

Der Yachtclub Bielersee

1942 - 1992

1. Die Gründung des Vereins

"Werter Segelfreund!

Seit geraumer Zeit - besonders seit der Benzinrationierung - beleben wieder in vermehrter Masse die weissen Segel unsere Schweizerseen. So ist heute auch unser Bielersee zum Tummelplatz vieler neuer und schnittiger Boote geworden. Renn- wie Wandersegler kommen hier auf ihre Rechnung, da einerseits abwechslungsreiche Winde vorherrschen, andererseits ein grosses Revier zur Verfügung steht (Bieler-, Neuenburger- und Murtensee). Diesen Frühling hat sich nun - auf Wunsch vieler Segler - ein Initiativkomitee gebildet, das zum Ziel hat, durch die Gründung eines Bielersee-Segelklubs alle Segler und Freunde des Segelsportes in einer Gemeinschaft zu vereinigen."

Dies sind im Frühling 1942 die ersten Zeilen der Einladung zur Gründungsversammlung des Yachtclub Bielersee (YCB), die am 27. Juni 1942 in Twann stattfinden sollte. Dieses Schreiben ist zugleich das erste, das Eingang in das Archiv des YCB findet. Federführend für das Initiativkomitee ist Kurt Hubacher, ein junger Medizinstudent und Sohn eines Weinbauern aus Twann.

15 Männer und eine Frau (als Vertreterin eines Mannes) finden sich am 27. Juni 1942 im Twanner Hotel Bären ein, um den Verein zu gründen. Weitere fünf Männer lassen sich entschuldigen, gehören jedoch trotzdem zu den 21 Gründungsmitgliedern. Kurt Hubacher, an dieser Sitzung zum ersten Präsident gewählt - schildert den Anlass später mit spitzer Feder:

"Am Tisch im Grünen Sali des Hotel Bären in Twann sassen einige wohlgenährte, kapitalkräftige Herren, die durch den Rauch ihrer dicken Brasilzigarren ab und zu mit einer ironischen Seitenbemerkung das jugendliche Feuer auf der anderen Tischseite zu dämpfen suchten. Dort sassen ein paar enthusiastische Hitzköpfe zwischen 16 und 22 Jahren, die auf alten, besetzten Schaluppen das Handwerk des Segelns erlernt hatten und die nun die ersten Rennjollen am See auftauchen sahen und vom Regatta-Fieber gepackt wurden. Der traditionelle Feudalclub wie Zürcher YC, SN Genève oder der Thunersee Yachtclub, wären zwar für die Herren mit den Brasilzigarren das anzustrebende Ziel gewesen; keinesfalls aber für die jugendlichen Draufgänger, die etwas ganz anderes suchten."¹

Scheinbar konnten sich die "Herren mit den Brasilzigarren" durchsetzen. Statt eines Segelklubs, wie in der Einladung formuliert wurde, entstand in jenen Kriegsjahren der Yachtclub Bielersee, mit Sitz in Twann und mit dem Hotel Engelberg in Wingreis als sportlichem und gesellschaftlichem Zentrum.

¹Kurt Hubacher: "Der YCB ist 30 Jahre jung". Vortrag zum 30. Geburtstag.

Der erste Vorstand besteht aus vier Personen: Neben Hubacher sitzt als Vize Fritz Rohn, der auch als Segelmeister walten wird. Ruppert Roth wird Sekretär und F. Wyss Kassier. Schon bei der Geburt des YCB zeichnet sich ab, dass der Verein mehrheitlich aus Bielern zusammengesetzt sein wird. Stark vertreten sind aber auch die Twanner und Solothurner, und mit je einem Mitglied aus Bern, Moutier und Basel lässt sich schon 1942 abschätzen, wie gross das Einzugsgebiet des Vereins in etwa sein wird.

Den ersten gemeinsame Auftritt der YCB-Mitglieder auf dem Wasser stellt ein paar Wochen später eine Geschwaderfahrt dar.

Weshalb gerade ein Segelverein?

Weshalb wohl wird mitten im 2. Weltkrieg ein Yachtclub aus der Taufe gehoben? Kurz Hubacher schreibt in der eingangs erwähnten Einladung von der damals verordneten Benzinrationierung, derentwegen wieder vermehrt Segelschiffe auf den Seen zu beobachten seien. Dies mag wohl mit ein Grund gewesen sein, da die betuchte Gesellschaft mangels Treibstoff ihre Motorkutter im Hafen stehenlassen musste und stattdessen eine Segelyacht anschaffte, um weiterhin ihrer Freizeitbeschäftigung frönen zu können. Rückblickend stellt er eine weitere Motivation fest, welche die Leute während des Krieges plötzlich segelnd auf den See getrieben hat:

"Die Flucht aus den täglichen Problemen einer strengen Kriegswirtschaft, die Flucht auch aus dem feldgrauen Gewand, das fast zur Normalkleidung wurde, in eine friedliche, sorglose Welt auf dem Wasser."

Der Segelsport entwickelt sich in der Schweiz in zwei Schüben: Mit der Entwicklung leichterere, für die sportliche Betätigung zugeschnittener Yachten Ende des 19. Jahrhunderts bildeten sich zuerst am Genfersee (1872), später am Zürichsee (1902) und Thunersee (1920) die ersten Yachtclubs der Schweiz, getreu nach britischem Vorbild, wonach der Sport von der (adeligen) Oberschicht betrieben wird und "Etikette und Umgangsformen teilweise höher bewertet wurden, als seglerisches Können und seemännisches Verhalten."²

In einer zweiten Phase anfangs der 30er Jahre formieren sich an den meisten Schweizer Seen weitere Segelclubs, die, im Unterschied zu den Anfängen, den sportlichen Wettkampf auf dem See ins Zentrum ihrer Vereinstätigkeit stellen. Begünstigt werden diese Segelklubgründungen durch das Aufkommen moderner, weit günstigerer Jollen, dank denen Segeln nicht mehr nur der finanzstarken Oberschicht vorbehalten bleibt. Beliebt sind - vor allem in der deutschsprachigen Schweiz - Olympia- und H-Jollen, sowie der Pirat. Die Olympiajolle wurde für die Olympischen Spiele 1936 in Berlin gebaut. 1938 liess der deutschen Seglerverband ein speziell für die Jugend geeignetes Segelboot konstruieren, es entstand der Pirat, ein günstiges und doch robustes Schiff, das sich ohne grosse Kenntnisse auch selber bauen liess. Der Pirat wurde bald zum bevorzugten Schiff der segelnden Hitlerjugend, war aber rasch auch auf Gewässern aus-

² Den Anfang nahm der Yachtsport in Grossbritannien, allerdings als königliches oder zumindest edeliges Vergnügen auf grossen, schweren Schiffen, die nicht ohne Crew zu segeln waren (aus Daniel Wälti, Segeln - ein Sport mit Vergangenheit, in: Union Schweizerischer Yachtclubs (Hrg.): "Segeln in der Schweiz")

serhalb Deutschlands (besonders im deutschsprachigen oder -beeinflussten Raum) anzutreffen. So auch in der Schweiz, wo 1941 über 100 Eigenbauten gewässert wurden. Bei Vereinsgründung stellen auch beim YCB die Piraten die grösste Regattaflotte.

1939 wird auch die USY, die Union Schweizerischer Yachtclubs gegründet. Dieser gesamtschweizerische Dachverband soll dem Segelsport eine Struktur geben und Wettkämpfe im In- und Ausland koordinieren und organisieren.

Uralte Tradition

1942 war der Bielersee alles andere als ein etabliertes Segelzentrum, wie unser Chronist rückblickend erzählt:

"Bei der Gründung waren unter den 25 ersten Einheiten des YCB noch wenige "Rennpferde". Vielmehr bedurfte es einiger Phantasie, um in den diversen besegelten Untersätzen, wie Dinghis, gaffelgetakelten Zweimast-Ketschs, umgebauten E-Jollen und Familienzübern den Grundstock zu einer Flotte eines Yachtclubs zu sehen. Viele dieser Kähne machten in der Stunde mehr Wasser unter die Blindböden als Seemeilen Richtung Insel."

Auch wenn man sich mit Familienzübern aufs Wasser begibt, sind mit dem Segelsportes Gefühle und Verpflichtungen verbunden, die der Sache eine gewisse Exklusivität verleihen:

"Im Segeln liegt Tradition, uralte Tradition, die zurückgeht auf die Zeiten, da Magellan, Columbus und wie die grossen Seefahrer alle hiessen, die neue Welt entdeckten und mit gewaltigem Schwung der Welthandel einsetzte. Aus den plumpen und schwerfälligen Karavellen der damaligen Zeit wurden die raschen, eleganten Schooner und Kutter, die rassigen Dreimaster-Klipper, die in immer kürzeren Zeiten die Waren von einem Erdteil zum andern brachten. Aus diesem Konkurrenzkampf heraus entwickelte sich der Segelsport, dieser herrliche Kampf mit Wind und Wellen. Es sind gerade diese alten Ueberlieferungen, diese alten Seeregeln, überhaupt die Tradition, die den Segelsport umgibt, die ihm gegenüber andern bei uns praktizierten Sportarten gleichsam den Adelstitel verleiht. Jeder, der neu unter die Segel geht, verspürt etwas von diesem Nimbus, der diesen Sport umgibt und von der Verpflichtung, diese Tradition zu respektieren."

Dies schreibt Kurt Hubacher 1948 in einem Artikel im Bieler Tagblatt. Der Vorwurf, die Haltung der Gründer sei elitär, ist sicher zu kurz gegriffen, sonst hätte der Chronist sich nicht dafür verwendet, fast zwei Zeitungsseiten dem Segelsport auf dem Bielersee zu widmen. Trotzdem sagen die paar Zeilen viel über das Selbstverständnis der Segler von damals aus. Segeln ist eben nicht irgendeine Sportart, sondern baut auf eine lange und bewegte Tradition, die es rechtfertigt, den Sport in den Adelsstand zu versetzen. Dass dieser Status des Segelns natürlich auch nach einem besonderen Status des Seglers verlangt, sagt Hubacher zwar nicht direkt, doch mit der letzten Bemerkung wird wohl ziemlich eindeutig auf diese Bedingung hingewiesen.

Die ersten Jahre

Die Gründung des YCB und die ersten Jahre des Vereins bleiben mangels Material verschwommen, im wahrsten Sinn des Wortes: So soll das ganze Material aus jener Zeit irgendwo auf dem Seegrund liegen. Der damalige Sekretär wollte das Archiv an einen neuen Ort transportieren, per Schiff, doch es kam Wind auf und das Boot kenterte. Deshalb setzt die Archivierung der Sitzungsprotokolle erst ab 1945 ein. Von den erwähnten YCB-Kurieren, den offiziellen Vereinsmitteilungen, sind

nur wenige übrig geblieben; in einem Exemplar des Jahres 1944 ist jedoch erstmals ein vollständiges Bootsregister veröffentlicht. Daraus ist ersichtlich, dass sich die Mitgliederzahl des Vereins innerhalb kurzer Zeit verdoppelt hat: 52 Personen mit 50 Booten zählt der YCB im Frühling 1944. Erstmals erfährt man auch genaueres über die Zusammensetzung des Bootsparks. Auffällig ist dabei neben den zum Teil stattlichen Schiffen, dass der YCB in seinen Anfängen eine konsequente Klassenpolitik betreibt.

