

YACHTCLUB BIELERSEE
YACHTCLUB DU LAC DE BIENNE

PROTOKOLL

SCHWEIZERISCHE LANDESBIBLIOTHEK
 BIBLIOTHÈQUE NATIONALE SUISSE
 BIBLIOTECA NAZIONALE SVIZZERA
 BIBLIOTECA NAZIONALE SVIZERA



der

GRÜNDUNGSVERSAMMLUNG des Y.C.B.

vom

27. Juni 1942 im Hotel Bären in Twann.

TRAKTANDEN:

1. Gründung des Y.C.B.
2. Wahl des Vorstandes.
3. Bereinigung der provisorisch vorgelegten Statuten.
4. Varia.

Anwesend:

Ernst Ledermann, Bern .	Rud. Hubacher, Twann .
Fritz Rohn, Biel .	Hans Krebs, Twann .
E. Strahm, Basel	L. Schepp, Biel .
Alfred v. Weissen- fluh, Biel	Kurt Hubacher, Twann .
Hans Moser, Biel	W. Ruch, Biel .
F. Wyss, Biel	R. Roth, Solothurn
Dir. Dr. Waldvogel, Neuenstadt	O. Scherler, Biel .
W. Petermann, Moutier .	(vertreten dch. Fr. Jost)
Kurt Spillmann, Solothurn	

Entschuldigt:

B. Monteil, Solothurn	A. Spörri, Biel
Otto Haefelin, Solothurn	Paul Favre, Biel
Robert Büchi, Bern	

Im Namen des Initiativ-Komitees begrüsst Herr K. Hubacher um 20.30 Uhr in kurzen Worten die zur Gründungsversammlung erschienenen Freunde des Segelclubs, welche sich später vollzählig als Mitglieder einschrieben. Er erklärte Sinn und Zweck des Clubs und überbrachte gleichzeitig Grüsse und beste Wünsche für ein Wohlgelingen des Clubs des THUNERSEE YACHT-CLUBS.

Nach dieser Ansprache wurde die Gründung des Y.C.B. einstimmig beschlossen.

Anschliessend folgte die Wahl des 1. Vorstandes, der sich wie folgt zusammensetzt:

Präsident:	K. Hubacher,	Twann
Vice-Präsident:	Fritz Rohn,	Twann
Sekretär:	R. Roth,	Solothurn)
Kassier:	F. Wyss,	Biel
Segelmeister:	Fritz Rohn,	Twann

Dieser Vorstand wurde für die Dauer eines Jahres gewählt.

Inhalt

Editorial

Liebe YCB-Mitglieder,
Werte Freunde des YCB,

50 Jahre Bestehen unseres Clubs, gewiss, dies ist eine stolze Zahl! Grund genug, um diesem Ereignis gebührend Gewicht zu verleihen: Hier, in der Form eines geschichtlichen Abrisses, durchspickt mit Gedankengut unserer Präsidenten der jeweiligen Epochen. Retrospektive einerseits also, andererseits aber auch aktuelle Standortbestimmung, widerspiegelt durch Beiträge unserer Flotten.

Wertvolle Vorarbeit, ohne welche die Idee, eine YCB-Historie zu Papier zu bringen, überhaupt nicht hätte realisiert werden können, leistete unser Mitglied René Wehrlin. Er ist es, der sich durch unser Archiv arbeitete, um seine Lizentiatsarbeit in Schweizer Geschichte über den Yachtclub Bielersee zu verfassen. An dieser Stelle möchte ich ihm ein herzliches Dankeschön dafür aussprechen. Dank gebührt aber auch allen Flottenchefs, Ex-Präsidenten und anderen Verantwortlichen für ihre spontane Mitarbeit an diesem Jubi-Kurier.

Ihnen wünsche ich beim Schmökern auf den 50jährigen Spuren des YCB viel Spass und Freud!

