaroa wurde vorher verkauft.

1973 – 1978 Peter Martensen – *Flykt I*

Länge 10,5 m, Breite 3,5 m, Tiefgang 1,5 m, Verdrängung 13 t, Segelfläche 55 m²

1929 gebaut, Einbaumotor Rapp-Semidiesel (Glühkopf) 14 PS/400RPM. Restauration und Umbau des norwegischen Fischkutters in einen Segelkutter als Fahrtensegler. Aus der Idee – zum Ausgleich des Schreibtischjobs – einen Kutter umzubauen, wurde ein 5-Jahresunternehmen.



1975 – 1978 Dietrich Lenz – *Cap Formentor*

Länge 8,8 m, Breite 2,6 m, Tiefgang 1,6 m, Verdrängung 3,3 t, Segelfläche 38 m²

Rumpf und Ausbau einer Manitou, Konstrukteur Fröhlich. Rumpfbau gemeinsam mit Wolfgang Tschischka und Hans Girlich in Leuchtenburg. - Der Selbstbau ist ein hartes Brot - Maloche, Schweiß, schockschwere Not - Manchmal überfällt dich Frust, - wenn's voran geht, auch mal die Lust. - Rumpf und Kiel hat ich im Griff - "Cap Formentor" gedieh zum Panzerschiff.

1975 – 1978 Wolfgang Tschischka – *Albatros*

Länge 8,7 m, Breite 2,7 m, Tiefgang 1,5 m, Verdrängung 3,5 t, Segelfläche 36 m²

Typ Manitou (Rumpfbau mit Girlich und Lenz), Ausbau in



einer Scheune. Die wachsende Familie benötigte ein neues, familienfreundlicheres Boot. Es entstand nach 2 1/2 Jahren harter Arbeit, ständig begleitet vom Begutachter Terrier Druх, eine Segelyacht, der wir 15 Jahre die Treue hielten.

1975 – 1978 Hans Girlich – *Quecalguatl*

Länge 8,7 m, Breite 2,7 m, Tiefgang 1,4 m, Verdrängung 3,5 t, Segelfläche 38 m²

Typ Manitou, Rumpfbau mit Lenz und Tschischka. Anschließend eigener Ausbau.

1975 – 1977 Wolfgang Freyer – *Dipshorn*

Länge 8,7 m, Breite 2,7 m, Tiefgang 1,5 m, Verdrängung 3,5 t, Segelfläche 38 m²

Rumpf und Ausbau einer manitou. Der heutige Eigner ist Clubkamerad Georg Franke.

1976 – 1979 Edzard Albers – *Flying Ossy*

Länge 9,21 m, Breite 3,1 m, Tiefgang 1,6 m, Verdrängung 4,5 t, Segelfläche 42 m²

Auf der Selbstbauwerft in 4 Wochen laminiert, 1976 per LKW nach Hasenbüren; als erstes Schiff in der neuen Halle. 1,3 t eingeschmolzene Auswuchtgewichte wurden in den Hohlkiel gefüllt und der Innenausbau erledigt. Das Fahrtenschiff hat sich bis heute auf Nord- und Ostsee bewährt.



Flying Ossy

1976 – 1982 Ulrich Heinze – *Obadjah*

Länge 11,7 m, Breite 4,0 m, Tiefgang 0,9/2,1 m, Verdrängung 9,7 t, Segelfläche 78 m²

Hallig 35, Hubkiel (800 kg Stahl/Blei) mit Elektro-Hydr. Antrieb zum Aufholen. 3 Boote des Typs wurden parallel in unserer Halle gebaut, wobei temperamentvolle Diskussionen den Stahlbaulärm hin und wieder unterbrachen. Die beiden Schwesterschiffe – Arkona und Zirrus – bauten die Segelfreunde vom VVV ab 1978 in eigenen Gärten aus. Der Stapellauf dieses ersten vollständig selber und allein gebauten Schiffes war am 15. 5. 1982 mit unserem lotsen Dieter Behnssen als Schiffsführer.



Obadjah



Zirrus



1976 – 1982 Ulrich Welke – *ÜberWinden*

Länge 9,7 m, Breite 2,9 m, Tiefgang 1,7 m, Verdrängung 4 t, Segelfläche 54 m²

3-fach Knickspanter mit abgerundeter Kimm in Sperrholz. Vollständiger Selbstbau nach einem Riss von van de Stadt. Ulli und Inge machten mit dem Boot eine 3 Jahre dauernde Reise nach Brasilien.

1977 – 1977 Edzard Uwe Kurk – *Werfti*

Länge 8,7 m, Breite 2,8 m, Tiefgang 1,6 m, Verdrängung 3 t, Segelfläche 38 m²

Rumpf und Ausbau einer emka 28 Manitou, Kleiner Unfall beim Bleigießen mit schweren Verbrennungen. Gemeinsamer Bau mit mehreren Segelkameraden.

1977 – 1978 Carl Müller-Rölck – *Nausikaa*

Länge 8,7 m, Breite 2,7 m, Tiefgang 1,4 m, Verdrängung 3,5 t, Segelfläche 38 m²

Rumpf und Ausbau einer emka 28 Manitou.

1977 – 1978 Rolf Kuphal – *Kara*

Länge 8,7 m, Breite 2,7 m, Tiefgang 1,4 m, Verdrängung 3,5 t, Segelfläche 38 m²

Ausbau einer emka 28 Manitou.



1978 – 1979 Heinz Seibler – *Brisa*

Länge 9,0 m, Breite 2,9 m, Tiefgang 1,1 m, Verdrängung 5 t, Segelfläche 42 m²

Nach dem Probesegelein im Frühjahr 78 der Wibo 930 mit Helmut Töbelmann und beiden Ehefrauen wurden gemeinsam zwei holländische Stahl-Knickspanter Wibo 930 bestellt. Durch die fachliche Vorbelastung wurde der Innenausbau sehr zügig abgeschlossen.

1978 – 1979 Helmut und Karin Töbelmann – *Mañana*

Länge 9,0 m, Breite 3,0 m, Tiefgang 1,4 m, Verdrängung 4,8 t, Segelfläche 42 m²

Wibo 930, Holländischer Doppelknickspant-Kasko. Ausbau in Tischlerqualität, mit ständiger Hilfe durch Karin, die auch als „Besorger“ die sehr kurze Bauzeit mit ermöglichte. Das Gewicht des flinken Bootsbauers sank auf nur 77 kg, hat sich dann aber bald auf normale 99 kg eingependelt.



1979 – 1980 Günter Friedrichs – *Arcadia*

Länge 11,1 m, Breite 3,3 m, Tiefgang 1,7 m, Verdrängung 8,5 t, Segelfläche 48 m²

Stahlschiff Typ Skorpion von Karl Feltz. Auf dessen Werft in Hamburg gebaut. Mit Hilfe eines Bootsbauers in unserer Halle ausgebaut. Eine vergilbte Detailzeichnung hängt noch heute an einem Dachbinder.

1980 – 1983 Winfried Mattner – *Atman*

Länge 10,7 m, Breite 3,4 m, Tiefgang 1,5 m, Verdrängung 7,6 t, Segelfläche 50 m²

Riß von Kurt Reinke. Vollständiger Selbstbau in Stahl. Ausgedehnte Nordsetörns; Eigner und Schiff sind inzwischen im Mittelmeer beheimatet.

1980 – 1985 Friedrich Sieradzinski – *FIDI*

Länge 10 m, Breite 2,6 m, Tiefgang 1,5 m, Verdrängung 4 t, Segelfläche 38 m²

Rumpf und Ausbau einer modifizierten Manitou zwischen Misthaufen und Scheune der Eltern. Das Boot wurde



weitgehend „verbessert“: länger, breiter, schöner. Es erhielt auch eine entsprechende Decksform. Der Konstrukteur Fröhlich weinte bitterlich.

1981 – 1984 Oskar und Karin Buick – *KAOS*

Länge 9,9 m, Breite 3,2 m, Tiefgang 0,6/2,0 m, Verdrängung 4 t, Segelfläche 48 m²

Moderner Jollenkreuzer von G. Dauelsberg. In der Originalform selbst laminiert und etwas verlängert. Holzdeck und -ausbau in gemieteter Halle mit Karin als Maler, Schleifer (?!), Hilfsarbeiter und Besorger. Tolle Reisen zu den Ost- und Nordfriesischen Inseln mit vielen unerledigten inneren Restarbeiten.

1981 – 1987 Bärbel und Dieter Flottow – *COCO*

Länge 9,5 m, Breite 2,9 m, Tiefgang 1,4 m, Verdrängung 4,8 t, Segelfläche 40 m²

Vollständiger Selbstbau nach eigenem Reiß. Rundspant formverleimt aus 4 x 4 mm Mahagonifurnier. Kiel als Stahlgehäuse. Alu-Rigg aus Einzelteilen. In unserer Halle gebaut mit vielen Kommentaren, z.B.: jemand betrachtet sinnend Bauspant „D“ „ach, und da kommt die Damentoilette hin ... ist ja auch wichtig!“. Innenausbau mit „2 Zimmer, Küche, Bad ist gemütlich für jetzt längere Reisen zu zweit...“



1983 – 1991 Herman und Karin Kaps – *Charles Darwin*

Länge 10,3 m, Breite 3,4 m, Tiefgang 1,6 m, Verdrängung 8 t, Segelfläche 60 m²

Spitzgatter Gaffelketch, ähnlich Colin Archer. Holz formverleimt 3 x 6 mm Khaya, Teakdeck. Eigenkonstruktion und vollständiger Selbstbau im Hausgarten in Grolland, wo auch die Taufe mit den geduldigen Nachbarn stattfand. Mit dem Kran

über das Eigenheim auf den Tieflader ging es nach Hasenbüren. Der teuerste Flaggenstock (Besanmast), wurde bald entfernt, das Schiff segelt seitdem prächtig.

1985 – heute Erhard Kähler – ?????????

Länge 10,15 m, Breite 3,2 m, Bauplatz Spitzgattrumpf aus formverleimten Mahagoni-Dickfurnieren entsteht zur Zeit in unserer Halle.

1995 – 2000 Stefan Arste und Christian Gladtfeld – *Northern Light*

Länge 10 m, Breite 2,8 m, Tiefgang 1,6 m, Verdrängung 5 t, Segelfläche 45 m²

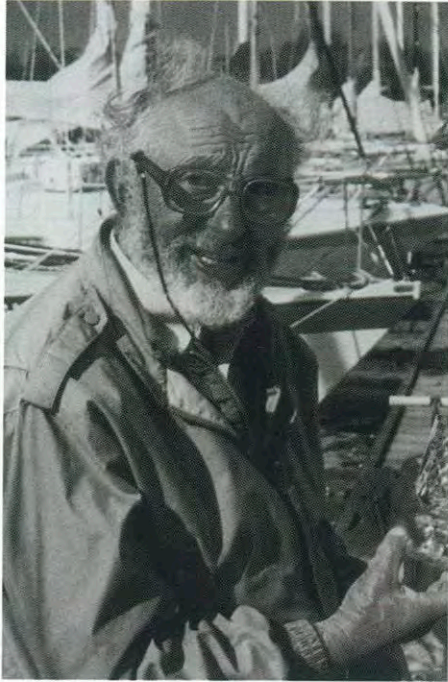
Kutter der Klasse 0 aus den dreißiger Jahren. Neues Deck und neue Holzmasten, Kiel und Ruderhacke geändert. Stefan und sein Bruder Christian wollten das Erscheinungsbild eines historischen Schiffes erhalten und gleichzeitig ein gut segelndes Fahrtenschiff haben. Der Totalumbau wurde unter Anwendung modernster Techniken durchgeführt. Der Innenausbau ist noch nicht abgeschlossen.

