

2/2025

# Club-Nachrichten

+++ JUBILÄUMSAUSGABE +++



Rückblick auf 2025 · Aus den Archiven · Reiseberichte



An der Havel zu Hause seit 1885

Spandauer Yacht-Club



An der Havel zu Hause seit 1885  
**Spandauer Yacht-Club**

## Club-Nachrichten

2/2025

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

Tel. Büro: +49 30 3 61 57 17

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

[info@spyc.de](mailto:info@spyc.de) · [www.spyc.de](http://www.spyc.de)

### Titelseite:

Das Farbenspiel über der Scharfen Lanke am Abend des 2. August 2025  
wurde zu unseren Ehren ergänzt durch ein Löschboot der Berliner Feuer-  
wehr, die vor dem Hafen des Spandauer Yacht-Clubs mächtige Fontänen  
in den Abendhimmel sprühte.

Stefan Sendtner-Voelderndorff auf der Unterhavel, 1958.



## Inhalt

Festrede 2. August 2025 .....	6
Grußwort des Regierenden Bürgermeisters von Berlin .....	9
Das Jubiläumsjahr 2025 .....	10
Archivmaterial: Entwicklung des Segler-Clubs Tegel-See, 1886 .....	14
65 Jahre im SpYC .....	20
Jubilarinnen und Jubilare 2025 .....	22
Elternregatta in Optimisten .....	24
Törnbericht: Ziel Shetlandinseln .....	26
"Rumba" auf "großer Fahrt" .....	34
Mit "Grand Crû" in Richtung Paris .....	36
Backskiste .....	45
Regatta vor Süd-Indien .....	46
Impressum .....	50



SPANDAUER YACHT-CLUB

140  
JAHRE  
SEGELSPORT IN BERLIN

---

140. Stiftungsfest des  
Spandauer Yacht-Clubs  
am 2. August 2025

Festrede unseres  
Vorsitzenden  
Rainer Drucker



**S** EHR GEEHRTER HERR BÜRGER-  
meister Bewig, lieber Herr Härtel,  
Präsident des Landessportbunds  
Berlin, lieber Herr Kinner, Präsident  
des Berliner Segler-Verbandes, liebe  
Gäste, Kameradinnen und Kameraden  
des Spandauer Yacht-Clubs!

140 Jahre Spandauer Yacht-Club! Da-  
hinter steht vor allem im 20. Jahrhun-  
dert eine wechselhafte Geschichte.  
Ich möchte Sie auf eine kleine Zeitreise  
mitnehmen:

Der Ursprung des Spandauer Yacht-  
Clubs liegt auf der Privatinsel Valen-  
tinswerder in Tegel. Dort wurde 1885  
der „Segler-Club Tegel-See“ gegründet.  
Als Vereinsheim diente ein angemie-  
tetes Zimmer in einer Gastwirtschaft.  
1888 wurde unter Mitwirkung unseres  
damaligen Vorsitzenden Dr. Otto Rieß  
in Hamburg mit elf weiteren Vereinen  
der Deutsche Segler-Verband gegrün-  
det. 1903 wurde unser erstes Clubhaus

eingeweiht und die Eintragung in das  
Spandauer Vereinsregister vollzogen.

1913 erfolgte der Umzug an die Unterhavel. Die Mitglieder beschlossen  
am 9. Juni 1938 die Umbenennung  
des Clubs in 'Spandauer Yacht-Club',  
da der Name und die Lage nicht mehr  
übereinstimmten. Als ältester Segelclub  
Spandaus blieb er seit seinem Bestehen  
mit seiner Heimatstadt und der Ent-  
wicklung des Segelsports auf den Span-  
dauer Gewässern stets auf das Engste  
verbunden.

Nach zweijähriger Bauzeit wurde 1953  
der Neubau des Clubhauses, nach den  
Plänen von Ernst Meyer sen., feierlich  
eingeweiht. Das vorherige Gebäude  
fiel einem Fliegerangriff zum Opfer. In  
den folgenden Jahrzehnten wurde das  
Haus mehrmals erweitert, umgebaut  
und an die Anforderungen der steigen-  
den Mitgliederzahl angepasst.

Der Zeit voraus wurden 1933 erstmals  
auch Frauen in die Gemeinschaft auf-  
genommen und seit den 1970er Jahren  
haben sie auch Stimmrecht.

Der Bau der Mauer 1961 hatte zu vie-  
len Veränderungen und Einschrän-  
kungen in der Ausübung nicht nur des  
Segelsports geführt. Viele Anwesen-  
de haben diese Epoche selbst erlebt,  
und unserer jungen Generation soll-  
te dies durchaus im Bewusstsein blei-  
ben, denn die Möglichkeiten, die sich  
ihr heute für ihr Hobby und ihren Sport  
bieten, gab es in dieser Form nicht  
immer.

Der Spandauer Yacht-Club war bereits  
fünfmal, in den Jahren 1936, 1988,  
1996, 2004 und 2008 bei Olympi-  
schen Spielen vertreten. Zur Teilnahme  
an Welt- und Europameisterschaften  
haben sich viele Regattaseglerin-  
nen und -segler qualifiziert und konn-  
ten sich behaupten. Ebenfalls fünf-  
mal haben es Seglerinnen und Segler  
des Spandauer Yacht-Clubs geschafft,  
auf eigenem Kiel die Azoren zu errei-  
chen. Und es ist mir eine besondere  
Freude, heute Abend Christian Ahrendt  
zu begrüßen, der im Juni dieses Jahres  
Vila do Porto und dann auch São Mi-  
guel erreicht hat. Christian: Willkom-  
men daheim!

Ich freue mich, dass wir heute Abend  
mit Amelina und Caspar unser  
420er/470er-Team bei uns haben, die  
nach der Jugend-EM in Portugal nun  
Zeit finden, an diesem Fest ihres Hei-  
matvereins teilzunehmen. Maja wäre

auch gerne gekommen, segelt aber in  
diesen Tagen die Internationale Deut-  
sche Jugendmeisterschaft der ILCA vor  
Wismar. Max und Linnéa waren ge-  
meinsam bei der Jugend-EM der 470er-  
Klasse in Portugal. Max ist dortge-  
blieben und startet auch noch bei der  
Jugend-WM der 29er. Auch Thierry ist  
heute bei uns, der unsere Flagge unter  
anderem bei Regatten in Mexiko ge-  
zeigt hat und sein Hobby nun zum Be-  
ruf macht. Seekadett Schilbach: Schön,  
dass Du heute da bist! Die Jugend von  
heute wird hoffentlich diejenige sein,  
die den 150. Jahrestag der Gründung  
des Spandauer Yacht-Clubs organisie-  
ren und feiern wird.

Wir sind also ein sportlich aktiver Se-  
gelclub, auch dank unserer langen Ge-  
schichte ein Segelclub der Traditionen.  
Nach langen und handwerklich  
meisterhaften Renovierungsarbeiten  
steht unser wunderschöner Flaggen-  
mast wieder. Die umfassende Erneu-  
erung von Holzbauteilen, aber auch  
die Modernisierung der Takelage nach  
klassischen Vorbildern wurde mit eige-  
ner Schaffenskraft und in monatelan-  
ger Kleinarbeit erledigt. Verantwortlich  
dafür zeichnet Dr. Stefan Sendtner-Vo-  
elderndorff, begleitet durch sein Team  
aus Liebhabern der Holzwerkkunst und  
der guten Seemannschaft sowie unse-  
ren Takelmeister Klaus Westendorff.

Gemeinschaft bedeutet für uns, lieber  
Herr Bürgermeister Bewig, auch Ver-  
antwortung für den Sport, für die Ju-  
gendarbeit und die Pflege der guten  
Nachbarschaft in Spandau, Wilhelm-

stadt und der Scharfe Lanke. Ich möchte mich an dieser Stelle ausdrücklich für die lange und stetige Zusammenarbeit und die Unterstützung durch Bezirk und Senat bedanken!

Eine Gemeinschaft wie unsere unterscheidet sich von kommerziellen Marinas. Unser Club soll sportliche und gesellschaftliche Heimat sein, er soll uns ein Dach über dem Kopf bieten, wenn wir hier unsere sportlichen und seglersischen Vorhaben planen und auch etwas zu feiern haben. Er soll uns die Möglichkeit bieten, unsere Boote zu lagern, zu reparieren und zu pflegen. Wir haben kreative Mitglieder, die ihre Ideen einbringen und legen gemeinsam Hand an, um Haus und Grundstück zeitgemäß zu erhalten. Wir sind dankbar für so viele unterschiedliche Talente, die unsere Gemeinschaft mitbringt – sportlich, handwerklich und menschlich.

Das macht uns vielfältig, das macht uns stark, und das macht uns eben zukunftsfähig.

Abschließend möchte ich all denjenigen Danke sagen, die den Verein über viele der heute zu feiernden 14 Jahrzehnte begleitet und nach vorne getragen haben. Anlässlich der Jahreshauptversammlung haben wir Jürgen Lucht und Dr. Stefan Sendtner-Voelldendorff für 65 Jahre Mitgliedschaft geehrt. Andere sind seit 50, 60 Jahren und sogar 74 Jahren treue und engagierte Mitglieder. Ich freue mich, dass auch Karlheinz Meyer mit seiner Frau Re-

nate und seinem Sohn Ernst heute bei uns sein können. Ihr seid Teil der langen Geschichte, um die es uns heute Abend geht. Wenn wir heute den Spandauer Yacht-Club feiern, dann feiern wir auch Frauen und Männer wie Euch.

Dieser besondere Abend kann auch nur mit der Unterstützung aus der Mitgliedschaft gelingen. Im Namen des Vorstandes und der Mitgliedschaft danke ich dem gesamten Organisationsteam, das seit einem Jahr viel Zeit und Herzblut in die Gestaltung dieses Abends investiert hat. Auch den Aufbau- und Abbauhelfern gebührt unser Dankeschön.

Bevor wir zum wesentlichen Teil des Abends übergehen, möchte ich unseren geladenen Gästen die Möglichkeit geben, einige Worte an uns zu richten. Wir beginnen mit dem Grußwort des Regierenden Bürgermeisters Kai Wegner, das uns Mirko Schilbach vorträgt. ■

**S**EHR GEEHRTER, LIEBER HERR Vorsitzender Rainer Drucker, liebe Clubmitglieder, liebe Familien und Gäste des Spandauer Yacht-Club e.V., liebe Unterstützerinnen und Unterstützer, Freundinnen und Freunde, meine Damen und Herren,

wie schön, dass Sie alle heute in festlichem Rahmen auf Ihrem Clubgelände zusammengekommen sind, um gemeinsam etwas ganz Besonderes zu feiern: den 140. Geburtstag Ihres Spandauer Yacht-Clubs. Zu diesem eindrucksvollen Jubiläum gratuliere ich Ihnen – auch im Namen des gesamten Berliner Senats – sehr herzlich!

Berlin mit seiner einzigartigen Fluss- und Seenlandschaft ist seit jeher eine Stadt des Wassersports. Viele Berlinerinnen und Berliner lieben das Segeln, Rudern oder Paddeln. Zahlreiche Berliner Sportvereine haben sich Wassersportarten verschrieben. Aber viele davon sind jüngeren Gründungsdatums, etliche entstanden auch erst nach dem Mauerfall, als der Wassersport endlich wieder grenzenlos betrieben werden konnte.

Umso beeindruckender ist es, heute einen Verein zu würdigen, der nun schon 140 Jahre der wechselvollen Berliner Geschichte erlebt hat.

Seine 40 Gründungsväter hätten es sich am 2. August 1885 sicher nicht träumen lassen, dass ihr neu gegründeter ‚Segler-Club‘ auch im neuen Jahrtausend noch so lebendig bestehen würde.

Das geschichtliche Auf und Ab Berlins spiegelt sich zwar auch in der Chronik Ihres Clubs. Aber Sie können mit Stolz feststellen: Der Spandauer Yacht-Club gehört heute mit seinen mehr als 300 segelbegeisterten Mitgliedern, seinem attraktiven Angebot auch für Neulinge und Gäste und seiner engagierten Kinder- und Jugendarbeit zu den traditionsreichsten und besonders aktiven Wassersportadressen in unserer Stadt. Ihr Club wird getragen vom Zusammenhalt seiner Mitglieder, von einem großen ehrenamtlichen Engagement und der gemeinsamen Begeisterung für den Wassersport!