Monica Meyer-Bühler

Das wunderbare Gefühl der Freiheit	4
<i>Vorwort von Kurt Hubacher, Gründungspräsident des YCB</i>	
Ce merveilleux sentiment de liberté	5
<i>Avant-propos par Kurt Hubacher, premier président du YCB</i>	
Vom Club der Segelfreunde zur Organisation der Wassersportler	7
<i>Die Geschichte des Yachtclub Bielersee, von René Wehrlin</i>	
– Henri Schaeren, YCB Präsident 1951–1955	12
– Fritz Hubacher, YCB Präsident 1956–1957	14
– Peter Klingenberg, YCB Präsident 1959–1974	24
– Peter Tanner, YCB Präsident 1974–1978	26
– André Meier, YCB Präsident 1979–1982	28
– Ruedi Wysseler, YCB Präsident 1983–1987	30
«Fairness und Toleranz im Wassersport»	34
<i>von Alfred von Weissenfluh, YCB-Ehrenpräsident</i>	
Das YCB-Clubhaus: Mit Ausdauer dennoch zum Ziel	36
<i>von Ulrich Schmid, YCB-Bauchef 1975–1982</i>	
Sind die Segler verrückte Leute?	40
<i>von Cruiser-Commodore Peter Wüthrich</i>	
Spitzenleistungen beim YCB-Nachwuchs	42
<i>Die Optimistenflotte, von Jakob Brack</i>	
Weltweit am Regatieren	43
<i>Die Laserflotte Bielersee, von Christoph Christen</i>	
Der Jollenkreuzer auf den Juraseen	44
<i>von Daniel Ballif, Flottenchef der Jollenkreuzer</i>	
Ein Virus namens «Aphrodite»	45
<i>von Ueli «Cirrus» Appenzeller, Commodore der 101-Flotte</i>	
Seit 25 Jahren auf dem See	45
<i>Die Flibustierflotte</i>	
Die legendäre Vaurienflotte Vingelz	46
<i>von Erich Theurer, VFV-Admiral</i>	
Korsar Z 1 wurde in Twann gewässert	47
<i>32 Jahre Korsarenflotte, von Fritz Wenger</i>	
Der Pirat, ein äusserst aktives Museumsstück	49
<i>von Jakob Widmer, Flottenchef</i>	
Elegant der Insel entgegen	49
<i>von Kurt Frei, Flottenchef Regattayachten</i>	
Am Anfang war das «Yellow Monster»	50
<i>Die Tornadoflotte, von Martin von Känel, Flottenchef</i>	
Vive le Tornado!	52
<i>par Raymond Cattin</i>	
Scriptel au Femina	53
<i>von Monica Meyer-Bühler, YCB-Presseschefin</i>	
«Der letzte Männerclub Westeuropas»	54
<i>Die YCB-Shantycrow, von Magellan alias Heinz Hirt</i>	
Die Bewegung verhindert das Einrosten	56
<i>von Felix Meyer, YCB-Präsident 1987–1992</i>	
L'évolution rapide évite l'ankylose	57
<i>par Felix Meyer, président du YCB 1987–1992</i>	
Encore une fois 50 ans d'amitié	58
<i>Alexandre Louis, ancien capitaine de la Bordée de Tribord</i>	
Dank an Donatoren und Inserenten	59

Das wunderbare Gefühl der Freiheit

Vorwort von Kurt Hubacher, Gründungspräsident des YCB



SEGELN wollten wir damals, ein paar Stunden weg von den bedrohlichen Kriegsnachrichten, weg aus dem Zwang des Aktivdienstes, für einige Stunden die Illusion absoluter Freiheit in Wind und Wellen erleben und das Kriegsgespensst verbannen.

Einen **Segelverein** wollten wir gründen, doch es wurde ein **Yachtclub** daraus. Die brasilrauchenden Herren am Gründungstisch hatten das Geld, das es allemal bei einem solchen Start braucht, sie hatten auch wunderschöne, mahagoni-glänzende Rennyachten an ihren Bojen, die kaum je einmal gesegelt wurden, und wir Jungen hatten den Enthusiasmus und der eine oder andere noch eine besegelte Schaluppe. Darum musste es ein **Yachtclub** werden und kein Segelverein.

Mit dem Kompromiss, den wir mit dem Namen eingingen, handelten wir uns aber die Zusage ein, bei den kommenden Regatten ihre Rennyachten quasi als Jockey's segeln zu dürfen – und das war eine verlockende Aussicht. Trösten tat uns auch die Herkunftsbezeichnung **Yacht** aus dem Holländischen, was soviel wie Jaght = die Jagd heisst und nichts mit Luxus zu tun hat. Damit hatten

die Herren am Gründungstisch einen standesgemässen Club und wir Jungen eine «Jagdvereinigung», liess Renngemeinschaft.