1999 – 2000 Ulf Eicker – *Krokodil*

Länge 10,1 m, Breite 3,2 m, Tiefgang 0,5 m, Verdrängung 1,2 t

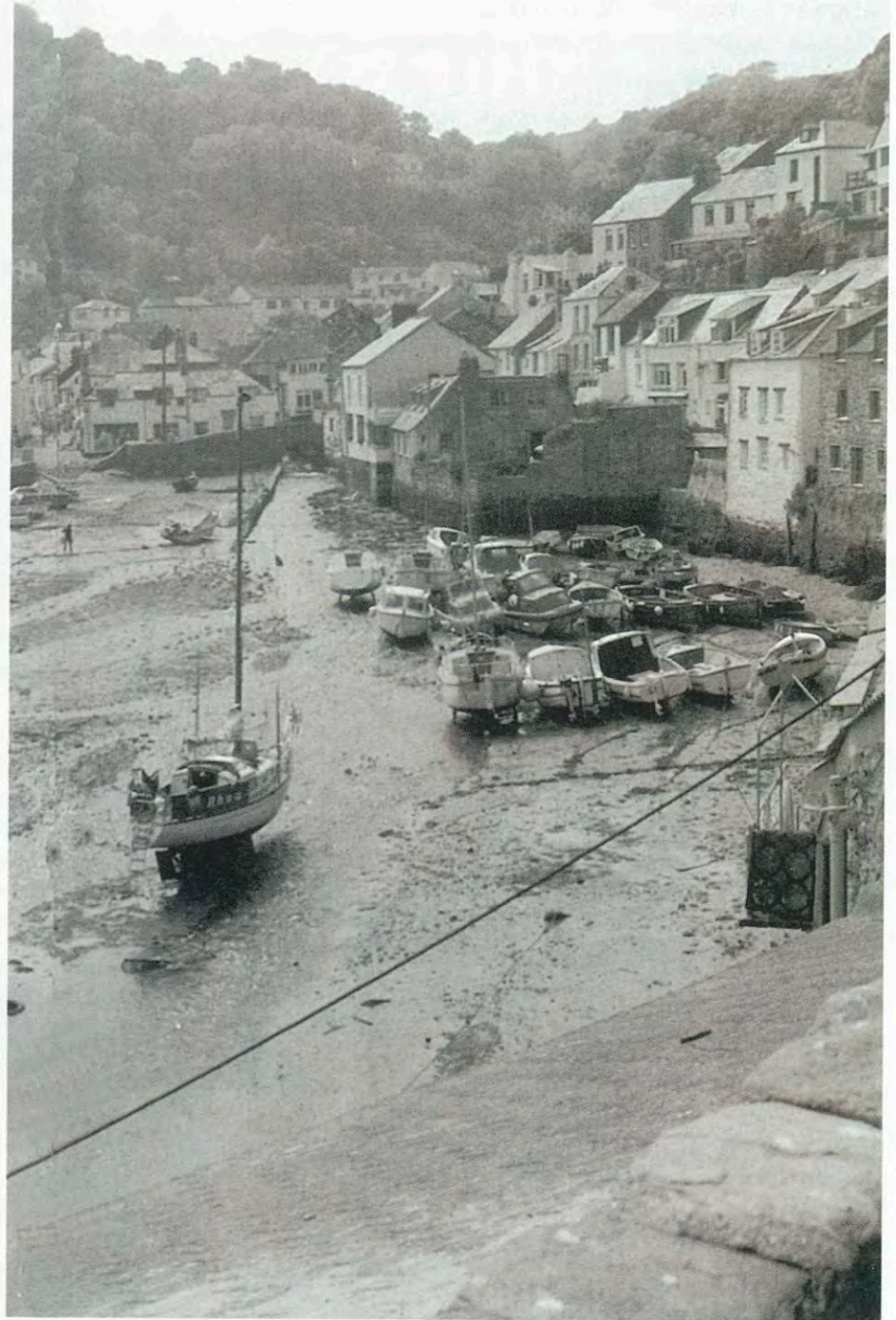
Individueller kompletter Selbstbau. Motortrimaran mit zwei Kojen für Binnenfahrten aus Sperrholz. Sein hölzerner Kutter „Emma“, mit dem er England, Schottland, die Faröer und Spitzbergen besuchte, musste aus gesundheitlichen Gründen verkauft werden. Seinen Traum vom Trimaran verwirklichte er in unglaublich kurzer Zeit – unter erschwerten Bedingungen als „Einhandbootbauer“.





Spende im urigen Hafen

Hans Erhard freut sich im irischen Sheephaven über einen Kristallkelch, den er als Dank für eine Spende an die örtliche Seenot-Rettungsgesellschaft erhielt. Rechts der Hafen von Polpero. Die „Rhea“ ist trocken gefallen.





Noch zwei

Richard Kattenbach war seit dem Umzug des BYC nach Hasenbüren der Senior unter den Motorbootleuten und auch von trockenem Humor, der sich nicht nur auf einer Kohl- und Pinkel - Fahrt zeigte, auf der er in seiner stattlichen Erscheinung mit Vollbart im Ayatolla-Khomeini-Look erschien, sondern Humor bewahrte er auch beim GAU für einen Wassersportler, als nämlich einst seine „Hanseat III“ in Flammen aufging. Anwesenden Landratten, die ihn bedauerten und nach der Bedeutung des „III“ fragten, soll er geantwortet haben: „Och, nich so schlimm, ich hab ja noch II davon!“



Bild rechts: „Primrose“ von Kurt Sachweh restauriert. Ein Schoner gebaut 1930 auf der Götawerft in Göteborg. Etwa 20 Meter Länge und 4,70 Breite.



Jachthafen Hasenbüren mit zwei Winterlagerhallen, nur der Bremer Yacht Club muß noch auf seinen endgültigen Liegeplatz verholten.







Bild links:

Der große Moment ist gekommen. Die Arcadia, ein Felzrumpf in Eigenarbeit ausgebaut, wird getauft. Die stolze Eignerfamilie Günter, Helga und Franziska Friedrichs. Die Taufrede hält der erste Vorsitzende Harm Müller-Röhlick.

Bild unten:

Der Festakt ist von Kurt Claußen-Frinks als Gemälde festgehalten 31. Mai 1980.

Jungfernfahrt

Nach den ersten Trimmfahrten des Stapellauf-Jahres 1980 fand die eigentliche Jungfernfahrt der ARCADIA 1981 nach Danzig statt. Hans-Wilhelm Sotrop hatte in Danzig eine Ausstellung mit eigenen Bildern, zu deren Eröffnung wir, Rolf Meyer, Uli Fett, Hans-Wilhelm Sotrop und ich, dorthin segeln wollten. Eine Einladung mit Liegeplatz hatte ich vom Yacht Klub „Stal“ Gdynia erhalten. Dessen Whitbread-Yacht „Kopernikus“ war auf dem Rückweg von der Weltumsegelung 1980 Gast der JHG in Hasenbüren gewesen; ihr Kapitän, Kommandore Franciszek Walter, freute sich, sich mit einer Einladung revanchieren zu können. Am 6. Juli 1981 machten wir nach einem wunderschönen 377 sm-Törn von Kiel gegen 15.00 Uhr am Einklarierungssteg in Gdynia fest. Zwei Soldaten mit Maschinenpistolen achteten darauf, daß wir das Schiff nicht verließen. Es war die Zeit der Solidarnosz!

„Playboy? Cigarette?“ nuscheten sie beim Auf- und Abgehen, während drinnen in stundenlanger Prozedur nacheinander Immigrationofficer, Zoll und Hafenmeister abgefüllt und





„versorgt“ werden mußten. Nach drei Stunden konnten wir endlich an unseren Liegeplatz verholen, wo uns Franciszek empfing, bei dem wir Geld tauschten, denn er benötigte Devisen für seinen nächsten Törn. Im Winter packten Frauen des BYC Weihnachtspakete, die an die Segelfreunde in Polen gingen.

Günter Friedrichs



Bild rechts: Klöckner gibt Rauchsignale
Bild unten: Sturmflut in Hasenbüren





Das richtige Maß

Viele Segler träumen davon, nach Ende des Berufslebens auf die große Reise zu gehen. Sie haben im Laufe der Jahre „ihr“ Schiff gefunden, verbessert und liebevoll gepflegt. Sie haben die nötigen Kurse gemacht und halten ihr seemännisches Wissen auf dem neuesten Stand.

Vieles ist einfacher als früher, es gibt die Annehmlichkeiten von Heizung und Warmwasser, patente Kühlschränke und sehr bequeme Kojen mit bügelfreier Bettwäsche. Die Kleidung aus den neuen Kunstfasern ist warm und leicht zu tragen und zum Setzen der Segel braucht niemand mehr aufs Vorschiff. Und die Technik: Was da alles angeboten wird, Man ist immer wieder fasziniert von den neuentwickelten Wetter-schreibern, Radaranlagen, Meßgeräten, Meilen- und sonstigen Zählern und natürlich von den fortwährend verbesserten Navigations-Computern, läßt sich auf den großen Bootsmessen gerne informieren und stöbert mit Eifer in den einschlägigen Fachgeschäften herum. Es nimmt kein Ende mit dem Anschaffen, Verbessern und Verschönern. Das Beste wäre, das Überflüssige zu meiden und sich selbst soweit fit zu halten, um in der Lage zu sein, die lieben Computer überprüfen zu können, bzw. mal ohne sie auszukommen. Sparen mit Wasser und Strom ist Binsen-wahrheit und je mehr Kompliziertheit an Bord, je mehr Reparaturen und Ausfall wichtiger Informationen. Die Zeit läuft dahin, der Traum rückt in greifbare Nähe. Nun gilt es noch, die häuslichen Dinge zu ordnen, all die

Bindungen, in die man eingesponnen ist, sanft zu lockern, nicht zu lösen. Es ist falsch, die eigene Wohnung aufzugeben, sich völlig abzusondern, sich, wie auf der Flucht“ auf sein Schiff zurück-zuziehen und von vornherein damit zu rechnen, irgendwo in fremden Ländern ein Plätzchen für den Ausklang des Lebens zu finden. Man muß sich die Rückkehr offenhalten und - was ganz wichtig ist - man darf seinen Plan nicht zu lange vor sich herschieben: Die heißen Mittagsstunden, ungewohn-te Speisen, die dauernde Aufmerksam-



keit bei längeren Fahrten, das Auf-einem-Ohr-Schlafen, das regelmäßige Essenkochen, die Pflichten des seglerischen Unterwegsseins erfordern Kraft, Geschicklichkeit und eine stabile Gesundheit. Außerdem muß man Einschränkungen, trotz aller Technik, in Kauf nehmen. Die Lebensqualität des gewohnten Zuhauses findet man nirgends. Am An-

fang der Reise macht's nichts aus: es ist ein bißchen abenteuerlich, wenn der Strom in der Super-Marina ausfällt, das Wasser salzig oder die Gasflaschen schwer zu beschaffen sind. Wenn die Straßen holperig, die Busse klapperig und die Fahrgäste laut sind, wenn das Gefährt mit völlig abgefahrenen Reifen die halsbrecherischsten Kurven nimmt oder plötzlich nicht mehr weiter kann. Es sind nur Kleinigkeiten, wenn Briefmarken einfach nicht kleben, Streichöl-zer nicht brennen, die Waren in den kleinen Dorfläden unter einer Staubschicht verdeckt sind... dafür gibt es so viel Neues zu sehen auf den bunten, herrlichen Märkten des Südens. Die Vielfalt und die Farbenpracht des Angebotenen ist einfach überwältigend!



Die Begegnung mit einer fremden Kultur, mit den Menschen in den Häfen und in den Orten drumherum, die Auseinandersetzung mit einer fremden Sprache ist das Beste, was man machen kann, wenn es auch viel Mühe, Takt und Einfühlungsvermögen verlangt.

Auch ist das Leben preiswerter in den Ländern der Fliesenfußböden und der zugezogenen Fenster-Rolläden. „Sperrt die Sonne aus“, heißt es und man kommt bald dahinter, wie vernünftig das ist. Natürlich genießt man als sonnenhungriges Nordlicht“ die Wärme, man hüllt sich drin ein wie in eine wollene Decke und wunderschön ist es, nachts draußen an Deck zu schlafen.

