2/2021

# SpYC
## CLUB-NACHRICHTEN

Aufslippen:
29./30.10. + 05./06.11.

Nachrichten · Termine · Berichte aus der Jugendabteilung

An der Havel zu Hause seit 1885
Spandauer Yacht-Club

**Die Jugendarbeit im Spandauer Yacht-Club wird unterstützt durch:**

Messe Berlin GmbH
**www.boot-berlin.de**

---

AGO Hydroair GmbH
Anlagen- und Systemtechnik
**www.agoberlin.de**

ID Information & Dokumentation im Gesundheitswesen GmbH & Co. KGaA
**www.id-berlin.de**

---

EIS – European Insurance & Services GmbH
**www.eis-insurance.com**

---

Berliner Volksbank
**www.berliner-volksbank.de**

---

**Wir sagen DANKE!**

Titelseite: Startvorbereitungen während des „Spandauer O“ 2021
Foto: Felix Lewin

An der Havel zu Hause seit 1885

Spandauer Yacht-Club

# Club-Nachrichten
# 2/2021

Spandauer Yacht-Club e.V.
Scharfe Lanke 31, 13595 Berlin-Spandau

Tel. Büro: 030/3 61 57 17

(Sprachnachrichten auf dem Anrufbeantworter werden
per E-Mail weitergeleitet und umgehend beantwortet)

info@spyc.de · www.spyc.de

# Der Vorstand

| | | |
|---|---|---|
| *Vorsitzender* | Christian Ahrendt | Tel.: 0172-3196121<br>1.vorsitzender@spyc.de |
| *Stellv. Vorsitzender* | Harald Libuda | Tel.: 0172-2500735<br>2.vorsitzender@spyc.de |
| *Sportwart* | Timo Priebe | Tel.: 0176-30490645<br>sport@spyc.de |
| *Schriftführerin* | Janine Drucker | Tel.: 0176-62237892<br>schriftfuehrer@spyc.de |
| *Schatzmeister* | Thomas Dohmen | Tel.: 0172-3018174<br>kasse@spyc.de |
| *Jugendwartin* | Antje Fischer | Tel.: 0170-3271253<br>jugend@spyc.de |
| *Grundstückswart* | Daniel Lewin | Tel.: 0176-10057632<br>grundstueck@spyc.de |
| *Takelmeister* | Klaus Westendorff | Tel.: 0170-5537170<br>takel@spyc.de |
| *Veranstaltungswart* | Ralf Schönfeld | Tel.: 0173-3515274<br>veranstaltung@spyc.de |
| *Messewartin* | Annette von Spreckelsen | Tel.: 0151-12416387<br>messe@spyc.de |
| *Pressewart* | Sebastian Kalabis | Tel.: 0177-6283089<br>presse@spyc.de |

**Inhalt** Seite


| | |
|---|---|
| Intro | 4 |
| Nachrufe | 6 |
| Kurzbericht Grundstückswart | 8 |
| Terminkalender | 9 |
| Kurznachrichten | 10 |
| Aussichten eines Optimisten | 12 |
| Sommer bei der Jugendabteilung | 14 |
| O-Jollen Regatta | 19 |
| Wettfahrtregeln 2021–2024 | 21 |
| BM Nordische Folkeboote | 22 |
| Das Archiv des SpYC | 24 |
| Seefahrtkreuzer Resolute | 28 |
| Atalante zum Geburtstag | 30 |
| Impressum | 40 |

# Intro

**Liebe Clubkameradinnen,**
**liebe Clubkameraden,**

die Tage werden wieder kürzer, die zweite Corona-Saison neigt sich dem Ende. Erinnern wir uns kurz an ihren Start. Dieser wurde weniger durch Corona, dafür mehr durch unseren unfertigen Mittelsteg gebremst. Dank des kühlen und regenreichen Frühjahres wurde eure Geduld nicht zu sehr strapaziert.

Weniger erfreulich verlief der Start in die Regattasaison. Corona-bedingt mussten wir den Yardstick-Auftakt absagen, ebenso den in den April verlegten Eis- Cup für 420er und Laser, die erstmals im Programm gewesen wären. Auch die Eröffnung der Terrasse musste bis Pfingsten warten. Litt das Pfingstfest noch unter der kalten Witterung des Frühjahres und den plötzlich gelockerten Coronaregeln – nur geimpfte und getestete durften auf die Terrasse – konnten wir mit euch wenigstens einige Wochen später den fertigen Mittelsteg in großer Runde feiern. Unser Stiftungsfest und das traditionelle Sommerfest hat Ralf hervorragend organisiert.

Im August folgten aus unserem ambitionierten Regattaprogramm die verbliebene Regatta der O-Jollen, die Berliner Jüngstenmeisterschaft der Opti-A-Segler und die Berliner Meisterschaft der Folkeboote. Unseren Wettfahrtleitern Dimitri und Sebastian sowie ihren Teams sind gewohnt hochwertige Wettfahrtveranstaltungen für unsere zahlreichen Gäste gelungen.

Selbst die clubinternen olympischen Spiele bleiben in Erinnerung, wenngleich wir keine Probleme mit einer um 60 Gramm zu schweren Trapezweste hatten, die in Tokio olympisches Silber verhinderte. Bei unserer Clubmeisterschaft stand der zutreffende Yardstick für teilnehmende Yachten im Fokus. Das „spezielle“ Regelwerk des DSV vermerkt nicht umsonst: Yardstick ist ein "Gentleman's"-Regelwerk und lebt davon, dass Veränderungen an den Schiffen von allen Teilnehmern angezeigt werden.

Zu den wichtigen Themen: Knapp zwei Corona-Jahre haben ihre Spuren hinterlassen. Einige Mitglieder beklagen, immer weniger Clubkameradinnen und Clubkameraden auf dem Clubgelände anzutreffen. Auch fehlt uns ein Forum für Diskussionen, Aussprachen und Kri-

tik sowie die anschließende Möglichkeit gemeinsam beim Bier in der Messe über Auseinandersetzungen zu lachen.
Die aktuelle Coronaverordnung lässt mehr Clubleben zu! Wir können uns zu Monatsversammlungen treffen, wenn…

Dieses „WENN“ wollen wir mit euch auf der kommenden Hauptversammlung am 19. September in der rechten Bootshalle diskutieren. Denn unsere Clubräume sind für größere Veranstaltungen zu klein, soll ein Mindestabstand von 1,50 Metern eingehalten werden. Schon unsere Monatsversammlung im bekannten Rahmen käme insofern schnell an ihre Grenzen. Aber die Abstände sind verzichtbar. Voraussetzung ist, dass alle anwesenden Besucher negativ getestet sind. Für Personen, die zweifach geimpft oder genesen sind, entfällt die Testpflicht. Kurzum: Wenn wir diese 3G-Regeln nicht nur beachten, sondern auch kontrollieren, können wir einen clubnormalen Herbst vorbereiten und erleben. Konkret planen wir unsere Wanderung mit Eisbeinessen im November, das Gänseessen im Dezember und auch Silvester.

Aber! Es geht nur, wenn wir uns als Clubgemeinschaft konsequent diesem 3G-Regime verpflichten. Bisher hatten wir Glück. Im Club bzw. seinem Umfeld hat sich niemand mit Corona infiziert. Ein großer Teil der Verantwortung liegt bei EUCH! Wir können und wollen als Vorstand nicht Coronapolizei spielen, permanent kontrollieren und Mitglieder abweisen, wenn sie an einer Veranstaltung teilnehmen möchten, aber keine der 3G-Regeln erfüllen. Und auch wenn die Infektionszahlen in den kommenden Monaten steigen, wie wir es schon in diesen Tagen erleben, wird es eher so sein, dass sich das 2G-Modell der Hamburger durchsetzen wird. Ein Lockdown wie wir ihn im Winter und Frühjahr erlebt haben, ist zwar nie auszuschließen, aber wegen der hohen Zahl der geimpften Menschen deutlich weniger wahrscheinlich. Deswegen: Es liegt an uns, ob wir im Winter im 3G- oder 2G-Format – je nachdem was konkret gilt – unser gewohntes Clubleben wieder leben können.

Euer
Christian Ahrendt
Vorsitzender

**Nachruf auf**
**Dr. Dirk Jerschkewitz**

* 09.04.1951 † 14.03.2021

Am 14. März 2021 ist unser Clubkamerad Dr. Dirk Jerschkewitz im Alter von nur 69 Jahren – kurz vor seinem siebzigsten Geburtstag – für immer von uns gegangen.

Von Kindesbeinen an war er mit seinen Eltern im Spandauer Yacht-Club. Einige Mitglieder können sich vielleicht erinnern, wie zur OHV im Februar 2015 anlässlich seines fünfzigsten Jubiläums im Club Kinderbilder (u.a. Dirk auf seinem Dreirad) gezeigt wurden. Er lernte das Segeln in der damals bekannten Jollenklasse "Küken" und wurde im Jahr 1965 Jugendmitglied im SpYC.

Nach seinem Medizinstudium und seiner Tätigkeit als Assistenzarzt im Krankenhaus Havelhöhe machte er sich als Internist und Hausarzt mit einer Praxis in Spandau selbstständig. Er betreute jahrzehntelang auch viele Clubmitglieder.

Nach dem Tod seines Vaters übernahm er dessen Kielboot. Später hatte er eine Maxi, mit der er die Havel besegelte.

Vor einigen Jahren beendete er den aktiven Segelsport und wurde Eigentümer einer schönen Motoryacht, einer DaVinci 32, mit der er – zusammen mit seiner Frau Marianne – auf den Berliner und Brandenburger Gewässern und auf den Bodden unterwegs war.

Während seiner 55-jährigen Mitgliedschaft im SpYC war er als Mitglied des Ehrenrates und des Aufnahmeausschusses tätig. Seit Ausbruch der Corona-Krise beriet er den Club als Hygienebeauftragter in allen Fragen der sich ständig ändernden Vorschriften. Außerdem sorgte er seit vielen Jahren dafür, dass die Erste-Hilfe-Koffer im Club stets einsatzbereit waren.