So ist bei den Jollen der Pirat mit 12 Booten eindeutig vorherrschend, gefolgt von der Wanderjolle (H-Jolle, 5 Stück), der Olympia-Jolle (4) sowie dem eben auf den Markt gekommenen Lightning (3). Daneben sind noch vier Dinghis unterwegs und einige wenige Einzelanfertigungen. Bei den Kabinenyachten hat man sich auf verschiedene Typen festgelegt: Mit 5 Schiffen erfreut sich der Bielerseekreuzer der grössten Beliebtheit, gefolgt vom etwas grösseren Wanderkreuzer (4) und dem damaligen Topboot auf allen Schweizer Seen, dem Lacustre (3). Daneben kurven auf dem Bielersee noch ein Drachen, ein Schiff der 5er-Klasse, ein Hocco sowie zwei Jollenkreuzer. Ebenfalls im Bootsregister aufgeführt sind drei Motoryachten.

Eine eigentliche Bootsindustrie hat Mitte des Jahrhunderts noch nicht bestanden. Wer ein Boot anschaffen will, lässt sich "sein Schiff" von einem Bootsbauer anfertigen, beteiligt sich an der Herstellung einer Serie oder bestellt sich die Pläne und baut es gleich selber. Gebaut werden die Schiffe vorwiegend in der Region. So gibt es zu jener Zeit am Bielersee drei Bootswerften.

Viel Enthusiasmus

Während der Kriegsjahre war der Vereinsbetrieb noch stark durch den Aktivdienst geprägt:

"Es brauchte auch einigen Enthusiasmus, einen Verein zu gründen und ihm gleich den nötigen Schwung zu geben, wenn man bedenkt, dass in den folgenden drei Jahren meist 2/3 des Vorstandes im Aktivdienst waren. So rückte z.B. der Präsident drei Wochen nach der Gründung in die RS ein und mehr als einer der damals regelmässig erscheinenden YCB-Kuriere entstand in einer stickigen Soldatenstube." (Hubacher)

Trotzdem herrschte beispielsweise im Sommer 1944 ein reger Betrieb auf dem Bielersee: Pfingstregatta um den "Preis vom Bielersee", Jollenregatta im Juni um den "Jollenpreis F. Gerspach", Petersinselregatta im Juli um den "Preis vom Sunny Corner" als Ausscheidungsrennen um den Klubmeister, Regionalmeisterschaften und Ausscheidung für die schweizerischen Segelmeisterschaften am Thunersee, "Gemütlicher Segelbummel" im August, "Versuch eines Geschwadersegelns" im September sowie am 15. Oktober das "Absegeln". Zudem wird den ganzen Sommer hindurch am Samstag vor Engelberg ein Trainingsabend durchgeführt.

Neben den fix terminierten Anlässen läuft beim YCB zusätzlich noch der Wettkampf um das "Blaue Band vom Bielersee", der Auszeichnung für die schnellste Fahrt im Dreieck Engelberg, St. Petersinsel, Lattringen.

Aus dem Tätigkeitsprogramm ist ersichtlich, dass es sich bei den Regatten um mehr als nur sportliche Wettkämpfe handelt,

getreu nach dem Motto des Kurierredaktors:

"Ein fröhlicher Kameradschaftsgeist und das Zepter der Gemütlichkeit beherrschen diese Tage."

So ist beispielsweise der "Morgenschoppen" im Strandhotel Engelberg anlässlich der Pfingstregatta ein fester Bestandteil des Wettkampfes, und da wir uns am Bielersee befinden, ist anzunehmen, dass es sich bei diesem "Schoppen" um Weisswein handeln dürfte. Noch vielseitiger gestaltet sich die Petersinselregatta: Bereits am Samstag Nachmittag um 15.00 Uhr stechen die Wettkämpfer von Twann aus gemeinsam Richtung St. Petersinsel in See. Um 18 Uhr erfolgt der Start zu einer "kleinen Trainingsfahrt", gefolgt von einem "nächtlichen Rundgang auf der Insel". Uebernachtet wird im Boot. Am Sonntag morgen um 10.00 Uhr wird die Ausscheidungsregatta für die Regionalmeisterschaft gestartet, um 11.30 Uhr der "Apéro" serviert, gefolgt von einem "Pic-nic". Ab 14.00 Uhr geht es dann um den Klubmeister, 16.00 Uhr ist Siegerehrung und daran anschliessend steigt das "Volksfest".

Dass der Segelsport in der Natur abgehalten wird, diese Erfahrung müssen jedoch auch die YCB'ler machen. So wird die Jollenregatta wegen "Sturm und Wettergraus" lediglich als Trainingsfahrt mit vier Schiffen durchgeführt. Die restlichen Teilnehmer verzichteten,

"ihnen schien die feste Unterlage des Vingelzer Damms für diesen Sonntag die bessere Gewähr für ihr Leben zu bieten, als der aufgewühlte See."

Das Absegeln Mitte Oktober wird, wegen "böig-kalter Herbstbise", von vier Teams "beim jungem Wein begraben".

Die Rolle des Alkohols

Wie bereits angetönt, scheint der Wein oder generell der Alkohol bei den Seglern, getreu der Tradition ihrer Kumpanen auf hoher See, eine zentrale Rolle zu spielen. Kaum eine Kurierseite, die dieses Thema nicht aufnimmt, sei es in Form von Randbemerkungen ("In überlegener Art sicherte sich die Mannschaft den Sieg (diesmal nicht in Alkoholnöten).") oder in eindeutig-verschlüsselten Anspielungen ("Weitere Einzelheiten konnten leider nicht eruiert werden, da alle Beteiligten von diesem Fest ein ziemlich lückenhaftes Erinnerungsvermögen nach Hause brachten.") oder ironisch-offen in Form von Ratschlägen: So gehört in eine Bordapotheke (neben einem "Schiffklavier oder ähnlichem gegen schlechte Laune"):

"eine (es können auch beliebig mehr sein) Flasche guten Schnapps zur Wiedererweckung der Lebensgeister nach schwierigen und nassen Manövern, gegen Seekrankheit und zum Niederschlagen schwerer seelischer Depressionen."

Es wäre jedoch unfair zu sagen, YCB'ler begeben sich nur wegen des Vergnügens und des Weissweins auf den See. Regattaberichte im Kurier 6/45 zeugen davon, dass die Wettkämpfe jeweils sehr ernsthaft angegangen worden sind. So laufen anlässlich einer Langstreckenregatta 1945 bei starker Bise die 13 Boote nach viereinhalbstündiger Segelzeit innerhalb nur weniger Sekunden und Minuten im Ziel ein.

"Die kameradschaftliche Zusammenarbeit der einzelnen Mannschaften und eine genaue lokale Wind- und Seekenntnis waren unerlässliche Voraussetzungen für einen Erfolg an dieser Regatta",

schreibt der Chronist, oder:

"Im Ganzen gesehen eine äusserst spannende Regatta, die trotz etlichen

Havarien einen vollen Erfolg zeitigte."

Dass es sich jedoch bei etlichen der YCB-Seglern noch um Anfänger handelt, davon zeugt folgender Textausschnitt aus einem Bericht von den Regionalmeisterschaften am Thunersee:

"Eines wurde uns vor allem bewusst, dass es uns in manchem an Erfahrung fehlt, besonders was Finessen betrifft. Solche werden uns jüngeren Seglern im YCB nicht von alten erfahrenen Seebären überliefert, wie es bei den Thunern der Fall zu sein scheint."

Doch die Segler haben einiges gelernt bei ihrem Ausflug an den Thunersee:²³

"Auf Finessen kommt es beim Regatta-Segeln an. Konzentrierte und ständige Aufmerksamkeit, Ausdauer, Ruhe und rasches Handeln werden dazu von einer Regatta-Mannschaft zu erwarten sein. So fordert schon die Vorbereitung des Bootes eine peinliche exakte Arbeit. Mit einer gewissen Andacht hissten jeweilen die Mannschaften das Gross-Segel, prüften vor jedem neuen Lauf, ob Piek- und Klaufall, sowie Halstalje richtig durchgesetzt und belegt seien. Eine Kunst für sich bildet das richtige Einbinden der Segellatten, wo mit aller Geduld das günstigste Profil des Gross-Segels herausgearbeitet werden soll. All diese Mühe lohnt sich, wollen wir das Beste aus unserem jeweiligen Kahn heraussegeln."

Ein weiterer Punkt ist den Bieler Seglern aufgefallen:

"Was uns besonders angenehm berührt, war die straffe Leitung die eine sehr erzieherische Wirkung auf die Mannschaft ausübt."

Diese straffe Leitung haben die Bieler am eigenen Leib erfahren, haben sie doch nach dem zweiten Lauf, auf Platz zwei liegend, vergessen, das Wettkampfprotokoll zu unterschreiben, worauf sie disqualifiziert worden sind. "Wir werden das Unterschreiben wohl nie mehr vergessen", folgern sie und schliessen mit der Feststellung, dass dies

"(...) auf eine gute Tradition des TYC (Thunersee Yachtclub) schliessen lässt, auf einen gewissen geistigen Comment, den wohl auch der YCB mit der Zeit entwickeln wird."

Die guten Vorsätze wären somit gefasst, doch wie dieser "geistige Comment" zu verstehen ist, beschreibt ein anderer Segler der für diesen einen Lauf disqualifizierten Equipe:

"Aber, oh Tücke des Schicksals, es war doch der 1. Juli und nicht der 13. - nach dem Einlaufen vergass der Käpten, trotz mehrmaligen Mahnung, zu unterschreiben. Diesqualifiziert! Da konnten nur Nerven wie Ankertrassen helfen. Und sie taten auch. Zur Beruhigung der Gemüter wurden in aller Eile die holde Weiblichkeit aufgeboden und bei einem feuchtfrohlichen Verbrüderungsfest mit unsern lieben Seglerkollegen aus Luzern, Thun und Sempach war der anfänglichen Missstimmung rasch Remedur geschaffen."

Frauen haben wenig zu bestellen

Frauen haben in den Gründungsjahren im YCB wenig zu bestellen. Zwar ist der Klub laut den Statuten von 1942 für "Damen und Herren" offen, doch im Mitgliederverzeichnis tauchen 1945 lediglich sieben Frauen auf. Von diesen sind sechs offensichtlich Ehegattinnen von männlichen Mitgliedern. Gerade eine Frau scheint unabhängig in den Klub eingetreten zu sein, im Bootsregister figuriert sie hingegen nicht. Als Aktivmitglied wird sie deshalb wohl auf dem Boot eines männlichen Mitgliedes mitsegeln.

²³ An Regatten, die nicht am Bielersee stattfanden, war es üblich ohne Boot anzureisen. Der jeweilige Verein hat dann jeweilen die Schiffe zur Verfügung gestellt.

Einmal im Jahr organisiert der YCB eine "Damenregatta", die ausschliesslich den Frauen vorbehalten ist. Die diesbezügliche Berichterstattung fällt jedoch bescheiden aus; oft wird der Anlass wegen schlechten Wetters auch abgesagt. Väterlich-euphorisch wird das Damenrennen jedoch im Jahresbericht 1951/52 besprochen:

"Diese Veranstaltung verdient es ganz besonders erwähnt zu werden. Es ist das erste Mal in der Geschichte unseres Clubs, dass sich 20 Damen am Steuer von ebenso vielen Booten am Start einfanden. Mit grosser Freude stellen wir fest, dass das zarte Geschlecht sich seiner Aufgabe sehr gut entledigt hat; allerdings hat es der Regattaleiter sehr gut verstanden durch galantes Übersehen von gewissen Regelwidrigkeiten die Begeisterung nicht zu dämpfen."

Während des Krieges und kurz danach beteiligen sich die YCB-Mitglieder, wohl noch mit der Gründungseuphorie im Rücken, äusserst aktiv am Klubleben. Doch schon bald reduzieren sich die Aktivitäten auf den harten Kern des YCB, während sich die gelegentlichen Regatteure mehr und mehr zurückziehen. Am aktivsten sind die Jollensegler, die Yachtbesitzer bleiben vermehrt fern.