Das sind viele gute Gründe, Ihr 140-jähriges Bestehen heute ausgiebig zu feiern. Leider kann ich nicht persönlich mit dabei sein, möchte Ihnen dafür aber auf diesem Wege umso herzlicher gratulieren. Zugleich danke ich allen, die sich mit viel Zeit, Energie und Herz für den Club engagieren – sei es im Ehrenamt, in der Organisation oder durch ihre langjährige Mitgliedschaft. Ganz besonders danke ich Ihnen für Ihren Einsatz für die Förderung des Sports von Kindern und Jugendlichen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen heute ein schönes Jubiläumsfest, Ihrem Club eine gute Zukunft sowie Ihnen, den Mitgliedern und Ihren Familien, viele unvergessliche Momente auf und am Wasser.

*Mit den besten Grüßen  
Kai Wegner  
Regierender Bürgermeister von Berlin*

## Das Jubiläumsjahr 2025 – viele Gründe zum Feiern

Mirko Schilbach

EIGENTLICH KÖNNEN WIR IN unserem schönen Club jeden Sommersonnentag feiern. Das frühjährliche Abslippen sowieso. So denke jedenfalls ich, wenn ich mit Familie oder Freunden (dazu zähle ich freilich alle Kameradinnen und Kameraden des Clubs) auf der Clubterrasse – oder noch besser im Kiesbett davor – sitze und das Abendlicht auf der Scharfen Lanke genieße. Dieses Farbenspiel ist einfach grandios, und die wippenden Masten der im sicheren Hafen liegenden Schiffe des Clubs strahlen Ruhe aus. Dazu unser vom Training heimkehrender Nachwuchs – talentiert, begeistert, müde, glücklich. Das färbt ab.

Ich habe schon viele schöne Ecken unserer Welt sehen und erleben dürfen. Und sicher haben wir uns immer wieder gefragt, ob wir uns dereinst in den fälschlich vermuteten deutschen Grautönen niederlassen müssen. Pustekuchen, unser Zuhause und unser Club bieten Fünf-Sterne-Heimat – einfach zum Wohlfühlen.

Aber ich schweife ab, denn wenn so ein Verein wie unser Spandauer Yacht-Club 140 Jahre alt wird, dann kann man nicht einfach nur im Kiesbett sitzen und aufs Wasser schauen. Der Club ist nicht nur Sportstätte, ein Stück weit ein Zuhause, er ist auch Teil vieler Familiengeschichten der Mitglieder, er bietet Identifikation für die allermeisten bei uns. Deshalb sollte für 2025 ein Programm her, das uns an unsere Historie, an unsere Tradition, an sportliche und nautische Erfolge erinnert. Und die Hoffnung und Motivation bietet, um unser seglerisches und kameradschaftliches Glück noch weit in die Zukunft zu tragen.

Also fand sich ein kleines Festkomitee zusammen – Annette von Spreckelsen, Meinhard Gottschalk, Janine Drucker, Willi Mezger und ich. Dazu kamen im Lauf der Monate unzählige Freiwillige – ihnen sei wie immer Dank. Wir entwickelten Ideen, die gut und jenseits des Club-Alltags sein sollten (Kiesbett und Sonnenuntergang haben wir ja immer) und die auch nichts kosten sollten, jedenfalls nicht viel, denn die Clubkasse ist ja nicht zum Feste feiern gedacht. Auch aus der Mitgliedschaft kam der hörbare Hinweis, jeden Euro mehrfach umzudrehen.

Zentrale Veranstaltung, das war von vorneherein klar, musste das Stiftungsfest sein. Umso besser, dass die Club-Ahnen in all ihrer Weisheit 1885 den 2. August als Datum des Stiftungsfests ausgewählt haben, denn der würde 2025 ja auf einen Samstag fallen.





*Bezirksbürgermeister Bewig und der Vorsitzende, Rainer Drucker*

Sehr praktisch, und den Wenigsten fielen Ausreden ein, warum man an einem Samstag im August nicht dabei sein konnte. Und dazu schon wieder das Farbenspiel auf der Scharfen Lanke. Wir planten Musik, Buffet, weiße Kleidung für alle die mochten. Wir sparten Ausgaben der Clubklasse für Pfingsten, das Mittsommerfest entfiel gleich ganz. Wir entwickelten Ideen, verworfen so manche dann wieder. Und je näher der Festtag rückte, umso mehr Detailfragen flogen auf uns zu: Einlass, Tickets, Ehrengäste, Transport der Musiker, Druck der Programme. Und wo ist nun eigentlich das längst beschlossene Menü abgeblieben?

Zu der ziemlich weiß gekleideten Mitgliederschar gesellten sich der Bezirks-

bürgermeister Bewig (virtuell mit einem schönen Grußwort auch der Regierende), die Präsidenten Härtel und Kinner des Landessportbunds und des Berliner Segler-Verbands. Und Amelina, Caspar und Thierry waren auch da: Vor wenigen Jahren noch Opti-Kinder unseres Clubs und nun 470er im German Sailing Team bzw. Offizieranwärter der Deutschen Marine mit 20 Monaten Gorch Fock-Erfahrung. Junge Menschen wie diese drei machen unseren Club zukunftsfähig. Große Freude.

Das Farbenspiel über der Scharfen Lanke wurde zu unseren Ehren ergänzt durch ein Löschboot der Berliner Feuerwehr, die vor dem Hafen des Spandauer Yacht-Clubs mächtige Fontänen in den Abendhimmel sprühte. Drei tapfere Optisegler gingen dafür ebenfalls aufs Wasser und begleiteten das Löschboot durch unsere Bucht. Es war ein wunderbares Fest bis spät in den Abend. Klar gab es auch zwei, drei Hopser, aber dafür sind wir Seglerinnen und Segler, dass wir kleinere Havarien abwettern.

Für das Stiftungsfest und alles andere in unserem Jahresprogramm hatten wir ein Jubiläumslogo entworfen das unser Clubhaus, Regatta-Ausschreibungen und Veranstaltungen schmücken sollte. Manch eine und einer wird es auch noch auf den Seglerhemden tragen, bis wir auf die 150 Jahre zusegeln. Solange der Stoff halt hält.

Und wir haben alte und vielleicht auch neue Traditionen an unserem Jubilä-

um orientiert: Eberhard Schlote, unser langjähriger Scout und Organisator der Herbstwanderung, plante dann doch nochmal einen Marsch. Eigentlich wollte er ja Ende 2024 sein Amt abgeben, aber die Jubiläumswanderung ging doch noch. Und wohin? Klar: Valentinswerder, der Gründungsort und erster Sitz des ursprünglichen Segler-Clubs "Tegel-See" sollte das Zentrum der Wanderung werden. Klappte nicht ganz, aber fast: Die Fähre zur Insel verkehrte im November nicht mehr, also spazierten wir am gegenüberliegenden Ufer entlang durch den Tegeler Forst. Und nahmen unser Farbenspiel für den Tag einfach mit. Danke Euch, Eberhard, Betty und Rolf!

Und dann entstand noch aus dem Gedanken, dass es für ein zünftiges Jubiläum auch eines Festkonzerts bedürfte, der Gedanke eines gemeinsamen Konzertbesuchs. Die Philharmoniker oder ein vergleichbares Orchester wären wohl kaum zu uns gekommen, jedenfalls nicht mit Zustimmung des Schatzmeisters. Also boten wir an, doch gemeinsam ins Konzert zu gehen – Waldbühne anstatt Kiesbett, aber auch hier mit dem gewohnten Farbenspiel und ohne Ölzeug. Also saßen zeitnah nach dem Stiftungsfest gut 30 Clubmitglieder bei Barenboim mit seinem West-Eastern Divan Orchester und Solist Lang Lang und lauschten genüsslich Wagner, Mendelssohn Bartholdy und Beethoven. Vermutlich begehen wir ebendort auch das Festkonzert zum 141. Jubiläum.

Ich glaube, der intellektuelle und planerische Aufwand haben sich gelohnt, die Kosten blieben weit innerhalb es ursprünglich gesetzten Rahmens. Der Spandauer Yacht-Club hat sich in einem sehr anständigen, ansehnlichen und herzlichen Rahmen gefeiert. Wir haben das mit einem Stolz auf unsere 140 Jahre getan und mit Respekt für all diejenigen, die durch die Epochen hinweg ihre Beiträge zu Club und Gemeinschaft geleistet haben. Das machen wir jetzt am besten alle so weiter – auch in Kiesbett und Abendlicht. ■



*Live-Musik durfte nicht fehlen*



*In der Waldbühne*

# Bericht über die Entwicklung des Segler-Clubs „Tegel-See“ von der Entstehung 2ten Au- gust 1885 bis Ende des Jahres 1886

Beitrag unseres Archivars  
Dr. Rolf Schöfer

(Anm. d. Red.: Es handelt sich um eine getreue Abschrift des Originals in der damals gebräuchlichen Rechtschreibung.)

M NORDOSTEN BERLIN'S, ETWA zwei Meilen vom Mittelpunkt desselben, schwenkt die vom Norden kommende Havel in scharfer Krümmung nach Westen zu, um von Spandau aus wieder die alte Richtung anzunehmen. Von der Einschnürung bei Heiligensee erweitert sich das eigentliche Flussbett zu sanft geschwungenen Buchten deren Ränder welliges mit duftigem Wald bestandenes Uferland einfaßt. Die linke Uferseite wird bei der Schwenkung

unterbrochen, läuft nordöstlich weiter und bildet im ferneren Verlauf eine weit ins Land springende Wasserfläche, den Tegeler See. Bildungen, wie sie jedem Märker an die Seele gewachsen sind, geben auch hier der Landschaft den friedlichen, idyllischen Anflug. Glücklicherweise hat die Natur diesem Erdenfleck eine brandenburische Eigentümlichkeit, den schimmernden Sand versagt. Ja, noch mehr, um der Landschaft einen höheren Reiz zu verleihen, streute sie von Tegel bis Spandau ein Dutzend in saftiges Grün getauchte Inseln über die blinkende Fläche.

Obwohl diese Oase in so unmittelbarer Nähe Berlins gelegen ist, hat sich, merkwürdig genug, das große Publikum nur wenig um sie gekümmert. Es giebt viele innerhalb der Mauern der Residenz, welche einen still und lieblich gelegenen, nahen Sommersitz wie ein Goldkorn suchen, oft um dem geräuschvollen und kostspieligen Badeleben auszuweichen, theilweise durch Unbekanntschaft, theilweise durch andere Gründe aber dieses Gebiet der Oberhavel gemieden haben. Die Wurzel dieses Übels ist die noch unbefriedigende Verbindung, welche durch die Pferdebahn nach Tegel und die Dampfer von Spandau aus aufrecht erhalten wird. Binnen Kurzem jedoch wird ein Schienenweg vom Stettiner Bahnhof einen schnellen Verkehr mit Tegel herstellen und die Vorzüge der Oberhavel werden dann allgemeiner gewürdigt werden.

Der Segelsport auf den weiten Wasserflächen steckte noch vor einigen Jahren tief in den Kinderschuhen und erst ganz allmählich wuchs er zu einem kräftigen Jungen heran. Zwei oder drei von den wenigen Booten, welche im Tegeler Wasser ankerten, hatten versucht, sich mit den gefährlichen Nebenbuhlern auf der Spree und Unterhavel zu messen und gingen nicht ohne Ruhm aus diesen mit Pinne und Schoot geführten Waffentänzen hervor. Die Besitzer fühlten aber, daß ein engeres Anschließen aller Beteiligten notwendig sei, um Größeres zu erreichen.

Eine Anzahl Gleichgesinnter that sich auf besondere Anregung des Herrn A. Möhring zusammen und verfasste einen Aufruf, welcher alle Freunde des Segelsports nach dem Valentinswerder am 2. August 1885 zusammenrief. Die Versammlung wurde von 46 Herren besucht und die Gründung eines Segler-Vereins beschlossen. Es wurde sofort zur Wahl eines Vorstands geschritten; gewählt wurden:

- » Herr A. Möhring, Vorsitzender
- » G. Sowitzky, Stellvertreter
- » F. Pickenhagen, Schriftführer
- » O. Riess, Stellvertreter
- » F. Bastian, Rendant
- » R. Baldamus, Stellvertreter

Der Vorstand verstärkt durch die Herren Rentiers I. Bartels, C. Mewes und Lieutenant P. Kisker wurde mit der Ab-

fassung der Statuten und dem Entwurf zu einem Vereinsständer beauftragt.