Dirk bin ich zum ersten Mal 1960 im Club begegnet. Er war ein munteres 9-jähriges Kind und ich ein 14-jähriger Jugendlicher. Nachdem er viele Jahre später seine Arztpraxis etabliert hatte, war er auch für mich mein Hausarzt. Als ich eines Tages einen Termin für eine Untersuchung hatte und im Wartezimmer saß, erschien ein Clubkamerad, der von meinem Termin wusste. Der Kamerad hatte keinen eigenen Termin und auch keine gesundheitlichen Probleme, aber er wollte im Wartezimmer seine technischen Fragen zum Smartphone mit mir besprechen. So ein Wartezimmer ist also auch ein sozialer Treffpunkt. Manchmal erschien es, als hätten einige Clubmitglieder das Wartezimmer der Praxis Jerschkewitz mit dem Clubhaus verwechselt. Zeitweise wurden Themen zur Mitgliederversammlung vorab in Dirks Wartezimmer besprochen. Mein Vorschlag, eine Dependance seiner Praxis im Club einzurichten, kam aber leider nicht zum Tragen.

Dirk freute sich auch am 12. März auf die kommende Saison und hatte sich im Club verabredet, den Winterplan vom Schiff abzunehmen. Der schlimme Sturz von Deck und sein plötzlicher Tod zwei Tage später beendeten alles.

Wir werden Dr. Dirk Jerschkewitz immer ein ehrendes Andenken bewahren. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Marianne und seiner Familie.

*Jürgen Lucht*

**Nachruf auf**
**Horst Klose**

* 26.07.1936 † 26.01.2021

Am 26. Januar verstarb unser Kamerad Horst Klose im Alter von 84 Jahren.
Er war seit 1966 im Club aktiv und Besitzer einer H-Jolle und später eines Motorbootes, dass er nach der Wende 1990 an Manfred Heuwinkel und Jürgen Lucht verkauft hatte. Die beiden neuen Motorboot-Besitzer konnten nach dem Fall der Mauer ausgiebige Ausflüge nach Brandenburg unternehmen. Bis dahin waren für ihre Segelboote die Touren immer an der Glienicker Brücke zu Ende.
Im Club gab es seinerzeit eine Eignergemeinschaft in Besitz des hochseetauglichen Seekreuzers „Vega“, der in Fehmarn seinen Heimathafen hatte. Horst Klose hat mit anderen Clubkameraden ausgiebige Seetörns auf der Ostsee unternommen.
Nach dem Verkauf des Motorbootes waren Horst und Christel Klose nur noch selten im Club anzutreffen, aber er war in den letzten 15 Jahren treu für seine Ehefrau und sich als Beitragszahler aktiv.
Horst Klose war als Bankkaufmann bei der damaligen Bank für Handel und Industrie (heute Commerzbank) tätig und hat für unseren Club immer die besten Anlagekonditionen, insbesondere für unsere Tages- und Festgeldkonten, ausgehandelt. Das waren noch gute Zeiten, in denen der Club Zinserträge im vierstelligen Bereich ausweisen konnte.
Als Schatzmeister hat er rund zwei Jahrzehnte die finanziellen Angelegenheiten des Clubs geregelt, zuerst im Team mit Helga Engelmann und anschließend mit Annemarie Heuwinkel. Die Buchhaltung im SpYC wurde seinerzeit noch herkömmlich über Karteikarten geführt. Nach dem plötzlichen Tod von Frau Engelmann musste sich zunächst eine externe Kraft einen Überblick über die Finanzsituation verschaffen, bis Horst Klose als Schatzmeister gemeinsam mit unserer kürzlich verstorbenen Annemarie Heuwinkel – die zum Zweck einer computerbasierenden Buchhaltung extra Computerkurse belegt hatte – die finanziellen Belange des Clubs neu organisiert hat. Mit dem in den 90er Jahren entwickelten Buchhaltungsprogramm, das passgenau auf die Bedürfnisse unseres Clubs zugeschnitten war, bekamen die Mitglieder seit Jahren die Beitragsrechnungen im gewohnten Layout und die Bilanz und GuV wurden bis Ende 2020 mit diesem Programm erstellt.
In Anerkennung und als Dank für seine Verdienste bekam er im Jahr 2000 die goldene Ehrennadel mit Brillanten.
Horst Klose hat sich um den Spandauer Yacht-Club verdient gemacht. Wir werden ihm immer ein ehrendes Andenken bewahren.

*Jürgen Lucht*

# Kurzbericht Grundstückswart

*Anmerkung d. Redaktion: Urlaubsbedingt kann Daniel Lewin bei der OHV nicht anwesend sein. Daher nachfolgend sein Kurzbericht:*

**Liebe Clubkameradinnen und -kameraden,**

Ge- und Verbote haben auch dieses Jahr nicht nur das Leben im SpYC erschwert. Umso mehr freue ich mich für alle Mitglieder über die vielen fleißigen Hände, die sich für unseren Club, oft über das Erwartete hinaus, engagiert haben. Oftmals alleine, immer mit Abstand, jeder mit unglaublichem Fleiß und häufig im Verborgenen. Seid mir nicht böse, wenn ich hier vielleicht die eine oder andere „Tat" nicht erwähne, die Liste würde wohl zu lang. Ich denke, ich habe mich jedoch bei allen persönlich für ihr Engagement bedankt.
Stellvertretend sollen hier jedoch ein paar Beispiele erwähnt sein:

- Das Loch im Optihausdach wurde endlich gefunden und fachgerecht verschlossen. Die Folge dieser (seit längerem andauernden) Leckage waren verschimmelte Wände in der Damenumkleide. Diese wurden echt aufwändig (final sogar noch am Tag der Abreise der Ausführenden!) beseitigt, neues Rigips verbaut, tapeziert und gestrichen. Nun ist alles wieder trocken und chic. Alleine durch diesen Gemeinschaftseinsatz wurden dem Club über 6.000,-€ an Kosten gespart.
- Lose Latten an den Hallentoren wurden befestigt, nun kann da nix mehr passieren.
- Die Stunden, die unser fleißiger Installateur damit verbringt, unsere Wasserversorgung zu gewährleisten, können kaum noch gezählt werden.
- Die Scharniere an unserem Motorenschuppen wurden fachgerecht geschweisst.
- Die Türen an unserem Optihaus strahlen wunderbar weiß, die Wände haben ein, so wie ich finde, fantastisches Blau erhalten.
- Die Kunze strahlt in neuem Glanz.
- Wenn wir endlich mal wieder einem Vortrag mit Bildern vom Beamer lauschen können, sorgt das reparierte Rollo für die entsprechende Abdunkelung.
- All die wiederkehrenden Arbeiten, wie das Putzen der Pokale, Mähen des Rasens, Pflege unseres Blumenbeetes, Wässern und Beschneiden der Hecke, allgemeine Pflege des gesamten Grundstückes, Putzen des Terrassendaches nicht zu vergessen.
- All die fleissigen Helfer, die es dem SpYC ermöglichen, viele Regatten durchzuführen.

Und nicht zu vergessen, all jene, die mit ihren Ratschlägen und Kommentaren diejenigen, die sich wirklich engagieren, unterstützen…

Last, but not least, kann ich nur sagen: Herzlichen Dank für Euer Engagement, macht weiter so!

*Euer Grundstückswart*

*Daniel Lewin*

## Besondere Termine

| | | |
|---|---|---|
| *17.09.* | *Fahrtenseglertreffen (Krampnitzsee)* | *ab 11:00 Uhr* |
| *19.09.* | *Jahreshauptversammlung* | *11:00 Uhr* |
| *25.09.* | *Spandauer Opti Cup C* | |
| *26.09.* | *Herbstregatta (Teil 3 Clubmeisterschaft)* | |
| *29./30.10.* | *Aufslippen Teil 1* | |
| *05./06.11.* | *Aufslippen Teil 2* | |
| *21.11.* | *Wanderung mit Eisbeinessen* | |
| *08.12.* | *Monatsversammlung mit Gänse-Essen** | *ab 18:00 Uhr* |
| *31.12.* | *Silvester im SpYC** | *ab 20:00 Uhr* |

** unter Vorbehalt der Absage auf Grund gesetzlicher Vorgaben*

Weitere Informationen und Details zum Jahresprogramm
auf www.spyc.de, facebook und Instagram!

# Kurznachrichten

## Fahrtenseglertreffen

Es findet wieder ein Fahrtenseglertreffen statt! Wir wollen dieses Mal in der Region bleiben. So können auch daheim gebliebene Segler teilnehmen, die sonst eventuell mit dem Auto oder gar nicht an die Küste gefahren wären. Wenn es die Situation erlaubt, wird es nächstes Jahr wieder an die ferne Küste mit Programm "und allem Pipapo" gehen.
Nun zum Programm: Wir wollen uns am Freitag vor der Hauptversammlung, dem 17. September, im Krampnitzsee treffen und dort gemeinsam im Päckchen ankern und uns austauschen. Die meisten Seesegler werden dann wieder zurück sein und den daheim gebliebenen von ihren Reisen berichten können. Das ist zwar nicht wie in den vergangenen Jahren mit Programm und Restaurantbesuchen, aber den Umständen entsprechend gut durchführbar.
Im Krampnitzsee gibt es leider keine Möglichkeit, an Land zu kommen. Es kann also nur mit dem Boot angereist werden. Plant etwa 3 Stunden dafür ein. Für die Verpflegung mit Speis und Trank sorgt bitte jeder selbst. Wenn wir gegen 11:00 am Club ablegen, sind wir am frühen Nachmittag vor Ort. Es ist natürlich kein Problem, später dazuzukommen.
Samstag ist dann genügend Zeit, um gemütlich nach dem Frühstück zum Club zurückzufahren. Die Teilnahme an der OHV am Sonntag ist somit zeitlich kein Problem.

*Harald Libuda*

## Spundwand

Die Spundwand zwischen Kran und Nordsteg wird in den nächsten Wochen ein Eigenleistung saniert. Die erneuerte Spundwand wird ergänzt. Beide erhalten ein Schrammbord aus Holz sowie zusätzlich eine horizontale Scheuerleiste aus Gummi.

## Boot & Fun 2021

Der Vorstand hat einstimmig beschlossen, dass sich der SpYC in diesem Jahr nicht auf der Messe Boot & Fun mit einem eigenen Stand präsentieren wird. Es war lange Zeit unklar, ob und in welchem Format die Messe stattfinden kann. Die bisherigen jährlichen Aufwendungen (finanziell sowie in Form ehrenamtlicher Arbeit) wollen wir in andere Projekte investieren.