Doch die Aktivitäten zeigen nicht nur eine rückläufige Tendenz: Die "Croisière", der einwöchige Ferienaustieg in den Gewässern des Neuenburger- und Murtensees, erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Während 1945 zwei Schiffsbesatzungen mit Schlafsack und Kochutensilien aufbrechen, sind es 1946 bereits sechs und 1947 elf Boote; allerdings nimmt auch hier stets nur der harte Kern teil.

2. Der Konflikt zwischen Biel und Twann

Gerät der YCB, vier Jahre nach seiner Gründung bereits in eine Krise? Dominiert eine verschworene Gemeinschaft das Klubleben? Tatsächlich durchlebt der YCB 1946/47 eine ernsthafte Krise, die im Jahresbericht 1947 wie folgt umschrieben wird:

"Im weiteren wirkte sich die vollständige Passivität der Klubleitung nicht günstig aus. So bildete sich eine starke Opposition gegen dieselbe, welche dann bei den darauffolgenden Wahlen zu einer fast vollständigen Erneuerung des Clubvorstandes führte."

Zwei Gründe führten dazu: Einerseits dominierten die Twanner zu jener Zeit den Vorstand, die Mitglieder aus Biel fühlten sich übergangen, und es wurden Stimmen laut, sich vom YCB abzukoppeln und einen eigenen Verein zu gründen. Die Entrüstung gründete aber nicht nur auf der Tatsache, dass im Seebecken vor Biel kaum Regatten durchgeführt wurden. Der neue Präsident - er ersetzte Kurt Hubacher, der sein Studium beenden wollte - wurde eines "gewissen M'en-foutisme dem Klub gegenüber" bezichtigt:

"Einen solchen Schlendrian können wir in unserem Klub nicht dulden. Wenn es ihm aus irgend einem Grund nicht möglich ist, seinen Verpflichtungen als Präsident nachzukommen, müssen wir uns in Gottes Namen für einen anderen Präsidenten umsehen. So kann das auf keinen Fall weitergehen."

Nicht nur der Präsident stellte in der Folge sein Amt zur Verfügung (ein paar Jahre später wurde er wegen Nichtbezahlen der Mitgliederbeiträge aus dem Verein ausgeschlossen), im Frühjahr 1947 wurde fast der ganze Vorstand ausgewechselt; das

Sagen hatten nun die Bieler. Es scheint, dass sich dieser "Umsturz" positiv auf das Klubleben ausgewirkt hat. Im Jahresrückblick des Präsidenten ist zu erfahren, dass 1947 "sämtliche Regatten mit guter Beteiligung programmgemäss ausgesegelt werden konnten." Aber auch der traditionelle Seglerabend im Juni ist "in allen Teilen als gelungen zu betrachten." So beteiligen sich am Nachtessen rund 60 Personen, und beim anschliessenden Ball sind gar 100 YCBler anwesend.

Im folgenden Jahr schliessen sich die Segelvereine der drei Seen zwischen Biel, Neuenburg und Murten zur "Fédération de la Voile des trois Lacs" zusammen, einer losen Vereinigung, die in der Folge als jährlichen Höhepunkt eine gemeinsame Regatta, die "Semaine de la Voile" organisieren.

Sticheleien gehen weiter

Doch die Sticheleien zwischen Twannern und Bielern gehen weiter: So beschwert sich im Mai 1948 im Kurier "ein Butz vom untern Bielersee" nicht ohne Ironie über die magere Regattabeteiligung der "SWING-Greise" im Bieler Seebecken, während die Bieler umgekehrt keine Mühe scheuten, um mit einer "stattlichen Anzahl von Klassebooten" in "SWING-Greis"⁴ zu erscheinen.

Im selben Kurier antwortet ein "Butz von obenher Swing-Greis", das liege wohl an vielen Dingen, einerseits am fehlenden Wind, am Hechtenkraut im Wasser und auch daran, dass

"auf Eurem Vingelzer-Mäuerlein nicht der Wein wächst, der den verwöhnten Twannern in den Magen passt."

Allerdings sei der "Chritz" zwischen Twannern und Bielern nicht eine neue Erfindung, sondern eine historische Tatsache. Er verweist auf eine Geschichte aus der Zeit der Burgunderkriege, als die Bieler den Twannern eine Kanone abluchsen wollten, welche diese den Burgundern geklaut hatten. Diese Anekdote, die "in keinem Geschichtsbuch steht", wie der Schreiber sagt, ist zwar ironisch zu verstehen: Doch das ominöse Wort "Opposition" geistert immer wieder durch die Protokolle der verschiedenen Sitzungen, so zum Beispiel an den beiden Generalversammlungen von 1949 und 1950. Der Wortlaut ist stets etwa gleich: "Geheime" Verhandlungen einer "gewissen Opposition" würden abgehalten, worauf entgegnet wird, dass keine Opposition bestehe, sondern lediglich "zwangslose Zusammenkünfte" der Segler vom Bielerseebecken, die nur "das Wohl des YCB" am Herzen hätten.

Ruhig wird es erst nach der Generalversammlung vom 5. April 1952, welche die neuen Statuten genehmigt. Wichtigste Neuerungen: Die Amtsdauer des Vorstandes beschränkt sich auf ein Jahr, kann aber stets erneuert werden, und: Twann wird als Vereinssitz gestrichen und durch Biel ersetzt, "aus organisatorischen Gründen", wie es im Protokoll heisst.

Die Rolle der beiden Sprachen

Mit den neuen Statuten war ein Konfliktherd beseitigt, doch ein neuer lauerte bereits, die Zweisprachigkeit. Obwohl dies

⁴ Swing-Greis ist eine Verballhornung des zu Twann gehörenden Dorfteils Wingreis, jener Ort, wo der YCB im Restaurant Engelberg sein Stammlokal hat und wo auch die meisten Regatten ausgetragen werden.

nie festgehalten wurde, ist die Klubsprache grundsätzlich deutsch. Allerdings sind rund 10 Prozent der YCB-Mitglieder französischer Zunge.

Schon während der Generalversammlung, welche die neuen Statuten verabschiedet hat, werden jedoch die Weichen zur Aenderung dieser Tradition gestellt. Es wird beschlossen, dass der dritte Beisitzer jeweils aus La Neuveville kommen muss. Damit wird den Neuenstädtern das Zeichen gegeben, dass sie durchaus im YCB willkommen sind, was sich in der Folge mit der Bildung einer Untergruppe namens "Bordée de Tribord de l'YCB" (Steuerbordseite des YCB) in La Neuveville äussert. Damit sind jedoch neue Konflikte vorgegeben, doch davon später.

3. Der Yachtclub konsolidiert sich

Anfangs der 50er Jahre vollzieht sich im YCB ein Umschwung. Nachdem während einer steilen Startphase ab 1945 der Mitgliederzuwachs stagniert hat, steigt er ab 1953 wieder steil an (1955: 147; 1960: 235 Mitglieder). Schuld daran sind in erster Linie die Segler aus La Neuveville. Ist der YCB bis anhin vor allem der Segelverein der Bieler und Twanner gewesen, erfährt er nun eine Ausweitung bis an die Westspitze des Bielersees. Zudem kommt das französische Element in den Verein. Ist der YCB in seiner Gründungsphase ein relativ kleiner, überschaubarer Verein gewesen, der sich in seinem Kern wie eine grosse Familie mit zwei starken Gruppierungen präsentiert hat, so wächst er nach 1953 zu einer Organisation, die einiges an organisatorischem Geschick verlangt.

"La Bordée de Tribord"

Es fällt auf, dass ab 1953 an fast jeder Vorstandssitzung neue Mitglieder aus La Neuveville aufgenommen werden. Zudem ist man plötzlich darum bemüht, Regatten nicht nur vor Biel und Engelberg abzuhalten, sondern auch vor Neuenstadt im Revier Erlach, St. Petersinsel, Ligerz. Dort sollen auch jene Neuenstädter Segler teilnehmen können, die nicht im YCB eingeschrieben sind, allerdings vorerst noch "hors concours".

Doch auch die Neuenstädter regen sich. Sie beabsichtigen, unter der Leitung eines Neuenstädter YCB-Mitgliedes eine Flotte zu bilden, die aus Booten der Lightning-Klasse bestehen soll. Ziel ist der Beitritt als Sektion des YCB. Am 10. Oktober 1953 formiert sich in La Neuveville "La Bordée de Tribord du YCB" (BT), allerdings nicht als Sektion des YCB, wie es Art.10 der YCB-Statuten vorsieht, sondern als inoffizielle Vereinigung von YCB-Mitgliedern aus La Neuveville, ohne Vorstand und Statuten.

Dieser juristische Schachzug hat seinen Grund: Anlässlich einer Unterredung zwischen dem YCB und den Neuenstädtern ist von den Bielern die Befürchtung geäussert worden, die Bildung einer Sektion des YCB sei nur die Vorstufe zur Gründung eines eigenen Vereins in La Neuveville. Weiter wird befürchtet, der ehemals geschlossene Verein würde durch die geografische Lage La Neuvevilles auseinandergerissen. Zudem hätte die Bildung

einer Sektion laut Art. 10 die Zustimmung der Generalversammlung des YCB verlangt, was aufgrund der Befürchtung zumindest fraglich sei.

Die Befürchtungen erweisen sich aber vorerst als nichtig. Die folgenden Jahre sind geprägt von Konstanz und einer regen Aktivität, an der die Mitglieder aus den ganzen YCB-Einzugsgebiet teilhaben. Dies drückt sich auch im Vorstand aus, der 1955 erneut vollständig umgekrempelt wurde. Allerdings handelte es sich diesmal nicht um einen Umsturz, sondern um die Anpassung an die Strukturen: Die neue Kraft La Neuveville, die mittlerweile einen Viertel der Mitglieder stellt, wird entsprechend integriert, eine Vorherrschaft einer einzelnen Gruppe verhindert. Mit Ernest Weber tritt ab 1957 gar ein Präsident auf den Plan, der in Le Landeron wohnt.

In seine Amtszeit fällt die teilweise Realisierung eines (ersten) eigenen Klubhauses für den YCB. Schon seit der Gründung des Yachtclubs ist von den verschiedensten Leuten der Wunsch geäußert worden, der YCB möge sich in einem eigenen Segelzentrum einquartieren. Da in den Anfangszeiten nicht genügend finanzielle Mittel vorhanden waren, einigte man sich vorerst auf einen Kompromiss: Im Strandhotel Engelberg richtete der damalige Wirt Arnold Hirt (selber YCB-Mitglied) ab 1946 eine Stammecke für den YCB ein, wo man sich zu Vorstandssitzungen etc. treffen konnte. Das Revier vor dem Hotel war zudem genügend gross, dass eine gewisse Anzahl Schiffe, beispielsweise während einer Regatta, anlegen konnten. Das Regattamaterial wurde in einem Kellerabteil verstaut. So besass der YCB schon früh ein sportliches und gesellschaftliches Zentrum, insbesondere, als die meisten Feste, Bälle etc. in Engelberg gefeiert wurden. So ganz zufrieden war man aber nie.

Die Zahl der Bootsplätze ist erschöpft

Konkretisiert wird die Angelegenheit, als sich gegen Ende der 50er Jahre langsam herausstellt, dass entlang des Bielersees die Zahl der Bootsplätze langsam erschöpft ist. So wird anlässlich der Generalversammlung vom 1. März 1957 gefordert, der YCB solle gegenüber der Stadt Biel vorstellig werden, damit das Bootsplatzangebot am See vergrössert werde. Doch schon Ende 1957 gelangt man im Vorstand des YCB zur Ueberzeugung, dass man sich nicht ausschliesslich auf die Region Biel festlegen will oder kann:

"Allgemein wird die Ansicht geteilt, dass sich die letzten Möglichkeiten zur Errichtung eines Clubhauses mit geeigneten Anlegeplätzen, sowie Zufahrtsmöglichkeiten vom Lande her, in La Neuveville oder Le Landeron zu suchen seien."