Der Statutenentwurf wurde auf der ersten ordentlichen Sitzung am 16. August 1885 angenommen, ebenso die Farben für den Ständer ausgewählt.

» Während der Segelzeit befindet sich das Vereinslokal auf Valentinswerder, in den Wintermonaten bei Krämer, Friedrichstr. 123 «

Anbei befindet sich ein Abdruck des im November 1886 revidierten Statuts, welcher auf der Vorderseite den Vereinsständer zeigt.

Während seines Bestehens hat der Verein unausgesetzt an seinem inneren Ausbau gearbeitet und auch nach außen kräftige Anzeichen seiner Lebenskraft gegeben, obwohl derselbe mit einer Schwierigkeit, welche andere Berliner Segler-Vereine wenig oder gar nicht behindert, zu kämpfen hat. Nahezu ein Drittel sämtlicher Mitglieder hat seinen dauernden Wohnsitz außerhalb Berlins und es liegt auf der Hand, daß es für diese Herren mit großen Unbequemlichkeiten verbunden ist, vornehmlich zu den Wintersitzungen, in denen die wichtigsten Beschlüsse gefasst werden, zu erscheinen.

Etwa 40 Mitglieder bildeten den Grundstock des Vereins bei der Gründung. Durch Umzug, Todesfall und andere Gründe verlor der Verein 7

Mitglieder, während dafür 12 neue eintraten, so daß augenblicklich der Verein 45 Mitglieder zählt. Ein Mitglieds- und Bootsverzeichnis liegt bei.

Während der Segelzeit befindet sich das Vereinslokal auf Valentinswerder, in den Wintermonaten bei Krämer, Friedrichstr. 123. Die Sommersitzungen finden wenn angängig an jedem 2ten Sonntag, die Wintersitzungen ebenfalls einmal im Monat und zwar am Donnerstag statt, an den übrigen Donnerstagen haben die Mitglieder zwanglose Zusammenkünfte.

Die beiden General-Versammlungen fanden statutenmäßig im November statt und wurde in derselben der Vorstand in folgender Zusammensetzung gewählt.

General-Versammlung vom 26. November 1885:

- » Herr F. Bastian, Vorsitzender,
- » A. Möhring, Stellvertreter,
- » O. Riess, Schriftführer,
- » G. Sowitzky, Stellvertreter,
- » F. Pickenhagen, Rendant,
- » A. Krüger, Stellvertreter.

General-Versammlung vom 11. November 1886:

- » Herr L. Bartels, Vorsitzender,
- » G. Cornelius, Stellvertreter,
- » O. Riess, Schriftführer,
- » O. Unfug, Stellvertreter,
- » F. Pickenhagen, Rendant,
- » F. Marmätschke, Stellvertreter.

Die Amtsbefugnis des letzteren Vorstandes erlischt den neuen Statuten gemäß im Januar 1888.

Zuwendungen Erhielt der Verein von Herrn F. Bastian: einen Vereinsschrank, F. Schulze:

1. Bällotage, Kasten mit Kugeln
2. Einen zweiten Regattapreis.
- G. Sowitzky: Festabzeichen.
- D. Fast: Gravierte Vereinsglocke.

Ungenannte Geber haben außerdem durch kleinere Geschenke für Verlosungszwecke etc. für den Verein gewirkt.

Von gemeinsamen Unternehmungen, welche einen rein inneren Charakter tragen, sei hier erwähnt:

- » das Absegeln 26. November 1885,
- » das Ansegeln 2. Mai 1886,
- » das Absegeln 10. Oktober 1886.

Nach außen hin hat der Club in register Weise an den sportlichen Ereignissen nicht allein Teilgenommen, sondern ist auch soweit das seine jungen Kräfte erlaubten selbstständig vorgegangen.

Auf Antrag des Herrn A. Möhring wurde beschlossen noch am 27. September 1885 eine interne Rgatta, an welcher 12 Boote teilnahmen, abzuhalten. Der Start war vor Blumeshof und vom Anker aus mit niedergeholten Segeln. Die Vergütung wurde am Start ertheilt. Starter Herr A. Möhring. Zielrichter Herr O. Riess. Wind Osten. Windstärke wechselnd von 2 bis 4. Kurs 8 Seemeilen.

„Else“ empfing außerdem als absolut schnellstes Boot eine Preisflagge. Im Anschluß an die recht gelungene Regatta fand ein gemeinsames Essen auf Valentinswerder statt.

Für das Jahr 1886 wurde die Abhaltung einer internen Regatta, zu welcher befreundete Bootsbesitzer eingeladen werden sollten, beschlossen und als Termin der 1. August gewählt. Von den eingeladenen Booten erschienen am Start: Dorothea, Ella, Germania, Monitor, Namenlos, Nordstern, Una, Vesta.

Nach den allen Beteiligten zugegangenen Bedingungen wurde in 4 Klassen mit progressiven Vergütungen nach L x B in der WL. Gesegelt. Die Herren Badstübner und Neubeck unterstützten in liebenswürdiger Weise den Starter Herrn O. Riess und den Zielrichter Herrn C. Ewers. Auch Herr S. Schönwald vom Verein Berliner Segler stellte sich später zur Verfügung. Kurz nach 11 Uhr fiel der Schuß für den Start der ersten Klasse. Start fliegend. Wind W – NW. Stärke 3 – 5. Kurs: Saatwinkel, Lindwerder, Hasselwerder, Eisenhammer, zweimal zu nehmen. Bahnlänge: 8 Seemeilen.

Im Anschluß an die Regatta fand eine Preisvertheilung und Feier des Stiftungsfestes auf Valentinswerder statt.

Nicht allein in den heimischen Gewässern, sondern auch in denen der befreundeten Clubs traten die neu-

en Farben in die Arena. An der Regatta des Berliner Segler-Clubs, welche am 6. Juni 1886 auf dem Langen- und Seddiner-See abgehalten wurde, beteiligten sich die Ida – Bastian, Else – Möhring, Ina – Pickenhagen, Sect – Cornelius. Die „Ida“ und „Else“ errangen je einen ersten und die „Ina“ einen zweiten Preis; der „Sect“ verlor seine ausgezeichneten Aussichten durch einen Unfall.

Die Regatta des Berliner Yacht Clubs auf der Müggel am 19. September 1886 besuchten die Ida, Else, Ina, Sect, Emma – Holz, Flaneur – Me wes. Es errangen der „Sect“ einen ersten, die „Ida“ und „Else“ je einen zweiten Preis.

Auch bei der Regatta des Berliner Regatta-Vereins am 26. September 1886 erschienen Ida, Else, Ina und Sect am

*» Viel schwerer wiegt aber die Äußerung befreundeter Segler, daß die Boote sich durch schmuckes Äußeres und schneidige Führung besonders ausgezeichnet hätten «*

Start und es errangen „Sect“ einen ersten und „Ina“ einen zweiten Preis.

10 Preise hat sich also der junge Club seit seinem bestehen mit seinem be schränkten Bootsmaterial errungen, viel schwerer wiegt aber die Äußerung befreundeter Segler, daß die Boote sich durch schmuckes Äußeres und schnei-

dige Führung besonders ausgezeichnet hätten.

Am 17. Februar 1886 fand ein Winterfest in den Räumen der Bürgersäle, Dresdener Straße, statt. Gegen 300 Personen waren der Einladung des Clubs gefolgt und haben, wie allseitig versichert wurde, das Opfer der Nachtruhe nicht bereut.

Von Seiten des Mitglieds O. Riess wurde in der März-Sitzung 1885 der Antrag gestellt, ihn zu ermächtigen mittels Rundschreiben an sämtliche Berliner Segler Vereine ein gemeinsames Vorgehen gegen den überflüssigen Ballast von seglerisch-technischen Ausdrücken ins Werk zu setzen. Auf das in den Akten befindliche Rundschreiben gingen von fast sämtlichen Clubs zustimmen-

*»Gegen 300 Personen waren der Einladung des Clubs gefolgt und haben, wie allseitig versichert wurde, das Opfer der Nachtruhe nicht bereut.«*

de Antworten ein, nur wünschten mehrere der letzteren die Angelegenheit bis zum Winter vertagt zu sehen. Im Februar soll ein Programm, welches vorläufig die Berliner Segler zu weiteren Schritten einladet, versandt werden.

Durch Einrichtung einer Rettungsstation auf Valentinswerder hat sich der

Club bemüht, seine Kräfte im Dienst der Humanität zu verwerthen, wenn die starre, oft trügerische Rinde des Eises den Seglern die Ausübung des Sports versagt. Kommen die vorhandenen Rettungswerzeuge nicht zur praktischen Anwendung um so besser, leider aber ist bisher noch kaum ein Winter verflossen in dem Tegel's See und die Oberhavel nicht ihre Opfer gefordert hätten.

Mit allen Segler-Vereinen welche mit dem Club „Tegel – See“ in Berührung gekommen sind, herrscht das beste Einvernehmen und man darf erwarten, daß sich dasselbe noch fester gestalten möge.

Der Club hofft, daß alle Freunde des Segelsports, deren Boote zum Rennen oder Kreuzen sein schönes Segelgebiet durchfurchen, Tegel's See mit angenehmen Erinnerungen verlassen werden.

*Der Segler – Club  
„Tegel – See“  
i/A. O. Riess  
Schriftführer*



Das Clubhaus am Tegeler See, 1905.



Ein Sonntag auf Valentinswerder, ca. 1886

## 65 Jahre Mitgliedschaft im Spandauer Yacht-Club

Ein Rückblick  
von Jürgen Lucht

MIT DEM SEGELSPORT HABE ich im Alter von 12 Jahren angefangen, 1958 haben meine Eltern das erste Segelboot gekauft.

Kinder wissen alles besser: Beim Segeln wurde bei einer Halse das Segel mit voller Kraft auf die andere Seite geschleudert und das Ruder ganz hart gelegt. Ergebnis: Vater, Freund, Sohn schwammen samt Kühltasche und Kleidung neben der Pfaueninsel in der Havel und an Land heulten die Feuerwehrsirenen auf.

Um richtig Segeln zu lernen – und durch unsere Wohnung in der Nähe der Scharfen Lanke – traten mein Vater und ich 1960 in den Spandauer Yacht-Club ein.

In den Jahren danach folgten die Segelausbildung und die Führerscheinprüfungen für die Binnengewässer und die See einschließlich der erforderlichen Funkscheine.



2021 wurde Jürgen Lucht zum Ehrenmitglied des SpYC ernannt.

Im jugendlichen Alter habe ich viel an Regatten teilgenommen, erst im Piraten, dann Corsar, Finn-Dinghi und über neun Jahre im Starboot. Die gemeinsamen Wettfahrten mit Kamerad Karl-Heinz Meyer im Starboot brachten uns den Berliner Meistertitel ein.

1973 gab es eine neue Herausforderung im Spandauer: „Eine deutsche Segelyacht geht erstmals um Kap Hoorn!“ In fünf Etappen mit wechselnden Mannschaften ging es rund Südamerika. Unsere beiden Clubkameraden „Jacky“ Schreiber und Hajo Pusch waren die ersten deutschen Kap Horniers, die auf einem deutschen Sportboot das Kap umrundet haben. Mit zwei weiteren Clubkameraden habe ich selbst dann auf dem 9-Meter-Boot die Teil-



Die Crew der „Joshua“, um 1973 in Rio de Janeiro (v.l.n.r.): Ein Segler aus Südafrika, Jürgen Lucht, Hajo Pusch, Piti Tolksdorf, Jacky Schreiber

strecke von Rio de Janeiro bis zu den Kapverdischen Inseln bewältigt.

Meine Ehefrau, selbst seit 1979 Familienmitglied im Spandauer Yacht-Club, habe ich auf der Berliner Bootsmesse 1974 kennengelernt, 1976 haben wir unser erstes eigenes seegängiges Schiff angeschafft, eine Danboat 33, mit dem insbesondere nach der Wende die Gewässer rund Rügen erkundet wurden.

Auch unsere Tochter Mareike, seit 1990 Mitglied, und unser 3-jähriger Enkel Felix sind im „Spandauer“ zuhause.

1994 folgte die Anschaffung einer werftneuen Dehler 36cws, benannt nach dem zweitältesten Leuchtturm an der Ostsee auf Hiddensee, namens ‚Luchte‘. Mit der ‚Luchte‘ haben wir

fast in jedem Jahr Seetörns auf Ostsee und Nordsee nach Polen, Dänemark, Schweden, Norwegen und zu den Ålandinseln unternommen.