Es gibt noch glasklares Wasser in einsamen Buchten, man kann noch welche finden, die abseits vom Touristen-Rummel liegen. Das Übersetzen mit dem Dinghi, Einkaufen im weiter entfernten Geschäft, das Berg-auf und Berg-ab-laufen, es ist interessant und beschwerlich zugleich!

Man trifft viele ältere Segler-Paare, die nur noch in den vollen, betriebsamen Yachthäfen liegen, nur noch die Idee des Weitersegelns im Sinn. Sie stellen sich nicht mehr den Problemen des Suchens eines neuen Liegeplatzes, der vielleicht unbequemerer Wege des Einkaufs, des neuen Segelsetzens. Sie sind müde geworden und segelsatt. Schiffe vergammeln schnell, wenn sie nicht gepflegt werden, ihre Besatzung gleichermaßen!

So ist es wichtig, zur rechten Zeit aufzuhören, um sich wieder einzufinden in die Umgebung, die Heimat heißt. Alte Freundschaften aufleben -, die neuen Beziehungen von unterwegs nicht

einschlafen zu lassen, natürlich neue Pläne zu schmieden, auch wenn sie nicht mehr unter dem Motto Segeln stehen. Jeder muß den Zeitpunkt des Aufbruchs und der Rückkehr selbst bestimmen und sich um Zufriedenheit seiner gefaßten Entschlüsse bemühen.

Das Optimale ist, wenn sich Zwei darüber einig sind, sich den Segeltraum von einigen Jahren des Reisens mit einem geliebten Schiff zu erfüllen und gemeinsam zu beenden.

Hannelore und Mike Sparenborg



Reise Okke 1988

Reise der S.Y. „OKKE“ vom 16. Juni bis 31. Juli 1988

Besatzung: Joachim Dziggel, Harm Müller-Röhlick, Kurt Saidler, Uwe Zänker
Von Bremen Hasenbüren nach Fair Isle - Faröer zu den Westmänner Inseln am 29. Juni nach Island, Reykjavik am 30. Juni Crewwechsel, Ehefrau Renate und die Kinder Imke und Okke kommen für zwei Wochen an Bord. Erneuter Crewwechsel am 15. Juli : Sohn Okke und Skipper Harm bleiben an Bord, der Neffe Günther Müller-Röhlick und der Segelfreund Winfried Guský steigen ein, Von Reykjavik am 16. Juli zu den Faröern Thorshaven, am 21. Juli weiter zu den Orkneys, Pierowall am 25. Juli, weiter nach Helgoland. Hasenbüren Einlaufen am 31. Juli 1988

Auf der Hinreise wurden 1337 sm zurückgelegt, davon 42 sm unter Motor
Auf der Rückreise 1327 sm zurückgelegt, davon 38 sm unter Motor.

Ergibt Total: 2627 sm , davon 80 sm unter Maschine



Teneriffa-Törn zum Abgewöhnen

Goldener Kompaß für Bremer Skipper Wolfgang Selbrede / Seesegler im Rathaus

Bremen (Eig. Ber.). Wolfgang Selbrede, der 38 Jahre alte Guldereinigermester in Bremen, erhält heute auf dem Hochseeseglerabend im Rathaus den Goldenen Kompaß für eine Reise mit der Segeljacht „Wappen von Bremen“, die am 26. Oktober vergangenen Jahres an der Lesum begann und am 15. November in Teneriffa endete. Wer Teneriffa hört, denkt an Sonne und weiße Segel im Wind — sicherlich nicht an November, Windstärke 18 und haushohe See. Diesen Widrigkeiten zum Trotz mußten Wolfgang Selbrede und seine Crew durchhalten, denn in Teneriffa wartete schon die nächste Mannschaft, um mit dem Boot weiter über den Atlantik zu segeln. Die „Wappen“-Crew bekam es auf der 2700

Seemeilen langen Reise mit Zwischenstationen in Cherbourg und Lissabon „so dick“, daß Wolfgang Selbrede selbst sagt, es sei eine Reise zum Abgewöhnen gewesen. Schwer grippekrank, hatte er vor der spanischen Küste sogar eineinhalb Tage das Kommando abgeben müssen, doch in Lissabon war er wieder erster Mann an Deck, als es galt, mit der Hilfe eines deutschen Frachters die Jacht aus dem Wasser zu heben und die defekte Schraube durch eine aus der Bundesrepublik eingeflogene zu ersetzen. 18 Pfund hatte Skipper Selbrede am glücklichen Ende einer Reise eingeholt, deren erste Etappe — von Bremen nach Cherbourg — er nachfolgend mit viel Humor selbst schildert.

In Bremerhaven — als sie sich noch ein Abschiedessen gönnte und eigentlich einmal ausschlafen wollte — überzeugte der Wetterbericht die Crew davon, daß es besser wäre, schnell zu bezahlen und in das Tief hineinzu-segeln. Die Vortausage versprach für die nächsten Tage stürmische nordwestliche Winde.

Bei ekligem Schlagregen motorste das „Wappen“ aus der Geste, setzte Segel, und trotz aufsteigender Tide legte das Schiff bei südlichem Wind westerwärts. Um 7.30 Uhr lagen wir ohne einen Luftbauch etwa 12 Seemeilen nordwestlich von Helgoland und warteten auf Dinge, die da laut Wetterbericht kommen sollten. Um 10 Uhr schlug eine Böe in das Rigg, daß es nur so knirschte. Wir konnten nur noch aufdrehen, die Genua bergen und das Großsegel herunterreißen. Wir setzten Sturmfock und Besan und ließen mit Braßfahrt nach Westen ab. Pitschenaß sprang ich unter Deck, eine verdammte schlechte Jahreszeit, um nur in Unterwäsche auf dem Vorschiff zu arbeiten! Als ich einige Zeit später mit vollem Sturmgepack wieder an Deck stieß, hatte der Wind weiter zugelegt, und der Himmel machte einen ausgesprochen unfeinen Eindruck. Die See lief unangenehm durcheinander, und erst ein ordentlicher Schlagregen, mit Hagel vermischt, glättete die See einigermaßen. Unsere Seekranken suchten das Krankenrevier auf, so daß unsere kleine Besatzung zu einer Skatmannschaft wurde. Die Windstärke nahm weiterhin zu, und aus den anfänglichen Starkwinden war ein ausgewachsener Sturm geworden.

Werner, dem es nach der Hetze der letzten Arbeitstage gar nicht gut ging, raffte sich auf, schleppte die uns vom Fernsehen zur Verfügung gestellte Kamera auf das Vorschiff und machte die Seesufnahmen seines Lebens. Als er von seinem halabrechischen Ausflug aufs Vorschiff zurückkroch, schoß er kopfüber ins

Cockpit, die teure Kamera mit seinem Körper schützend. Die hochversicherte Kamera blieb heil, Werner brach sich beinahe das Genick. Mit einigen Freilungen versehen verschwand er unter Deck!

Wir stellten fest, daß aus den Reservekanistern Diesel auslaufen mußte, denn Robby berichtete von einem bestialischen Gestank unter Deck und einem verdächtigen Plätschern unter dem Cockpitboden. Leider beschäftigten sich seine Vermutungen, so daß ich endlich ein Alibi für meine einsetzende Übelkeit hatte. Am Rad ist man ja ziemlich hart im Nehmen, aber unter Deck bei Bullenseegang auch noch Dieselpfandank, da kann man sich selbst als Skipper ein paar Spenden nach Lee gemahnen. Doch das Problem „Diesel in der Bilge“ ist für allgediente „Wappensegler“ nur ein ganz kleines. Was nicht schon den Weg nach unten gefunden hatte, flog über Bord, und der mitgenommenen Kaltreiniger beseitigte den Rest. Jetzt stank der Kahn nicht mehr nach Diesel, sondern nach einer Gemeinschaftswaschküche!

Es kam noch schlimmer! Die Kälte unter Deck war erbärmlich. Unser renovierter Pansy-stove war erfroren, und Werner versuchte, diesen Holzkohlebrenner wieder in Schwung zu bringen. Durch eine Rollbewegung des Schiffes flog ihm der Spiritusanzeiger aus der Hand und mir direkt auf den Oberkörper. Im Nu standen Koje und Schlafsaal in blauen Spiritusflammen, ein makaber schönes Bild,

als der Skipper wie eine Fackel aus den Decken schoß und zusammen mit Werner wie irr-sinnig mit Decken dem Brand zu Leibe ging. Rainer hatte mit einem Sprung den Feuerlöscher entzündet, und gerade als ich rufen wollte: „Keinen Löscher!“, knallte er mir eine solide Ladung direkt in das Gesicht: Feuer sofort und ausgesprochen radikal bekämpft und gelöscht!

Als ich hustend und spuckend ins Cockpit sprang, hatte beinahe Peter einen Schock fürs Leben davongetragen, denn er war der Meinung, Frankenstein Jüngster hätte angemauert! Schäden waren, außer einer angekohlten Wolldecke, nicht entstanden. Werner hat sich aber die Hand übel verbrannt. Robbys unvermeidlicher Kommentar zu diesem Feuerwerk: „Junge, Junge! Bei der Segelkameraschalt reißten aber Sitten ein. Da wird nicht nur der Skipper abgefackelt, sondern ihm auch noch mit dem Pulverlöscher das Maul gestopft!“

Der Wind sprang um, flaute ab, und wir versuchten taktisch richtig den von Radio Two gemeldeten Südost abzufangen. Leider ging diese Taktik voll in die Hose, denn der Wind drehte in die andere Richtung: Sturm aus

Nordwest wurde dann angesagt. Vor dem Fahrwasser Europoort vollbrachten wir einen Kraftakt, indem wir nicht in den lockenden Hafen einliefen, sondern nach Nordwesten wieder zurücksegelten, um mehr Seeraum zu bekommen. Wir hatten keine Lust, irgendwo einzuwehen. Doch endlich flaute der Wind wieder ab, wir setzten normale Segel, und am 23. Oktober um 18 Uhr passierten wir Dover. Wir waren alle recht froh, denn dieses Nadelgür hat wohl ein jeder gerne hinter sich.

Wir klären auf, genießen die englische Küste, machen mit dem Sextanten Abstandsbestimmungen und lassen uns vom „Luja“, mit bürgerlichem Namen Heinz-Eberhard, flotte Getränke mieten. Den Spitznamen hatte er sofort weg, als er am Besan hängend in die See opferte und nach jeder Spende „Halleluja“ rief. „Mist“ hatte einigermaßen verwundert, daß er bereits nach einem Drink eine leere Flasche Rum nach draußen warf. Auf meine dezente Anfrage antwortete er entrüstet: „Ja, mei, i muß doch allweil abschmecken, du damischer...!“ Später versuchte er zu fischen! Endlich will er Fisch in die Planne hauen. Vorher hat er bereits Pfannen klargelegt, das Mehl bereitgestellt, Messer geschärft usw. Nun, auch an dem Tag lebten wir aus der Dose. Luja schlief beim Angeln ein, seine Schleppangel vereinigte sich mit der Schlepp-logge.

Am 25. Oktober stehen wir im Morgengrauen vor der Einfahrt von Cherbourg und laufen um 8.10 Uhr in den Jachthafen ein. Die Crew hatte sich bewährt, die Stimmung war hervorragend, und den ersten Teil unserer Reise nach Teneriffa hatten wir hinter uns. Daß die allgemeine Stimmung durch ein Hoch beflügelt wurde, leuchtet wohl ein, denn ein jeder ver-mutete: „Schlimmer kann es jetzt nicht mehr werden!“ Ein ausgesprochener Trugschluß, wie wir im weiteren Verlauf der Reise feststellen mußten.

Zur Crew der Jacht „Wappen von Bremen“ zählten auf der preisreikonten Reise die Bremer Werner Landwehr, Peter Jenner, Manfred Büniger und Rainer Wanjek.