Neben der möglichen Standortwahl ist man sich auch bereits einig, in welcher Form diese Einrichtung funktionieren sollte:

"Damit dieses Projekt realisiert werden könnte und finanziell haltbar wäre, müssten genügend Ankerplätze geschaffen werden, welche ausgemietet würden und somit auch dem Mangel an Bootsplätzen Abhilfe verschaffen würde."

Im Frühjahr 1959 kauft der Kanton eine Besitzung namens "La Gravière" bei La Neuveville. Dabei handelt es sich um ein Bootshaus mit Hafen und Freigelände. Der Hafen sei windgeschützt und biete Platz, um zahlreiche Schiffe festzumachen.

Das Haus ist von einer Wiese umgeben, die mit einem Sandstrand ans Wasser grenzt. "C'est un magnifique but de croisière de week-end pour les Biennois", schwärmen die Vorstandsmitglieder.

Bis Ende 1959 überlässt der Kanton dem YCB die Gravière unentgeltlich zur Benützung. Der YCB trägt die volle Verantwortung dafür, kann aber die Anlage auf seine Kosten nach seinen Bedürfnissen ausgestalten. Sofern der Staat die Anlage nicht für andere Zwecke benötigen sollte, könnte zudem eine längerfristige Vermietung in Betracht gezogen werden.

Noch im selben Jahr werden erste Ausbesserungsarbeiten vorgenommen, es werden ein Buffet, Gläser, neue Lampen etc. angeschafft, das WC ausgebessert und im Herbst wird mit der Instandstellung des verwitterten Damms begonnen, allerdings mit zweifelhaftem Erfolg:

"Der dem gänzlichen Verfall nahe stehende Hafendamm sorgte uns am meisten, und einige, mit Bickel, Schlegel und Stemmeisen bewaffnete, gummigestiefelte Kameraden versuchten denselben an einigen Samstag-Nachmittagen nach bestem Können zu reparieren. Leider musste während den Reparaturarbeiten festgestellt werden, dass unsere Arbeiten nur ein notdürftiges Flickwerk darstellen würde, weshalb die Arbeit eingestellt wurde."⁵

Insgesamt ist der YCB mit viel Energie und Enthusiasmus in das Unternehmen Clubhaus eingestiegen. Ein Jahr später ist aber auch in dieser Sache die Realität eingezogen: Für die Frühjahrsputzete melden sich nur noch ein paar Unentwegte; allerdings wird das inoffizielle Klubhaus besonders im Sommer rege benutzt:

Berna als Klubhaus?

Da jedoch die Eigentumsverhältnisse und die Zukunft der Gravière unsicher sind, träumt der YCB weiterhin von einem Klubhaus. Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt: So bringen Vorstandsmitglieder in Erfahrung, dass die "Berna", einst stolzes Flaggschiff der Dampfschiffahrtsgesellschaft, verschrottet werden soll. Sie schlagen vor, das Dampfschiff, das während mehrerer Jahrzehnte Ausflügler auf dem Bielersee herumgeführt hat, zu erwerben und als YCB-Klubhaus einzurichten. Obwohl im Vorstand über "Schönheit und Hässlichkeit der Berna" keine Einigkeit herrscht, wird beschlossen, "einen Ankauf unter Umständen zu erwägen". Eine dafür eingesetzte Delegation kommt im März 1964 zum Schluss,

"die Berna würde uns als Klubhaus, Anlegeplatz und Startgelegenheit gute Dienste leisten."

Doch die Hoffnung ist nur von kurzer Dauer. An der nächsten Vorstandssitzung löst sich der Traum der Berna in Schrott auf:

"Toutes les parties intéressantes de ce navire se désintègre ou sont délicatement retirées comme trophées par des Messieurs. D'autre part il deviendrait si rouillé qu'il n'offre plus grand intérêt pour le YCB."

Die Idee eines schwimmenden Klubhauses ist übrigens schon vorher einmal durch die Köpfe des YCB-Vorstandes gegangen, in den fünfziger Jahren, als das Dampfschiff "Stadt Luzern" zum Verkauf ausgeschrieben war. Damals hat man aus Kostengründen auf die Anschaffung verzichtet.

⁵ Jahresbericht 1959/60 des Gravière-Obmannes.

Trennung erfolgt doch

Wir schreiben bereits das Jahr 1967, als im YCB plötzlich zu brodeln beginnt. Für den YCB-Vorstand völlig überraschend beantragen die Segler aus La Neuveville im Januar in einem Schreiben die Gründung einer YCB-Kommission,

"die versucht, die freundschaftlichen Beziehungen der Bordée zum YCB zu festigen, auch im Hinblick auf den Beitritt der Bordée zur USY."

Damit wird eine klare Absicht ziemlich verschlüsselt ausgedrückt: der USY (Union Schweizerischer Yachtclubs) können nur eigenständige Vereine beitreten, und das ist die Bordée zu diesem Zeitpunkt nicht.

Nachdem die Trennungsabsichten am 17. Januar 1967 im YCB-Vorstand bekanntgegeben werden, macht sich Bestürzung breit: Der Präsident ist "enttäuscht" und meint, die Neuenstädter hätten sich gegenüber dem YCB "unloyal" verhalten.

Auf die Frage, welche Vorteile sich die Bordée-Leute von einem Anschluss an die USY versprechen, gibt der BT-Capitaine (er ist Fürsprecher) an der Vorstandssitzung im Januar 1967 "keine klare Antwort", er betont, dass dies für ihn "vorwiegend eine Angelegenheit des Gefühls" sei. Worauf ein Bieler Mitglied spitz bemerkt: "Ich bin erstaunt, dass sich Juristen nur vom Gefühl leiten lassen." Jedenfalls wehrt sich der YCB-Vorstand gegen eine Kommission, welche die Trennung fördern soll und organisiert stattdessen eine Kommission, die nach den Gründen für die Trennung suchen soll.

Unterschiedliche Klasseninteressen, getrenntes Auftreten bei Auswärtsregatten, geografische Distanz zwischen Biel und La Neuveville. Zu diesen Erkenntnissen kommt die Kommission. Dazu kämen die unterschiedlichen Aktivitäten der beiden Gemeinschaften:

"Es ist den Tribordais wichtig, dass nicht nur regattiert wird, auch Meerkreuzfahrten, kameradschaftliche Arbeit und gesellige Zusammenkünfte finden statt; dazu ist der YCB als Ganzes zu gross."

Ebenso wirke sich die zentrale Organisation im grossen Klub "passivierend" auf die Mitglieder aus:

"Im kleinen Klub ist man auf aktives Mithelfen eines jeden angewiesen."

Als Hauptargument für die Trennung habe sich jedoch deutlich "la raison sentimentale" erwiesen:

"Es ist für die Jungen wichtig, als Mitglieder eines selbständigen Klubs 'Bordée de Tribord' regattieren zu können, was sie als Neuenstädter ausweist."

Politische Gründe seien hingegen nicht massgebend gewesen, wird festgehalten. Allerdings ist im Gespräch mit älteren YCB-Mitgliedern immer wieder zu hören, dass auch die Jura-Frage zur Trennung beigetragen habe. Aus den Unterlagen ist dieser Aspekt jedoch nicht ersichtlich.

Den Mitgliedern wird die Tatsache, die am 9. September 1967 vollzogen wird, vom damaligen Präsidenten René Villiger in folgenden Worten bekanntgemacht:

"Im YCB haben wir keinen Grund, auf diese Tatsache stolz zu sein, denn sie stellt ein Scheitern der langjährigen Anstrengungen der Clubleitung dar, die sich bemühte, die Einheit des Segelsportes auf dem Bielersee zu erhalten. Dagegen besteht auch kein Grund zu einer Krisenstimmung."

Weiter berichtet er, dass "vorallem gefühlsbetonte Gründe" zur Trennung geführt hätten:

"Gegen Gefühle kann mit vernünftigen Gründen nicht angegangen werden, und mit anderen mag der YCB nicht fechten."

Die "Botschaft des Präsidenten" schliesst mit einem vielsagenden Versprechen:

"Wir können unseren welschen Freunden heute schon versprechen, dass der YCB zweisprachig bleiben wird. Wir werden wie bis anhin die Sonderstellung der französisch sprechenden Segler sorglich respektieren."

4. Der Rusel als Etappenzeit

Seit seiner Gründung 1942 beschäftigt die Frage nach einem Hafen und dem dazugehörigen Klubhaus den Yachtclub. Einen ersten Lichtblick stellte die "Gravière" dar. Doch kaum hatte man sich friedlich darin eingenistet, trennte sich die Bordée de Tribord vom YCB, und damit war auch das Klubhaus wieder weg. Doch schon während der Gravière-Zeit haben sich die YCB-Leute nicht ausgeruht. Scheinbar ständig streckten sie ihre Fühler nach möglichen Terrains am See oder nach zum Verkauf stehenden Liegenschaften aus. So wurde unter anderem sogar der Ankauf einer Parzelle im Halt von 3200 m² auf der St. Petersinsel erwogen. Man hat schlussendlich jedoch darauf verzichtet, einerseits, weil dieses Terrain demnächst unter Naturschutz gestellt wird, was einen Klubhausbau verunmöglichte, andererseits, weil das Land nur vom Wasser her zugänglich gewesen wäre und zudem, bei einem Quadratmeterpreis von 70.- Franken, die finanzielle Belastung für den Klub zu hoch gewesen wäre. Daneben versuchte man im YCB auch immer wieder, auf politischer Ebene etwas zu erreichen, beispielsweise, als die Stadt Biel beabsichtigte, die Seebucht aufzufüllen (projektiert Ende der sechziger Jahre), oder indem man Druck aufsetzte, den Hafen in Vingelz auszubauen.

Depot für SBB-Aushubmaterial als Lichtstrahl

Im August 1965 scheint sich jedoch eine Lösung der Angelegenheit abzuzeichnen. Zwischen Biel und Tüscherz planen die SBB den Bau eines Eisenbautunnels. Im "Rusel", einem Flecken zwischen Biel-Vingelz und Alfermée, auf dem Boden der Gemeinde Tüscherz-Alfermée, soll der Tunnel aus dem Berg kommen, und ganz in der Nähe der Tunnelröhre wollen die SBB ein Stück Land als Depot für das Aushubmaterial verwenden. Der Präsident des YCB schlägt vor, dieses Aushubmaterial zum Bau eines Damms zu verwenden, und das Stück Land nach Bauende von der Gemeinde Nidau, der es gehört, zu mieten.

Das Dammprojekt - man sprach von 50 Bootsplätzen - musste jedoch bald begraben werden; das steil abfallende Ufer verunmöglichte das Vorhaben. Und es dauert vier Jahre, bis die ausserordentliche Generalversammlung am 25. September 1969 dem generellen Projekt Rusel zustimmt. Es ist vorgesehen, auf dem Gelände 73 Trockenplätze für Jollen einzurichten, eine Wasserungsanlage für die Schiffe zu bauen und - zu einem späteren Zeitpunkt - ein "bescheidenes" Klubhaus. Die Kosten werden mit 40'000 Franken veranschlagt, wobei die Projekterarbeiter mit einem finanziellen Aufwand von 20'000 Franken rechnen. Die andere Hälfte soll in Form von Arbeitsleistungen durch die Mit-

glieder und der späteren Bootsplatzmieter abgegolten werden. Die nötigen Gelder sollen aus dem Vereinsvermögen zur Verfügung gestellt werden.

Um den Mitgliedern das Projekt schmackhaft zu machen, veröffentlicht der Vorstand im Kurier die Resultate einer Umfrage zum Thema Klubhaus und Hafenanlage bei 28 Segelklubs der Schweiz. Daraus ist ersichtlich, dass 17 Vereine über ein eigenes Klubhaus verfügen und 13 sogar eine klubeigene Hafenanlage besitzen. Der Vorstand kommt zum Schluss, dass der YCB für seine Grösse "unterdurchschnittlich" mit festen Anlagen ausgerüstet sei.