Nachdem das große Segelschiff zu anstrengend für uns wurde, folgte 2017 das Motorboot Delphia Escape 1050, mit dem wir – wiederum unter dem Namen ‚Luchte‘ – die schönen Gewässer rund um Berlin und Usedom befahren.

In den 65 Jahren meiner Clubmitgliedschaft war ich über 20 Jahre im Vorstand als Vergnügungs-, Veranstaltungs- und Pressewart tätig, zwölf Jahre im Ehrenrat und nach meinem Eintritt in den Ruhestand dann als stellvertretender Vorsitzender und Vorsitzender für den Spandauer Yacht-Club aktiv. ■

## Unsere Jubilarinnen und Jubilare 2025

Folgende Clubkameradinnen und -kameraden wurden zur OHV 2025 für langjährige Mitgliedschaft mit einer Ehrennadel bedacht:



Jürgen Lucht, 65 Jahre



Dimitri Rempen, 60 Jahre



Reinhard Fischer, 60 Jahre



Dr. Stefan Sendtner-Voeldendorff, 65 Jahre



Christian Leder, 60 Jahre



Daniel Lewin, 50 Jahre



Carsten Corte, 40 Jahre



Christine Dohmen, 25 Jahre



Gunner Perlitz, 50 Jahre



Andreas Enge, 25 Jahre



Janine Drucker, 25 Jahre

Ohne Foto, da abwesend:  
Karin Heick, 25 Jahre

## Eltern mal ganz anders: Elternregatta in den SpYC-Optis

Amelina Jäger,  
Steuerfrau 470er

Am Sonntag, dem 22. Juni, fand die diesjährige Elternregatta statt. Das bedeutet, dass Eltern von Segelkindern selbst in einen Opti steigen, um gegeneinander anzutreten. Dabei spielt es keine Rolle, ob sie Segeln können oder nicht. Auch ich hatte das Glück, nach einigen Jahren wieder in einen Opti steigen zu dürfen, um miteinander und gegeneinander segeln zu können. Neben mir waren auch Max, Caspar und Felix dabei, wir alle gegen unsere eigenen Eltern.

Um das ganze fairer zu gestalten, wurden wir in zwei Gruppen aufgeteilt, eine mit Segelerfahrung, die dann mit uns zusammen zwei Runden fahren durfte, und die andere ohne Segelkenntnisse, die dementsprechend nur eine Runde fahren mussten. Darunter auch meine Mutter, die sich nach etlichen Jahren wieder in einen Opti getraut hat.

Als wir starten wollten, mussten wir erst mal auf Wind warten, da die Havel

mal wieder spiegelglatt und kein Knoten Wind zu spüren war, wie so oft hier im Sommer. Also mussten wir uns alle etwas in Geduld üben, aber das Warten hat sich gelohnt. Der Wind kam, und wir konnten rausfahren. Zuerst sah es eher mau aus und alle haben sich auf wenig Wind eingestellt (ca. 6 kn). Doch dann plötzlich und ohne Anzeichen erwischte uns eine Bö, und drei Optis sind auf tragische Weise gekentert, sogar noch vor der ersten Wettfahrt. Das war allerdings auch die einzige starke Bö, und den restlichen Tag über blieb der Wind eher aus und die Sonne schien mit 30°C auf unsere Köpfe, daher waren die Kenterungen gar nicht so unpassend.

Alle haben die Boote tapfer aufgerichtet und gleich im Anschluss ging die erste Wettfahrt los. Für mich sah es anfangs richtig gut aus, ich hatte einen guten Start und war schnell – Ich war erste bis zur zweiten Runde, in der mich Max heimtückisch überlistet hat und überholt hat. Leider hat Max nicht nur diese Wettfahrt gewonnen, sondern alle anderen auch. Er war einfach zu schnell und uns allen immer voraus. Natürlich hat er sich den Sieg verdient. Trotzdem bin ich noch Zweite geworden und dazu hatten wir alle jede Menge Spaß – insgesamt war die Regatta ein voller Erfolg! Anschließend gab es noch ein Buffet, und die Kinder haben sich im Wasser abgekühlt.

Es war ein rundum gelungener Sommertag für alle, und nun nehmen wir viele besondere Erinnerungen mit. ■



# Die "geplante" Fahrt zu den Shetlandinseln – Ein Törn-Tagebuch, Sommer 2025

Matthias Anders

DER PLAN ENTSTAND AN EINEM DIENSTAG IM MÄRZ. MEIN CHORKAMERAD LOTHAR SPRACH MICH AN, OB ICH ZU DEN SHETLANDINSeln MITSEGELN MAG. ALLERDINGS ERST AB GÖTEBORG. SO KAM ES, DASS ICH AM 11. JULI MIT DEM FLUGZEUG NACH GÖTEBORG REISTE. Ich nahm den Transferbus und Lothar holte mich vom Busbahnhof ab. Ich verstaute mein Gepäck an Bord, und wir legten mit der 'Abraxas' gleich ab. Wir fuhren bis zur Küste und ankeren im Schutz einer Insel.

## 12. Juli 2025

Wir lichteten morgens den Anker und machten uns auf den Weg nach Mandal. Wir segelten die ganze Zeit Backbordschot. Der Windpilot funktionierte ausgezeichnet, nur ab und zu mussten wir ihn nachjustieren, weil der Wind etwas drehte. Am Abend sahen wir an Backbord Skagen. Es wurde bald dunkel, aber wir segelten weiter. Wir sahen zwar einige große Schiffe, aber nur zwei waren auf Kollisionskurs und wir konnten rechtzeitig den Kurs anpassen.

Wir fuhren die Nacht ohne Vorkommnisse durch.

## 13. Juli 2025

Um 11:36 Uhr machten wir im Hafen in Mandal fest. Ab 17:00 Uhr erkundeten wir den Ort und verschafften uns einen schönen Überblick über Mandal.

## 14. Juli 2025

Wir erkundeten die Gegend um Mandal und machten uns auf den Weg nach Loshola, dort genossen wir einen Super-Ausblick!

## 15. Juli 2025

Wir legten morgens ab und segelten nach Lillehavn. Dort kamen wir um 11:30 Uhr an. Nach dem Mittagessen wanderten wir hoch zum Leuchtturm. Vor dort kann man noch eine Postkarte mit einer originalen Briefmarke und Poststempel vom Turm versenden. Dort sind noch Teile der Befestigungen der deutschen Wehrmacht aus dem letzten Weltkrieg zu sehen.

## 16. Juli 2025

Wir legten morgens um 07:00 Uhr ab. Unser nächstes Ziel war Kirkehavn. Da der Wind ungünstig war, mussten wir überwiegend unter Motor fahren. Wir hatten nordwestlichen Wind. Um 14:23 legten wir in Kirkehavn genau da an, wo einst der Weltumsegler Erdmann angelegt hatte. Lothar wollte an diesem Ort ein Bild von seinem Schiff machen. Kurz danach fuhren wir zum Yachthafen rüber. Wir blieben dort zwei Tage, wanderten zur Aussichtsplattform in 250 Metern Höhe an den



Blick über Mandal (Norwegen)

alten Flakgeschützanlagen der Deutschen vorbei.

## 18. Juli 2025

Um 08:00 Uhr legten wir ab. Es war kaum Wind und die Windfinder-App prognostizierte für die nächsten Tage Westwind. Daher entschlossen wir uns, nicht zu den Shetlandinseln zu segeln. Wir übernachteten auf See. Es war wenig Verkehr.

## 19. Juli 2025

Wind schließt völlig ein. Die See war spiegelglatt, und die Möwen schwammen im Wasser, als ob sie darauf warteten, dass wir verhungern und sie uns verspeisen können. Um 12:30 Uhr kam Nebel, um 15:30 kam Wind von ONO auf. Wir nahmen Kurs auf den

Limfjord und übernachteten eine weitere Nacht auf See.



Hafenstimmung in Kirkehavn

**20. Juli 2025**

Wir kamen um 13 Uhr in Thyborøn an. Es war ein schönes kleines Hafenstädtchen. Es gab einiges zu sehen. Wir blieben dort zwei Tage.

**22. Juli 2025**

Um 06:30 Uhr ging es weiter durch den Limfjord mit Motor bis nach Agersund. Dort machten wir um 21:00 Uhr vor der Brücke fest und übernachteten dort.

**23. Juli 2025**

Gleich am Morgen, als um 08:30 Uhr die Brücke öffnete, fuhren wir los nach Aalborg und erreichten es um 13:00. Ich fand eine Zeitschrift von Verwandten von mir (Anm. d. Red.: Anders And & Co ist die dänische Version von Donald Duck).

**25. Juli 2025**

Wir mussten gleich morgens in Aalborg durch zwei Brücken fahren. Die erste Brücke öffnete um 08:15 Uhr, die zweite Brücke um 08:30 Uhr. Das hat gut geklappt. Wir hatten Westwind und kamen gut unter Segel voran. Unser nächstes Ziel war Trelde Sande in der Nähe von Fredericia im Vejle Fjord. Ich wollte dort wieder mal hin, nachdem ich als 14-Jähriger dort mit einer kleinen Segeljolle oft gesegelt bin.

Wir segelten nach Grenaa und anker-ten um 19:15 Uhr in einer Bucht.

**26. Juli 2025**

Wir lichteten den Anker und nah-men Kurs auf die Insel Tunø, um von

dort nach Trelde zu segeln. Wir hatten Westwind und kamen gut vor-an. Im Laufe des Tages dreht der Wind auf Südwest und dann auf SSW. Trelde konnte jetzt nur durch Kreuzen erreicht werden. Wir haben unseren Plan geändert, segelten nach Osten. Neues Ziel war Roskilde. Wir kamen bis Skanse-hage und übernachteten dort. Die Bucht schützte uns vor Wellen und Wind.

**27. Juli 2025**

Gleich morgens, weit vor dem Früh-stück, lichteten wir den Anker und überquerten den Isefjord, segelten bei Kulhuse in den Roskilde Fjord. Der Wind stand günstig, und wir konnten überwiegend segeln. Selbst während der Wartezeit an der Frederiksund-Brücke segelten wir hin und her, bis sich die Brücke öffnete. Dann segelten wir weiter und erreichten um 17:25 Uhr Roskilde. Roskilde hat eine große Hafenanlage. Erst haben wir weiter nördlich einen Anlegeplatz genommen. Aber Lothar erkundete den Hafen, und wir fanden einen Platz direkt an den Hafenkiosken von Roskilde. Da war Musik, Essen und halt richtig was los. Das Wikingermuseum war auch nicht weit. Kurz gesagt, ein guter Platz, um Roskilde zu erkunden und zu genießen. Wir blieben zwei Tage dort.

**29. Juli 2025**

Dieser Tag hatte mir mal wieder gezeigt, was man so für verrückte Dinge tun kann, die rein sachlich völlig unlogisch sind. Ich kann jeden Berliner Kameraden, Freund oder sonstigen Be-kannten jederzeit in Berlin treffen. Aber



*Wikingermuseum Roskilde*

– keine Antwort. Die Segelyacht fuhr dann vorbei und wir erkann-ten: Er war es gar nicht. Vom Zeit-plan her hätte er es sein müssen. Wir entschieden, weiter nach Nor-den zu segeln. Inzwischen waren wir erneut an der Brücke von Frederiksund. Vielleicht können wir uns dort treffen? Wir funkteten und telefonierten, was das Zeug hält. Plötzlich eine Antwort von Nils. Er war gerade in den Roskilde Fjord hineingefahren. Super, so konnten wir uns endlich einen Treffpunkt vereinbaren.

Nils kam mit seiner Familie an, und es wurde Wiedersehen gefeiert. Kaffee von uns, Kuchen und Kekse von Nils und Familie. Wir sind Segler und Shantysänger, also es wurde geklönt, gesun-gen und gelacht.

wo verabredet man sich für ein Tref-fen? Nicht in Berlin, sondern weit weg von der Heimat im Roskilde Fjord. Wir machten uns also um 08:40 Uhr auf, um unseren Kameraden Nils vom Shantychor Berlin zu treffen. Es ist übri-gens sehr interessant, wie viel Kameraden vom Shantychor auch aktive Fahr-tensegler sind bzw. waren.