## Vorbereitungen für das Winterlager

Das Kranen der Schiffe beginnt am 29. Oktober. Bitte sprecht rechtzeitig mit dem Takelmeister über euren Stellplatz und den Ablauf des Aufslippens, wenn noch Fragen offen sein sollten. Dies betrifft insbesondere unsere Neumitglieder.
Bei dieser Gelegenheit sei daran erinnert, dass Böcke, Pallhölzer, Spieren, Planen und sonstiges Zubehör unbedingt mit dem Namen des Eigentümers versehen werden muss.

*Der Vorstand*

## Hauptversammlung am 19.09.

Die Einladungen zur Ordentlichen Hauptversammlung am 19. September ab 11:00 uhr sind am 03.09. fristgerecht per Post und E-Mail versendet worden.
Bei Rückfragen wendet euch gern an die Schriftführerin Janine Drucker (schriftfuehrer@spyc.de).
Hinweis: Die Versammlung findet erneut in der Bootshalle statt. Diese wird natürlich vorab entsprechend hergerichtet und technisch ausgestattet.

## Feierliche Eröffnung des Mittelstegs

Im Juni konnten wir endlich zur Eröffnung unseres neuen Mittelsteges einladen. Dieser besondere Abend verzögerte sich nicht nur durch die Pandemie, sondern auch durch diverse Verzögerungen beim Baufortschritt. Das Ergebnis kann sich jedoch sehen lassen. Das hochsommerliche Wetter und das Grillbuffet waren nur das i-Tüpfelchen, denn es gab viel zu Feiern.
Zunächst mal die offizielle Einweihung des neues Mittelstegs! Allen ehrenamtlich Beteiligten nochmals herzlichen Dank! Besonders erwähnt sei hier die unentgeltliche Leistung, die beim Verlegen der Stromkabel und Wasserleitungen erbracht wurde.
Runde Geburtstage unserer Mitglieder aus den vergangenen Monaten wurden mit einer Kiste Wein und den besten Glückwünschen bedacht.
Einfach schön, wieder beisammen zu sein! Und noch schöner ist es, am neuen Steg anzulegen.
Unser Ehrenmitglied Karl-Heinz Meyer wurde an diesem Abend mit einer besonderen Auszeichnung überrascht: Er bekam eine einzigartige Ehrennadel für 70 Jahre (!) Mitgliedschaft im Spandauer Yacht-Club verliehen, als Anerkennung für sein Engagement für den SpYC, nicht nur beim jüngsten Bauprojekt rund um den Mittelsteg.

# Aussichten eines Optimisten

**Aussichten eines Optimisten – Im Gespräch mit Caspar Fischer**

*Von Mirko Schilbach*

Caspar, 13 Jahre alt, segelt seit sieben Jahren sein Boot der Optimisten-Klasse. Er kommt aus einer Seglerfamilie, aber das ist nicht unbedingt der Standard in unserem Club. Jedoch dürften seine beachtlichen Erfolge bei Regatten neben seinem phantastischen Talent auch dem Engagement von und der Motivation durch Vater und Mutter zuzuschreiben sein – ein bisschen zumindest. Es hilft immer, wenn nicht nur Trainerin und Verein die Kinder animieren, sondern wenn auch die Eltern aktiv mit von der Partie sind.

Wir haben kürzlich mit Caspar gesprochen – ein kleines Sommerinterview, wenn man so will, auf der Terrasse unseres Clubs, seiner sportlichen Heimat von Kindesbeinen an. Segler wie Caspar sind die Zukunft eines jeden Vereins – sportlich und gesellschaftlich. Uns interessiert, was ihn im Hinblick auf Verein und Segeln bewegt. Caspar hat im Laufe der Jahre eine Reihe von Trainerinnen und Trainern erlebt, bei uns, im Berliner Yacht-Club und jetzt beim Kadertraining. Darunter gab es Profis und engagierte Freiwillige, denen daran gelegen war, ihre Erfahrungen schon in jungen Jahren an die nachfolgende Generation weiterzugeben. Sie gehören genauso zum Jugendsport wie gute Boote, mit ihnen steht und fällt unsere Jugendarbeit. Die Kids erwarten viel von ihren Trainern – sportliche Erfolge durch gute Anleitung, aber auch Einfühlungsvermögen und die Fähigkeit, den Spaß am Sport zu vermitteln – letzteres ein zentraler Punkt auch für Caspar. Kein Kind kommt in den Club, wenn dort der Miesepeter regiert.

Natürlich drehte sich eine ganz zentrale Frage unseres Gesprächs darum, welche Auswirkungen die Pandemie auf Training und Wettbewerbe hatte. Immerhin lief seit März 2020 für gut 15 Monate wenig bis nichts nach Plan – beginnend mit der Absage eines lange vorbereiteten Trainingslagers am Gardasee zu Ostern letzten Jahres. Erfrischend die erste Reaktion des jungen Seglers: „Ja, aber jetzt läuft es ja wieder an“. In der Tat bot die erste Hälfte der diesjährigen Saison ein forderndes Programm für Caspar: Einige erste Regatten in Berliner Revieren, die kurzfristig termi-

nierte WM-/EM-Ausscheidung auf der Flensburger Förde und ein Trainingslager der Berliner Kadersegler gleich im Anschluss an die Warnemünder Woche in den dortigen, sehr anspruchsvollen Gewässern.

**Ganz dicht an den "top ten"**

Zur Sommerpause liegt Caspar auf Platz 13 der bundesweiten Rangliste der Opti A. Das hatten wir lange nicht mehr im Spandauer Yacht-Club, und darüber freuen wir uns alle. Caspar scheint das recht cool zu nehmen, aber etwas Stolz und Zufriedenheit lässt er schon durchblicken, zu Recht. Er freut sich auf die jetzt noch anstehenden Regatten, auf sein Trainingslager und eine Regatta am Gardasee in den kommenden Tagen.

Die Pandemie hat sich natürlich nicht nur auf die segelbare Jahreszeit ausgewirkt, sondern auch auf das gemeinsame Trainieren über den Winter: Auch hier ist keinerlei Trübsal bei Caspar zu spüren, die Kinder haben mit ihren Trainern Online-Events organisiert und die ambitionierten wie Caspar haben sich auch „allein fit gehalten". Mit überzeugter Klarheit erklärt er die unbedingte Notwendigkeit, durch Lauf- und Krafttraining die Gelenke in Schwung zu halten. Andernfalls würden diese dem stundenlangem Regattaeinsatz über mehrere Tage nicht standhalten. Hier war Corona auch ein Katalysator für Caspar, denn er habe gerade im letzten Winter die zusätzliche Zeit genutzt und richtig ernsthaft mit dem Konditionstraining begonnen.

Mit Blick auf seine Ziele für den Rest der Saison legt er sich nicht konkret fest, möchte am liebsten nur möglichst viel und möglichst gut segeln. Ein Start bei der nun neu terminierten Internationalen Deutschen Jugendmeisterschaft auf dem Chiemsee im Oktober wäre für ihn wohl das Schönste.

**Für die Zukunft ein Zweihandboot**

In Zeiten der Olympischen Spiele trauten wir uns dann auch die Frage, was ein junger Sportler wie Caspar denn für Träume und Perspektiven sieht für seine seglerische Zukunft. Irgendwann wird ja jeder Opti zu klein. Festlegen mochte er sich nur darauf, dass er in Zukunft vom Einhand- in ein Zweihandboot wechseln möchte. Die dann logischen Optionen 420er oder 29er beobachtet er beide mit Interesse (schnelles oder taktisches Segeln), hat sich aber noch nicht festgelegt, was das Richtige für ihn wäre. Muss er ja jetzt auch noch nicht, wo er sich mit voller Energie auf seine Chancen im Opti konzentrieren möchte. Fahrtensegeln ist für ihn heute maximal eine Urlaubsoption, Segelsport doch eher sein Ding.

Sein Rat für Segelanfänger: Nehmt Euch Zeit und gebt auch dem Sport etwas Zeit, Euch von sich zu überzeugen. Ein paar schwierige Tage am Anfang kommen vor, sollten aber für Eure Entscheidung nicht ausschlaggebend sein.

Und uns, dem Club und seinen Mitgliedern, gibt er abschließend nochmals mit auf den Weg, den Spaßfaktor für die Jugend zu bewahren, auch wenn ernsthaftes Training dann möglichst bald einsetzen sollte.

*Danke für das Gespräch, lieber Caspar!*

# Sommer bei der Jugendabteilung

**Sommer bei der Jugendabteilung**

*Zusammengefasst*
*von Mirko Schilbach*

*Fleiß gezeigt und Spaß beim Training gehabt – Erfahrungswerte bei Regatten gewonnen und Erfolge gefeiert.* So könnte man den Sommer unserer Optimisten und Laser zusammenfassen. Die folgenden Beiträge geben einen Überblick, wo und wie unsere Jugendabteilung (unter anderem) aktiv war.

**Start in die Sommerferien**

Dieses Wochenende sollte nochmal Regattaherausforderungen für unser gesamtes Jugendteam bieten, bevor es in die Sommerferien ging. Die auf Havel/Wannsee geplanten Regatten für Optis und Laser fielen flach wegen Flaute… so kam es zu dem seltenen und sehenswerten doppelten Schleppverband in Richtung Heimathafen.

Immerhin aber war unser 420er-Team Max/Amelina wieder unterwegs und ersegelte auf dem Kellersee bei Malente schon wieder einen tollen 3. Platz. Zwar auch dort nur zwei Wettfahrten, aber immerhin. Wir freuen uns riesig!

Und auch gut, dass wir Freitag noch schnell zur ersten Runde unserer Jugend-Clubregatta gerufen hatten. Da war noch ein bisschen segelbarer Wind und noch mehr Gaudi vor dem Clubhaus. Wettfahrtleiterin Oline hat das Event prima organisiert, und nun ist auch sichergestellt, dass wir zu Weihnachten eine Reihe von Clubmeister/innen der Laser und Optis werden ehren können.

Kurz darauf gab es für die Laser eine weitere der sehr beliebten Trainingseinheiten mit Justin Barth, seines Zeichens 5. der U21-EM und früherer SpYC-Optisegler. Komm gerne mal wieder, Justin, wir hatten viel Spaß mit Dir!