Bereits im Frühling 1970 ist ein grosser Teil der Trockenplätze im Rusel belegt.

Noch im selben Jahr stellt der YCB das Baugesuch für den Bau eines WC- und Umkleideraumes. Verwirklicht werden diese Einrichtungen allerdings erst drei Jahre später.

1976/77 wird der Rusel zusätzlich ergänzt durch einen Wellenbrecher-Damm, der den Jollenseglern das Ein- und Auswassern ihrer Boote erleichtern soll, und an dem auch Yachten kurzfristig anlegen können. Um dieses 33'000 Franken teure Projekt zu finanzieren, werden den Bootsplatzmietern Anteilscheine abgegeben. Zusammen mit den Mieteinnahmen, sowie unentgeltlicher Fronarbeit ist das Bauvorhaben zu 70 Prozent durch eigene, während eines Jahres erwirtschaftete Mittel finanziert; der Rest wird durch Fremdkapital gedeckt, das innert drei Jahren zurückbezahlt sein soll. Laut Finanzplan der Ruselkommission "kann ab 1979 mit einem Reinertrag von über Fr. 6000.- gerechnet werden". Nun hatten zumindest die Jollensegler ihr Zentrum, doch was weiterhin fehlte, war das Klubhaus und ein Yachthafen.

5. Der Hafenaufbau in Wingreis/Engelberg

Wie bereits früher beschrieben, ist das Strandhotel Engelberg schon seit der Gründung des YCB das Zentrum des Vereins. Zwar haben sich die Aktivitäten während der gemeinsamen Zeit mit der Bordée de Tribord etwas gegen Westen ausgedehnt, insbesondere weil dort auch das provisorische Klubhaus "La Gravière" lockte, doch spätestens nach der Loslösung der Neuenstätter fixierte man sich wieder ganz auf Engelberg. Schon während der gemeinsamen Zeit wusste man allerdings, dass Engelberg nicht für alle Zeiten in der bisherigen Form bestehen bleiben würde. Grund: Der bevorstehende Bau der Nationalstrasse N5. Mit diesem Projekt nimmt für den YCB ein Thema seinen Anfang, das sich zum bisher grössten Brocken der Vereinsgeschichte entwickeln soll: Der Kampf um das Strandhotel Engelberg (und seine späteren Ueberreste) und der Bau eines Segelzentrums mit Hafen und Klubhaus.

Interessengemeinschaft Bielersee (IGB)

Die N5 zwischen Solothurn und Neuenburg zählt zum Nationalstrassenprogramm des Bundes; sie soll von Biel aus entlang des linken Seeufers Richtung Westen geführt werden, also von Biel nach Tüscherz-Alfermée, Wingreis/Engelberg, Twann, Ligerz etc. Da das linke Bielerseeufer ziemlich steil gegen die erste Ju-

rakette ansteigt, bleibt zum Bau der Stasse wenig Raum; dass Dörfer, Rebberge und Strandpartien zumindest berührt werden, ist zu erwarten und auch den YCB-Mitgliedern nicht unbekannt. Es ist deshalb kein Zufall, dass etwa im Jahre 1963 im Verein die Idee aufkommt, seine Tätigkeit auf den politischen Bereich auszudehnen. Konkret soll der YCB auf Anregung von Kurt Hubacher prüfen, ob man nicht, ähnlich wie in anderen Regionen, eine Interessengemeinschaft Bielersee ins Leben rufen soll, ein Zusammenschluss der Wassersportverbände, der Fischer, des bereits existierenden Vereins für Bielerseeschutz und des Naturschutzes,

"um unseren Einfluss auf die Behörden ausüben zu können".

Ursprünglich zielte die Idee einer solchen Vereinigung allerdings nicht auf den Bau der N5. Vor allem dem Verein Bielerseeschutz geht es um eine striktere Regelung des Motorbootverkehrs auf dem Bielersee, insbesondere sollen die im Zunehmen begriffenen "Wohnboote" eingeschränkt werden, wofür der Verein den Gemeinden soeben einen Reglements-vorschlag zugestellt hat. Wie einem Protokoll zu entnehmen ist, stellt dieses Problem auch für den YCB ein Anliegen dar ("zusammengebaute Bidonvilles auf Wellen"). Doch schon bald stellt sich heraus, wo für die YCB-Mitglieder der Schwerpunkt einer solchen IG liegen soll:

"Nicht die materiellen Interessen der Bootsbesitzer, Wassersportler und Werften stehen im Vordergrund, wir möchten (...) auch ideelle Werte aus dem Kreise von Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz verteidigen. (...) Wir müssen das Stimmvolk sammeln, um die Regierung zu überzeugen, dass in Sachen Bielerseeschutz etwas geschehen muss. (...) Es ist Zeit, den Herren in Bern die Tagwacht zu blasen."

Bereits am 14. Februar 1964 erhält der YCB-Vorstand anlässlich der Generalversammlung den von ihm gewünschten Auftrag, bei der Gründung dieser IG "die Initiative zu ergreifen". Zwar sei man von der Situation der Wohnboote ausgegangen, begründet er, doch die IG müsse sich auch mit anderen Fragen befassen, beispielsweise mit dem Bau der N5 ("es könnten Häfen verschwinden, Zerstörung des Engelberg"), dem Rhone-Rhein-Kanal, der Oelraffinerie Cressier oder der Zementfabrik Coraux. Gegründet wird die "Interessengemeinschaft Bielersee" (IGB) am 16. November 1964.

Zuerst als Tochter des YCB gedacht, entwickelt sie sich jedoch sehr bald zu einer eigenständigen Körperschaft, der sich im Laufe des Jahres 1965 20 Organisationen und rund 400 Einzelmitglieder anschliessen:

"Im Vordergrund ihres Kampfes steht derzeit die Erdölraffinerie in Cressier, wo in einer skandalösen Bauweise eine gesundheitsgefährdende Industrie entsteht. In ihrem Gefolge soll das Gebiet des Grissach-Mooses weiter industrialisiert werden und als Höhepunkt soll mitten auf dem Jolimont ein ölgefeuertes, thermisches Kraftwerk entstehen. Dass damit nicht bloss unser Erholungsraum, sondern unser eigentlicher Lebensraum, sein Wasser und seine Luft sehr ernsthaft bedroht sind, dürfte klar sein. Der Kampf gegen eine gewaltige Finanzmacht und gegen unsere finanziell interessierten Behörden ist sehr schwer."

Mit diesen Worten umschreibt Kurt Hubacher, IGB- und YCB-Vorstandsmitglied, die Idee und Tätigkeit der IG Bielersee und fordert alle YCB-Mitglieder auf, der "Kampfgruppe der IGB moralisch beizustehen", denn, so schreibt er, dem YCB sei klar geworden,

"dass seine Aufgabe nicht allein Sport und Erholung sein kann, (...) in

Anbetracht der unmittelbaren Bedrohung unseres Lebensraumes durch eine wassernahe Grossindustrie".

Für eine Zeit, in der das Thema Umweltschutz in der Schweiz noch in den Kinderschuhen steckt⁶, tönen sowohl die Anliegen (in Cressier legt sich die IGB immerhin mit dem Erdölmulti Shell an) wie auch die Formulierungen ("Kampfgruppe", "gewaltige Finanzmacht", skandalöse Bauweise") ziemlich radikal. Die Annahme, dass es sich bei der IGB um eine mit dem politisch linken Lager sympatisierende Organisation handelt, ist jedoch falsch. Die IGB ist eine überparteiliche, eher dem bürgerlichen Lager nahestehende Bürgerbewegung. Politische Parteien gehören ihr nicht an. Die IGB sieht sich als "Seeschutzorganisation", Mitglieder sind alle Wassersportvereine, die Fischerverbände, Verkehrsvereine, Natur- und Heimatschutzvereine und der Verein Bielerseeschutz. Präsiidiert wird die IGB von Adolf Hirt, dem damaligen Direktor der Eidgenössischen Turn- und Sportschule Magglingen (ETS) und Oberst der Schweizer Armee. Aus seinem erstem Jahresbericht ist ersichtlich, dass die IGB mit allerhand Fachleuten bestückt ist, wie Aerzten, Ingenieuren, Juristen, Wissenschaftlern, aber auch Unternehmern und Wirtschaftsleuten. Dank der Arbeit dieser Spezialisten habe die IGB einen mehrwöchigen Baustopp in Cressier erwirken können, da sie anhand von geheimen Unterlagen nachgewiesen habe, dass die Bauvorschriften missachtet worden seien:

"Nous avons attiré l'attention de nos autorités sur le fait, que les sondages et les examins préalables fait par Shell n'avaient été faits qu'en fonction des néssessités de la construction de la raffinerie, sans tenir compte d'une protection suffisante de l'eau et de l'air. Toute l'installation avait été construite dans l'illégalité."

Die IG Bielersee ist an dieser Stelle deshalb vorgestellt worden, weil sie einen wesentlichen Anteil hat an der Entwicklung in Wingreis/Engelberg.

Hafenbau 1962 zum ersten Mal aktenkundig

Aktenkundig wird das Thema "Engelberg" für den YCB erstmals an der Generalversammlung anfangs 1962, als Ernest Weber, der damalige Präsident erklärt, die Zukunft des Strandhotels sei "sehr ungewiss": Die Engelberg AG stehe vor schwierigen Problemen, ein Verkauf der Liegenschaft an die Stadt Biel sei jedoch nicht zustande gekommen. Kurze Zeit später geht die Liegenschaft an den Kanton Bern über.

Zwei Jahre später, im Zusammenhang mit der Bildung der IG Bielersee, wird erstmals davon gesprochen, dass das Hotel der N5 zum Opfer fallen könnte. Und am 12. Mai 1965 verlautet im Vorstand:

"Strandhotel Engelberg in Gefahr!"

Im September erfährt der YCB-Vorstand, dass der Kanton in Wingreis einen Hafen für rund 100 Schiffe bauen will, als Ersatz für den Hafen in Twann, welcher der N5 zum Opfer fallen soll. Man beschliesst, dem Kanton sein Interesse zu bekunden.

Aus den verschiedenen Voten, Anträgen und Feststellungen der nächsten Zeit lässt sich entnehmen, dass sich der YCB-Vorstand eisern darum bemühen will, in Wingreis einen eigenen Hafen zu

⁶1964 wird im Nationalrat die Motion Binder, welche die Schaffung eines Umweltschutzartikels verlangt, für erheblich erklärt.

erhalten. "Gegebenenfalls wäre der Yacht-Club Bielersee am Kauf oder an einer Pacht dieser Liegenschaft interessiert", ist beispielsweise aus einem Brief des YCB an die Kantonale Liegenschaftsverwaltung vom August 1967 zu entnehmen, nachdem diesem zu Ohren gekommen war, dass der Kanton das Engelberg erneut abstossen will.

Am 18. April 1968 setzt der Vorstand eine "Hafen- und Clubhauskommission" ein, welche sich der Sache annehmen soll, und am 2. Oktober gleichen Jahres fällt der Vorstand einen ersten Grundsatzentscheid: Der YCB plant einen Hafen für 150 Schiffe im Wasser und mit 100 Trockenplätzen, 75 Autoparkplätzen und den entsprechenden Gebäulichkeiten (Klubhaus). Das Vorgehen sieht Verhandlungen mit dem Kanton, gemeinsam mit dem Verein Bielerseeschutz (VBS⁷) und der IGB und der Gemeinde Twann vor. Zu diesem Zweck wird am 4. Februar 1971 die "Planungsgemeinschaft Pro Engelberg" gegründet, die eine Studie für das betreffende Areal in Auftrag gibt und am 22. Dezember beschliesst man, unter vier Architekten einen Ideenwettbewerb durchzuführen, mit dem Zweck,

"Ein Seglerzentrum mit grosser touristischer Anziehungskraft entstehen zu lassen."