Auch heute war der Wind günstig und wir konnten segeln. Über Funk konnten wir Nils nicht erreichen, aber über Handy. Aber auch diese Verbindung war schlecht. Wir fuhren zum verab-redeten Treffpunkt. Nils war nicht da. Wir versuchten, erneut Kontakt aufzu-nehmen – nichts. Hm, was nun? Wir fuhren weiter den Roskilde Fjord nach Norden. Nils war nicht zu erreichen. Also weiter nach Norden. Da sahen wir eine Segelyacht, die aussah wie seine. Wir funkteten und telefonierten

Erlaubt mir an dieser Stelle einen phi-losophischen Gedanken: Ich glaube, das macht das Fahrtensegeln aus, man segelt irgendwo hin, erreicht das Ziel oder Teilziel, nur mit den Naturkräften (hier Wind) und freut sich, dass man sich irgendwo auf dieser Welt, wo im-mer das auch ist, trifft. Ich kann nicht beschreiben, wie schön das Treffen war, obwohl ich Nils und Lothar jeden Dienstag bei den Proben sehe!

Nach einer Stunde mussten wir uns trennen, denn die Brücke macht bald auf und Nils wollte nach Roskilde und wir nach Kopenhagen.

Wir fuhren weiter nach Norden. Der Wind drehte mehr nach Westen, und wir mussten die Segel bergen und den Motor anwerfen. Wir erreichten die Enge an Kulhuse und Sølager. Der Wind nahm zu, und die Welle kam von vorne. Der Diesel arbeitete, und wir kamen kaum voran. Lothar war schon richtig genervt. Eigentlich war das jetzt falsch, dass wir fahren. Wir hätten uns rechtzeitig einen Ankerplatz suchen müssen, nun war nichts in der Nähe – die Chance haben wir verpasst. Also kämpften wir noch zwei Stunden gegen Wind und Welle, bis wir endlich wieder den Ankerplatz in der schützenden Bucht vor Skansehage, wo wir vor ein paar Tagen schon einmal ankerten, erreichten.

Dieser Tag war so richtig ereignisreich, die Zeit des Segelns ist zwar schön, aber auch irgendwie eintönig. Wir waren an diesem Abend aber trotzdem erschöpft.

30. Juli 2025

Unser Ziel ist jetzt Helsingør (Dänemark). Wir segelten an Gilleleje vorbei und dann nach OSO. Der Wind drehte etwas nach WSW und wir steuerten dann eben Helsingborg (Schweden!) an. Auch ein schöner Ort. Was mir besonders gefallen hatte war, dass bei der Ankunft ein Schiff an uns vorbeifuhr, das wie meine "One & Only" aussah.

Wir blieben dort zwei Tage. Zum Gucken gibt es immer etwas, wie z.B. den Konsul Trapps Plats und das "Terrace

Stairs Observation Deck". Beim Stadtbummel haben wir u.a. einen Musikladen gefunden und ich habe dort eine Kazoo gekauft (klingt wie ein billiges Saxophon). Der Verkäufer wollte mich mit diesem Teil unbedingt auf seiner Homepage haben. Also habe ich ihm etwas vorgespielt, und er hat das dann eingestellt.

1. August 2025

Wir verließen Helsingborg und nahmen Kurs auf Kopenhagen, Um 13:34 Uhr machten wir im Hafen fest. Ihr kennt ja den Hafen, wo in der Mitte eine Boje liegt und man sehen muss, wo ein Platz frei ist. Jedenfalls haben wir in diesem Hafen einen Platz bekommen, gleich neben der Meerjungfrau – die war gerade mal 100 Meter

entfernt. Aber bei dreizehn Touristenbussen und drei Kreuzfahrtschiffen ist ein Herankommen an die Meerjungfrau vor 23:45 Uhr so ziemlich unmöglich.

2. August 2025

Stimmungsmäßig waren wir auf der Rückfahrt. So legten wir um 06:00 Uhr ab und ließen zum Tagesende in Lohme ein.

Was ich immer wieder interessant finde ist, dass wenn man ein Hobby hat, trifft man immer wieder Leute, die mit einem irgendwie verbunden sind. Trifft man Leute, mit denen man zwei gemeinsame Hobbies hat, dann entsteht so etwas wie Vertrautheit und Freundschaft. Und wenn derjenige noch aus



derselben Stadt kommt, dann ist das an Verbundenheit kaum noch zu überbieten. Jedenfalls traf ich in Lohme einen Segler aus dem Akademischen Segel-Club Berlin. Wir haben zusammen mit den Einheimischen den ganzen Abend geklönt, gequatscht und gejammt. Von Jazz bis Rythm & Blues war alles dabei. Meine Gitarre kam voll zum Einsatz.

#### 3. August 2025

Am nächsten Morgen ging es weiter Richtung Peenemünde. Wir segelten in ausreichender Entfernung am russischen Öl-Tanker "Eventin" vorbei. Vor Peenemünde wurde das Wasser flach, und wir mussten im Fahrwasser bleiben. Die Segel mussten runter. Motorkraft. Wir steuerten Karlshagen an und übernachteten dort.

#### 4. August 2025

Wir legten früh ab und wollten nach Ueckermünde. Einige Meilen vor Wolgast merkten wir, dass das Getriebe eine Macke hat. Es schaltete nicht mehr richtig und es wurde immer schlimmer. Die letzten drei Meilen vor der Brücke von Ueckermünde konnten wir nur noch mit dem Rückwärtsgang fahren. Als wir um 12:00 Uhr die Brücke von Ueckermünde erreichten, hatten wir noch etwas Zeit. Wir wollten sehen, ob wir den Fehler finden. Da Lothar in Kopenhagen schon ins Wasser musste, weil ein Festmacher zu kurz war und beim Anlegen ins Wasser fiel, war ich an der Reihe. Ich tauchte und überprüfte die Mechanik der Schraube, aber die war in Ordnung. Danach schaute ich nach dem Getriebe im Motorraum,

auch hier schien alles OK zu sein, nur dass beim Schalten in den Vorwärtsgang das vertraute „Klack“ fehlte. Ich drückte dann am Getriebe den Hebel, wo sich der Bowdenzug befand, etwas nach und es macht „Klack“. Der Vorwärtsgang war drin. Dann schalteten wir in den Leerlauf – funktionierte. Dann in den Rückwärtsgang – funktionierte. Jetzt wieder in den Vorwärtsgang – Hebel bewegte sich, aber er schaltete nicht, ich musste erneut nachdrücken und es funktionierte.

Wir brauchten ab jetzt drei Leute beim An- und Ablegen. Einer am Ruder und hinteren Festmacher, einer am vorderen Festmacher und einer im Maschinenraum, der den Hebel für den Vorwärtsgang bedient. Glücklicherweise hatten wir in Wolgast viel Platz zum vorwärts anlegen.

Jetzt mussten wir uns entscheiden: Einen weiteren Matrosen anheuern, der den Hebel im Maschinenraum bedient, versuchen es selbst zu reparieren oder es reparieren zu lassen. Wir entschieden uns, den Schaden reparieren zu lassen. Lothar rief seine Werft in Stettin an, aber die hatten keine Zeit, aber sie empfahlen uns eine Werkstatt in Ueckermünde.

#### 5. August 2025

Wir legten nach dem Frühstück ab und fuhren nach Ueckermünde. Zunächst mit Motorkraft, später stand der Wind wieder günstig WSW, so dass wir teilweise segeln konnten. Gegen 15:00 Uhr erreichten wir Ueckermünde und

hatten erneut Glück, dass wir vorwärts im spitzen Winkel anlegen konnten.

#### 6. August 2025

Der Mechaniker kam um 10:00 Uhr und machte sich daran, das Getriebe zu reparieren. Es war leider nicht so leicht, wie wir dachten. Wir hatten bei unseren Versuchen schon die Justierschrauben nicht gefunden, aber da waren auch keine. Und andere Stellschrauben haben wir auch nicht gefunden. Der Mechaniker kam mit seinen Möglichkeiten nicht weiter und fuhr zurück zur Werkstatt, um noch ein spezielles Bauteil herzustellen. Er wollte am nächsten Tag weitermachen.

Martin und Heike, Freunde von Lothar, waren mit dem Fahrrad gerade in der Nähe und wir verabredeten uns zum Kaffee. Es waren natürlich wieder Wassersportler aus Berlin, und die beste Freundin von Heike ist die Ehefrau

meines besten Freunds. Wie klein doch die Welt ist.

#### 7. August 2025

Der Mechaniker hatte sich gegen Mittag angekündigt, und so besuchten wir das Haffmuseum. Der Mechaniker baute das Bauteil ein und alles funktionierte wieder. Wir segelten bis Trzebiez. Von da an ging es unter Motor bis zum Betonwrack 'Ulrich Finsterwalder'. Wir erreichten es gegen 20:00 Uhr und gingen in der Nähe vor Anker.

#### 8. August 2025

Wir gingen an Bord der 'Ulrich Finsterwalder' und schauten sie uns an. Um 9:30 Uhr fuhren wir zurück nach Stettin in den Heimathafen der 'Abraxas'. Dieser liegt nur 800 Meter östlich vom Jacht Klub AZS Szczecin, wo wir bei den Ostseefahrten unsere Masten stellen und legen. Unser Törn endete um 13:00 Uhr. ■



## "Rumba" auf "große" Fahrt

Uwe Ackermann

ALS BEGEISTERTER BINNEN-  
segler hatte ich vergangenen  
Sommer doch wieder „See-  
Sucht“ nach neuen Horizonten. Nach-  
dem die "Rumba" in den letzten Jah-  
ren die Müritz, den Ruppiner See, die  
Schlei und sogar den Seddinsee im  
„fernen“ Köpenick bereist hat, fand  
sich 2025 kein passender Zeitraum  
für eine weitere Reise. Bis ich dann ir-  
gendwann beim Baden im Tegeler See  
auf den Gedanken kam, dass eine Rei-  
se in diese Gegend doch auch ganz  
schön sein könnte.

Nach kleiner Recherche über poten-  
zielle Gastgeber bin ich dann auf den



Die "Rumba" in ihrem Heimathafen

Segelclub Nordstern gekommen. Dort  
residieren nicht nur besonders freund-  
liche Gastgeber, sondern sie liegen  
auch am Zugang von gleich zwei Seen:  
Niederneuendorfer und Tegeler See  
sind von hier aus perfekt zu erreichen.

So habe ich mir also schnell noch die  
Revierkarte in der Kartenwerft bestellt,  
von Bernd eine zweite Batterie für mei-  
nen Torqeedo ausgeliehen und gleich  
nach einer Donnerstagsregatta den  
Mast gelegt, um am nächsten Tag auf  
„große“ Fahrt zu gehen.

Und ja, es war schon aufregend, das  
erste Mal durch eine Schleuse zu fah-  
ren. Vorher an der Wartestelle der  
Sportboote in der Sonne zu braten, um  
dann mit einer ganzen „Staffel“ von Po-  
lizeibooten die Schleuse zu passieren.

Nach insgesamt neun Brücken wurde  
ich dann im SC Nordstern sehr freund-  
lich empfangen und als Segler vom  
SpYC auch gleich nach dem einen  
oder anderen Kameraden gefragt (man  
kennt uns!).

Der Plan, zur  
nächsten Donners-  
tagsregatta zurück  
in der Heimat zu  
sein, musste we-  
gen zu vieler schö-  
ner Ziele „leider“  
um eine Woche  
aufgeschoben wer-  
den. Insgesamt sie-  
ben Werder und  
ein scharfer Berg



"Großschiffahrt" auf dem Tegeler See

mussten passiert werden. Und neben  
neu entdeckten Orten (Arbeiterstrand)  
habe ich auch alte Bekannte (Bürgerab-  
lage, die Fähre nach Tegelort, die Ha-  
vel Queen, den Grenzturm in Nieder  
Neuendorf) aus ganz neuer Perspek-  
tive bestaunt. Besonderen Spaß hat mir  
der Anblick der Brücken von unten ge-  
macht, die eine oder andere davon  
überquere ich schließlich jeden Tag auf  
dem Weg zur Arbeit.

Ja und den gleichen Spaß, den man  
auf unserem Revier mit der Fähre an  
der Pfaueninsel haben kann, bekommt  
man hier mit der Autofähre vom Aale-  
mannufer nach Tegelort. Besonders bei  
unerwartet aufbrausenden Böen.

Nach dann doch zwölf Tagen, bin  
ich vollgetankt mit schönen Eindrük-  
ken wieder gen Süden gefahren. Die  
Schleuse Spandau habe ich als „Aus-  
kenner“ nun auch einhand passiert,

vorbei am Spandauer Berufsverkehr  
und bin dann im letzten Tageslicht  
wieder in unsere wunderbare Schar-  
fe Lanke gekommen. Schnell noch mit  
Ricardas Sohn den Mast gestellt und  
mit Stirnlampe die Segel angeschla-  
gen, denn am nächsten Tag war ja  
Donnerstagsregatta!