Weitere Seglerpreise

Auf dem Hochseeseglerabend werden für hervorragende seemannische Leistungen noch drei weitere Preise vergeben, und zwar:

Silberner Globus an Reinhard Lauch (Kiel), Skipper der Jacht „Peter von Danzig“, die am Rennen „Rund um die Welt“ teilnahm.

Tanja-Pokal an Harald Wensky (Kiel) für eine 2750 km lange Reise mit dem Boot „Big III“ nach Island.

Pertis-Jugendpreis an Ulrich Mänker (Cuxhaven) für eine 1015 Seemeilen lange Reise (Cuxhaven — Egersund — Sbetlands — Kristiansand).



RUND SKAGEN

171 STUNDEN DURCH DIE WASCH- STRASSE

„Skagen-Regatta '83“, zum ersten Mal mit Yardstickbooten, — wirkte wie ein Magnet auf mich!

Den ganzen Winter über beschäftigte ich mich mit den notwendigen Unterlagen und mit der Ausrüstung meiner „Alycone“.

Eine Albin-Vega, Baujahr 1971, L. ü. A. 8,25 m, B. 2,45 m, 1,20 m Tiefgang. Werden die Ausmaße genügen, einer 3 Mann starken Crew Unterkunft und Sicherheit zu bieten?

Eine Woche — bei diesem langen Legerwallrennen? Werden die 32 qm Segelfläche schnell genug sein, um mit den viel größeren Konkurrenten mitzuhalten?

Unzählige Fragen und Zweifel gehen mir Tag und Nacht durch den Kopf, bis wir schließlich über am 23.5.83 um 13.30 Uhr vor Helgoland über die Startlinie segeln.

Wer sind wir?
Das bin ich als Skipper, Werner Landwehr. Mein seit langem bewährter Mitsegler Peter Schikora und seine Freundin Yvonne. Sie wollte eigentlich nur bis Helgoland mitsegeln, sonst ist sie nämlich der Military-Reiterei verfallen.

Da wir von unserem dritten Mann ohne jede Nachricht waren, blieb Yvonne an Bord. So segelten wir hoch am Wind in die erste Nacht! Das Wetter war ganz handig.

Voraus lag das schnelle Waarship, achteraus eine Najad und ein Zweimaster. In Luv konnten wir noch eine Hornet und die „Julia“ ausmachen. Nachts flaute es etwas ab und der Wind drehte raumer, jetzt aus ENE. Wir könnten gut mithalten.

Am Dienstagmorgen frischte es so auf, daß wir 2 Reffs ins Groß binden und die Genua II setzen.

So kreuzen wir Meile für Meile.

Einen festen Wachplan haben wir nicht. Peter und ich wechseln uns nach Absprache immer ab.

Die Ruhepausen werden auf der ganzen Reise durch die unzähligen Segelmannöver bestimmt. Das Wetter wird immer ungemütlicher. Der Wind nimmt zu und es regnet sich so richtig ein. Inzwischen haben wir nur noch die Normal-

Fock stehen und das Groß ganz geborgen.

Der Wind ist wieder spitzer geworden. Zwischen den Schauerböen wird immer wieder das Groß zur Hilfe genommen.

Da wir ganz ohne elektrische Instrumente fahren, konzentrieren wir uns ausschließlich auf die Geschwindigkeit und das Mitkoppeln! Wie geplant taucht am Abend die dänische Küste auf. Horns Rev ist gerundet. Schlag für Schlag kreuzen wir durch den Dauerregen an der Küste hoch. Zum Schlafen wird der Ölanzug nur bis zu den Knien heruntergezogen, die Gummistiefel bleiben gleich an. Das nasse Handtuch um den Hals ist schon zur Gewohnheit geworden. Gerade beim Frühstück droht eine Naht in der Fock zu reißen. Schnell wird sie gegen die Sturmfock ausgewechselt. Der Wind legt immer mehr zu, auch der Seegang hat sich inzwischen beachtlich aufgebaut. Nur mit der Sturmfock laufen wir an der Hafeneinfahrt von Hanstholm vorbei Richtung Jammer Bucht. Immer wieder stellen wir fest, daß wir uns auf unser Schiff verlassen können.

Mit Brassfahrt kämpfen wir uns durch die Wellenberge. Yvonne beschwert sich aus der Koje über das schlechte Pflaster in der Nordsee. Wir versprechen ihr ab Skagen nur noch Sonnenschein, achterlichen Wind und ein gerades Schiff. Bis dahin haben wir aber noch die Nacht von Donnerstag auf Freitag im Nebel bei totaler Flaute am Ausgang der Jammer-Bucht zu überstehen. Morgens kommt der Wind zwar wieder, auch kräftig genug, aber immer noch aus der Richtung, in die wir wollen. Von kräftigen Schauern begleitet, haben wir es dann am Abend geschafft. Skagentonne ist gerade wieder in einem kräftigen Schauer verschwunden und wir können die Schoten aufziehen. Aber wie durch einen Zauber ist auch der Wind weg. So dümpeln wir durch den Dunst, umgeben von tütenden Dampfern, die sich gerade heute hier verabredet haben, in das Kattegat.

Tatsächlich kommt der Wind wieder, der Himmel reißt auf, leider jetzt aus ESE auf SSE drehend. Somit kreuzen wir weiter, Richtung Läsö.

Nachts zwischen Läsö und Land spielen die dänischen Fischer mit uns Kesseltreiben. Unbehelligt können wir ihnen aber entrinnen. Inzwischen empfängt uns der Sonnabendmorgen mit den ersten Sonnenstrahlen. Es ist kaum zu glauben! Dafür quälen wir uns aber auch in einem leisen Lüftchen an Fornaes vorbei, bis uns die Nacht in einer Totenflaute, umgeben von pechschwarzen Gewitterwolken, gefangen hält. Rundherum zuckende Blitze, kein Hauch Wind, ab und zu ein Schauer.

Endlich, endlich wird es hell. Am Sonntag können wir das faszinierende Wolkenpiel einer Warmfront beobachten. Der Himmel hängt auf dem Wasser. Geschickt nutzen wir den letzten Hauch Wind, um zwischen den wasserziehenden Wolkenbildern am Abend an Rosnaes-Puller vorbeizuschrammen. Bevor wir für eine Stunde den Spi setzen können, muß ich leider noch das WC zerlegen.

Die eine Freude wird dann durch den immer spitzer werdenden Wind bald beendet. Von einem kräftigen Gewitter umhüllt kreuzen wir an Sprogø vorbei auf Langelands Nordzipfel zu.

In der folgenden Nacht zum Montag, dem 30.5.83, müssen wir unsere letzten Kräfte zusammenreißen! Sechs anstrengende Tage und Nächte sind nicht ohne Wirkung geblieben. Wir merken es beide an unseren Fantasiebildern rund um uns herum. Peter sieht bereits Dinge, die es gar nicht gibt, und ich gebrauche eine ganze Zeit, um mich aus einem Traum überhaupt wieder zurückzufinden!?

Am Vormittag umkreisen uns zwei Gewitter in der Kieler Bucht. Natürlich dreht der Wind jetzt auf SW bis W. Endlich ist es geschafft. Kurz vor 16.30 Uhr können wir Kielleuchtturm Backbord runden.

Unser Ziel ist erreicht.

Mit geschrickten Schoten laufen wir in die Kieler Förde. Bei unseren flüssigen und festen Restbeständen lassen wir die ca. 650 sm noch einmal an uns vorbeiziehen. Bei 171 Std. errechnen wir eine Schnittgeschwindigkeit von 3,8 kn –!

Noch etwas schlaftrunken melden wir uns Dienstagmorgen im KYC-Sekretariat. Nachdem wir eine Weile unbeachtet herumgestanden haben, stürzt plötzlich bei dem Wort „Alcyone“ aus dem Nebenzimmer der Club-Sekretär und begrüßt uns sichtlich erleichtert. Gerade hatte er über eine Suchaktion nachgedacht. Wir geben unsere Zielzeit an und erfahren, daß aus unserer Gruppe nur die „Julia“ mit 142 Std. durchgehalten hat. Alle anderen Yardstickler haben aufgegeben. Nach der Yardstickformel haben wir somit als kleinstes Fahrten-schiff den Ersten Preis gewonnen. Wie wir später aus der Presse entnehmen, waren von 49 gestarteten Yachten nur 20 in Kiel angekommen.

Nach dieser Reise stellt sich die Frage: Einmal



– und nie wieder? Nein! Es war zwar mit diesem Schiff das erste Mal, aber mit „gelernten“ Hobbyseglern lassen sich viele Zufälle im Voraus vermeiden.

Obwohl in diesem Aufsatz nur angedeutet wird, mit welchen Situationen wir fertig wurden, sollte man nicht zu zweit auf eine Langfahrtregatta gehen, wenn bis zum Schluß auf Sieg gesegelt werden soll.



Werner Landwehr





Bild oben links:

Günter Friedrichs am Rad der Wappen von Bremen. Rückreise Cherbourg nach Bremen. Schiffer Werner Landwehr, Günter Friedrichs, Andreas von Engelbrechten, Edzard Albers, Mike Sparenborg alle BYC und noch zwei aus der SKWB. Reisemotto: „Geht nicht!!“

Bild unten links:

„Mary Ann“

Eine Broom von Willi Lübbering.

Bild rechts:

Alcyone eine DB1 ex:

Maitresse v. Paul Elvström.

Nächste Seite:

Bremer Yacht Club Mitglieder bei einer zünftigen, traditionellen Kohl- und Pinkelfahrt.









Baccara von Schorse und Karin Flitz. Schorse organisierte das Winterlager von 1986 bis 1997.

Bild oben
Helmut Töbelmann, Hafenwart von 1984 bis 1992, bei einem Wintereinsatz auf der vereisten Anlage rechts unten.

Bild rechts oben:
Bei extremem Hochwasser musste improvisiert werden.





Bild oben
Zampano von Karsten Höhne. Erbauer von zwei Anlagesträngen.
Konstruktion: Ulli Heinze (Obadjah)

Bild links
„Seeziege“ von Wolfgang und Hannelore Tschischka. Eine Dehler 101.
Wolfgang leitet seit 1992 den Arbeitsdienst als verantwortlicher
Hafenwart.



Bild oben
 Calma (ex Nauta von Richard Päsler) von Hartmut und Brigitte Schulz.
 Brigitte Schulz organisierte jahrelang die unvergessenen Festveranstaltungen.



Bild rechts
 Okke von Harm und Renate Müller-Röhlick. Harm führte den BYC von 1977 bis 1999 als „Erster Vorsitzender“



Bild links

Econi von Udo und Elfi Lückemeyer.

Udo leitete das Winterlager von 1980 bis 1982.