Finanziert werden soll die Sache durch einen Baufonds, der durch die YCB-Mitglieder geäufnet werden soll. Doch die Segler können sich an der ausserordentlichen Generalversammlung vom 22. Februar 1972 nicht dazu durchbringen.

Das Engelberg wird abgebrochen

Im Raume Engelberg bewegt sich nun einiges: Im Februar findet im ehemaligen Hotel die Liquidation des Mobiliars statt:

"Zum Verkauf gelangen grundsätzlich alle vorhandenen beweglichen und unbeweglichen Gegenstände, vom Weinglas bis zum Mauerstein aus Hauterive-Kalk, von der schmiedeisenen Eingangstüre bis zum Dachziegel."

Kurze Zeit später wird mit dem Abbruch des im 13. Jahrhundert von der Abtei Engelberg erstellten Rebgrundes begonnen; stehengelassen wird lediglich ein kleiner Pavillon und die dazugehörige Fläche der Gartenwirtschaft, welche von der N5 nicht tangiert werden sollen. Dort wird schon kurze Zeit später wieder eine Gartenwirtschaft eingerichtet, die während mindestens fünf Jahren bestehen bleiben soll (Damals glaubte noch niemand, dass sie auch anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums des YCB, 1992, noch stehen und betrieben würde).

Für den YCB bleibt aber im Pavillon kein Platz. Der Vorstand beantragt deshalb den Bau eines "Fahrnisbaus", einer kleinen Baracke, die als Regattabüro, Materiallager und Sitzungszimmer dienen soll. Budgetierte Kosten: Fr. 7000.-, welche durch den

⁷ Der VBS stellt einen Zusammenschluss der an den Bielersee grenzenden Gemeinden dar, mit dem Zweck, das Landschaftsbild des Bielersees zu erhalten und vor negativen Veränderungen zu schützen sowie die öffentliche Erschliessung einzelner Uferpartien zu ermöglichen. Der VBS kann eine beratende Funktion einnehmen, den Kontakt zwischen den Gemeinden und den übergeordneten Stellen schaffen und um Finanzierungsquellen besorgt sein. Mitglieder können sowohl Private werden, als auch Behörden, Vereine und andere öffentlichrechtliche Körperschaften sowie juristische Personen jeder Art. Jede (Mitglieds-) Gemeinde hat Anspruch auf einen Sitz im Vorstand, ebenso die Baudirektion des Kantons Bern. Der VBS hat jedoch keine Exekutivgewalt (aus den Vereinsstatuten vom 25. Juni 1966). Im Zusammenhang mit dem Bootsverkehr hat der VBS 1964 ein Reglement für Wohnboote auf dem Bielersee ausgearbeitet und den Gemeinden zur Vernehmlassung zugestellt.

Baufonds abgedeckt werden. Ausgeführt werden sollen die Arbeiten durch YCB-Mitglieder.

Sechsstöckige Hotelpyramide

Unterdessen liegen auch die Wettbewerbsarbeiten für den Umbau im Engelberg vor. Die Jury der Pro Engelberg entscheidet sich für ein Projekt, das als Kernstück ein sechsstöckiges, pyramidenförmiges Hotelgebäude vorsieht, wobei der wertvolle Baumbestand im wesentlichen erhalten bleiben soll. Westlich davon soll ein öffentlicher Badestrand mit Liegewiese erstellt werden und im Osten eine "gutkonzipierte" Hafenanlage.

Dem Kanton passt jedoch die Lage und Konzeption des Hotels nicht. Er bezweifelt die Notwendigkeit und möchte stattdessen nur ein Restaurant. Das Hafenprojekt hingegen befürwortet er. Der YCB-Vorstand überlegt sich nun, ob er zusammen mit dem siegreichen Architekten, der Gemeinde Twann und der BAK^s nur das Hafenprojekt vorantreiben soll, mit dem vorläufigen Verzicht auf das Hotelprojekt.

Bereits im August 1972 ist die Materialbaracke in Engelberg fertiggestellt. "Mit dem Bau dieser Baracke hat der YCB bewiesen, dass er auch in einem zukünftigen Engelberg seinen festen Standort haben will", lautet der Kommentar des Präsidenten Peter Klingenberg im Kurier.

An der Generalversammlung vom 2. Dezember 1972 wird erneut über die Errichtung eines Baufonds gesprochen; entgegen dem Antrag des Vorstands entscheiden jedoch die Mitglieder, den Fonds im kommenden Jahr nicht zu speisen, da diese Einrichtung nicht der richtige Weg sei und lediglich einen Tropfen auf den heissen Stein darstelle.

Neues Projekt: 65 Schiffe

Der Vorstand weint diesem Entscheid keine Träne nach, hat er sich doch schon bald mit neuen Dingen zu befassen. Im März 1973 erfahren die Vorstandsmitglieder, dass der geplante Hafen rund 65 Schiffe fassen wird und östlich des Hotel/Restaurants zu liegen kommen soll. Ein kleiner Hafen soll zudem im Westen erstellt werden. Keine Lösung sei jedoch bezüglich des Hotelbaus gefällt worden, weil die Meinungen "sogar innerhalb des Regierungsrates stark auseinandergingen". Immerhin wird aber bekannt, dass durch Aufschüttungen eine zusätzliche Erholungszone mit 300 Meter Seeanstoss geschaffen werden könne.

Im Herbst wird mit den Uferaufschüttungen begonnen, die aber schon bald wieder "stagnieren".

Im Januar 1974 scheint beim YCB der Geduldsfaden gerissen zu sein; :

"Weshalb wird der Hafenbau nicht vorangetrieben? Weshalb werden der YCB

^sBAK: "Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb von Anlagen für die Kleinschiffahrt in bernischen Gewässern" - Diese Aktiengesellschaft wurde mit dem im Namen enthaltenen Zweck, gestützt auf einen Regierungsratsbeschluss vom 28. Januar 1972, am 31. Januar 1972 in Bern gegründet. Aktionäre sind: der Kanton Bern, die Gemeinden Hilterfingen, Vinelz und Lüscherz, der Uferschutzverband Wohlensee, der Verein Bielerseeschutz, der Bernisch kantonale Fischerei-Verband, die Fischerei-Pachtvereinigungen Bern und Umgebung sowie Interlaken, die Vereinigten Fischereivereine des Seelands und Jura-Süd, sowie die Kantonalbernische Ausstellung Thun. (Laut Gründungsurkunde)

und die Gemeinde Twann, die Initianten der Planung, neuerdings nicht mehr an die Sitzungen eingeladen, wenn sie die Planung schon bezahlt haben? Es wäre u.E. richtig, die interessierten Kreise bei der Stange zu behalten und nicht durch ständige Verzögerungen hinzuhalten und abzustumpfen."

Der Kantonsbaumeister, an den das Schreiben gerichtet ist, antwortet prompt:

"Ich bin nicht bereit, im Tonfall, in welchem Ihr Brief abgefasst ist zu verhandeln."

Im weiteren erklärt der Beamte, dass der Kanton das Engalbergareal im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zu planen gedenkt; da jedoch noch kein Interessent für den Hotelbau gefunden werden konnte, verzögere sich die ganze Angelegenheit.

Es wird gebaut, falls der YCB bezahlt

Doch nun geht alles plötzlich sehr schnell: An der Mitgliederversammlung vom 14. März 1974 wird bekannt, dass die Hafenanlage und der Hotelbau getrennt behandelt werden; Priorität wird dem Hafen eingeräumt. Allerdings seien die Kosten (800'000 Franken) so hoch, dass die BAK den Bau nicht selber finanzieren könne. Die Mitarbeit des YCB, der 30 Plätze erwerben will, ist erwünscht.

An einer ausserordentlichen Generalversammlung vom September 1974 entscheiden die Mitglieder mit grossem Mehr, dass der YCB die 30 Plätze übernimmt und pro Platz 15'000 Franken bezahlt, wobei die Plätze an die Mitglieder weiterverkauft werden sollen, in Form von Anteilscheinen à 1500 Franken. Unbekannt ist weiterhin, wie die BAK als Bauführerin die restlichen 35 Plätze finanzieren will. Bei der Besprechung am 27. August erklärte der BAK-Sekretär dem Vorstand, er hoffe auf Beiträge der Gemeinde Twann und des Vereins Bielerseeschutz. Doch die wollen nicht.

Es wird nicht gebaut

Ziemlich ruhig beginnt das neue Jahr. Die Grundsondierungen werden durchgeführt und das beauftragte Ingenieurbüro setzt zum Schlussspurt an, um die Detailpläne und Kostenvoranschläge fertigzustellen. Ein Anwalt verfasst einen achtseitigen "Vorvertrag zum Baurechts- und Dienstbarkeitsvertrag" zwischen den Partnern Staat Bern, BAK, YCB und der zu gründenden Hafengenossenschaft YCB. Doch an der Vorstandssitzung vom 2. April 1975 platzt die Bombe:

"Zur Abstützung der Dammelemente müssen Betonpfähle gerammt werden. Die Kosten erhöhen sich deshalb auf 1.5 Millionen Franken. Der Verwaltungsrat der BAK hat nun an seiner Verwaltungsratssitzung vom 24. März 1975 beschlossen, auf einen Hafenaufbau im Engalberg zu verzichten."

Seit ziemlich genau zehn Jahren bemüht sich der YCB nun, in Wingreis zu einem Hafen zu kommen, und jetzt, kurz vor der Realisierung, wird die Übung abgebrochen. Der Vorstand lässt sich jedoch nicht entmutigen:

"Der Hafen Wingreis ist ins Wasser gefallen. Ihre Crew ist enttäuscht, resigniert aber nicht!"

Es wird doch gebaut, für 37 Boote

Doch bereits im Juni 1975 wird der Hafenaufbau wieder aktuell: Der Kanton ist bereit, aus eigenen finanziellen Mitteln einen

Hafen mit 37 Plätzen zu erstellen, wobei 32 Plätze durch den YCB gemietet werden können. Im gleichen Zuge käme der YCB dabei noch zu einem Klubhaus, da in nächster Nähe zum projektierten Hafen eventuell eine Liegenschaft mit einem kleinen Weekend-Häuschen zu verkaufen sei. Die Mitglieder werden im Kurierfolgendermassen informiert: Das neue 37 Plätze umfassende Hafenprojekt vom 3. Juli 1975 "kann allseitig befriedigen". Die WC-Anlagen sowie zwei Garderoben werden fast unsichtbar in die alte Hafenummauer hineingebaut; sie sollen der Öffentlichkeit dienen. Auf dem Freigelände sind rund 30 Trockenplätze für Jollen mit einer fünf Meter breiten Slipanlage vorgesehen, neben dem neuen Hafen in der Naturbucht zudem einige Besucherplätze. Die Kosten des Hafens inklusive der Zweckbauten, der Slipanlage, der Anbindevorrichtungen und der Umgebungsarbeiten werden auf 475'000 Franken geschätzt. Bezüglich der Liegenschaft mit möglichem Klubhaus würden zurzeit Gespräche geführt. Die Idee gehe dahin, dass die Gemeinde Twann mit dem derzeitigen Liegenschaftseigentümer einen Landabtausch vornehme, worauf der YCB beabsichtige, das Land im Baurecht zu übernehmen und das Wochenendhäuschen zu kaufen und umzubauen. Der definitive Kostenvoranschlag beziffert die Gesamtkosten auf 540'000 Franken, es sei jedoch mit Beiträgen des Autobahnamtes, der SEVA und des VBS zu rechnen; das Bauvorhaben ist bereits publiziert, die Einsprachefrist endet am 9. September 1975. Somit könne mit den Arbeiten im November oder Dezember begonnen werden, "sofern keine unvorhergesehenen Hindernisse auftauchen", teilt der Vorstand den Mitgliedern mit.