Zu Hause ist es natürlich immer noch  
am schönsten, auch wenn das Wasser  
manchmal grün gefärbt ist. Aber für ei-  
nen Abstecher werde ich sicher wie-  
der mal in den Norden aufbrechen  
und die Kameraden vom SC Nordstern  
besuchen.

Ob ich mich damit schon zum Fahrten-  
seglertreffen qualifiziert habe, weiß ich  
nicht, aber dieses kleine Abenteuer hat  
mir großen Spaß bereitet und mein Be-  
richt darüber hoffentlich auch Euch. ▀

(Anm. d. Red.: Aber ja, lieber Uwe!)

## Europas "Binnen-gewässer" – Mit "Grand Crû" in Richtung Paris

Sabine Drucker

**E**UROPAS BINNENGEWÄSSER – Naja, ein kleiner Teil davon, sollen zu unserer Entdeckungsreise gehören. Dieses Jahr sollte es ein besonderer Urlaub für mich als Neurentnerin werden. Einmal nicht die Ostsee. Wir haben den Winter über viel gelesen und geplant, um uns am 19. Mai auf den Weg zu machen, die Binnenschiffahrtsstraßen Hollands, Belgiens und Frankreichs abzufahren. Ziel soll Paris sein. Ob wir dieses Ziel erreichen, hängt von den Wasserständen der einzelnen Flüsse und Kanäle ab. Wir werden sehen, wie es weitergeht.

Einige Stolpersteine haben der liebe Gott oder Neptun uns doch in den Weg gelegt, obwohl wir ihnen am Grunewald-Turm bereits einen Schluck von unserem Sherry abgegeben haben. Kurz zusammengefasst: Grundberührung am Jungfernsee: Das Schwert bleibt nicht oben! Reparatur in der Marina am Plauer See. Warteplatz vor der Schleuse Wusterwitz: Der Motor springt nicht an, die Zündung sagt kei-

nen Piep. Alle fahren in die Schleuse, nur wir nicht. Später kommt ein Motorboot mit dem Namen „Orion“. Unser Stern: Er bietet uns an, uns durch die Schleuse zu schleppen bis nach Genthin. Dort ist kein Platz zu finden, so dass er uns nur an einer Liegestelle für die Großschiffahrt abbinden kann. Hier bietet er an, doch einmal nachzuschauen. Mit Erfolg: Der Fehler liegt am Kabel des Zündschlosses. Es qualmt während des Ausprobierens und Messens. Kurzerhand wird das Kabel lose neu verlegt und der Motor springt wieder an. Super, Peter, hast Du großartig gemacht. Mit ihm hatten wir Glück.

Marina Haldensleben: Die Schaltung funktioniert nicht. Nachdem wir wieder das halbe Schiff auseinandergepflückt haben, hole ich Hilfe von Anliegern. Zwei kommen sofort an Bord und es dauert nicht lange und der Fehler ist gefunden. Der Gang war nicht richtig auf Null und ließ sich deshalb nicht von der Innesteuerung auf die Außensteuerung umschalten. Yachthafen Hannover: Starker Seitenwind und Anlegen an einem Fingersteg im Kanal: Einparken missglückt, lange Schramme an der Bordwand. Reparatur dann im Winter. Zu guter Letzt für diesen Tag: Die Fahrräder werden in Betrieb genommen und nach ca. 200 Metern gibt es einen lauten Knall und das Hinterrad an Rainers Rad ist geplatzt. Ein neuer Schlauch und Mantel müssen her. In Münster finden wir einen Fahrradladen, der das Rad wieder in Ordnung bringt.

Wir fahren gemütlich mit 10 km/h über die Gewässer, durchschnittlich 30–50 Kilometer pro Tag. Das Übernachten im Kanal oder den Häfen ist nicht besonders angenehm. Deshalb haben wir uns eine Auszeit in Idensen genommen und genießen zwei Nächte ohne Schwell, da es hier ein Tor vor der Einfahrt gibt. In dem hiesigen Restaurant kann man gut Bier trinken und Wildgerichte aus der eigenen Schlachterei genießen. Das Damwild läuft im Gehege nebenan herum.

Das Schleusen ist in Sülfeld und in Anderten wirklich eine Herausforderung. In Anderten schleusen wir direkt hinter einem Berufsschiff. Das ist harte Arbeit. Und die Talschleusung soll dabei noch einfach sein. Also freuen wir uns auf die Bergfahrt auf dem Heimweg, wenn das Wasser dann so richtig sprudelt.

Wir fahren weiter nach Bad Essen. Der Heimat unseres Clubkameraden Harald. Beim Anlegen ist uns die Schutzhülle einer Winsch ins Wasser gefallen. Sie treibt aber aufgrund des Soges im Hafenbecken zu schnell vom Boot weg, um sie sofort wieder aufzufischen. Sie macht sich auf den Weg durch das Hafenbecken. Ich bewaffne mich mit dem langen Bootshaken und lege mich am Ende des Beckens auf die Lauer. Ich kam ins Gespräch mit diversen Menschen, die im Schatten saßen oder gar mit dem Fahrrad anhielten und mir Glück beim Angeln wünschten. Es setzte sich auch eine junge Frau von einem Motorboot zu mir und leistete mir – ebenfalls bewaffnet mit ih-

rem Bootshaken – Gesellschaft. So unterhielten wir uns eine Stunde und warteten bis die Hutze endlich in unsere Richtung trieb und aufgefischt werden konnte. Währenddessen sah ich von Fern, dass Rainer Besuch am Boot hatte. Eine Frau! Ich dachte, na vielleicht hat er ja auch hier eine Verflossene. Aber nein, sie stellt sich mir als Haralds Schwester vor. Harald hat sie über unsere Ankunft informiert, und sie kam vorbei, um uns zu begrüßen und ein paar Tipps für den Ort zu geben.

Des Nachts durch knarrende Leinen aus dem Bett getrieben, fiel mir dann auch noch der Leiterfender ins dunkle Wasser, den ich dann auf dem Seitensteg liegend wieder herausholen konnte. Was für ein Tag.

Das nächste erwähnenswerte Ziel ist die Stadt Münster. Der Fußweg vom Stadthafen in die Innenstadt ist herausfordernd. Die Gegend nicht sehr einladend. Ziemlich vermüllt. Den Rest der Stadt haben wir mit einem Hop-on-Hop-off-Bus abgefahren und der schlechte Eindruck wurde wieder relativiert. Wir sind dann am zum Hafen nächstliegenden Punkt wieder ausgestiegen. Die Restaurants an der Promenade sind bei schlechtem Wetter nicht so sehr gefragt, so dass wir ein schönes Plätzchen direkt vor dem Schiff ergattern konnten.

Der nächste Hafen wurde uns von Motorbootfahrern empfohlen, die dort ihr Boot liegen haben. Bei der Ausfahrt haben wir keine Motorleistung mehr,



Auf der Maas

wir kommen bei Strom und Gegenwind nur sehr beschwerlich aus dem Hafen. Der Hafen ist total verkrautet und das Zeug hat sich durch die Strömung um unsere Welle gewickelt. Es lässt sich auch nicht durch Vor- und Rückwärtsfahrt entfernen. So fahren wir also mit gebremstem Tempo weiter. Im Hafen Flaesheim haben wir einen netten Nachbarn, der am nächsten Morgen ins kühle Nass springt und das Kraut von der Welle entfernt. Er braucht mehrere Anläufe. Wir bedanken uns mit zwei Dosen Bier und können befreit weiterfahren. Es regnet immer wieder, Temperaturen noch immer sehr bescheiden. Rainers 30 Jahre alte Regenhose ist auch nicht mehr dicht,

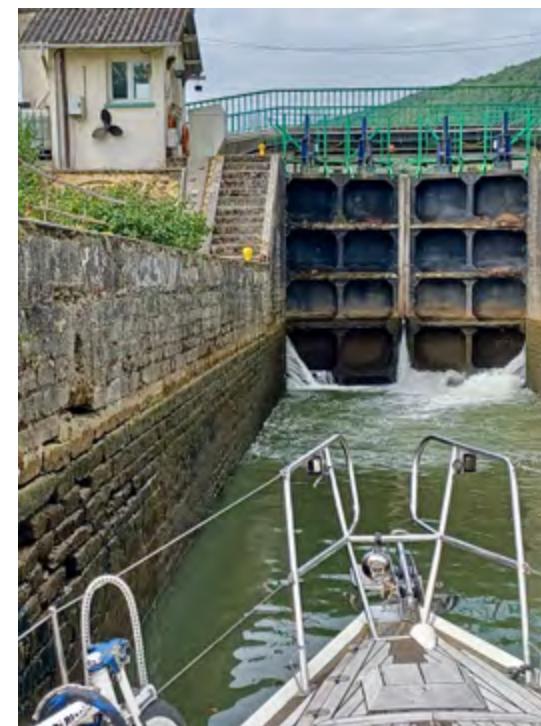
so dass ein Wäschechsel erforderlich war. Die Bordheizung funktioniert und trocknet Crew und Kleidung.

Das nächste Highlight ist die Einfahrt in den Rhein. Die Größe dieses Flusses, die Fließgeschwindigkeit und die riesigen Binnenschiffe sind wirklich beeindruckend. Hinzu kommt, dass es regnet und wir Wind von vorn haben. Durch die Sprayhood ist nichts zu sehen, so dass wir auch noch die Scheibe öffnen müssen. Nun haben wir Wind und Wetter auch noch auf den Brillen, was die Sicht nicht gerade verbessert. Bis nach Wesel sind es auch nur 3 Kilometer. Pünktlich zum Anlegen hört es dann auch erstmal auf zu regnen. Pfingstmontag gönnen wir uns einen Ruhetag, fahren mit den Rädern in den Ort, der an einem Feiertag natürlich nicht sehr belebt war. Aber immerhin ein Eiscafé hat geöffnet. Im Hafenbecken, das von mehreren Ruder- und Motorbootvereinen genutzt wird, gibt es auch eine Tankstelle und der Betreiber war bereit, am Feiertag unser Boot zu betanken. 1,91 € pro Liter. Guter Preis für HVO-100-Diesel.

619 Kilometer in Deutschland liegen hinter uns. In Holland heißt der Rhein Waal und wir fahren weiterhin mit der Strömung. Am Ufer sehen wir mehrere Herden Wildpferde und natürlich jede Menge Kühe. Nach nur 20 Kilometern geht es weiter im Maas-Waal-Kanal Richtung Süden. Nicht nur die Landschaft verändert sich, sondern auch das Wetter. Aus 20 Grad werden blitzschnell 33 Grad. Im Schiff haben

wir 39,3 Grad. Wir haben eine Heckdusche, mit der wir uns erfrischen können. Nun aber das: Der Duschkopf war aufgerissen, und das Wasser sprühte überall hin, nur nicht auf unsere Körper. Schnell wieder den Zulauf absperren, Duschkopf abschrauben und notdürftig mit Tape umwickeln. Hilft erstmal.

Ab Maasbracht (Holland) geht es weiter im Julianakanal. Am 15. Juni erreichten wir Belgien. Maastricht hat uns sehr gut gefallen. Schöne Häuser und Sehenswürdigkeiten und mal ganz andere Bekleidungsgeschäfte als



Eine von 233 Schleusen

bei uns. Wir legen noch einen Ruhetag ein, um Wäsche zu waschen und das Schwimmbecken auf dem Gelände der Marina zu nutzen. Beim Kontrollieren des Ölstandes ist Rainer dann der Deckel des Ölbehälters in den Motorraum gefallen und war nicht zu sehen. Nachdem ich mit der behandschuhten Hand im Altölauflangbecken fische und den Deckel noch immer nicht finden kann, befreien wir den Motorraum von allen Seitenteilen, ein Fach wird komplett ausgeräumt und erst dann blitzt der Deckel in einer Ritze auf.

Vom Julianakanal geht es nun in den Albertkanal, die Maas läuft nebenher. Es gibt keine Kilometrierung mehr, man orientiert sich an den Brücken. In Wesel wurde uns eine App empfohlen, die man sieben Tage ausprobieren kann und dann kaufen muss. Sie hat sich bewährt und wird erworben.