**Spandau – Warnemünde**

Drei unserer Laser-Segler haben im Rahmen der Warnemünder Woche am Europa-Cup 2021 der EURILCA teilgenommen. An dem Plan hatten wir seit

März gearbeitet, lange mussten wir hoffen, das nicht wieder alles "in die Büx" geht. Felix Schaefer (GER 215871; Radial) und Marvin Schaefe (GER 218258, 4.7, Deutscher Segler-Club) sowie Thierry Schilbach (GER 214186, Radial) waren motiviert dabei und freuten sich auf spannende Wettfahrten in einem fordernden Revier. Erster Wettfahrttag in Warnemünde: Kurz vorm Slippen hieß es Startverschiebung an Land, dann doch Auslaufen zur Wettfahrtbahn Charlie draußen „kurz vor Lappland". Aber auch dort blieb unklar, wann und wie oft gestartet würde. Am Ende standen zwei Wettfahrten mit minimalem Wind und bei den 4.7 mit verkürzter 2. Wettfahrt. So kämpften Thierry, Felix und Marvin mit komplexen Verhältnissen und gegen ein starkes internationales Starterfeld. Die Ergebnisse lassen Raum für Verbesserung, aber alle drei sind glücklich, bei diesem großartigen Event dabei gewesen zu sein.

*Entspannte Stimmung in Warnemünde*

**Müritz – Gardasee – Flensburg/ Harrislee – Die Trainingslager in den Sommerferien**

Es geht doch wieder eine ganze Menge in unserer Jugendabteilung, freilich gut organisiert und mit allen gebotenen Vorsichtsmaßnahmen. Unsere Opti B & C-Seglerinnen und -segler waren an der Müritz zum Trainingslager – und wie wir hörten, hatten alle neben qualifiziertem Training mit Oline und Lea auch eine Menge Spaß zusammen. Es soll auch eine kleine Geburtstagsparty für eine unserer beiden Lieblingstrainerinnen gegeben haben, Glückwunsch nachträglich auch auf diesem Wege! Caspar und Felix waren derweil mit dem Berliner Yacht-Club und den Freunden aus dem Kadertraining am Gardasee – auch nicht übel. Der Ora Cup 2021 mit über 400 gemeldeten Seglerinnen und Seglern aus ganz Europa wartete – eine ganz große Nummer. Als die Optis zurückkehrten, rückten acht unserer Laser aus an die Flensburger Förde. Wir haben gastlichen Unterschlupf beim Segelsport Flensburg-Harrislee gefunden und waren dort für eine knappe Woche. Endlich mal wieder Ostseesegeln üben.

bitte umblättern ...

# Sommer bei der Jugendabteilung

**Spaß und Sport auf der Flensburger Förde**

Die Anreise mit acht Lasern und dem Trainerboot war ein mittlerer Umzug, und die Strecke von Spandau bis zur letzten Ausfahrt vor der dänischen Grenze zog sich ein bisschen hin. Aber all das war es Wert, denn unser Laserteam erlebte dort eine phantastische Zeit – angefangen bei der herzlichen Gastfreundschaft des Segel-Club Flensburg-Harrislee, über den Teamgeist, die wunderschöne Landschaft bis hin zu den (meistens) guten Trainingsbedingungen auf der Förde. Mit dabei waren Seglerinnen und Segler von der SV Havel, vom Deutschen Segler-Club und natürlich von uns – einschließlich unseres Jugendseglers aus Mexiko, der seine Sommerferien in Deutschland verbrachte. Auch hier geht ein herzlicher Dank an Trainerin Lea für Organisation, Inspiration – und Fotos!

**Drei Spandauer am Gardasee**

Zu Beginn der Pandemie im April 2020 wollte unsere halbe Jugend zum Trainingslager an den Gardasee fahren. "Pustekuchen" war damit. Jetzt hatten wir unsere drei A-Optis dort – erst im Training mit den Freunden vom BYC/Kader, dann aber noch zu *der* Opti-Regatta schlechthin: Dem Ora Cup. Über 460 Boote allein bei den Fortgeschrittenen und natürlich die ortsüblichen, ungewohnten Bedingungen. Das war mal wieder eine Herausforderung der besonderen Art, wie sie vielleicht nur beim Segeln zu haben ist.

Wir sind glücklich und zufrieden mit allen dreien: Caspar wurde 70. in der Silber-Flotte (gesamt 190), Felix 14. in der Bronze-Flotte und Henrik 71. in Bronze. Wenn man sich Fotos anschaut, ist man einerseits neidisch auf das tolle Wetter (und das tolle italienische Segleressen danach), andererseits aber auch beeindruckt, wie die Kids sich in dem Gewusel zurechtfinden.

**Nach den Ferien ist vor den nächsten Regatten**

Am ersten Schulfreitag nach den Sommerferien haben wir rasch noch die Jugend-Clubregatta, zweiter Teil, in den Kalender gequetscht: Ein bissl mehr Wind hätte allen gefallen, aber die Wettfahrtleitung hat es trotzdem hingekriegt, zwei Wettfahrten durchzuführen. Bei den Lasern und den Optis

hatten wir je 11 Seglerinnen und Segler am Start in verschiedenen Kategorien. Mit dabei waren Kinder aus anderen Clubs unserer Trainingsgemeinschaften, also auch von den Seglervereinigungen Havel und Unterhavel.
Nach der zweiten Regatta waren alle blitzschnell an Land zum Frittenbuffet und zum Plausch bei bestem Sommerwetter und endgültigem Abschied von den Sommerferien – vor allem für Thierry, der am nächsten Morgen nach Mexiko zurückkehren musste.
Unsere 420er-Crew segelten anschließend auf der Alster, die jungen Optis beim Kokosnuss-Cup im Berliner Yacht-Club und die Bs beim Null-Drei-Cup der SV03.

**Prima Regattaergebnisse im August**

Wie bereits angekündigt waren einge unserer Jugendteams Mitte August zu Regatten in Berlin und auf der Hamburger Alster unterwegs. Und alle Ergebnisse können sich wirklich sehen lassen – Gratulation den Seglerinnen und Seglern und den Trainerinnen:
In Hamburg gab es guten Wind für unser 420er-Team Max und Amelina beim renommierten Hamburger Jugendseglertreffen, tags darauf nur noch Flaute und keine Wettfahrt mehr. In den vier Rennen erreichten die beiden jedoch einen sehr beeindruckenden 7. Platz unter 38 Booten, das ist mal wieder richtig topp!
Währenddessen waren die jüngeren Optis in Berlin zu Gange: Unser B-Team segelte bei der SV03 den Null Drei Cup aus, immer wieder eine sehr beliebte Regatta mit schönen Pokalen. Und einen davon gab es auch für den SpYC: Gratulation, Konstantin zu einem sehr guten 6. Platz einschließlich Sieg bei der 4. Wettfahrt! Auf den weiteren Plätzen Piet (33.), Maja (37.) und Aida (54.). Gut gemacht und weiter so!
Und beim Kokosnuss-Cup des BYC ging es wie immer um heißen Segelsport und etwas Spiel für die ganz jungen Regattaseglerinnen und -segler. Neben drei Wettfahrten werden dort auch drei Wettspiele veranstaltet, alles am Samstag. Hier hat das Team großartig abge-

räumt mit allen vier unserer Heldinnen und Helden in der Top Ten: Levi auf 4, Diarra auf 6, Finn auf 8 und Vico auf 9! Was soll man dazu sagen? Einfach genial!
Nächster Halt war dann das Heimspiel im SpYC um die Berliner Jugendmeisterschaft der Opti A. Wir freuten uns auf 63 gemeldete Boote. Leider gab es wegen Flaute nur eine Wettfahrt.

**Unser Opti-Team ersegelt auch Pokale (fast) ohne Wind**

Die A- und B-Optis waren am ersten Septemberwochenende zum "Joersfelder Opti" eingeladen. Zum Tegeler See ging es per Schlepp durch die Spandauer Schleuse, immer ein schönes Abenteuer für die jungen Seglerinnen und Segler. Leider blieb auch an diesem Wochenende der Wind ein knappes Gut: In beiden Bootsklassen konnte nur eine Wettfahrt durchgeführt werden – und die gleich am Samstag. Und auch die war gerade für die Frischlinge

bei den Bs angesichts schwieriger, drehender Winde eine Herausforderung – die sie alle dennoch gut gemeistert haben.
Für unsere B-Trainingsgruppe sprang ein Pokal heraus, unser "Gothe" Malte erreichte trotz noch nicht ausgeheilter Verletzung einen 6. Platz, bravo! Ihm folgten auf 12 Maja, die schöne konstante Ergebnisse hinlegt, dann auch ganz prima Piet auf 18, Konstantin auf 42 und Aida mit etwas Pech in einer großen DNF-Gruppe. Insgesamt waren 57 B-Optis am Start.
Unter den 40 A-Optis erreichte Caspar einen schönen 2. Platz auf dem Treppchen, herzlichen Glückwunsch! Und Henrik folgte auf einem auch sehr guten 18. Platz. Wir sind sehr zufrieden, die Kids wären sicherlich noch gerne etwas länger und bei kräftigem Wind weitergesegelt. Nächstes Mal!

*Mirko Schilbach*

**Erste O-Jollen Regatta im SpYC:**
**Das "Spandauer O" mit 13 Booten**

Herausfordernde Windbedingungen, dafür aber viel Sonne begleiteten unsere erste O-Jollen Regatta am Wochenende 14./15. August. Wir gratulieren Robert Albrecht (FVTG, mitte) zum 1. Platz! Zu Platz 2 gratulieren wir Martin Pirner (SGS, links) und zu Platz 3 Dario Shonubi (SpYC, rechts im Bild). Unser Vorsitzender Christian hielt sich mit Platz 12 vornehm zurück. Unser Dank gilt allen Teilnehmenden sowie natürlich den vielen ehrenamtlichen Helfern, die diese schöne Veranstaltung erst möglich gemacht haben.

*Sebastian Kalabis*

# Versicherungen für Wassersportler

**Ihre Absicherung für einen gelungenen Törn vom Experten**

## Haftpflichtversicherung

z.B. BasicDeckung mit 2 Mio. Deckungssumme
ab nur 20,99 € pro Jahr

## Kaskoversicherung

z.B. BasicDeckung Vers.-Summe 25.000 €
Selbstbehalt 250 € ab nur 91,96 € pro Jahr

## Insassen-Unfallversicherung

z.B. Vers-Summen Invalidität 50.000 €, Tod 10.000 €
ab nur 21,42 € pro Jahr

## Erweiterte Deckungskonzepte

Erweiterte Maschinendeckung, War and Strike, Bootsrechtschutz, mitversicherte gewerbliche Vercharterung, Jetski, Hausboote usw.