Je nach Sicht der Dinge war etlichen Repräsentation das Wichtige, den anderen das Regattasegeln. Wir finden deshalb in den Jahresprogrammen nach der Gründung so fremd klingende Namen wie «Geschwadersegeln», wir finden aber auch völlig verschwundene Sportanlässe wie «Zentralschweizerische Segelmeisterschaften». Das waren noch echte Match-Races, bei denen der beste Segler und nicht das teuerste Boot gewann.

«...mit Sitz in Twann» heisst es in den Gründungsstatuten des YCB. Nicht bloss, weil ein Kerntrupp von Twannern bei der Gründung dabei war, sondern, weil damals wie heute und trotz allen Versuchen, andernorts Fuss zu fassen, Engelberg immer wieder Heimatort der Segler war. Es ist ein Glücksfall, dass wir mit dem bescheidenen Clubhaus wenigstens einen sicheren Fuss in Wingenreis haben und dass beim seinerzeitigen Verkauf des alten Strandhotels Engelberg der Antrag unserer «Brasilherren», der YCB solle das Hotel kaufen, nicht durchdrang! Die wohlbekannte Leidensgeschichte des Engelberg hätte über Jahrzehnte an den Nerven der Verantwortlichen gezehrt.

Aus 15 «angefressenen» Seglern sind es deren 700 geworden, ein zweiter Club – die «Bordée de Tribord» – hat sich selbständig gemacht, und vor kurzem ist gar ein neuer Segelverein entstanden. René Wehrli schreibt über diese erstaunliche Entwicklung einen lebendigen Bericht. Längst sind die Monotyp-Yachten aus glänzendem Mahagoni durch Polyester-High-Tech-Racer ab Computer-Prints verdrängt worden. Zwar pflegen noch einige unbelehrbare Nostalgiker ihre «Borkenkäfer»,

doch der Trend ist nicht mehr aufzuhalten. Nicht mehr aufzuhalten ist auch der Drang, aus der Enge unserer kleinen Seen auf das Meer auszuweichen. Der schwarz-gelb-rote Clubstander unter dem CCS-Stander (Cruising Club of Switzerland) weht auf vielen Meeren dieser Erde. Das «Abenteuer Hochsee» als eigener Kapitän zu erleben, ist verlockend; aber nach grosser Fahrt kehrt ein Jeder mit Freude in diese unvergleichlich schöne Landschaft der Juraseen zurück.

Diese Landschaft ist ein Erbe, das jedem Wassersportler zugedacht wurde und dessen Schutz uns über alle Generationen hinaus ein Anliegen sein muss. Es war auch eine Gruppe aus den Reihen des YCB, die 1964, unter der Bedrohung einer unkontrollierbaren Industrialisierung, mit der Gründung der «Interessengemeinschaft Bielersee» (IGB) das Heft in die Hand nahm und die neu aufkeimenden Ideen eines Umwelt- und Landschaftsschutzes tatkräftig umsetzte. Mit über 1000 Mitgliedern hat die IGB nach bald 30 Jahren ihrer Aktivität eindruckliche Resultate vorzuweisen.

Über 50 Jahre hat der YCB das Glück gehabt, immer wieder eine Führungscrew im Vorstand zu haben, die Erstaunliches leistete. Fronarbeit war damals wie heute an der Tagesordnung. Das braucht Enthusiasmus und Engagement für den Sport, der je länger je mehr politische Präsenz erfordert.

Das wunderbare Gefühl der Freiheit ist mir auch beim älter werden geblieben, wenn ich die Planken eines Schiffes unter meinen Füßen spüre. Der Kampf mit Wind und Wellen, sei es auf dem See oder auf dem Meer, verbindet sich jedesmal mit Bewunderung für eine Schöpfung, die uns eine Natur beschert hat, die wir Menschen oftmals schänden, aber nie bezwingen können.