Wassertankstellen sind sehr rar, so dass wir zwischenzeitlich unsere Reservekanister einfüllen, in Namur die Fahrräder aktivieren, Kanister auf die Gepäckträger laden und dann 30 Minuten bis zur nächsten Tankstelle fahren.

Inzwischen haben wir insgesamt 34 Schleusen bewältigt, davon acht in Holland, 13 in Belgien. 990 km und 104 Fahrstunden.

In Frankreich erwartet uns der erste Tunnel mit 564 Metern. Er liegt zwischen zwei Schleusen und was passiert: kurz vor der Einfahrt in den Tunnel gibt es ein Poltern und das

Schwert fällt runter. Gar nicht gut. Es lässt sich aber wieder hochpumpen und ist bis heute auch oben geblieben. Es wird akribisch jeden Tag kontrolliert. An der ersten französischen Schleuse wird uns auch die Fernbedienung ausgehändigt, da nach dem Tunnel alle weiteren Schleusen per Knopfdruck in Gang gesetzt werden. Bisher sind wir immer allein in der Schleuse. Wir machen an einer Leiter fest, an der sich auch das Gestänge befindet, um die Schleusung in Gang zu setzen. Diese Schleusen haben so viel Wasserdruck, dass man das Boot kaum halten kann. Wir müssen noch mehr Fender benutzen, um nicht entweder vorn die Positions lampe zu beschädigen oder hinten den Bügel.

Es sind nicht viele Boote unterwegs. An manchen Tagen sieht man unterwegs fast niemanden. Man trifft aber in den Häfen immer wieder die gleichen Leute. Man versucht, sich in Englisch auszutauschen. Ein Holländer gibt uns seine Ölabsaugpumpe, damit wir das alte Öl aus dem Maschinenraum saugen können. Netter Versuch, leider blieb das Öl drin und wir waren schwarz, der Boden schwarz und auch die Polster. Bremsenreiniger musste alles wieder richten.

Wir liegen in Charleville-Mézières. Ein schönes und lebendiges Städtchen. Abends finden wir im Ort ein nettes Weinlokal, für mich den ersten Champagner, für Rainer Pastis.

Nach weiteren 20 Kilometern verlassen wir die Meuse (Maas), biegen nach Westen ab Richtung Paris auf den Ardennen-Kanal. Es wird Zeit herauszufinden, wie die Wasserstände auf den folgenden Flüssen und Kanälen sind. Mit der Tabelle des VNF, der für die Information verantwortlich ist, kann ich nicht viel anfangen, da ich die Abkürzungen nicht kenne und man sie auch nicht übersetzt bekommt. Auch dieses Problem werden wir lösen.

Es liegen inzwischen insgesamt 51 Schleusen, davon 17 in Frankreich hinter uns. Es werden noch viele folgen.

Laut Auskunft der Hafenmeisterin in Pont à Bar würde es mit unserem Tiefgang keine Probleme geben. Die erste Schleuse vor dem Hafen bewältigen wir mit einem zweiten Segelboot. Beide Boote nutzen die Gelegenheit zum Tanken direkt am Wasser. Wir beschließen, gemeinsam weiterzufahren. So kann man das kostbare Schleusenwasser sparen und einander im Notfall Hilfe leisten. Zuvor ist Martin, der Skipper der „Freyja“, so nett und hilft uns beim Absaugen des Altöls, das sich unter der Maschine gesammelt hat. Wir können das Öl sogar in der Marina kostenlos entsorgen. Auch Ölsaugtücher stellt man uns kostenfrei zu Verfügung.

Der Ardennen-Kanal ist eine Herausforderung für Schiff und Skipper. Die Angabe der Wassertiefe stimmt keinesfalls und der Kanal ist voll mit sogenannten invasiven Wasserpflanzen. Sie sehen



*Mühsames Vorankommen: Nordfrankreichs Kanäle sind stark verkratzt.*

aus wie Flaschenputzer und schlängeln sich bis an die Wasseroberfläche. Natürlich gelangen sie auch in die Schraube und insbesondere zwischen Rumpf und Ruderblatt. Dort sorgen sie für einen gewissen Geschwindigkeitsverlust. Laut Echolot beläuft sich die Wassertiefe auf 0,9 Meter und wir hatten fünf Grundberührungen, ansonsten glichen wir offensichtlich gerade so über den Grund. Es folgt die erste Schleusentreppe, heißt alle 300 bis 500 Meter kommt die nächste Schleuse. In 18 Kilometern absolvieren wir 28 Schleusen und brauchen dafür 7,5 Stunden. Etwa alle 2 Kilometer stochere ich innerhalb

der Schleusen mit dem Bootshaken am Ruderblatt herum, um die Pflanzen aus dem Ruderblatt zu bekommen. Wir machen zeitweise kaum noch Fahrt, die „Freyja“ fährt streckenweise rückwärts. An manchen Schleusen funktioniert die Automatik nicht und ein Anruf beim Schleusenwärter ist erforderlich. Mit meinen knappen Französischkenntnissen eine Herausforderung. Dank DeepL als Übersetzungs-App geht das aber ganz gut. Die Antworten zu verstehen jedoch nicht. Meine freundliche Hilflosigkeit wird damit belohnt, dass ich tatsächlich auch englische Antworten erhalte. Es heißt dann in der Regel nur: „Ich schicke einen Reparateur vorbei“. Das dauert auch nicht lange. Die mobilen Schleusenwärter fahren den Kanal hoch und runter ab und bedienen die Schleuse dann per Knopfdruck. Nach 60 Kilometern ist der Ardennen-Kanal Geschichte, und wir wechseln in den Canal lateral à l'Aisne. Die nächste Schleusentreppe. Diesmal alles Bergschleusen. Das Wasser schießt mit mächtiger Wucht in die Schleusenkammer. Da „Freyja“ mit Mast unterwegs ist, gehen wir immer in den vorderen Teil der Schleuse und bekommen das einschießende Wasser direkt ab. Es kostet unheimlich viel Kraft, das Boot an der Schleusenwand zu halten. Nach 13 Schleusen sind wir völlig erschöpft und freuen uns auf einen sicheren Hafen mit Dusche! Die Temperaturen sind mittlerweile täglich bei 34 Grad, im Schiff 43 Grad. Kochen möchte auch keiner mehr und es gelingt uns tatsächlich, wenigstens einen Pizza-Imbiss zu finden. Auch franzö-

sische Pizza kann man sehr gut genießen. Leider ist es uns auf dem bisherigen Weg nicht gelungen, ein offenes Restaurant zu finden. Entweder machen sie schon sehr frühzeitig zu oder existieren nicht mehr. Auch einfache Bars sind kaum zu finden. Also sorgen wir dafür, dass immer etwas Bier an Bord ist. Es gibt nur noch Flaschen mit einem Inhalt von 250 ml. Die sind dann immer schnell leer. Wir legen einen Ruhetag ein, um Diesel zu kaufen, das Schiff zu putzen und mal wieder die Wäsche zu waschen. Martin hat einen E-Roller und einen Anhänger dabei, so dass wir alle Dieselkanister bequem wieder füllen können. Martin fasst sich dann auch ein Herz und springt in das 30 Grad warme Wasser, um unsere Unterwasserschiffe abzutauchen. Unsere Logge ist vom Kraut verstopft, das Ruderblatt ebenso und um die Welle ist eine blaue Plastiktüte fest verwickelt. Da hilft nur noch das Tauchermesser.

Der Kanal ist nach 58 Kilometern und einer weiteren Schleusentreppe – diesmal abwärts – und einem weiteren Tunnel geschafft. An dieser Stelle fällt die Entscheidung, nicht nach Paris zu fahren. Die Wasserstände sinken in allen Kanälen, die Flaschenputzer vermehren sich weiterhin. Wir hegen die Hoffnung, noch rechtzeitig über den Rhein-Marne-Kanal nach Nancy zu kommen. Dort soll es eine Marina geben, in der die Grand Crû gut für kurze Zeit zurückgelassen werden kann.

Es folgt eine weitere Schleusentreppe – wieder aufwärts. Oh je. An einer Schleuse, die jetzt mittels einer Stange, die über dem Wasser hängt, ausgelöst werden muss, kommt mal wieder kein Signal und ein Anruf bei der Schleusenaufsicht wird erforderlich. Wir binden mühsam an der Seite fest. Nach kurzer Zeit kommt ein französisches Motorboot herangefahren und wir bemerken, dass die Schleuse Grün zeigt. Wir legen fix ab und geben dem Motorbootfahrer zu verstehen, dass wir zuerst da waren. Aber von diesem Boot wird nur gepöbelt und Handzeichen gegeben, die man nicht sehen will. Und ich mit meinem bisschen Französisch pöbele letztendlich in Englisch zurück. Mit einem Stahlschiff ist aber nicht gut Kirschenessen, so dass wir den Typen fahren lassen und auf die nächste Schleusung warten. Er hat uns dann den Platz in der nächsten Marina weggeschwappt und wir müssen an der Kanalwand ohne Poller festmachen. Mit unseren großen Heringen geht es nicht, da unter dem Unkraut Beton gegossen ist. Also hilft Martin uns mit seinen großen Karabinerhaken, die er durch die kaputte Stahlkonstruktion der Kanalwand fädelt. In der vorherigen Schleuse passierte das erste Malheur, als der Schleusenhaken aus der Leiter hopst und wir hältlos in der Schleuse sind. Wir rammen das Schleusentor, aber der schwere Anker bewahrt uns vor einem Schaden. Die Schleusung war zu diesem Zeitpunkt kurz vor dem Ende, so dass Martin sein Schiff festmacht und uns zu Hilfe eilt. Da haben wir uns aber einen großen Schnaps verdient.

Und endlich in Châlons-en-Champagne einen Ort gefunden, wo man Essen gehen und Champagner trinken kann. Unser erstes französisches Essen: Ente in Orangensoße und ein Gericht, dessen Namen ich vergessen habe. Es war irgendein Fleisch bzw. Innerei im Darm mit lappigen Pommes. Gruselig. Die Hündin Frida (von Martin und Anke) mochte es sehr.

Unterwegs informiert uns ein Motorbootfahrer, dass eine Weiterfahrt nicht möglich sei, da Schleusen gesperrt seien. Kurzerhand binden wir in Pogny an, um uns zu beratschlagen. Vor uns liegt ein kleines, edles Flusskreuzfahrtschiff. Ich versuche, mich verständlich zu machen und der Kapitän, ein Engländer, nimmt sich unseres Problems an. Er telefoniert mit dem Hafen von Vitry, wird weitergeleitet nach Bar-le-Duc. Da Wochenende ist, kann man niemanden dort erreichen. Er gibt uns seine Telefonnummer und ist bereit, uns wieder zu helfen, wenn wir ihn anrufen. Wir liegen zwei Tage in Pogny, da es in Strömen regnet bei 14 Grad Höchsttemperatur. Von nichts abzuschrecken, kommt ein uns bereits bekanntes holländisches Segelboot vorbei, legt kurz an und wir tauschen uns aus. Sie haben sich in Vitry-le-François einen Platz reserviert und sie werden das gleiche für uns tun, sobald sie angekommen sind. Auch ihnen ist bekannt, dass es bald nicht mehr weitergeht. Sie wollen ins Mittelmeer, aber der Canal entre Champagne et Bourgogne ist schon länger wegen Wassermangels und invasiver Pflanzen

gesperrt. Wir wollen den Rhein-Marne-Kanal befahren, der aber ab Schleuse 41 bis 25 (Toul, kurz vor Nancy) komplett gesperrt ist. Man will den Bauern das Wasser geben, da der Grundwasserspiegel sehr niedrig ist. Solange es nicht regnet und die Bauern die Felder wässern müssen, gibt es kein Wasser für den Kanal.

Nach der Havarie in der Schleuse von Châlons-en-Champagne ändern wir die Schleusenstrategie und benutzen zunächst Leinen an Bug und Heck zu zwei Pollern an der Schleuse. Wird für nicht gut abgehakt und umgestellt auf Leinen an Bug und Heck zu einem Mittelpoller der Schleuse. Das geht besser, solange der Poller mittig zum Schiff ausgerichtet ist. Dies gilt alles für den Fall, dass wir im vorderen Teil der Schleuse festmachen müssen. Wenn man allein ist, kann man am hinteren Teil festmachen, und das einschießende Wasser kann sich in der ersten Hälfte austoben. Rainer benutzt dann mit dem Schleusenhaken die Mittelklampe und ich stehe am Bug mit meinem großartigen Holzbootshaken mit Metallspitze, den ich noch von Wolfgang bekommen habe, bevor er starb.