## Skipper & Crew Versicherung

Erweiterte Skipperhaftpflicht Versicherung, Kautionsversicherung, Reiserücktrittkostenversicherung, Reisepreisabsicherung zu attraktiven Konditionen

*Life is Now!*

**Wir kümmern uns um den Rest.**

**EIS European Insurance & Service GmbH**
Scharfe Lanke 109-131 • 13595 Berlin
Telefon: +49 (0)30 214082-0 • Email: info@eis-insurance.com

**Wettfahrtregeln 2021–2024**

Alle vier Jahre veröffentlicht der oberste Seglerverband, World Sailing, neue Wettfahrtregeln. Diese enthalten stets kleine und manchmal auch umfassendere Änderungen für Regattasegler weltweit. Die wichtigste Regel lautet: Das alte Buch ist zu entsorgen, sobald die neuen WR publiziert wurden!

Nachfolgend einige Änderungen auf einen Blick (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

Signale an Start und Ziel:
– Die Startlinie wird durch zwei orangefarbene Flaggen definiert. Zwischen ihnen wird gepeilt, am Startschiff wird die Flagge mind. 5 Minuten vor dem Ankündigungssignal mit Schallsignal gesetzt.
– Die Ziellinie wird nun durch blaue Flaggen gekennzeichnet. Auf dem Zielschiff bildet sie auch die Peilmarke. Eine orangefarbene Flagge entfällt dann. Dies ändert nichts am Verfahren bei einer Bahnabkürzung!

Definitionen:
– Beim Zieldurchgang wird nur noch der Rumpf des Bootes für die Definition "durchs Ziel gegangen" berücksichtigt, nicht mehr die Ausrüstung (Gennakerbaum (auch wenn fest), Spi etc.)) oder die Besatzung. Dies gilt auch für die Startlinie.
– Die Wettfahrtleitung hat nun das Recht, ein Boot ohne Protest mit NSC zu disqualifizieren, wenn es den Kurs nicht korrekt absegelt (etwa eine Bahnmarke auslässt oder an der falschen Seite passiert).

Faires Segeln
– Ein Verstoß gegen Regel 2 (faires Segeln) ist nun wieder eine nicht streichbare Disqualifikation (DNE).

Regel 37, relevant für Regatten auf See und Schiffe mit UKW: Beim Zeigen der Flagge V (Viktor) müssen alle Schiffe den Funkkanal des Wettfahrtkomitees abhören, um Such- und Sicherheitsinstruktionen zu empfangen.

Entlastung:
– Die neue Regel 43 beschreibt, wann ein Boot von einem Regelbruch entlastet wird.

Regel 48.2:
– Die Regel zu Einschränkungen bzgl Ausrüstung Besatzung wurde präzisiert. Eine Person, die das Boot versehentlich oder zum Schwimmen verlässt muss wieder in Kontakt mit dem Boot sein, bevor die Mannschaft erneut anfängt das Boot zur nächsten Bahnmarke zu segeln.

Die aktuellen WR sind im Taschenbuchformat unter der ISBN 978-3884125076 im Buchhandel und im Internet für 12,- € erhältlich. Trainer und Wettfahrtleiter des SpYC erhalten jeweils ein Exemplar kostenfrei vom Club.

*Sebastian Kalabis;*
*erstellt mit Material von Uli Finckh*

# Berliner Meisterschaft Nordische Folkeboote

**Berliner Meisterschaft der Nordischen Folkeboote, 27.–29. August 2021**

An der Meisterschaft nahmen 21 Crews teil, darunter auch weitgereiste aus Dänemark und Hamburg.
Herzlichen Glückwunsch an das Team Kiewning/Merda/Goebel (VSaW/SVSt/JSC) zum Titelgewinn. Der SpYC war mit der einzigen reinen Frauencrew dieser Meisterschaft vertreten: Regina, Lea und Laura. Sie sicherten sich einen guten 12. Platz. Bereits auf Rang 10 war Dimitri mit seiner Mannschaft "Held vom Mittelfeld".
Mit dem Wetter hatten wir etwas Pech. Nach drei guten Wettfahrten am Freitag, warteten wir am Samstag und Sonntag vergeblich auf segelbaren Wind – und dies am Sonntag bei ausgiebigem Regen. Man kann nicht immer Glück haben beim Segelsport…
An dieser Stelle nochmal herzlichen Dank an alle, die sich teils "in letzter Minute" als Helfer auf den Schlauchbooten gemeldet haben. Ein ganzes Wochenende dafür aufzuwenden ist sicher nicht selbstverständlich – hat aber allen auch Spaß gemacht. Trotz Regen und Flaute.
Besonders gefreut hat mich das Engagement unserer jungen Laser-Seglerinnen und -segler, die zukünftig in der Wettfahrtleitung herzlich willkommen sind!

*Sebastian Kalabis*

*Berliner Meister der Nordischen Folkeboote 2021:*
*Stephan Goebel, Lars Kiewning, Jörn Merda (GER 955)*

# Berliner Meisterschaft Nordische Folkeboote

# Das Archiv des Spandauer Yacht-Clubs

**Das Archiv des SpYC**

*Von Dr. Rolf Schöfer*

Archiv – da denkt man an lange, verstaubte Regalreihen im Keller oder auf dem Dachboden. Unterm Dach ist es auch im SpYC – aber nicht verstaubt. Das Archiv ist das Gedächtnis unseres über 135 Jahre alten Clubs.
Mein Interesse für die Geschichte unseres Segelclubs wurde geweckt, als ich als Sportwart Jahrbücher und alte Fotografien aus den Anfängen unseres Clubs entdeckte. Ich fand auf dem Dachboden, in Vorstandsschränken und im Aktenraum genügend Material, das zusammengeführt werden wollte. So stellte mir der Vorstand für ein Archiv Raum und Schränke zur Verfügung. Wenn erst einmal ein Anfang gemacht ist kommt noch mehr dazu, und Clubmitglieder haben auch noch einiges beigetragen und mögen es weiterhin tun.

**Es begann mit der Festschrift 2010**

Es näherte sich das 125jährige Gründungsfest des Clubs und für das Jubiläumsbuch musste von mir jetzt gründlich gearbeitet werden. Die alten Jahrbücher und Mitgliederverzeichnisse aus dem beginnenden 20. Jahrhundert bildeten den Grundstock des neuen Archivs und der Festschrift. Viele schöne Bilder und Fotos aus den Anfangsjahren des Clubs auf dem Valentinswerder im Tegeler See sind erhalten und zum Teil in das Buch aufgenommen worden.

*Das Club-Archiv im Dachgeschoss kann auf Anfrage besichtigt werden*

**Ein dunkles Kapitel**

Es zeigten sich aber auch gravierende Lücken im Archiv: Kaum etwas über die Zeit zwischen 1930 bis 1945 ist überliefert. Aber der Aufsatz von Eduard Schumacher (Ehrenmitglied unseres Clubs!) zum 50jährigen Jubiläum 1935 lässt noch heute demokratisch denkende Menschen erschauern über seine Begeisterung für die „neuen Verhältnisse“ (vgl. Festschrift 2010, S. 24 f). Kaisertreu und national gesinnt war der Club schon vorher, die nationalsozialistische Sportführung brauchte nicht einzugreifen. Nicht einmal der Vorstand wurde 1933 ausgewechselt, wie in den meisten anderen Vereinen, im Gegenteil: Der Vorsitzende Carl Unfug wurde auch noch zum Vorsitzenden des Deutschen Segler-Verbandes ernannt. Viele Dokumente gingen wohl mit dem Brand des Clubhauses nach einem Bombentreffer 1944 verloren.

**Die Vielfalt der Dokumente ermöglicht eine "Zeitreise"**

So besteht der überwiegende Teil des Archivs aus Archivalien der Zeit nach 1945. Einige Bereiche will ich beispielhaft beschreiben. Die ersten Jahre des Wiederbeginns des Wettsegelns dokumentieren die Akten von Heinz Kunze, unserem ehemaligen Vorsitzenden. Sie bestehen wie die ersten Clubnachrichten aus hektografierten Schreibmaschinenseiten. Die Sammlung der Clubnachrichten bis heute spiegelt die Entwicklung und das Leben in unserem Club wider.

Die Mitgliederverzeichnisse seit 1885 enthalten Mitglieder, deren Namen nur noch wenigen von uns bekannt sind. Sie geben Auskunft über die gesellschaftliche Zusammensetzung des Clubs. Die Jahrbücher aus unseren Anfängen erzählen von fernen und nahen Reisen und von Regattaergebnissen. Das ist spannend zu lesen.

Für einige Mitglieder besteht im Archiv eine besondere Sammlung, so z.B. für den Kap Hoorn Segler Götz „Jacky“ Schreiber, und den Gewinner der Goldmedaille im Starboot bei der Olympiade 1936 Jochen Weise.

Nicht nur unsere Festschriften zu allen runden Jubiläen, auch Festschriften der anderen Berliner Vereine sind vorhan-

*Die CN in den 1960er Jahren*

*Jahrbuch aus dem Jahr 1902*

den. Viele Preise, die Mitglieder auf den Regattabahnen ersegelt haben, sind gesammelt. Leider ist an alten Preisen fast nichts vorhanden. Drei Preise aus unterschiedlichen Epochen will ich aber hervorheben: 1897 gewannen Carl und Herrmann Leue auf der „Oceana“ und Dr. Otto Rieß auf der „Havelnix“ die beiden vom Kaiser zum Andenken an seinen Großvater gestifteten „Centenar-Schilde“. Einer hat die Zeiten überlebt und hängt jetzt in unserer Messe. Die silberne „Schleiglocke“ gewann Rudolf Bornemann 1953 – 1954 – 1955 auf seinem 20er Jollenkreuzer „Bieleken“. Der antike Kopf Alexanders des Großen war Vivien Kussatz´ Preis für die gewonnene Europameisterschaft im 470er in Griechenland.

**Die Gemälde im Clubhaus**

Schließlich will ich auch über die Bilder in unseren Clubräumen schreiben: Bilder sind bekanntlich Geschmackssache, wie wir z.B. an den beiden Gemälden „Havellandschaft“ von Willy Herrmann (1895 -1963), die im großen Saal hingen, sehen. Eines fanden Diebe so schön, dass sie es einfach abhängten und wahrscheinlich teuer verkauften, das andere wurde kürzlich vom Vorstand aus den Clubräumen in den Archivraum verbannt.