Bild oben

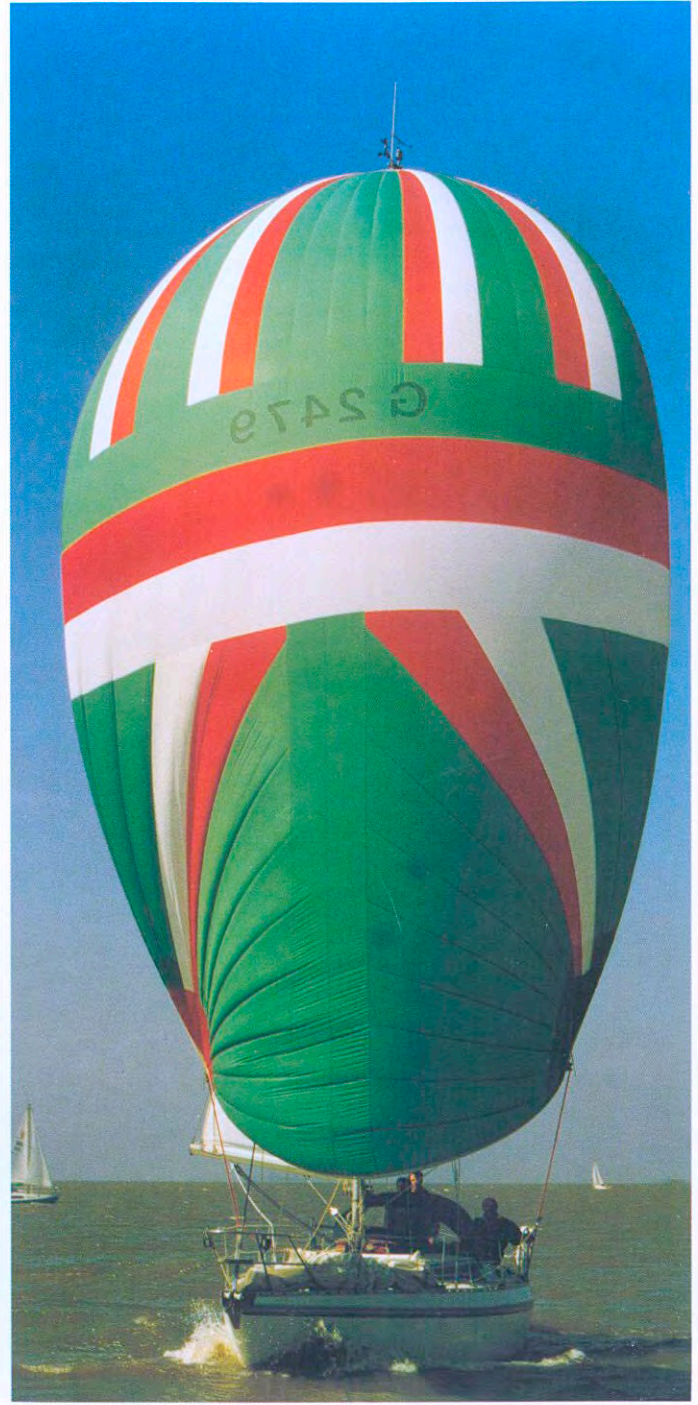
Micat von Wolfgang Fleisch. Wolfgang berechnet bei An- und Absegelregatten die Sieger.

Bild rechts innen

Janchris von Hans und Ute Stahl. Hans organisierte die Clubregatten von 1986 bis 1989.

Bild rechts außen

Christa von Dieter und Christa Eilts, sie leiten seit 1989 das Amt des Segelwarts und organisieren die Yardstickregatten.





Emma von Ulf Eicker.

1961 bei Bieritz in Friedrichskoog gebaut- als sogenannter „ Ostseekutter“
Ab 1974 im BYC
Ständige Umbauten ergaben im Laufe der Jahre immer akzeptablere Segel-eigenschaften.
In den folgenden Jahren wurden dann immer fernere Ziele angesteuert. 1975 Harwich/ England. Edinburgh-Race.

1985 Ostseetörn. Zu den Shetland Isles nach Lerwick oder durch den Pentland Firth nach Stornoway/Hebriden, rund England. Oder bis 21 Grad West dann wegen Sturmschäden zurück nach Hasenbüren. Insgesamt 16 mal in Lerwick.



Krokodil Bremen

Das Boot ist vollständig aus Birkenperrholz auf Lärchenstringern in 13 Monaten gebaut. Das Ziel war es ein Motorboot zu bauen, das mit geringer Leistung, also wenig Dieselverbrauch, möglichst schnell läuft. Um zwei Kojen unterzubringen wurde die aus England bekannte Trimarankonstruktion gewählt. Als Antrieb wurde ein Ford-Fiesta-Dieselmotor gewählt. Die 54 PS bringen das Boot auf 17 kn. Die seitlichen Schwimmer wurden zu Optimierung schon modifiziert.





Okke Müller-Röhlick segelte vom Start bis zum Ziel jede Etappe mit. Hier sein Ausschnitt aus dem Buch „Mit dem Wind um die Erde“.

Die Schlüssel von Bremen im Whitbread Round the World Race 1989/90

13. November 1989

Der siebzehnte Tag

Temperaturen mittags: Luft 0°C, Wasser -1°C. Wir sind in der Eisbergregion. Nördlich von uns wurden schon Eisberge gesichtet. Im Laufe des Tages nimmt der Wind bis auf 6-7 Bft. zu. Schneefall beeinträchtigt erheblich die Sicht. Auch die Eiswache trägt Schneebriillen, um sich zu schützen. Während der Vormittagswache schraubt Skipper Harm den Speed-Rekord auf 19,5 Knoten. Meterhoch spritzt die Bugwelle auf beiden Seiten nach oben, während die *Schlüssel* im Surf die langen Wellenberge hinunterjagt. Besegelung: volles Groß und 2,0-er flach 100%ig. Kurz darauf wird ein Reff

eingebunden. Segelmacher Jens arbeitet den ganzen Tag an der Reparatur eines anderen Spi's. An diesem Tag geht der Zucker zur Neige. Zu Beginn unserer Reise wurde mit Zucker zu sehr geaast. Außerdem ist im feuchten Klima unter Deck viel verdorben. „Speckschneider“ Martin wird mitunter schon mit scheelen Blicken gemustert.

Das gereifte Spi-Stagssegel ist gesetzt. Nach kurzer Zeit schaufelt es sich voll Wasser, reißt ein und muß wieder geborgen werden. Gegen Sonnenuntergang sehen wir den ersten Eisberg an Backbord nördlich von uns. Für viele der erste Eisberg in natura. Da treibt er nun weit an Backbord; die Entfernung ist schwer zu schätzen und im Radar nicht auszumachen. Wahrscheinlich 6-7 Seemeilen entfernt. Der Eisberg bringt die Mannschaft zum Jubeln. Immerhin machen wir ja die Reise, um Eisberge und Albatrosse zu sehen.

Beim „roundcall“ muß der Skipper der *Creightons* Schreckliches berichten: Bei mehreren Patenthal-sen sind zwei Mann außenbords gegangen. Ein Mann wurde gerettet und wiederbelebt. Der zweite Segler konnte nur noch tot geborgen werden. Diese Nachricht schlägt uns allen auf den Magen. Uns wird wieder deutlich, in welchen Gefilden wir hier segeln. Jede Yacht ist auf sich allein gestellt und kann keine Hilfe von außen erwarten. Welch eine Sportart! Die Tagesdistanz beträgt 246 sm. Ein schwacher Trost.

14. November 1989

Der achtzehnte Tag

Wieder ist schnelles Segeln angesagt. Den ganzen Tag über jagen wir mit einem Reff im Großsegel und unter Reacher I oder Spi vor einem starken SW dahin. Beständig weht es mit 6 Bft. Gegen Mittag legt der Wind noch etwas zu, und wir steigen auf den 80%igen Spi um. 7 Bft. aus WSW lassen uns immer wieder surfen. Es dröhnt gewaltig im Schiff, wenn *Schlüssel* die langen Wellenberge hinunterjagt. Unter Deck grölt die Crew, wenn aus der Navigation die Spitzengeschwindigkeiten angesagt werden.



Die Heimkehr

27. Mai 1990

„Bei den „Needles“ kommt uns der Strom mit mehreren Knoten entgegen. Es wird eine lange Nacht werden, dessen sind wir gewiß. Zuschauerboote umkreisen uns, Motorboote dröhnen, und immer wieder die Frage: „Where is *Maiden*?“ Fortlaufend kommen neue Begleitschiffe, fahren eine Stunde mit uns, es wird gejubelt, gefeiert, und dann drehen sie ab, um nach den englischen Mädchen zu schauen. Langsam fängt es an zu dämmern. Martin verschwindet unter Deck und beginnt Brote zu schmieren. „Henrik, hast Du Lust, mir zu helfen?“ klingt es von unten. Dann bin ich eine Stunde nur damit beschäftigt, Butter, Fisch, Käse und die letzten Reste Wurst zu verteilen. Endlich sind wir fertig. Drei große Platten mit dem verbliebenen Brot, dekoriert mit Erdnüssen und Zitronenstücken, werden an Deck gereicht. Große Augen rings umher. Und als dann 14 Männerstimmen „Happy birthday to you“ anstimmen, strahlt Rolf, unser Geburtstagskind, über das ganze Gesicht. Es klang sicher nicht schön, aber es war laut und kam von Herzen!

Mit vollem Mund stehen und sitzen wir an Deck und warten darauf, daß wir nun endlich das Ziel erreichen. Plötzlich leuchtet ein Scheinwerfer auf, und aus 20 Metern Entfernung hören wir: „Hipp, hipp, hurra, *Schlüssel*!!“ Radio Bremen und einige Bremer Fans kommen uns auf einer kleinen Barkasse entgegen und feiern uns, ehe wir selber so richtig wissen, was los ist.

Dann, nach einer halben Stunde, endlich der ertösende Schuß. Wir sind über die Ziellinie gelaufen. Und das vorher noch besprochene Manöver geht im Jubel unter. Viel zu spät sehe ich den killenden Spi und eile nach achtern, um das Tuch zu bergen. Aber jetzt ist es ja egal, wir sind im Ziel!

Als wir dann schließlich in den Hafen geschleppt werden, fehlen mir die Worte. Um 23.30 Uhr stehen

hier in Southampton viele tausend Menschen an Land und feiern uns. Als dann die Nationalhymne erklingt, stehe ich da und bringe kein Wort heraus. Ich bin überwältigt.

Erst als Harm den Beefeater in die Luft hält und ein paar Tropfen Sekt versprüht, weiß ich, daß wir es tatsächlich geschafft haben.

Wir sind Erste!”

Henrik Stahl

Begrüßung in Southampton

„Fünf Fahrwassertonnen haben wir noch vor uns, doch hört man schon Gejohle und verhaltene Glückwünsche. Unser Pilotschiff, diverse Yachten und Schlauchboote kommen uns entgegen. Alles, was schwimmen kann, scheint auf dem Wasser zu sein. Das Ziel kommt näher. Noch einmal das Schiff hochziehen, abfallen – Ende! Um uns herum ein verrücktes Jubeln, Brüllen, Trampeln und Springen. Alles liegt sich in den Armen; nachdem das Rennen schon verloren schien, hat *Schlüssel* zu guter Letzt einen Etappensieg herausgefahren! Einfach unglaublich. Wir werden zur Marina „Ocean World“ geschleppt und sind neugierig auf das, was uns dort wohl erwarten mag. Und tatsächlich steht uns eine Begrüßung bevor, wie sie wohl keiner von uns je erlebt hat:

Unter riesigen Beifallsstürmen und Jubel läuft *Schlüssel von Bremen* in den Hafen. Von allen Seiten winken uns die Menschen zu. Nun beginnt man auch noch, mit den Klängen der deutschen Nationalhymne die Geräuschkulisse zu übertönen. Mir wird ganz schummerig zumute, kalte Schauer laufen mir den Rücken hinunter. Ich muß schlucken und mir die Augen wischen. Ein verstohlener Blick in die Runde zeigt bewegte Mienen und ungläubiges Staunen.

Als wir festgemacht haben, kommt Charles Williams an Bord und überreicht Harm die ersehnte Beefeater Trophy. Was für ein Tag! Der Schampus wird zum Großteil verspritzt. Danach kommt das Whitebread-Bier „Windward“ an die Reihe. Zwei Paletten sind schnell ausgetrunken.”

Carsten Burfeind

„Ich hoffe, Ihr nehmt mich noch mal mit ...!“

Segeln - da muss Henning Scherf nicht lange nachdenken: Segeln, das gehört zu uns, wie wenig anderes sonst. Und im Gespräch mit Stefan von Aufschnaiter, Harm Müller-Röhlick, Werner Landwehr und Uwe Kurk zur Vorbereitung des runden Geburtstages des Bremer Yacht-Clubs, da entsteht sofort so ein Glanz in den Augen des Bürgermeisters, da sprühen Erinnerungen und geheime Wünsche, da verändert sich sofort die Atmosphäre des sonst so schlichten Büros im ersten Stock des Bremer Rathauses.