Zwar gibt es noch einmal eine Verzögerungen - Die Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft (BSG) erhebt (als einzige Partei) Einsprache gegen das Projekt: Durch die neue Hafeneinfahrt sieht sie ihre Kursschiffe behindert - doch am 14. April 1976 erteilt der Kanton Bern die Baubewilligung, die Arbeiten werden ausgeschrieben und Mitte September wird mit dem Bau des Hafens begonnen. Ab August 1977 kann der neue Hafen termingerechtem bezogen werden. Den YCB-Seglern stehen nun insgesamt 22 Plätze zur Verfügung, die alle sofort einen Mieter finden; zwei davon mietet der YCB als Gästeplätze. Dazu werden dem YCB 13 Trockenplätze für Jollen zugesichert. Die restlichen Plätze werden vom BAK direkt oder von der Gemeinde Twann vermietet.

6. Der Traum vom Klubhaus wird realisiert

Von einem Hafenbau machte sich der YCB anfangs grosse Vorstellungen: 150 Plätze hätte er zuerst gerne gehabt, die der Kanton hätte bezahlen sollen. Bei einem späteren Projekt wäre er mit satten 450'000 Franken eingestiegen, um einen eigenen Hafen zu haben. Man hat jedoch feststellen müssen, dass die Ansprüche heruntergeschraubt werden müssen: So durfte der YCB schlussendlich ein Regattazentrum sein eigen nennen, bei dem er sich mit 22 Plätzen eingemietet hat, in einem Hafen, der gerade noch 36 Plätze aufweist.

Doch der Traum von einem tourismusträchtigen Regattazentrum ist auch nach der Realisierung des Hafens in Wingreis beim YCB noch nicht ausgeträumt. Wenn schon der Hafen klein ist, so soll wenigstens das Klublokal von repräsentativer Ausstrahlung

geprägt sein: Wie bereits beschrieben, ergab sich mit dem definitiven Hafenprojekt zusätzlich die Möglichkeit, relativ günstig zu einem Klubhaus zu kommen. Diese Angelegenheit verzögert sich aber mehr und mehr, weil es in der Differenzbereinigung zwischen der Gemeinde Twann und den SBB, welche für ihren Ausbau auf Doppelspur von der Gemeinde Land beanspruchten, nicht zu einer Einigung kommt.

YCB will im Engelberg ein Restaurant betreiben

Im Wissen um diese Tatsache sind im Hintergrund fleissig die Fäden gesponnen worden: Am 24. Oktober wird im Vorstand bekannt, dass der Bauchef und der Vizepräsident mit der Gemeinde Twann ein Gespräch geführt haben, Thema: Die pachtweise Uebernahme der Ueberreste des ehemaligen Strandhotels⁷, die einerseits als Restaurant betrieben werden sollen, andererseits "endlich als Ort der Begegnung innerhalb des Clubs" dienen sollen. "Der gesamte Vorstand ist diesem Projekt gegenüber sehr positiv eingestellt."

Wie die YCB-Leute auf diese Idee gekommen sind, ist nicht klar. Möglicherweise ist ihnen zu Ohren gekommen, dass am 18. August 1977 der kantonale Lebensmittelinspektor der Gaststätte einen Besuch abgestattet und in der Folge der Mieterin des Engelberg, der Gemeinde Twann, den vernichtenden Bescheid zugestellt hat:

"Die Küche war um 10.30 h mit schmutzigem Geschirr, Gabeln und Messern sowie allerlei Gerätschaften überstellt und der Herd sowie der Fussboden nicht gereinigt. Ebenso war das Economat mit schmutziger Wäsche, Kleidern und Schuhen überstellt, so dass eine normale Kontrolle nicht durchgeführt werden konnte."

Der Lebensmittelinspektor weist aber auch auf bauliche Mängel hin. So fehlt beispielsweise eine Ventilation oder ein abwaschbarer Belag hinter dem Spültrog. Der Beamte schliesst mit der Feststellung:

"Falls Sie es aus finanziellen Gründen vorziehen, auf eine Sanierung der Küche zu verzichten, muss diese aufgegeben und auf eine Zubereitung von Speisen abgesehen werden."

Twann und der YCB einigen sich darauf, dass der Yachtclub das Restaurant mietet und einen Geranten anstellt. Bei längerfristigem Mietverhältnis bietet der YCB zudem an, sich an den Renovationsarbeiten mit 20'000 Franken zu beteiligen. Geplant ist eine ausserordentliche GV im April, an der endgültig entschieden werden soll.

Bereits im Februar veröffentlicht der YCB im Bieler Tagblatt ein Inserat:

"Gesucht für öffentliches Klubhaus: Wirt mit eidg. Fähigkeitsausweis. Saisonbetrieb 9 - 10 Monate. Grosse Stammkundschaft garantiert. Uebernahme Frühjahr 1978."

Auf das Inserat melden sich innert kurzer Zeit 14 Frauen und Männer. Am 7. März fällt die Wahl, der zukünftige Gerant wird benachrichtigt und zu einer Detailbesprechung eingeladen.

Die ausserordentliche Generalversammlung ist bereits ge-

⁷ Ein Pavillon mit ca 100 Restaurationsplätzen, ein Keller mit Bar und ein grosses Gartenrestaurant. Diese Einheit hätte ebenfalls der N5 geopfert werden sollen, doch sie sind von der Gemeinde Twann gerettet worden, welche die Liegenschaft vom Eigentümer, dem Kanton Bern mietet. Wie an früherer Stelle bereits beschrieben, hätte hier im Rahmen einer Gesamtplanung ein neues Hotel entstehen sollen. Vorliegende Projekte sind jedoch vorläufig in der Schublade verschwunden.

plant, als am 11. April, neun Tage vor der GV erneut eine Bombe platzt: Eine Versicherungsgesellschaft bekundet Interesse, im Engelberg einen

"Landgasthof mit 30 Betten, Rotisserie, Pizzeria, und Dancing-Bar zu erstellen."¹⁰

Für den YCB und auch die Gemeinde Twann völlig unerwartet hat somit der Kanton den Verein ausgetrickst und einem Aussenstehenden den Vorzug gegeben. Trotzdem will man nicht so schnell aufgeben: Auf Antrag des Vorstandes entscheidet sich die ausserordentliche Generalversammlung "nach längerer Diskussion" für einen ganzen Strauss von Vorschlägen: So soll sich der Vorstand mit den neuen Bauleuten in Verbindung zu setzen, zwecks Beteiligung. Falls gebaut würde, soll der YCB bis zum Baubeginn das Engelberg mieten oder zumindest eine Klubecke mit Stammtisch einrichten. Falls nicht gebaut würde, soll das Engelberg für das laufende Jahr gemietet werden und anschliessend das Projekt gemäss laufender Planung realisiert werden. Die Angelegenheit mit dem Stammtisch wird denn auch bereits an der nächsten Vorstandssitzung konkret weiterverfolgt: Zum Kauf eines Stammtisches mit Sesseln und nautischen Einrichtungen wird eine Kommission, bestehend aus sieben Personen, gebildet, und bereits zur nächsten Sitzung trifft sich der Vorstand am neuen Stammtisch. So hat sich das grossartige Restaurantprojekt letztlich als Luftschloss erwiesen; der Elefant hat eine Maus geboren, den Stammtisch.

Wochenendhäuschen als Klublokal

Doch der YCB hat ja bekanntlich noch ein weiteres Eisen im Feuer: die seit einigen Jahren in Diskussion stehende Liegenschaft mit Wochenendhäusschen. Nur wenige Wochen nach der ersten Begutachtung der neuen Stammecke im Engelberg gibt der YCB-Bauchef bekannt, dass die Liegenschaft zum Preis von 14'000 Franken gekauft worden ist. Den Grund übernimmt der Klub im Baurecht, wofür jährlich ein Zins von 150 Franken bezahlt werden muss. Das Baurecht erstreckt sich auf 25 Jahre. Die Uebergabe soll Ende 1978 erfolgen.

Beim gekauften Gebäude handelt es sich um ein Sommerhaus, einem einfachen Holzbau mit Wellblechdach, mit einem Raum von zirka 28 m², einem Materialraum von 15 m² und einem gedeckten Vorplatz von 30 m². Dem Kauf haben die Mitglieder schon vor einiger Zeit zugestimmt. Nun gilt es, auch den Um- und Ausbauplänen des Vorstands grünes Licht zu erteilen: In Form einer Konsultativabstimmung folgen die Mitglieder den Anträgen des Vorstands, ein Umbauprojekt auszuarbeiten und als Sofortmassnahme die Sanierung der Westfassade vorzunehmen. Die ebenfalls noch existierende Materialbaracke soll zudem dem Meistbietenden verkauft werden.

Ab dem 27. Januar 1979 befasst sich eine neue, siebenköpfige Baukommission mit der Renovation des neuen Klubhauses. In einer ersten Etappe sollen Fassade, Fensterfront, Veranda, Dach renoviert werden, wofür Kosten in der Höhe von 20'000 Franken veranschlagt werden. In einem zweiten Schritt folgt der Innenausbau. Schon im Laufe des Frühjahrs wird, mehrheitlich durch Fronarbeit der Klubmitglieder, mit den Aussenarbeiten begon-

¹⁰ "Klubhaus oder Seegasthof im Engelberg", Bieler Tagblatt vom 22. April 1978.

nen. 31'000 Franken wird die zweite Etappe des Klubhausausbaus kosten. Vorgesehen ist neben anderem eine Kücheneinrichtung mit Wasseranschluss, Kocheinrichtung, Kühlschrank und Geschirrspüler, ein Cheminée sowie Tische und Stühle. An der ausserordentlichen Generalversammlung vom 5. Oktober 1979 genehmigen die Mitglieder den Kredit ohne Gegenstimme, ebenso wie den Finanzierungsvorschlag des Vorstands:

1. Eröffnung eines Gönnerfonds: Alle Spender, die 100 Franken oder mehr einlegen, werden mittels Messingtafel im zukünftigen Klubhaus gewürdigt.
2. Für das Jahr 1980 wird erneut ein Sonderbeitrag erhoben: Fr. 30.- für Aktive, Fr. 15.- für Junioren.
3. Durch unentgeltliche Mithilfe am Ausbau soll zusätzlich Geld gespart werden.
4. Durch ein Eröffnungsfest erhofft man sich weitere Einnahmen.
5. Falls nötig, soll 1981 erneut ein Sonderbeitrag erhoben werden.

Mit dem Ausbau wird noch im Winter 1979/80 begonnen, erfreut zeigt sich der Vorstand über die aktive Mitarbeit der Freiwilligen. Der Gönnerfonds vergrössert sich in regelmässigen Abständen. 46 Gönner sind es bis Ende Jahr, 6000 Franken im Februar, 13'000 Franken im März, 19'000 Franken Ende April. Zu diesem Zeitpunkt sind die Arbeiten grösstenteils beendet, es wird mit Baukosten in der Höhe von 60'000 Franken gerechnet.

Grosses Klubhausfest

Mit Kanonenschüssen, Ehrengästen und -wein, einer Regatta (sie wird mangels Wind abgebrochen), einigen Reden und der Schlüsselübergabe sowie gehörigem Festbetrieb mit Grill, Wein, Fisch und Bier, dem YCB-"Shanty"-Chor, einer Steelband und Tanzmusik wird das Klubhaus am Samstag, 21. Juni 1980 feierlich eingeweiht.