Die meisten Bilder wurden uns zu besonderen Anlässen geschenkt, wie zum Beispiel die Stiche von Otto Protzen (1868 bis 1925) vom VSaW. Unser ehemaliges Vorstandsmitglied Walter Michalik hat das Gemälde unseres Clubhauses in der Messe gemalt, das andere, graue – eine Grisaille – ist ein Geschenk des SC Gothia zu unserem 125jährigen Gründungsfest. Als Geschenke von Eberhard Schlote hängen im "Grauen Salon" Aquarelle von Kurt Schmischke (1923 bis 2004), der den meisten Seglern von Illustrationen in der Zeitschrift „Yacht“ bekannt ist. Ein anderes Bild zeigt ein vor einer etwas düsteren Havellandschaft segelndes Boot. Das Schild auf dem Rahmen mit einem Stander des SCG weist den Betrachter auf die "Sonderwettfahrten im August 1928" hin.

Dietmar Nippgen
Bootsbeschläge und Zubehör
Inhaber Ralf Selbmann
Hauptstr. 92 - 93, 12159 Berlin, (Friedenau, nahe Innsbrucker Pl.)
Tel. 030/852 18 41, www.bootsladen-online.de
Spleiß-, Preß- und Terminal-Walzarbeiten · Drahtseile · Tauwerk · Yachtfarben · Maritime Bekleidung · Geschenkartikel · Nautische Geräte · Fachliteratur · Navigationselektronik · Schiffselektrik · Sanitäre Ausrüstungen · Heizungen · Kocher · Rettungsmittel · Rollreffanlagen · Segeltechnik
LodeStar Schlauchboote, Torqeedo Elektromotoren und Yamaha-Außenbordmotoren

**Der kaiserliche Marinemaler, ein Mitglied des SpYC**

Besonderen Platz nimmt natürlich Willy Stöwer (1864–1931) ein. 45 Jahre war er Mitglied und Ehrenmitglied unseres Clubs. Mit seinen Rennjachten „Henny III“ und „Henny IV“ gewann er über 50 Preise. Berühmt wurde er als Maler unzähliger Segel- und Marinebilder. Im großen Saal hängt das große Bild „Schwalbe und Ursi auf der Oberhavel vor Eiswerder“ von 1920. Beide Boote führen unseren Stander und gehörten – allerdings nicht gleichzeitig, wie man vermuten möchte – unseren Mitgliedern Karl Grusewski und Paul Wolf. Leider ist es nur eine gute Reproduktion. Als der Ankauf des Originals möglich war, nahm der damalige Vorstand leider Abstand. Originale sind dagegen der Stich „Heimwärts“ und die Gouache „Ina heimsegelnd“ mit der Widmung *„Seinem lieben Freund Pickenhagen z. frdl. Erinnerung an die Race von „Henny III“ Weihnacht 1899. W.St.“*

**Ein Schatz auf dem Dachboden**

Einen besonderen Fund entdeckte ich in einem Pappkarton auf dem Dachboden: Acht Druckstöcke kleiner Zinkätzungen von Willy Stöwer, wie sie auch in alten Jahrbüchern zu finden sind. Kirsten hat sie in einer Kunstdruckerei drucken lassen. Sie wurden gerahmt und werden bald als Originale in unserem Saal hängen und unsere Stöwer-Sammlung ergänzen.

*Dr. Rolf Schöfer*

*Rolf Schöfer sortiert und pflegt historische Unterlagen für den Club*

# Seefahrtkreuzer "Resolute"

**Ein neues Leben für "Resolute"**

"Resolute" – Diesen Namen trugen in den vergangengen 90 Jahren zwei Seefahrtkreuzer, deren Heimathafen der Segler-Club Tegel-See bzw. der Spandauer Yacht-Club war. Eines dieser Schiffe kommt nun in den Genuss einer umfangreichen Restaurierung und darf weiterhin Geschichte(n) schreiben.

Aber beginnen wir von vorn: Die Geschichte von Schiffen mit Namen "Resolute" im SpYC ist auch die Geschichte von Sophie Dargatz – älteren Mitgliedern als im Club stark engagierte "Tante Sophie" im Gedächtnis geblieben. Sie war eine der ersten Frauen, die 1933 erstmals in unserem Club aufgenommen wurden. Die junge Sophie Dargatz besuchte 1935 die Seefahrtschule Stettin, zur Erlangung eines Patents. Anschließend segelte sie mit ihrem 50er-Seefahrtkreuzer namens "Resolute" auf der Ostsee. Im Jahre 1938 sogar bis Stockholm. Daneben ersegelte sie zahlreiche Regattapreise. Eine unerhörte Unternehmung in jener Zeit. Leider überstand das Schiff den Krieg nicht. Sie wurde dann Eignerin einer 7mR-Yacht, erwarb jedoch 1959 einen 75er-Seefahrtkreuzer, der als 50er heruntergetakelt wurde. Selbstverständlich wurde auch er "Resolute" getauft. Um die Instandhaltung kümmerte sich jahrelang unser Manfred Heuwinkel. Sophie Dargatz verstarb überraschend mit 58 Jahren an Krebs. "Resolute" wurde in einen neuen Heimathafen verholt, später lag sie jahrelang vernachlässigt am Schwimmsteg der smb.

Sophie Dargatz

**Die Restaurierung hat begonnen**

Im Mai diesen Jahres meldete sich ein Eigner – Mitglied im PYC sowie in der smb – auf der Suche nach Informationen zur Geschichte seiner "Neuanschaffung" beim Vorstand des SpYC. Er hatte Sophie Dargatz' "Resolute" erworben und möchte das Schiff, das sich in einem schlechten, fast hoffnungslosen Zustand befindet, dennoch retten. Gleichzeitig übersandte er nachfolgende Fotos seines Schiffes mit der bewegten Geschichte und von der laufenden Restaurierung, die er bei einem Fachbetrieb in Auftrag gegeben hat. Möglicherweise wird der Rumpf wieder in seiner ursprünglichen Farbe – ein leuchtendes Weiß – erstrahlen.

Ein Hoch auf die traditionelle Bootsbaukunst und auf weitere ereignisreiche Jahre für "Resolute" und ihre Besatzung.

*Sebastian Kalabis*

Vor der Kettensäge gerettet: "Resolute" wird bald wieder segeln

# Atalante zum Geburtstag

## Atalante zum Geburtstag

*Ute und Stefan Sendtner-Voelderndorff*

**Unsere ATALANTE ist in diesem Jahr 40 Jahre alt geworden.**

Das ist vielleicht kein so besonderes Ereignis. Das Doppelte von 40 ist aber 80, und dieses Alter haben wir noch nicht erreicht! Das bedeutet, dass wir mehr als die Hälfte unseres Lebens mit diesem einen und demselben Schiff gelebt und verbracht haben. Und das will schon was heißen. Wir wollen das feiern!

Wir möchten behaupten, dass es zwischen Spandau, Kladow und Wannsee nur wenige Segler gibt, die der ATALANTE nicht schon einmal begegnet sind und sie sofort wiedererkennen würden. Zu auffällig sind ihre grüne Farbe, die roten Segel und der hohe, kuttergetakelte Mast. Die Farbkombination hat einige Nachahmer in Berlin gefunden.

Trotzdem: Man muss dieses Schiff nicht schön finden. Unvergessen der spontane Ausruf unserer Segellegende Jacky Schreiber, als er im Sommer 1981 erstmalig die jungfräuliche ATALANTE am Steg des SpYC liegen sah: „Stefan, wat haste dir denn da bloß gekauft? Ein so hässliches Schiff hab‘ ich ja noch nie jesehen!“

Verständlich, da hat der Mast noch nicht gestanden. Später hat er diese Äußerung relativiert. Aber ehrlich: Was bedeutet Schönheit überhaupt bei einem Segelboot? Nichts! Natürlich soll das Boot seinem Eigner gefallen, und deshalb bemühen sich die Designer um Formen, die möglichst viele Kunden ansprechen. Oft reicht es, dass sie vorteilhaft in die jeweils aktuellen Vermessungsformeln passen, oder den Komfort der bodenständigen Mietwohnung auf kleinstem Raum zulassen. Der Rest ist der jeweiligen Mode unterworfen. Vieles davon fällt durch beim Test der Zeit.

Holzboote haben es da etwas einfacher. Das Material Holz lässt sich nicht in beliebige Richtungen verdrehen und biegen. Automatisch entstehen eher langgestreckte harmonische Formen, angenehm fürs Auge, mit glattem Wasserablauf. Ist es noch zu erkennen, dass die Form für diese ATALANTE ursprünglich für den Bau eines Schiffes aus Holz gezeichnet wurde?

So war es tatsächlich! Schwesterschiff Nr. 1 wurde gezeichnet und gebaut aus Holz mit Planken auf Spanten. Von diesem Holzrumpf wurde dann eine Negativschale abgenommen für den Bau von Schwestern aus GFK.

Dies gilt allerdings nur für die Rumpfschale. Deck und Aufbauten folgen anderen Regeln. Hier gelten nicht die Gesetze der Hydrodynamik, sondern allein die der Zweckmäßigkeit. “Form follows function“. Hier konnte man es wagen, gleich eine Negativform aus Holz herzustellen, die dann nicht nur für Nr. 1, sondern für alle weiteren Schwestern diente.

Bei allem hat sich niemand Gedanken darüber gemacht, wie denn das Ergebnis in welche Vermessungsregeln mit welchem günstigen oder ungünstigen Zeitvergütungsfaktor in Regatten passen würde. Stattdessen hielt man sich an die Vorgaben und die Überwachung des

*ATALANTE auf der Unterhavel*

Britischen Lloyd, worüber es ein Zertifikat gibt. Denn das Ganze spielte sich ab im Großen Vereinigten Britischen Königreich, in der Grafschaft Essex im Südosten der Insel, nördlich der Themsemündung, und im Jahr 1977, als GB noch frei war von den Zwängen der Europäischen Union.