Segeln, das ist für Henning Scherf mehr, als mit einigen anderen „alten Herren“ besondere Wagnisse einzugehen. Es ist mehr, als auf einer Yacht unterwegs zu sein oder „einfach nur zu segeln“. Keine Frage: mit seinen 204 Zentimetern Körperlänge ragt Henning Scherf aus dem Kreis der Ministerpräsidenten in Deutschland weit heraus. Doch mit seinen Segeltörns – etwa der ersten Atlantiküberquerung im Frühjahr 1994 - erst recht. „Kojen sind zu kurz für den Senator“, titelte die Nordsee Zeitung damals und berichtete vom Vorhaben des seinerzeitigen Justizsenators, an Bord der „Wappen von Bremen III“ von Fort Lauderdale zurück an die Weser zu segeln. „Eine riesige Erfahrung“, berichtet Scherf später im Brückenbuch: „Der heftige Reiz der Anstrengung, einschließlich der Überanstrengung, verschafft mir eine neue Erfahrung. Es ist aber auch die Menschheitserfahrung, übers Meer zu segeln ... Die Welt besteht zum überwiegenden Teil eben aus diesen Meeren. Sie mit dem Flugzeug zu überfliegen, ist ebenso, wie sie zu übersehen. Richtig sinnlich erfahren werden sie erst durch diese archaische Fortbewegung.“ Eine „Grenzerfahrung mit großer Distanz zu meinem Arbeitsalltag“, steht im Brückenbuch der Segelkameradschaft. Jetzt,

im Rückblick, verstärken sich diese Erlebnisse. Diese lange Atlantikdünung, das Surfen auf dem Wellenkamm, das Meeresleuchten rundum, die Unendlichkeit, die Wale und Delfine – das sei „wie ein Orgasmus“. Und ein wenig ernster fügt der praktizierende Christ Scherf gleich hinzu, wie tief ihn all dies als Teil der Schöpfungsgeschichte ergriffen habe. Er schrieb damals: „Wir hatten Glück. Das Meer leuchtete bis zum Horizont! Um das Schiff herum war es ganz hell. Rundherum immer nur mit den Schaukronen. Ich habe z.B. an den Roncalli-Zirkus gedacht, wenn der Bown Bic im dunklen Zelt mit phosphorisierenden Teilchen



von links nach rechts: Henning Scherf, Stefan v. Aufschnaiter, Harm Müller-Röhlick, Uwe Kurk.
Foto: W. Landwehr

zaubert. Dies war hier wie eine gigantische laterna magica. Zwischendurch versuchte sich vergeblich der Mond durchzukämpfen. Dann gab es ein glitzerndes Meer, einen tiefschwarzen Horizont-Himmel und ein leicht aufgehelltes Himmelsdach: Ein großes Theater ...“ Und gleich danach, beim Reiten auf den Brechern, den unablässigen Duschen im Cockpit, da spürte der Jurist und Politiker, dass zum Angsthaben der Crew während eines solchen Törns keine Zeit bleibt, weil eben alles ununterbrochen weiterrollt.

Das Gruppenerlebnis, so weiß Scherf heute, könne man einem außenstehen-

den Erwachsenen eigentlich nicht vermitteln. Der Törn, der mit „Glatze schneiden“ begann und von Seekrankheit begleitet wurde, er bot, wie andere Segelreisen danach, Henning Scherf die „fundamentale Ablösung“ von all dem, was den Tag, das Leben, das Alter sonst ausmacht. Im Rückblick erinnert sich der Bürgermeister an die sehnsüchtigen Blicke zu den tollen Yachten an der Lesum, die er als Steppke im elterlichen Schlepptau von Flathmanns-Kaffeeterrasse aus beobachten durfte. Damals wurden diese Sehnsüchte geweckt.

„Beziehungen übers Wasser pflegen, tört mich an“, formuliert der Politiker Scherf heute mit Blick auf Begegnungen entlang der Ostsee, in Danzig und Riga. Und mit Blick auf die Jugend stellt er sich Segeln als deutlich mehr vor, als eine Freizeitbeschäftigung. Ohne den Begriff selbst zu nutzen, beschreibt der Bürgermeister den Rahmen der praktischen Seemannschaft, das Crew-Erleben an Bord, die Ein- und Unterordnung, Disziplin, Leiden, gegenseitige Rücksichtnahme und tägliches Lernen. Segeln – ein Sport? Nein, eigentlich viel mehr. Da fällt dem Politiker Scherf sofort der Schulsport ein, das frühe Heranführen an das Segeln – aber auch das Öffnen der Stadt Bremen zum Wasser hin, die maritimen Erlebnisse, die Notwendigkeit einer stadtnahen Marina. Der Segler Henning Scherf sprudelt uneingeschränkte Begeisterung und weiß doch als Politprofi, dass er an Bord von Segelyachten Vieles erlebt hat, was im täglichen Aufeinandertreffen in der Gesellschaft beinahe ausgestorben zu sein scheint. Und am Ende des Gespräches im Rathaus, als der mögliche Besuch der Geburtstagsfeier beim Schulschiff Deutschland an der Lesummündung die Runde von Henning, Stefan, Harm, Werner und Uwe beschäftigt, da ist klar, dass Segeln mehr als ein Freizeitereignis ist ...

„Ich hoffe, Ihr nehmt mich noch mal mit ...!“

Wolfgang Kiesel





Bild oben Commerzcup Sieger ü Alles. Michael, Tobias und Anke
Oben Rechts Roy Kahl Herrscher auf dem Vorschiff bei
unzähligen Regatten auf der „ALCYONE“

Rechts: Preissilber mit Schiffer Werner Landwehr.

Bild links die Alcyone eine Dehler 106 von Werner Landwehr wurde mit
wechselnden Erfolgen auf IMS Regatten eingesetzt.
Foto: Müller-Röhlick.

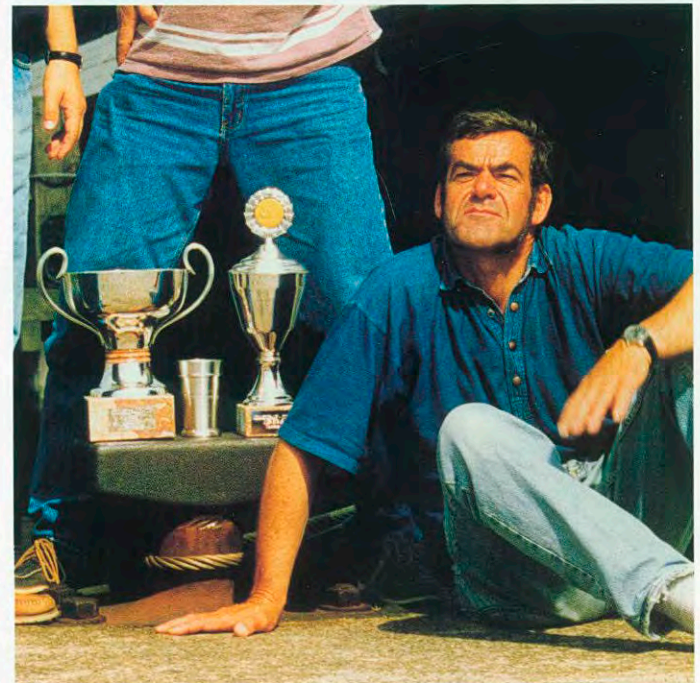




Bild oben
Optiregatten in Hasenbüren.

Bild unten: der Nachwuchs bei einer Fahrt zur Unterweser. Der Argonaut ist ein Einsteigerboot mit bescheidenem Komfort um das Weserrevier zu erkunden.





Die Jugendgruppe im BYC

Ein Rückblick von Andi Flitz

Brums- wir hatten sie voll erwischt, nicht nur in Lee, sondern auch noch im Stromlee. Die Bordwand drückte sich nach innen, sprang gleich darauf wieder zurück, als uns die rote Spierentonne abstreifte und der nagelneue „Argonaut“ trug gleich auf seiner Jungfernfahrt eine hässliche, langgezogene Schramme davon. – Dabei waren wir

doch auf Backbordbug! Obwohl wir fortan peinlich darauf achteten, nur noch mit der unversehrten Steuerbordseite bei der „Mette“ des damaligen BYC- Vorsitzenden Wolfgang Selbrede längsseits zu gehen, flog die Sache schnell auf. Wir lernten aus diesem Anlaß, dass ein Boot immer dahin fährt, wo die Genua ist, Tonnen eine magische Anziehungskraft haben und der Wind meistens von vorne kommt. (Nicht nur beim Segeln...) Mit drei quitschgelben Vereinsoptis und

besagtem „Argonaut“ einer Kajütjolle, die bis heute durchgehalten hat, fing 1974 in Hasenbüren die Jugendsegelei im BYC neu an. Einen der Optis legte ich gleich beim Frühjahrsarbeitsdienst flach, beim „Argonauten“ ist uns das jedenfalls nie geglückt, nicht mal bei unserem stürmischen 79er- Hollandtörn, als auch uns der legendäre Fastnet-Orkan streifte. Danach machten wir uns an die „Helena“ eine stählerne Weserjolle aus den 50er Jahren und bauten sie mit tätiger Unterstützung vieler





Mitglieder zu einer schmucken Wanderjolle aus. Es folgten viele Wesertörns und mehrere Hollandfahrten auf eigenem Kiel bis nach Amsterdam, an denen später auch noch die infolge einer spontanen Spendenaktion bei der Jahreshauptversammlung hinzugekauften Piratenjolle „Shamrock“ teilnahm. Während die Jüngstenausbildung (Optisegel im geschützten Jachthafen) in der Hand der Jugendwarte lag, orientierten wir Jugendlichen unsere Aktivitäten in Energie.

Ob es um die Teilnahme an den Jugendsegelertreffen („Spiel ohne Grenzen zu Wasser“), an den gemeinsamen Wochenend- und Ferientörns oder an Regatten im Revier oder außerhalb

Bild links Helena.
Eine Jugendboot des BYC

Bild rechts: Alcyone Werner Landwehr mit Sohn Jochen bei der Rückregatta Jade- Weser. Der H-Bootstyp ist für das Küstenrevier nicht geeignet.





ging, immer ergriffen die Jugendlichen selbst die Initiative, wobei wir nicht nur vom Vorstand, sondern auch von den einzelnen Mitgliedern stets Rückenwind erhielten. In diesem Umfeld machte es einfach Spaß, sich für das Jugendsegeln zu engagieren. Wir hatten sogar eine eigene Jugendzeitung, den „BYCling“, der zweimal jährlich erschien und den wir selbst mit dem Fahrrad auslieferten. „Wir“- das waren Agnes, Andreas, Annette, Axel, Christian, Christoph, Claudia, Franziska, Gabriele, Gerd, Günther, Ingo, Jens, Olaf Oliver, Roy, Roy, Sibylle, Volker, ein Kern von ungefähr zwanzig gleichaltrigen Jugendliche. Wie nicht anders zu erwarten war, trennten sich mit Ende der Schulzeit unsere Wege. Die damaligen Jugendboote wurden schließlich verkauft, aber das macht nix, denn in der Erinnerung ist nichts unwiederbringlich verloren, vielmehr unverlierbar geborgen.

Andi Flitz

FRYSKAN IS MOOI

Bericht von einem gelungenen Jollentörn nach Friesland

Eigentlich wollten wir – Gerd Kroat und Andi Flitz gemütliche Segelferien an der Ems machen. Doch aufgrund unseres unersättlichen Tatendrangs sollte es ganz anders kommen. Wir starteten am ersten Ferientag der Sommerferien von Hasenbüren. Von dort schleppte „BACCARA“, das Schiff von Andis Vater, das Jugendboot „ARGONAUT“ in die Lesum, wo wir Proviant an Bord nahmen. Dann ging es „richtig“ los.