Wenn die beiden Holländer uns nicht an der Gabelung zur Einfahrt in den Hafen von Vitry empfangen hätten, wären wir dort wahrscheinlich nicht eingefahren. Die Einfahrt ist kaum breiter als das Schiff, weil an der einen Seite große Hausboote liegen und an der anderen Seite Büsche in den Fahrweg ragen. Und flach ist es auch noch.

Kaum Platz zum Rangieren. Aber mit Hilfe anderer Skipper gelingt es uns einzuparken.

Mühsame englisch-französische Gespräche mit der Hafenmeisterin und ein Telefonat ihrerseits mit der Schleuse in Bar-le-Duc ergeben, dass hier die Reise zunächst zu Ende ist. Wir buchen den Liegeplatz bis zum 10. August. Die 'Freyja' bleibt samt Crew dort und wir buchen kurzerhand eine Zugverbindung nach Berlin.

Fazit der ersten Etappe:  
 1.308 Flusskilometer von Berlin bis Vitry-le-François;  
 149 Fahrtstunden in 50 Tagen (19. Mai bis 8. Juli), davon 12 Ruhetage;  
 233 Schleusen, davon 13 in Deutschland, acht in Holland, 13 in Belgien und 99 in Frankreich.

Wir haben viele schöne Landschaften gesehen, aber auch traurige, ver-

einsame Orte. Die Wohnungen leer, die Häuser in schlechtem Zustand. In Holland ist die Welt noch in Ordnung. Man sieht riesige gepflegte Hausboote, schöne Häuser und Grundstücke. In Belgien in der Gegend von Lüttich befinden sich viele verfallene Industriegelände, Bootsfriedhöfe am Ufer: Boote einfach abgestellt und vergammeln lassen. Die Ortschaften sind ebenfalls in keinem guten Zustand. Erst weiter südlich wird es besser. Auch in Frankreich sind die Ortschaften leer, wenig Tourismus, die Hotels zu, Restaurants gibt es kaum noch. Was in unseren Wasserwanderkarten angepriesen wurde, stellte sich als nicht mehr zutreffend heraus. Aber die Landschaft ist dennoch traumhaft schön. ■

(Anm. d. Red.: Wer mehr zum Thema lesen möchte: Antonia von Lamezan & Lukas Hoppe, *Der lange Weg ins Warne*, YACHT 2-2026, Seite 51)



## Viel Zeugs in der Backskiste

Wir konnten 2025 zwei ausreichend große Bestellungen von Segelkleidung mit Clubständer oder Jubiläumslogo bei Musto platzieren, das Ergebnis scheint den meisten Clubmitgliedern gut gefallen zu haben. Die letzte Bestellung ging auf den letzten Drücker zu Weihnachten über die Bühne, damit sollte es vorerst gut sein. Der Pressewart wird sich zum Sommer erneut melden und sondieren, ob eine neueleiche Bestellung lohnt – gerne könnt Ihr aber mit Ideen und Wünschen auch eigeninitiativ auf den Vorstand zugehen.

Zusätzlich sind bis auf Weiteres auch Modelle u.a. für Kinder bei [www.sailshirt.com](http://www.sailshirt.com) hinterlegt. Gerade für die Jüngeren bietet Musto leider keine Kollektion an. Bestellung dort bitte selbstständig bei Bedarf.

Auf Lager haben wir aber weiterhin Club- und Rennständer, Aufkleber, Pins (einfache Version ohne Diamanten) und Aufnäher für Jacken und Mützen. Sprecht ein Vorstandsmitglied an, und wir helfen gerne weiter. ■



## Regatta der besonderen Art vor Südindien

Thierry Schilbach

**V**OR RUND EINEM JAHR DURFTE ich an der Admirals Cup Regatta teilnehmen. Nicht zu verwechseln mit dem legendären Rennen an der südenglischen Küste, findet dieser Admirals Cup vor Südindien statt. Er wird dort ausgerichtet von der indischen Marine-Akademie für den sportlichen Wettkampf und Austausch unter Kadettinnen und Kadetten internationaler Marinen.

### Die Anreise

Das Erlebnis begann im regnerischen Hamburg am Flughafen. Mein Kalleu, eine weitere Kadettin und ich wa-

ren das Team der Deutschen Marine und machten uns auf die lange Reise bis nach Kannur, Indien – mit Umsteigen in Dubai. Nach ungefähr 24 Stunden kamen wir im tropischen Indien bei 100% Luftfeuchtigkeit und 30°C Lufttemperatur an. Nun lag noch eine dreistündige Busfahrt vor uns. Schlafen konnte man da nicht, der indische Straßenverkehr hat sich alle Mühe gegeben, uns hellwach durch die Landschaft zu schaukeln, noch dazu auf der verkehrten Straßenseite.

### Die India Naval Academy (INA)

In der India Naval Academy angekommen, gab es einen großen Empfang. Die indischen Kameraden hielten sich während unseres gesamten Aufenthalts stets an ihre wichtigste Regel: „The guest is to be treated like gold.“ Wir Wettfahrtteilnehmer haben alle eine Stube mit Blick in den dichten Regenwald bekommen. Die Fenster bestanden nur aus einem Insektennetz, und die einzige Klimaanlage war



ein Propeller an der Zimmerdecke. Bei der Dezemberhitze von teilweise über 30°C hat das nicht wirklich für entspannte Nächte gesorgt. Im Gegensatz zu uns hatten die Offiziere ihre Unterkunft in schön eingerichteten, klimatisierten Bungalows am Strand.

Die feierliche Eröffnung war direkt am Strand, dort wo auch die Regatta ausgerichtet wurde. Die Boote lagen dort auch schon parat. Die indische Marine verfügt über eine Flotte von mehr als 30 Lasern, die alle auch im regulären Ausbildungsbetrieb für die Kadetten genutzt werden. Ansonsten liegt die INA an einem 7 km langen Strand mit Bootshafen für größere Boote und Yachten, Tennisplätze, Golfplatz, Schwimmmanlage mit vier olympischen Schwimmbecken, drei große Mehrzwecksportfelder für u.a. Fußball und Cricket, ein Museum, eine Bibliothek über fünf Etagen und eine große Aula mit Bühne und über 1.000 Sitzplätzen.

### Das Teilnehmerfeld

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren Kadetten, d.h. Offizieranwärter unterschiedlicher Dienstgrade in Ausbildung aus 22 Ländern. In der Regel sollten alle Teilnehmer sich im ersten Ausbildungsjahr befinden und auch deshalb nur einmal die Möglichkeit gehabt haben, an dieser Regatta teilzunehmen. Da Regeln anderswo flexibel ausgelegt werden, waren einige Teilnehmer schon mehrmals da und hatten sogar professionelle Trainer und auch Dolmetscher dabei. Andere haben am Anreisetag erstmals überhaupt

einen Laser gesehen. Das sorgte für ein gewisses Gefälle der Leistungsfähigkeit der Teilnehmerschaft.

Meine Teamkameradin war bis dahin gute Yachtseglerin mit etwas Erfahrung auf 420ern. In einem Laser saß sie in Ezhimala aber zum ersten Mal – wir haben am ersten Tag gerade so noch einen Crashkurs hinbekommen. Aber wie es sich herausstellte, war die hastige Einweisung völlig ausreichend.

Spannend waren auch die vor Ort vertretenen Nationalitäten. Indien lädt traditionell zu dieser Regatta auch Marinen aus Ländern ein, denen wir in Deutschland und als NATO-Partner in diesen Zeiten eher selten zu sportlichen Veranstaltungen begegnen. Indien hat aber dank seiner geopolitischen Lage als größtes Land Südasiens eigene strategische und außenpolitische Interessen. So kam zur sportlichen auch eine kleine politische Herausforderung für uns dazu, die aber lösbar war. Neben Ländern wie Großbritannien, Italien, Portugal, Südafrika, Tansania, Griechenland, Malaysia, Indonesien, Australien und Japan waren auch der Iran und vor allem Russland vertreten.

### Die Wettfahrten

Die Regatta wurde über vier Tage durchgeführt. Am Tag gab es jeweils nur ein Rennen pro Gruppe. Jedes Land teilte sich ein Boot. Der Wechsel der Steuerleute erfolgte zwischen den Wettfahrten auf dem Wasser. Nach zwei Tagen wurden die Gruppen in eine Silver und eine Gold Fleet aufge-

teilt, um bei dem großen Erfahrungsunterschied der Segler allen eine faire Chance zu geben, auf vordere Plätze zu kommen. Entgegen der an Land sehr stickigen Klimaverhältnisse bei den winterlichen 30°C, war es auf dem Wasser sehr angenehm. Die Windverhältnisse waren mild – mit durchschnittlich 10 kn. Die Wettfahrten waren ein einfacher up and down, das machte es auch etwas leichter für die frisch gebackenen Regattasegler. Als größte Schwierigkeit stellte sich jedoch die indische Slippbahn heraus: der Strand. Hier herrschte Wellengang von bis zu 1 Meter. Als am zweiten Tag am Ende der Wettfahrten noch der Wind

auffrischte, forderte die Brandung doch das seemännische Geschick auch der Besseren heraus: Die ersten drei Segler, die den Strand anliefen, sind alle auf der gleichen Welle gekentert und haben alle drei dabei ihre Masten gebrochen. Als der große Pulk unkoordiniert folgte, brach plötzlich das komplette Chaos aus. Zum Glück gab es keine Verletzungen, doch es ging nochmals Aluminium zu Bruch

Am Ende der fünf spannenden Tage in Indien befanden wir uns als Team der Deutschen Marine in der Gesamtwertung auf dem 10. Platz von 25. Alex, meine Kameradin, hatte den Laser rasch und gut im Griff und erreichte einen schönen 4. Platz in der Silver Fleet. Ich war gut vorne mit dabei und landete auf dem 9. Platz der Gold Fleet. Insgesamt waren 53 Seglerinnen und Segler am Start.

Auch im Rückblick war das generell eine fantastische Woche: Das kulturelle Erlebnis bleibt. Nicht nur wie die Indianer eine Regatta fahren, sondern vor allem das Essen, das täglich immer etwas komplett Neues bot, die unendlich großzügige Gastfreundschaft in Indien und natürlich auch der internationale Austausch mit anderen Seeleuten haben mich absolut fasziniert. Und wer hätte gedacht, dass das Jugendtraining im Spandauer Yacht-Club dereinst der Deutschen Marine zu einer guten Platzierung verhelfen würde? Ich jedenfalls bin dankbar für das, was ich seit meiner Kindheit an der Scharfen Lanke gelernt habe. ■



## Der Vorstand

### gemäß §26 BGB

<i>Vorsitzender</i>	Rainer Drucker	1.vorsitzender@spyc.de Tel.: 0171 4395476
<i>Stellv. Vorsitzender und Pressewart</i>	Mirko Schilbach	mirko@spyc.de Tel.: 0176 67565968
<i>Schatzmeister</i>	Michael Seiffert	kasse@spyc.de Tel.: 0172 3268129
<i>Grundstückswart</i>	Andreas Enge	grundstueck@spyc.de Tel.: 0177 2308188

### weitere Vorstände

<i>Schriftführerin</i>	Janine Drucker	schriftfuehrer@spyc.de
<i>Obmann für Wettsegeln, Breitensport und Segelausbildung</i>	Sebastian Kalabis	sport@spyc.de Tel.: 0177 6283089
<i>Jugendwarte</i>	Alexander Stendel Jan Schöllhammer	Tel.: 0172 6508000 Tel.: 0173 6286256 jugend@spyc.de
<i>Takelmeister</i>	Klaus Westendorff	takel@spyc.de Tel.: 0170 5537170
<i>Veranstaltungswart/ Messewart</i>	Willi Mezger	veranstaltung@spyc.de messe@spyc.de

## Impressum

### Herausgeber:

Spandauer Yacht-Club e.V., v.i.S.d.P.: Rainer Drucker  
Anschrift: Scharfe Lanke 31, 13595 Berlin, [www.spyc.de](http://www.spyc.de), [info@spyc.de](mailto:info@spyc.de)



An der Havel zu Hause seit 1885

**Spandauer Yacht-Club**

Spandauer Yacht-Club e.V.  
Scharfe Lanke 31, 13595 Berlin  
Tel. Büro: +49 30 3 61 5717  
[info@spyc.de](mailto:info@spyc.de)