Angestoßen wurde das Projekt von Roy Dillon, einem Segler und unternehmerischen Handwerker aus Clacton-on-Sea, Essex, der das passende Boot für sein Heimatrevier auf dem Markt nicht finden konnte. Er beauftragte den regional populären Yachtarchitekten Alan Hill in Burnham-on-Crouch mit dem Entwurf und der Absprache, von Bau-Nr. 1 eine Form abnehmen, Schwesterschiffe aus GFK bauen und vermarkten zu dürfen. Für Roy war das allerdings kaum mehr als ein Nebenerwerb, denn die GFK-Arbeiten wurden wiederum in einem auf das Laminieren von Bootsrümpfen spezialisierten Betrieb in der südlich gelegenen Grafschaft Kent ausgeführt, so dass für Roy letztlich neben der Vermarktung nur der Innenausbau verblieb. Es war klar, dass auf diese Weise keine Massenproduktion erwachsen würde. Die Vorgaben für den Entwurf waren doch recht speziell. Auf kostenträchtige große Werbeaktionen wurde verzichtet .Das Boot stand auch auf keiner Bootsausstellung. Einige Exemplare wurden auch nur als nackte Ausbauschale an Selberbauer ausgeliefert. Der Entwurf erhielt den Namen „Duellist“, weil er zweierlei Fahrtbereiche abdecken sollte: Zum Einen sollte das Schiff kompromisslos hochseetauglich

sein, zum Anderen aber auch geeignet sein, zwischen tidenabhängigen Sandbänken, Schilfinseln und kleinen Flussläufen zu navigieren, wie sie für die Küste von Essex typisch sind.
Alan Hill hat diese Vorgaben mit seinen Erfahrungen als praxiserprobter Yachtarchitekt verknüpft. 1934 geboren, hatte er bereits seit Ende der fünfziger Jahre etliche kleinere Fahrtenyachten für den Bau aus verschiedenen Materialien gezeichnet, die dann in Kunststoff erfolgreich in Serien bis zu 200 Stück gebaut wurden, aber auch größere Yachten, Kielschwerter, Motorsegler und Motorboote, in der Summe schließlich mehr als 100 Einzelentwürfe, alle unter dem Prädikat „no nonsense“, zweckmäßig.
In einem 2014 in einem englischen Yachtmagazin erschienenen Artikel über sein Leben und Wirken schreibt der Autor Peter Poland über den „Duellist": *„She is an attractive if rare beast that appeals to creek-crawlers and long-distance voyagers alike.“*
Zwischen 1977 und 1980 entstanden hiervon Nr. 1 aus Holz und 7 weitere Exemplare aus GFK. Vier weitere sollten noch folgen, dann ging bei einem Brandunglück die Form für das Deck verloren. Noch einmal durfte später ein Selberbauer die Rumpfform für den Bau eines Schiffes verwenden, das dann ein anderes Deck erhielt, aber Roy Dillon hatte sich da schon wieder zurückgezogen.

*Taufe (bzw. Namensgebung) im SpYC, 1981*

Was hat dazu geführt, dass Nr. 9 nun ausgerechnet für uns gebaut wurde, die wir doch von so weit her kamen und Essex vorher kaum vom Namen kannten?

Das hat viel mit unserer damaligen Situation zu tun. Zweimal zuvor schon hatten wir eine längere Seereise gemacht. Das erste Mal 1971 gemeinsam mit einem schnell gekauften Gebrauchtboot, 8,70 m lang, von der Ostsee rund Spanien und zurück in sechs Monaten. Dann von 1977 bis 1979 mit demselben Boot und unseren inzwischen geborenen Kindern, anfangs 2 und 4 Jahre alt, komplett rund ums Mittelmeer und weiter zu den atlantischen Inseln Madeira und Azoren, auch im Winter ohne kompletten Stillstand. Bei der Rückkehr von der zweiten Reise war klar: Das war nicht das Ende, sondern ein Anfang. Da muss noch mehr kommen. Und das wird nicht an Land kommen, sondern auf dem Wasser, wird mit Reisen über große Gewässer zu tun haben. Dafür brauchen wir ein anderes Boot.

Kaum ein Segler ist wirklich mit dem Boot zufrieden, das er gerade hat. Zu jener Zeit wurde viel über „das ideale Fahrtenschiff“ geschrieben. Viele Reisen unterbleiben, weil man sich ein solches nicht bezahlen kann. Und wenn, dann ist es doch wieder das falsche. Viel haben wir unterwegs darüber nachgedacht, haben mit anderen Langzeitseglern schwadroniert, haben abgewogen. Manches hat uns am alten Boot gefallen, manches musste aber eindeutig besser werden. Größer zwar, aber keinesfalls zu groß! Jeder Meter länger geht auch in die anderen Dimensionen, vor allem ins Geld. Eine Länge von 10 Metern sollte genügen. So kamen wir mit einem recht detaillierten Katalog von Eigenschaften zurück, die ein neues Schiff haben sollte.

Am wichtigsten ist die Rumpfform. Vieles kann man bei einem Schiff später ändern, nicht aber den Rumpf! Und der sollte möglichst wenig Tiefgang haben. Selbst im Mittelmeer haben wir Häfen nicht anlaufen können, weil sie zu flach waren. Und wenn doch, so waren es die flachen Plätze weiter innen, die noch frei waren und dazu am besten geschützt. Frankreich haben wir mehrfach auf idyllischen Kanälen gequert, die keinen großen Tiefgang zulassen. Dass geringer Tiefgang auch beim Weg von und nach Berlin zur See über die Elbe von Vorteil ist, haben wir erst später gelernt.

Der nächste Punkt war die Form des Hecks. Ein Biberschwanzheck, das lediglich die Wasserlinie verlängert, muss beim Bau und in den Häfen als Länge mit bezahlt werden, geht aber als nutzbarer Innenraum verloren. Die Idee, das Heck als Badeplattform zu nutzen, war noch nicht geboren. Dazu kam der Wunsch, das Ruder möglichst an den Spiegel angehängt zu haben. Nur für ein solches Ruder lässt sich mit einfachsten Mitteln eine Windfahnensteuerung bauen, die auf Reisen mit kleiner Besatzung unverzichtbar ist. Die Ruderachse sollte senkrecht sein. Verläuft sie schräg unter das Schiff und ist das Ruderblatt leichter als Wasser – was meistens der Fall ist – dann hat es die Tendenz zum Aufschwimmen zur einen oder anderen Seite hin mit der

unangenehmen Folge, dass das Boot einen Haken schlägt, sobald man die Hand von der Pinne nimmt.
Schließlich die Lage der Plicht. Ganz achtern sollte sie sein. Jede Verlagerung weiter nach vorn würde den nutzbaren Raum unter Deck verkleinern, und der kann an kalten Tagen nicht groß genug sein. Aber Liegelänge sollten die Bänke schon haben für ein Schläfchen unter freiem Himmel.
Im Inneren sollten Schlafplätze für die Eltern und zwei Kinder in Erwachsenengröße sein, aber so, dass man sich an den Frühstückstisch setzen kann, ohne dass man vorher die Betten hätte wegräumen müssen.
Absolut gefehlt auf der Wunschliste hat die Vorstellung von einem Boot, das schön ist. Wir hätten es nicht definieren können. Aber ein Boot, das praktisch ist und zweckmäßig, wird immer seinen Reiz haben!
Mit diesen Erwartungen ein Boot auf dem gängigen Markt zu finden, war uns nicht möglich. Dazu noch als Wunschmaterial Aluminium – und alles lief auf einen unbezahlbaren Einzelbau hinaus.
Fast wäre es dazu gekommen. Eine Ausbauschale aus Alu, gezeichnet von einem aufstrebenden Yachtarchitekten in Frankreich, der einen Prototyp bei einem örtlichen Aluminiumbaubetrieb in Auftrag gegeben hatte, zunächst mit festem Kiel. Eine Version mit Hubkiel wäre es gewesen. Es kam anders! Der vereinbarte Fertigstellungstermin verstrich ohne Ergebnis. Angeblich waren die Baupläne unvollständig, jedenfalls war die Zukunft unklar. Die Terminüberschreitung gab die Möglichkeit, aus dem Vertrag auszusteigen. Wir wollten segeln, nicht lange warten und dann noch weiterbauen. Viel haben wir durch diese Episode gelernt, über den Bau von Booten aus Aluminium wie auch über die Notwendigkeit, derartige Bauaufträge bis zur Fertigstellung abzusichern. Der verloren gegangene Anteil der Anzahlung war verschmerzbar, aber auch gut angelegt als Lehrgeld für kommende Projekte.
Das Boot der langen Reisen war alsbald nach Rückkehr verkauft worden, so erlebten wir das Jahr 1980 bootlos und es ging uns nicht gut. Welchen Kompromiss würden wir auf Dauer ertragen? Den deutschen Bootsmarkt kannten wir, den französischen auch. Der skandinavische kam kaum in Frage, dort gibt es keine Tidengewässer, die eine Nachfrage nach Booten mit geringem Tiefgang entstehen lassen würden. Ein Boot aus Fernost? Oder von sonst wo auf der Welt? Eine Beziehung zu England hatten wir bis dahin nicht, hatten unterwegs auch kaum Kontakt zu Engländern gefunden. Ein Internet für Antworten auf Fragen hat es noch nicht gegeben. Verschiedene schriftliche Anfragen wurden verschickt. Unter den wenigen Antworten kam die eines Händlers aus Holland, der unter mehreren ungeeigneten Konstruktionen auch auf „ein Schiff aus England“ verwies mit einer groben Umrisszeichnung. Das machte neugierig. Die nachgelieferten Details führten auf die Spur zu Roy Dillon.
Es war schon November, als ich (Stefan) eine Kurzreise nach London buchte, um zwei Termine zum Probesegeln

- Eine Flaute in der privaten Einkommenssteuererklärung …
- Ein Leck in der steuerlichen Finanzbuchhaltung …
- Eine Protestverhandlung mit dem Finanzamt …
- Eine versäumte Meldung nach Ende der Anmeldefrist …
- Hohe Steuernachzahlungen an die Finanzkasse …
- Ein Steuerschaden nach steuerlicher Betriebsprüfung …
- Fehlende Abziehbarkeit von Spenden an den Segelverein …

Wir lotsen Sie durch die Untiefen des Steuerrechts .....

…nehmen Sie doch einfach die Nummer 1 Steuerberatung .....

Martin Andreas Ruhnke
Wirtschaftsprüfer Steuerberater Rechtsanwalt
Geschäftsführer

Regina Bauder
Steuerberater
Geschäftsführer

mrb Nr.1 Steuerberatung GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Meinekestraße 24
10719 Berlin
Telefon ++49-30-8871358-0
Telefax ++49-30-8871358-29
e-mail: info@nr1steuerberatung.de

MRB NR.1
STEUERBERATUNG
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG®

# Atalante zum Geburtstag

*ATALANTE im Wattenmeer, 1983*

wahrzunehmen. Der erste führte an die Südküste zu einer „Freedom“, einem ungewöhnlichen Kielschwerter, catketsch-getakelt mit zwei unverstagten Carbonmasten, an denen Wishbone-Segel gesetzt wurden ähnlich einem Surfsegel. Das war aufregendes Segeln, aber die Frage, ob der zarte Rumpf den enormen Belastungen an den Mastfüßen dauerhaft standhalten würde, blieb unbeantwortet.