Wir segelten nach Elsfleth, wo uns eine Motoryacht auf den Haken nahm und bis Oldenburg schleppte. Am nächsten Tag nahm uns ein Bockschiff bis Edewechterdamm mit, wo wir dann vom Küstenkanal in den Elisabethfehnkanal abbogen. Dann treidelten wir (einer zog mit der Schleppleine am Ufer) zur ersten Schleuse, welche geschlossen war. Am nächsten Tag

nahmen wir dann alle 5 oder 6 kleinen und von Hand betriebenen Schleusen in Angriff und waren nach einer langen Schleppfahrt in Leer, wo wir uns vor der Seeschleuse bei ca. 5 - 6 Bft. noch einmal richtig „austobten“. Dahinter, beim SV Leer, kann man gut liegen. In Leer blieben wir einige Tage bei Oma Flitz.

Ursprünglich wollten wir dann ja auf der Ems segeln. Und so staunten unsere Eltern denn auch nicht schlecht, als wir uns 2 Tage später plötzlich aus Sneek in Holland meldeten. Die Begründung, die Ems sei nicht lang und interessant genug, um dort 10 Tage zu segeln,

wurde akzeptiert (oder besser: mußte wohl oder übel akzeptiert werden). Wir waren nach Delfzijl gesegelt, von dort auf dem Eems-, dem Van Starckenborgh- und dem Prinses Margriet-Kanaal nach Wartena geschleppt worden. Der nächste Tag war ein Sonntag, und es tummelten sich viele hundert Boote auf dem Prinses-Margriet-Kanaal (ein Betrieb wie in der Sögestraße). Trotz



dem wollten wir nach Sneek segeln (im Fahrtenbuch steht darüber: ca. 100 x auf Kollisionskurs. Als wir nach der nervenaufreibenden Kanalkreuzfahrt endlich auf dem Sneeker Meer waren, waren wir begeistert von diesem See. Wir blieben einen Tag in Sneek, bevor wir dann die friesischen Meere bei meist starken Winden durchsegelten. Wir kreuzten zunächst ein Stück Kanal, Richtung Lemmer und bogen dann ins etwas abseits vom Prinses-Margriet Kanaal liegende Heeger Meer ab. Ortsbedingt mußten wir dort erst einmal kreuzen, genossen jedoch dann die Rückfahrt: bei 5 - 6 Bft. hatten sich fast meterhohe Wellen gebildet, und wir surften mit Vollzeug und aufgeholtem Schwert über ein Fischer-netz! Es blieb uns gerade noch Zeit, das Ruderblatt aufzuholen. Und siehe, es ging. Übernachtung auf einer kleinen Insel im Heeger Meer. Am nächsten Tag war der Wind noch mehr aufgefrischt, und wir "düsten" über das Sloter Meer und das Tjeukemeer nach Echternerbrug, wo wir: nach einem herrlichen Segeltag blieben. Am

nächsten Tag ging es wieder heim wärts, Richtung Sneek. Bei ca. 7 Bft. hatten wir auf dem Tjeukemeer die Fock gestrichen, sie aber auf dem anschließenden Raumschotkurs auf dem Prinses-Margriet-Kanaal wieder gesetzt. So erreichten wir einen Schnitt von ca. 5,5 kn und kamen bereits am frühen Nachmittag in Sneek an. Am nächsten Tag schlug das Wetter um, und die Sonne lachte wieder. Wir segelten noch einmal auf dem Sneeker Meer und waren einstimmig der Meinung: die friesischen Meere sind wirklich eine Reise wert. Man kann hier, besonders mit einer Jolle, herrlich segeln. Auf dem Rückweg, der sonst wie der Hinweg verlief, machten wir einen kleinen Abstecher nach Prinsenhof, wo wir in einem kleinen Kanal bei leichtem Wind abwechselnd während der Fahrt an Land nebenher gelaufen und dann

wieder an Bord gesprungen sind. Nach einem kurzen Zwischenaufenthalt in Leer waren wir am 11. August wieder im Revier. Da wir noch etwas Zeit und (immer noch) Lust zum Segeln hatten, segelten wir noch einmal kurz nach Bremerhaven, bevor wir dann endgültig nach Hasenbüren zurückkehrten. Abschließend ist noch anzumerken, daß wir für die Segelei auf der Ems und den friesischen Meeren die zeitraubenden Schleppfahrten gern in Kauf nahmen, um auf den Motor verzichten zu können, und dass wir für 1980 eine ähnliche Fahrt mit der HELENA und weiteren Booten planen.

(A.F.) u. (G.K.)





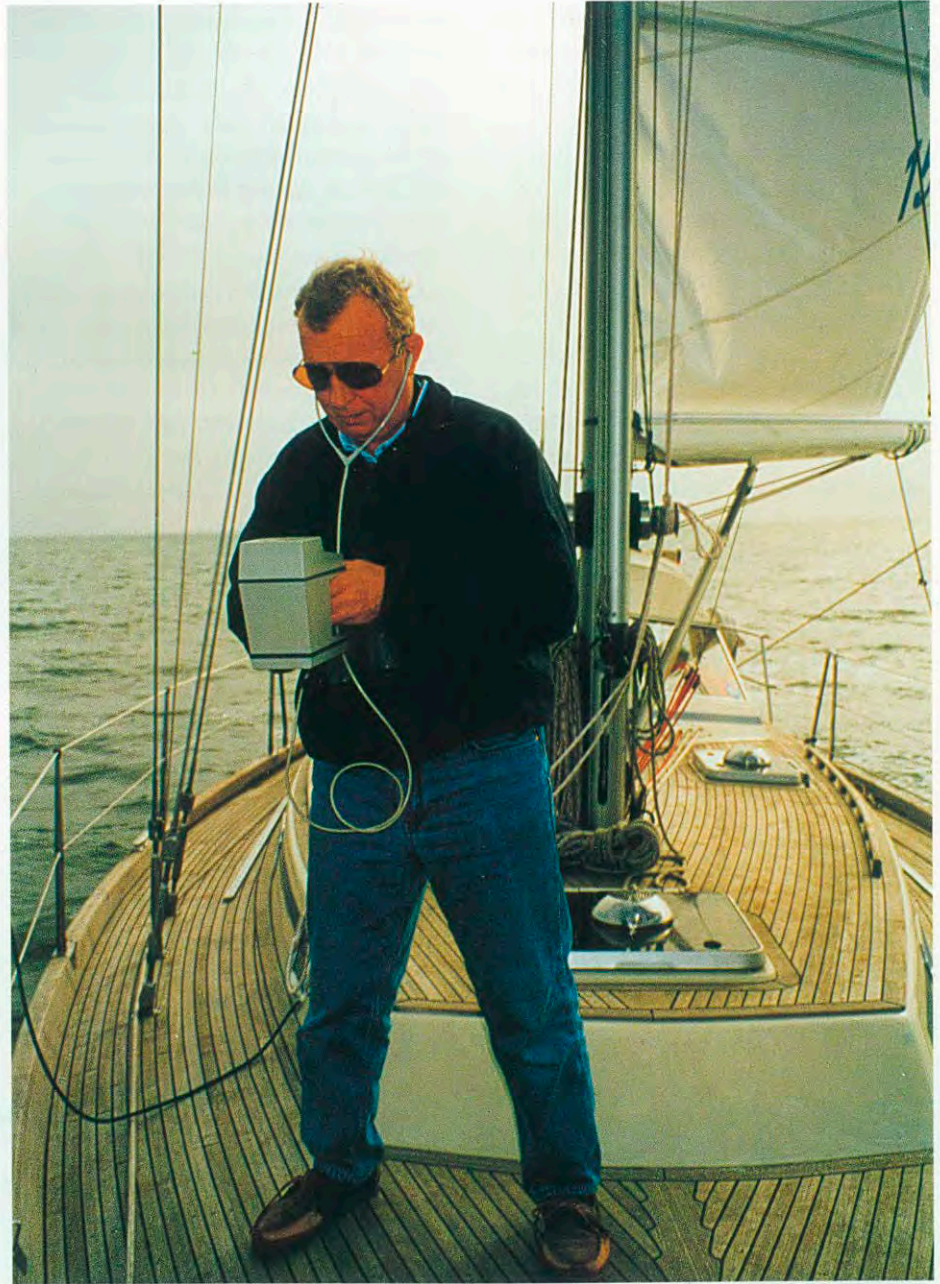
Weser-Herbst-Regatta 1980

Bekanntlich findet jedes Jahr auf der Weser von Vegesack bis Rechtenfleth die Weser-Herbst-Regatta statt.

In diesem Jahr entschlossen sich Volker, Gabriele und Franziska mit der HELENA daran teilzunehmen. Man mußte am Sonnabend sein Schiff in den Grohner Hafen bringen um abends an der Steuermannsbesprechung teilzunehmen und am nächsten Morgen früh lossegeln zu können.

Als Volker und ich Gabriele um Sonnabend die HELENA bei starkem Wind in die Lesum segelten waren wir uns noch nicht sicher, ob wir am nächsten Morgen starten würden.

Bei der Steuermannsbesprechung wurde mitgeteilt, dass die Jollen ab Windstärke 8 nicht starten sollten. Abends kam Franziska an Bord, und wir wühlten uns, in der Hoffnung schlafen zu können, in den Schlafsäcken zurecht. Um 5.00 Uhr erfolgte der Weckschuß und mit komischem Gefühl verließen wir im Schlepp den Grohner Hafen. Kurz vor der Startlinie setzten wir Fock und gerefftes Großsegel. Endlich hörten wir unseren Startschuß und etwas zu spät überquerten wir dann die Startlinie. Mit rauschender Fahrt düsten wir die Weser in Richtung Bremerhaven entlang. Doch plötzlich hörten wir ein "Ritsch" und geistesgegenwärtig startete die Crew zum Groß. Was wir sahen, ist leicht zu erraten, nämlich einen ca. 20 cm großen Riß im Segel. Aus diesem Grunde mußten wir von nun an mit noch mehr gefierter Großchot an der Kreuz segeln. Aber schon nach ungefähr 2 Stunden erreichten wir das Ziel.



Heinz-Otto Mahnig lenkt seit 1975 als Kassierer die Geschicke des Vereins. Sonst erholt er sich mit seiner Familie auf seiner Malö: HOM.



Kurz dahinter lagen schon fast alle Regattateilnehmer vor Anker. Es sollte nämlich hier für einige Stunden bis zum nächsten Start gewartet werden. Wir legten uns an ein anderes Schiff längsseits und aßen Mittag.

Um 14.45 Uhr bereiteten wir uns auf den neuen Start vor, doch sei erwähnt! dass wir uns vornahmen, bei der zweiten Regatta nur nebenher zu segeln. Übrigens legte sich der vorher bis 8 Bft. starke Wind jetzt auf 4 Bft. Mit Genua, gerefftem Großsegel und achterlichem Wind brausten wir nach Ertönen des Startschusses die Weser entlang. Die

Fahrt verlief zufriedenstellend und ohne jeglichen Zwischenfall. Bis auf das Ziel! Wir segelten auf der Backbordseite der Weser und sahen leider nicht, dass auf der Steuerbordseite die Zieldurchfahrt war. Erst als wir fast in Höhe des Ziels waren, sahen wir es, luvten an und segelten direkt darauf zu. Wir kamen noch gut durchs Ziel und setzten unsere Fahrt in Richtung Hasenbüren fort. Obwohl uns die Regatta sehr viel Spaß gemacht hat, waren wir uns sicher, dass wir keinen Preis bekommen würden. Doch bei der Preisverteilung am nächsten Wochenende in Grohn waren wir

außer uns vor Freude, als wir hörten, dass die HELENA in der 2. Regatta den 2. Platz gemacht habe.

(Gabriele Kroat
und Franziska Friedrichs)



Start in Wilhelmshaven, Sept. '98



Start in London, Sept. '98



„Third Overall“ im Royal Ocean Racing Club, London, durch Sir Edward Heath, Juli 2000



Zurück Juli 2000



Unvergessliche Momente mit der ALPARENA II

Weltumseglung, wohl der Traum der meisten Segler.

Die Alparena II hat es wahr gemacht. Mit allen Schwierigkeiten, die sich ergeben, wenn man noch nicht so richtig im Rentenalter ist. Beruf und vor allem die Familie darauf einzustimmen, war nicht ganz einfach.