Aus der Rede von André Meier, des damaligen Präsidenten, erfährt die Festgemeinde am Nachmittag, dass eine grosse Anzahl Mitglieder total 500 Stunden Frondienst geleistet hat. Auch die Finanzierung bot eine grosse Ueberraschung: 123 Mitglieder steuerten insgesamt 20'000 Franken an den Umbau bei. Doch ein bisschen Wehmut schimmert durch die Rede des Klubpräsidenten, der den 21. Juni als "einen der für den YCB markantesten Tage in seiner Chronik" darstellt:

"Wir sind uns einig, dass wir im Vergleich zu anderen Klubs, die mit grossem Hafen und teilweise Restaurant-Klubhaus ihre Aktivitäten konzentriert ausüben können, nach wie vor im Hintertreffen sind. Andererseits müssen wir uns eingestehen, dass es für einen derart grossen Klub wie der YCB an unserem See schwer möglich wäre, Anlagen, wie sie am Neuenburgersee entstanden sind, zu realisieren."

Für den YCB sei die dezentrale Lösung die einzig mögliche, meint der YCB-Präsident. Er übernimmt den Schlüssel, hebt das Glas und ruft:

"Lieber den Spatz in der Hand, als die Taube auf dem Dach."

Mit dem Klubhaus ist nun auch der YCB ein richtiger Segelklub, und auch wenn es sich dabei nur um ein Weekendhaus handelt: Die Anstrengungen haben sich gelohnt, und das Lokal hat sich in der Zwischenzeit als zweckmässig erwiesen. Nicht nur können Regatten jeder Grösse durchgeführt werden; auch für Feste hat sich das Areal als geeignet erwiesen. Die Mitgliedschaft hat durch ihr oft grosses Erscheinen gezeigt, dass der Ort geschätzt und geliebt wird.

7. Drei prägnante Persönlichkeiten

Wenig ist bisher von den prägenden Figuren des YCB gesprochen worden. Diese gab und gibt es auch im YCB, und wie in jedem Verein wäre vieles nicht entstanden, wenn sich nicht immer wieder einzelne überdurchschnittlich eingesetzt hätten. Drei Herren sollen jedoch zum Schluss näher vorgestellt werden.

Zu den Personen, die den YCB wesentlich geprägt haben, zählt sicher Kurt Hubacher, der sich, knapp 20jährig, daran machte, den Verein zu gründen und in den ersten drei Jahren auch zu präsidieren. Danach wechselte er auf den Beisitzersessel, auf dem ihn 1948 sein Bruder Fritz ablöste. In den ersten Jahren verfasste er regelmässig den Kurier, damals noch heliographierte Blätter, die mit Bostitch geheftet waren: Stets witzig, oft mit Seemannsgarn verwoben berichtete er über sportliche und gesellschaftliche Anlässe. Er war es auch, der den YCB in den Anfangsjahren in der Öffentlichkeit bekannt machte, mit Zeitungsberichten, Kolumnen und Kommentaren. 1962 trat Hubacher erneut in den Vorstand ein, zuerst als Vizepräsident und ab 1966 (bis 1974) erneut als Beisitzer. In diese Zeit fällt die Gründung der IG Bielersee, an der er massgeblich beteiligt war. Aus den Vorstandsprotokollen ist zu entnehmen, dass sich Hubacher während seiner 23 Jahre im Vorstand stets als mässige und vermittelnde Person in Szene setzte, wenn die Wogen überzuschwappen drohten. Seine kritischen Einwände hatten aber ebenfalls grosses Gewicht.

Ebenso wie Kurt Hubacher wird auch Alfred von Weissenfluh an der 50-Jahr-Feier des YCB mit Freuden begrüsst werden. 1944 trat er als Segelmeister in den Vorstand ein und ist seither nicht mehr aus dem YCB wegzudenken. Er schaffte es, schon zu Lebzeiten als legendäre Figur in die Geschichte des YCB einzugehen. So wird er in Protokollen, Regattaberichten und Mitteilungen nie mit seinem Namen genannt, sondern stets mit dem Uebernamen "Hai". 34 Jahre verbrachte er im Vorstand, bis zu seinem definitiven Rücktritt 1985. Er war Regattapäsident, Vize- und ein Jahr gar Präsident, sowie während der meisten Zeit "Commodore" der Motorbootsektion. In dieser Funktion organisierte er früher den Rettungsdienst anlässlich von Regatten, er war auch Initiant der "Croisière", einem jeweilen im Sommer stattfindenden mehrtägigen Ferienausflug auf den Neuenburgersee, der sich grosser Beliebtheit erfreute und bis in die 60er Jahre durchgeführt wurde. Obwohl Motorbötler, hat er die Anliegen der Segler immer begriffen, er hat sich stets für ein friedliches Miteinander der beiden eingesetzt; Auswüchse wie Tempobolzerei auf dem See sind dem Gentleman ein Greuel.

Er sass in verschiedenen Kommissionen und Ausschüssen. Und er ist mehr als einmal zurückgetreten. Grundsätzlich ist er aber immer anwesend gewesen und ist es bis heute, wenn im YCB ein Anlass stattfindet. Ebenso legendär wie Hai selber ist auch sein wunderschönes Motorboot, das ihn, so sagt es die Legende, sogar nach Hause führt, wenn er ein Nickerchen macht.

Als dritte herausstechende Person ist sicher Ernest Weber zu nennen, der es bisher am längsten auf dem Stuhl des Präsidenten ausgehalten hat: Acht Jahre zwischen 1957 und 1964. In die Zeit seines Vorsitzes fällt vorallem die Angelegenheit "La

Gravière", das Klubhaus in La Neuveville, um dessen Zukunft stets gebangt werden musste. Die Zeit ist aber auch geprägt von Konstanz und friedlichem Miteinander zwischen deutsch und welsch. Ihm verdanken wir eine Aufstellung über das Arbeitspensum, das sich ein Präsident des YCB aufbürdet:

- 3 Versammlungen der USY und der FV3L
- 1 GV und eine Klubversammlung
- 9 Vorstandssitzungen
- 6 Sitzungen für die Vorbereitung der Piratenmeisterschaft
- 2 Besprechungen mit der Domänenverwaltung wegen der Gravière
- 20 Einzelbesprechungen mit Vorstandsmitgliedern wegen Spezialfällen
- 6 Anlässe der Unterhaltung und des Vergnügens
- 23 Regatten

Die Statistik kommentiert er mit folgenden Worten:

"Es war 71 Mal im vergangenen Clubjahr etwas los, das macht im Durchschnitt an jedem 5. Tage 'es lebe der YCB'. Dazu kommen noch 25 verschiedene Drucksachen zum Versand, deren Redaktion auf deutsch und welsch jeweils gründlich vorbereitet werden musste."

Sein letzter Jahresbericht beginnt mit folgenden Worten:

"Als ich mich hinsetzte um den Präsidentenbericht des YCB für 1964 zu schreiben, wusste ich, dass ich es zum letzten Mal tat. Und es ist gut so, denn je mehr der Mensch öfters das Gleiche tut, umsomehr wird es zur Routinearbeit und man verfällt nur allzugern ins Traditionelle; gewisse schöpferische Kräfte beginnen schwächer zu werden." Ernest Weber starb im Jahre

8. Der YCB der Gegenwart

Die Eröffnung des Klubhauses in Engelberg stellt eine eigentliche Zäsur dar in der Geschichte des YCB. Einerseits hat sich der Verein nun niedergelassen, andererseits hat er mittlerweile eine Grösse erreicht, die es nicht mehr erlaubt, von einer Gemeinschaft zu sprechen, die "zusammen" etwas erreichen will.

Mitglieder und Boote im YCB 1942 - 1990										
Jahr	42	45	50	55	60	65	70	75	82	90
Aktiv	25	78	88	125	183	243	272	313	407	483
Jugend	-	-	-	6	29	43	37	47	96	41
Passiv	-	-	-	16	23	41	53	43	48	57
Total	25	78	88	147	235	327	362	403	551	581
Segelb.	25	57	65	77	121	184	217	281	347	366
Motorb.	3	3	7	10	36	31	45	49	63	84
Total	28	60	72	87	157	215	262	330	410	440

Nicht nur der Blick auf die Mitgliederentwicklung zeigt,

dass der YCB der 80er Jahre ist nicht mehr der YCB der 50er Jahre ist: Fast unmerklich hat sich nämlich innerhalb der Klubstrukturen ein Wandel vollzogen. Der YCB entwickelt sich weg vom reinen Segelverein in Richtung einer Vereinigung der verschiedenen Segelklubs, die sich auf dem Bielersee tummeln. Der YCB wird quasi zum Oberverein, der die statutarisch vorgeschriebenen Arbeiten ausführt, das Vereinsgeschehen koordiniert und die Kasse in Ordnung hält. Das eigentliche - sportliche und gesellschaftliche - Leben findet jedoch mehr und mehr in den einzelnen Flotten statt, von denen der YCB 1985 13 Stück zählt. Es lässt sich ebenfalls feststellen, dass sich der YCB vom reinen Segelklub zu einem eigentlichen Freizeitverein entwickelt. Darauf deutet die stetig abnehmende Regattabeteiligung bei gleichzeitig zunehmendem Mitgliederbestand. Die einzelnen Flotten organisieren, neben den Regatten, eine Unzahl von Aktivitäten, die nichts mit dem Segeln zu tun haben, vom Skiweekend über den Kochkurs bis zum nächtlichen Besuch des Bieler Tagblatts.

Doch auch der YCB als Dachorganisation, namentlich der Vorstand, erhält einen neuen Charakter und entwickelt neue Tätigkeiten. Wie eingehend geschildert, hat sich der Vorstand bis 1980 in erster Linie für den Verein als solches eingesetzt. Das ändert sich nun. Haupttraktandum anfangs der 80er Jahre ist ein Konflikt des YCB mit dem Strassenverkehrs- und Schiffsahrtsamt des Kantons Bern (SVSA), in dem sich der YCB vehement gegen eine Erhöhung der Bootsplatzgebühren und eine Konzession zur Nutzung der Gewässer zur Wehr setzt (mit mässigem Erfolg). Erstmals wird hier nicht ein klubinternes Problem angegangen, sondern die Interessen der Klubmitglieder (als Bootsbesitzer) gegen aussen vertreten. Der YCB-Vorstand wird somit immer mehr zum Interessenvertreter, der auch bei politischen Entscheiden mitreden will. Dies lässt sich bis in die jüngste Gegenwart weiterverfolgen: rein seglerische Probleme rücken immer mehr in den Hintergrund; im Zentrum stehen Diskussionen mit Politikern, Beamten, Bauherren etc. So etwa, indem der YCB Einsprache gegen die Verkehrsbeschränkungen rund um die Petersinsel erheben wollte (1987, erfolglos, weil er dazu nicht berechtigt war). Ein grosses Engagement hat auch das neue kantonale Schiffsahrtsgesetz erfordert, für welches 1984 das Vernehmlassungsverfahren eröffnet worden ist, und das der Grosse Rat erst sechs Jahre später verabschiedet hat. Der YCB hat sich sowohl als Verein als auch in Zusammenarbeit mit Dachorganisationen wie der Bootseignervereinigung des Kantons Bern intensiv mit dem neuen Gesetz auseinandergesetzt, da es gar nicht der Linie des YCB, oder der Wassersportler generell entsprochen hat.

Den 50. Geburtstag begeht der YCB mit rund 700 Mitgliedern, aktiven und weniger aktiven. Auch wenn ein Verein dieser Grösse nicht mehr übersichtlich ist, auch wenn sich das Vereinsleben in die Flotten verlagert hat, eines wird der YCB weiterhin bleiben: Ein Ort, wo sich Süsswasserkapitäne für sportliche und gesellschaftliche Höhepunkte treffen können und eine Institution, welche dafür sorgt, dass diese Höhepunkte weiterhin ersegelt, erlebt und gefeiert werden können.

René Wehrlin