Der Kontrast zum zweiten Termin in Essex hätte nicht größer sein können. Es erwartete mich ein traditionell geriggter Kielschwert-Kutter, stabile Verstagung wie Gürtel mit Hosenträger, Plattgatheck mit angehängtem Ruder an senkrechter Achse, Cockpit achtern mit Liegelänge… da fügte sich schon einiges zusammen. Ein böiger Wind wehte vor dem Hafen, Roy Dillon band ein Reff ins Groß und mit diesem und der kleinen Baumfock ging es auf die Kreuz hinaus. Es ging wie auf Schienen, kein Ruderdruck, die Wenden in einer langgestreckten Kurve. Trotz der kleinen Segel gute Geschwindigkeit. Draußen nachlassender Wind, Roy wollte gerade den großen Klüver dazu setzen, da saßen wir fest. Ich war etwas über die Fahrrinne hinaus gesegelt. Kein Problem, sagt Roy, und hastet nach unten, das Schwert zu heben. Und ein Laut, den ich nicht wiedergeben kann. Das Schwertfall war gebrochen. Es war ablaufendes Wasser. Roy brachte mit dem Schlauchboot noch einen Anker aus und fuhr dann etwas kleinlaut mit mir zum Hafen zurück. Kann man so ein Boot verkaufen?

Man kann! Das wesentliche Erlebnis am Ruder hatte ich gehabt. Nach Klärung mancher Details konnte im Januar 1981 der Vertrag unterschrieben werden. Segelfertige Übergabe spätestens mit Ferienbeginn für Ute und die Kinder Anfang Juli 1981 – mit einem Minimum an Ausrüstung. Keine Gasanlage an Bord, insbesondere nicht für den wirklich unangebrachten Warmwasserbereiter mit Dusche. Kein 200-Liter-Wassersack unter einer Seitenbank. Kein Motor! Vorgesehen war der als unkaputtbar geltende 20-HP-Bukh-Diesel, mit 200 Kilogramm ein Schwergewicht. Trotzdem der Einbau einer Wellenanlage für den späteren Einbau eines kleineren Faryman, der – für das Projekt in Frankreich als Gelegenheit gekauft – zuhause schon bereit stand. Auch für die Inneneinrichtung ergab sich eine Lösung, indem die Hundekoje an Steuerbord so erweitert werden konnte, dass zwei Erwachsene darin schlafen können – solange sie sich mögen! Für die Kinder bliebe dann das Vorschiff.

Und die Farbe. Wir hatten freie Wahl. Das Deck hell, damit es sich nicht aufheizt, aber nicht weiß, das blendet. Den Rumpf keinesfalls weiß oder hell, das haben alle anderen. Blau hatten wir schon beim vorigen Boot. Grün war schon immer Utes Lieblingsfarbe.

Die Segel auf jeden Fall rot. Hatten wir schon beim Vorgängerboot. Ist auf See gegen die Sonne, aber auch bei diesigem Wetter oder gar Nebel wesentlich besser zu sehen, blendet nicht und kann nicht verschmutzen. Grün und Rot sind Komplementärfarben! Das Kutterrigg ist ein Extra, benötigt zusätzliche Verstärkungen im Deck, hat aber den großen Vorteil, dass keine Vorsegel mehr gewechselt werden müssen. Jedes Segel für sich ist nicht übergroß. Segel werden gesetzt oder auch nicht. Die Baumfock ist so klein, dass sie auch bei Sturm noch stehen bleiben kann. Mit komplizierten Rollvorrichtungen für die Segel haben wir uns noch nie anfreunden können. So wurde gebaut.

Die vorsorglich erbetene Bankbürgschaft für die Anzahlung haben wir nicht gebraucht. Roy hat termingerecht geliefert. Am 03. Juli wurde das inzwischen mit dem Schriftzug ATALANTE gekennzeichnete Boot bei der kleinen Werft von St. Osyth ins Wasser gekrant und wenig später bei Hochwasser in den nächsten Seehafen Brightlingsea geschleppt. Von dort aus fand am 07. Juli 1981 die formelle Übergabe- und Probefahrt statt, im Beisein von Alan Hill, Roy Dillon und unserer ganzen kleinen Familie. Unvergessen das Lob, das Alan Hill unserem Sohn Max aussprach, als er, inzwischen 8 Jahre alt, auf der Rückfahrt in den Hafen unter Beachtung der Betonnung einen sauberen Kurs gesteuert hat.

Wenige Tage später starteten wir von dort aus die Überführung nach Cuxhaven, wo wir am vierten Tag unbeschädigt im Seglerhafen festmachen konnten. Hier Verzollung und Einbau des Motors. Anschließend eine kleine Jungfernreise durch die nordfriesische Inselwelt.

Die feierliche Namensgebung fand am 29. August 1981 am Steg des Spandauer Yacht-Clubs statt. Die Festrede hielt Walter Thele.

# Atalante zum Geburtstag

In den folgenden Jahren hat uns diese ATALANTE bei insgesamt 29 Seereisen zuverlässige Dienste geleistet. Sie führte uns in den Englischen Kanal bis in die Bretagne, nach Ost-England, Schottland, Shetland, zu den Hebriden, nach Norwegen und quer durch die Ostsee bis Riga, Tallinn und durch den Göta-Kanal. Dabei haben wir mindestens zwei Dutzend Mal die Nordsee nonstop überquert. Keine Reise dauerte länger als die Sommerferien der Berliner Schulen. Über jede Reise gibt es einen Bericht, jeweils abgedruckt in den Club-Nachrichten des SpYC. Zieht man die Loganzeigen zusammen, so dürften es inzwischen um die 40.000 Meilen sein. Bei den ersten fünf Reisen waren die Kinder noch dabei, später nur ausnahmsweise. Sie sind längst ihre eigenen Wege gegangen, so dass wir später stets zu zweit allein waren. Die Reiseziele sind zuletzt deutlich bescheidener geworden. Geblieben ist das Vertrauen in ein einmaliges Reiseschiff, das wir auch heute noch gegen kein anderes hergeben würden. Den Test der Zeit, den hat diese ATALANTE bestanden.

Aber ja doch, manche Sachen haben wir nachträglich ergänzt und verändert: Als erstes wurde zum Ruder die passende Windfahnensteuerung erdacht und mit geringen Kosten gebaut. Sie begleitete unsere Reisen von Anfang an und bis heute und tut bei Bedarf zuverlässig und anspruchslos ihren Dienst.

Dann haben wir schon nach den ersten Jahren die Großschot, die ursprünglich über eine Schiene im Cockpit geführt war, auf einen stabilen Traveller quer über das Kajütdach verlegt. Sie stört nun nicht mehr am Niedergang und hat uns in die Lage versetzt, eine Sprayhood so weit nach hinten zu ziehen, dass sie nicht nur den Niedergang abdeckt, sondern weiter reicht als die Nock vom Großbaum. Sie bietet damit besten Schutz. Auch haben manchmal wir, vor allem aber Gäste die fatale Neigung, auf den Cockpitbänken zu stehen. Die Sprayhood bildet jetzt eine natürliche Grenze, die jeden vom Schwenkbereich des Großbaums fernhält.

Schließlich haben wir uns dann doch an die Empfehlung von Alan Hill erinnert, das Boot mit einem stärkeren Motor auszustatten, und haben ab 2011 den kleinen 10-PS-Faryman gegen einen 20-PS-Beta-Motor getauscht. Nicht beim Geradeausfahren, aber beim Manövrieren dort, wo es eng ist, haben sich die Fahreigenschaften drastisch verbessert. Und mit 100 kg ist der Beta-Motor gerade halb so schwer wie der von Alan Hill empfohlene Bukh und sogar noch kleiner und leichter als der Faryman.

Wir sind überzeugt: ATALANTE, wenn auch in Würde gealtert, wird uns überleben. Wir wünschen uns aber noch eine lange gemeinsame Zeit mit ihr.

Berlin, den 03. Juli 2021
Ute und Stefan Sendtner-Voelderndorff

# marina LANKE-BERLIN

| | |
|---|---|
| Anschrift | **Marina Lanke – Berlin AG**<br>Scharfe Lanke 109 – 131<br>D – 13595 Berlin |
| Telefon | Tel. +49. (0)30. 362 00 9 – 0 |
| Fax | Fax. +49. (0)30. 362 65 28 |
| Internet | www.marina-lanke.de |
| e-mail | info@marina-lanke.de |

| | |
|---|---|
| Anschrift | **Sportswear 24**<br>Scharfe Lanke 24<br>D – 13595 Berlin |
| Telefon | Tel. +49. (0)30. 369 912 22 |
| Fax | Fax. +49. (0)30. 362 65 28 |
| Internet | www.sportswear-24.de |
| e-mail | info@sportswear-24.de |

Berlin-Spandau

# Club-Boutique

Rennstander (für Verklicker) ..... 8,50 €
Stander (für die Saling) ..... 6,50 €
Aufkleber (Stander) ..... ab 0,50 €
Mütze/Basecap ..... 15,00 €

Poloshirts, Hemden, Jacken etc. sind mit individueller Stickerei erhältlich unter:

➤➤ *www.sailshirt.de*

**Die nächsten Club-Nachrichten erscheinen im Dezember 2021**

Redaktionsschluss: 15.11.2021

# Impressum


**Herausgeber:**

Spandauer Yacht-Club e.V.
Scharfe Lanke 31, 13595 Berlin
Internet: www.spyc.de
E-Mail: info@spyc.de

**Redaktion, Layout, Satz:**

Sebastian Kalabis
Mobil: 0177/6 28 30 89
E-Mail: presse@spyc.de



Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung ihrer Verfasser wider und spiegeln nicht notwendigerweise die der Redaktion oder des Vorstands.



**Bankverbindungen SpYC e.V.:**

Postbank Berlin
IBAN: DE42100100100061630104
BIC: PBNKDEFF

Commerzbank Berlin
IBAN: DE71100800000897000200
BIC: DRESDEFF100

Berliner Volksbank
IBAN: DE50100900002696196004
BIC: BEVODEBB

**Druck:**

Sprintout Digitaldruck GmbH
Berlin-Schöneberg
www.sprintout.de