Aber es ist gelungen. Knapp zwei Jahre innerhalb der „Millenium Odyssee 2000 Rally“ brachten neben einigem Silber vor allem tolle Eindrücke und Erlebnisse auf allen Meeren und Kontinenten unserer Erde. Der wohl schönste Teil der 37.000 Seemeilen, war die sogenannte Südsee im Südpazifik mit seinen Trauminseln. Besonders schön auch deshalb, weil die Namensgeber der Alparena (ALEXander, PATricia, RENAta) über 1/2 Jahr mit an Bord waren.

Die Bilder auf den folgenden Seiten zeigen einige Schnappschüsse der Strecke Panama nach Australien. Der SK war das die Verleihung des „Silbernen Globus“ auf dem Hochseeseglerabend 2000 würdig; sowie dem TO die „Trans-Ocean-Medaille“ für die gesamte Reise.

Aber auch den BYC habe ich in der Ferne nicht vergessen. An ca. 20 Punkten dieser Erde hängt ein Stander von uns.

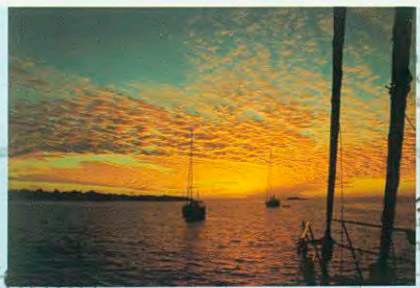
So u.a. als erster in einem neu eröffneten Hafen in Salvador de Bahia oder aber im ältesten Yacht Club der Welt, dem Royal Cork Club, (gegr. 1720) im Süden von Irland.

Wenn also der nächste BYCler auf Reisen geht, bitte Ausschau halten ...

Klaus Girzig



ALPARENA II vor St. Helena



Tonga



Fiji



Tonga



Fiji



Tonga



Tonga



Vanuatu



Vanuatu



Unvergessliche Momente - die ALPARENA II in der Südsee

Tonga

Brisbane

Vanuatu

Norfolk-Inseln (Austr.) Kingstons

Vanuatu

FIDSCHI

TONGA

Tonga-Inseln

WEST-SAMOA

Samoa Savai'i Upolu

70 Inseln

6400

Winslow

Nikumaroro

Carondelet

Fakaoto

Tafahi

Niutao Putapu

Vava'u Gruppe

Kotugruppe

Nomukagruppe

Tongatapu Gruppe

NUKUALOFA

Ringgold-Inseln

Laugruppe

Vatua

Ono-i-Lau-Inseln

Kandavu

Yasawagruppe

1324

Koro

1031

Fidschi-Vanuua Levu

Maewo

Luganville

Pentecost

Ambrim

Epi

Efaté

Maikula

Erromanga

Tana

Aniwa

Futuna

Ancieityum

Loyalty-Inseln

Maré

Niue

Ile des Pins

7600

Stewartinsel

Reef-Inseln

Ndeni

Utupua

Vanikoro-Inseln

Torres-Inseln

Vanoua Lav

Lakona

piritu Santo

Maewo

Luganville

Pentecost

Ambrim

Epi

Efaté

Maikula

Erromanga

Tana

Aniwa

Futuna

Ancieityum

Loyalty-Inseln

Maré

Niue

Ile des Pins

7600

Stewartinsel

Reef-Inseln

Ndeni

Utupua

Vanikoro-Inseln

Torres-Inseln

Vanoua Lav

Lakona

piritu Santo

Maewo

Luganville

Pentecost

Ambrim

Epi

Efaté

Maikula

Erromanga

Tana

Aniwa

Futuna

Ancieityum

Loyalty-Inseln

Maré

Niue

Ile des Pins

7600

Stewartinsel

Reef-Inseln

Ndeni

Utupua

Vanikoro-Inseln

Torres-Inseln

Vanoua Lav

Lakona

piritu Santo

Maewo

Luganville

Pentecost

Ambrim

Epi

Efaté

Maikula

Erromanga

Tana

Aniwa

Futuna

Ancieityum

Loyalty-Inseln

Maré

Niue

Ile des Pins

7600

Stewartinsel

Reef-Inseln

Ndeni

Utupua

Vanikoro-Inseln

Torres-Inseln

Vanoua Lav

Lakona

piritu Santo

Maewo

Luganville

Pentecost

Ambrim

Epi

Efaté

Maikula

Erromanga

Tana

Aniwa

Futuna

Ancieityum

Loyalty-Inseln

Maré

Niue

Ile des Pins

7600

Stewartinsel

Reef-Inseln

Ndeni

Utupua

Vanikoro-Inseln

Torres-Inseln

Vanoua Lav

Lakona

piritu Santo

Maewo

Luganville

Pentecost

Ambrim

Epi

Efaté

Maikula

Erromanga

Tana

Aniwa

Futuna

Ancieityum

Loyalty-Inseln

Maré

Niue

Ile des Pins

7600

Stewartinsel

Reef-Inseln

Ndeni

Utupua

Vanikoro-Inseln

Torres-Inseln

Vanoua Lav

Lakona

piritu Santo

Maewo

Luganville

Pentecost

Ambrim

Epi

Efaté

Maikula

Erromanga

Tana

Aniwa

Futuna

Ancieityum

Loyalty-Inseln

Maré

Niue

Ile des Pins

7600

Stewartinsel

Reef-Inseln

Ndeni

Utupua

Vanikoro-Inseln

Torres-Inseln

Vanoua Lav

Lakona

piritu Santo

Maewo

Luganville

Pentecost

Ambrim

Epi

Efaté

Maikula

Erromanga

Tana

Aniwa

Futuna

Ancieityum

Loyalty-Inseln

Maré

Niue

Ile des Pins

7600

Stewartinsel

Reef-Inseln

Ndeni

Utupua

Vanikoro-Inseln

Torres-Inseln

Vanoua Lav

Lakona

piritu Santo

Maewo

Luganville

Pentecost

Ambrim

Epi

Efaté

Maikula

Erromanga

Tana

Aniwa

Futuna

Ancieityum

Loyalty-Inseln

Maré

Niue

Ile des Pins

7600

Stewartinsel

Reef-Inseln

Ndeni

Utupua

Vanikoro-Inseln

Torres-Inseln

Vanoua Lav

Lakona

piritu Santo

Maewo

Luganville

Pentecost

Ambrim

Epi

Efaté

Maikula

Erromanga

Tana

Aniwa

Futuna

Ancieityum

Loyalty-Inseln

Maré

Niue

Ile des Pins

7600

Stewartinsel

Reef-Inseln

Ndeni

Utupua

Vanikoro-Inseln

Torres-Inseln

Vanoua Lav

Lakona

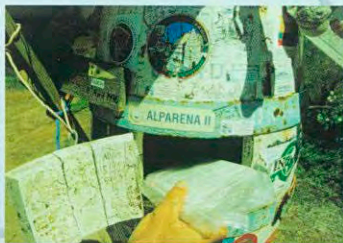
piritu Santo

Maewo

Luganville



BATI



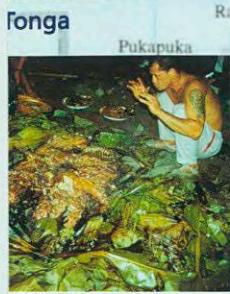
Floreana



Panama



Äquatorstaufe



Fonga

Rakahanga
Manihiki
Illiche
inseln
vorov
seln
(nd)



Penrhyn



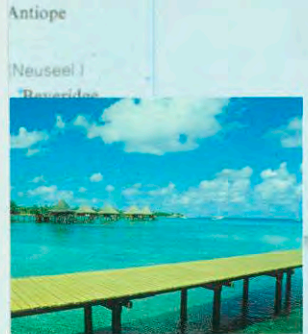
Galapagos

Eiao, Hatutu
Nuku Hiva
Ua Pou
Marquesas-
Tahata
inseln
Ua Huka
Fatu Huru
Hiva Oa
Rocher Thomasset
Fatu Hiva

Désappointement-
inseln
Napuka



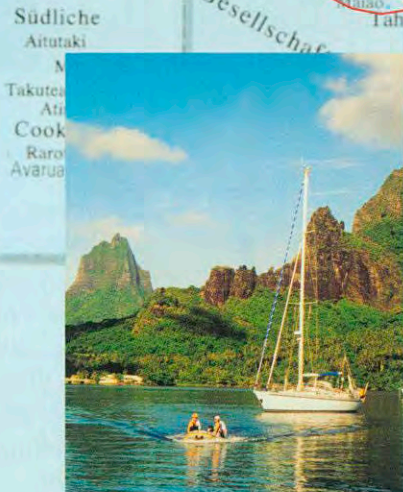
Nuku Hiva
Palmerston



Rangiroa



Rangiroa



Moorea



Mataiva
Leewardinseln
Moorea
Tahiti
Papeete
Ahe
Rangiroa
Roi-Georges-
Inseln
Apataki
Takume
Raraka
Makemo
Nihiru
Tahanea
Motutunga
Mangrove
Haraiki
Reitoru
Ravahere
Nengonengo
Manuangi
Paraoa
Vairatea

Französisch-
Polynesien



Ahe



Tahiti



Na Pou



Zu guter Letzt ...

Um diese Chronik über die vergangenen 75 Jahre BYC herzustellen, war ich auf die Unterstützung vieler Mithelfer angewiesen. Mein herzlicher Dank an alle, die mit ihren rechtzeitigen Beiträgen zum Gelingen beigetragen haben. So kompakt das Werk auch aussehen mag, es ist nur ein subjektiver Eindruck der vergangenen Jahre herausgekommen. So sollten aber doch die Ereignisse in gedruckter Form erhalten bleiben, bevor sie in Vergessenheit geraten. Es soll aber auch Lust und Anregung für unseren Nachwuchs sein, das Geschaffene zu erhalten und weiter auszubauen. Ganz besonders bedanken wir uns bei der Druckerei Girzig + Gottschalk. Ohne unser Mitglied und Weltumsegler Klaus Girzig wäre diese Aufgabe nicht machbar gewesen.

„**Wie alles begann**“ wurde von unserem ersten Vorsitzenden Harm Müller-Röhlick auf den Seiten 9 bis 25 zusammengestellt. Die Startschwierigkeiten, aber auch die neuen Möglichkeiten der „**YachtHafenGemeinschaft**“ sind auf Seite 26 bis 28 von Günter Friedrichs ausgeführt. Die Statistik der „**Selbstbauer**“ erstellten Dieter und Bärbel Flottow auf den Seiten 30 bis 33. Dann folgen in bunter Folge Bilder und kleine Berichte über ungewöhnliche Reisen und „**Das richtige Augenmaß**“ von Mike und Hannelore Sparenborg" auf Seite 40 und 41 sowie Ulf Eicker mit seiner „**EMMA**“ auf Seite 54 und von anderen Mitgliedern des BYC . Ein Besuch bei unserem „**Bürgermeister**“ zeigt seine Eindrücke und seine Begeisterung für den Segelsport auf

Seite 57. Von den „**Einhandreisen**“, durchgeführt von Hans Erhardt und seiner „**RHEA**“ kann nur ein ganz kleiner Ausschnitt gezeigt werden, Seite 34. Einige Bilder und Berichte unserer ehemaligen „**Jugendlichen**“ sind auf den Seiten 61 bis 68 zu lesen.. Auf Seite 69 bis 71 ist ein kleiner Auszug der „**Weltumseglung**“ von Klaus Girzig zu bewundern.

Es gäbe sicher noch eine ganze Menge zu berichten und zu dokumentieren, aber alle, die nicht erwähnt wurden und doch so viel für den Verein getan haben, muß ich auf das nächste Jubiläum vertrösten. Die nächsten 25 Jahre bis zum Hundertsten gehen so schnell vorüber!

Es grüßt
Werner Landwehr



Bremer Yacht Club
Bremen/Hasenbühren

JachtHafenGemeinschaft