Ce merveilleux sentiment de liberté

Avant-propos par Kurt Hubacher, premier président du YCB

En son temps, nous voulions naviguer à la voile, loin des menaces de la guerre, loin des obligations du service actif, pour quelques heures d'illusion, de liberté dans le vent et les vagues. Nous désirions former une association de voile, mais il en est résulté le Yacht-Club. Autour de la table de la fondation, il y avait les Messieurs aux cigares brésiliens avec de l'argent, personnages nécessaires au départ d'une telle entreprise. Ils avaient également de magnifiques voiliers de course en acajou à leurs bouées (voiliers qui naviguaient très peu), et nous les jeunes qui avions l'enthousiasme, dont quelques-uns possédaient même une chaloupe à voile. C'est pourquoi, c'est devenu un Yacht-Club et non un club de voiles. Malgré le compromis de ce nom, ces beaux bateaux n'ont été qu'une présence illusoire. La consolation pour nous fut de constater que le mot Yacht (en hollandais Jaght qui signifie chasse) n'a rien de luxueux.

Le club ainsi fondé, les anciens pouvaient tenir leur rang, et les jeunes pouvaient effectuer des courses. Une façon de voir la chose était l'importance de la représentation honorifique d'une part et les régates d'autre part. C'est pourquoi, dans le programme de l'année après la fondation, on entendait des noms à la consonance étrange comme «voile en escadrons» ainsi que des noms sportifs oubliés comme «Championnat de voile de suisse centrale». C'était encore les temps héroïques des «Match-Races» où le meilleur skipper était encore gagnant et non pas le bateau le plus performant.

Dans les statuts initiaux figurait «... domicilié à Douane», pas seulement parce qu'une élite d'habitants de Douane étaient dans la fondation, mais parce que, hier comme aujourd'hui, tous sont toujours attirés par Engelberg comme centre de voile.

C'est une chance qu'avec notre clubhaus à Wingreis, nous puissions y garder un pied malgré la vente de l'ancien hôtel qui aurait du, selon les anciens aux cigares brésiliens, être acquis par notre club.

L'ancienne histoire douloureuse d'Engelberg a mis pendant plusieurs décennies les nerfs des responsables à rude épreuve. Les 15 premiers mordus de la voile sont devenus 700. Deux boutures sont sorties de l'YCB, «La Bordée de Tribord» depuis quelques années et depuis peu un nouveau club de voile. René Wehrli a écrit et fait un exposé vivant du développement étonnant de ce club. Depuis de nombreuses années, les beaux voiliers en acajou ont été remplacés par des voiliers calculés au computer et avec les nouvelles techniques de stratifiés. Cependant, il existe encore des récalcitrants des nouvelles matières qui se retrouvent annuellement pour la régata «bostryche».

D'autre part, on ne peut pas empêcher l'appel de la mer pour sortir de l'exiguïté de notre lac. Nos couleurs noire-jaune-rouge flottent sous celles du «Crusing Club» sur plusieurs mers de notre globe. Être son propre capitaine en haute mer est inoubliable, mais après ces expériences, chacun revient avec un plaisir incomparable dans notre région des lacs jurassiens. Cette région fait partie de notre héritage, patrimoine que chaque sportif lacustre doit conserver et sauvegarder pour les générations futures. Il y avait un groupe de l'YCB qui en 1964, sous la pression du développement incontrôlé de l'industrie, a créé «La société de sauvegarde des rives du lac de Bièvre» (IGB), qui a pris en main la protection de la nature et du patrimoine. L'IGB existe depuis environ 30 ans et avec plus de 1000 membres elle peut se glorifier de résultats visibles. Depuis plus de 50 ans, l'YCB a eu la

chance d'avoir une équipe dirigeante dans le comité qui a fourni d'excellents résultats. Les responsabilités ont toujours été, aujourd'hui comme hier, à l'ordre du jour. Il faut de l'enthousiasme pour ce sport qui exige de plus en plus d'engagement politique.

Ce merveilleux sentiment de liberté m'est resté malgré mon âge dès que je sens le plancher d'un bateau vibrer sous mes pieds. La bataille avec le vent et les vagues, que cela soit sur le lac ou en mer, crée en moi un sentiment d'admiration pour la nature que, nous les hommes déshonorons trop souvent, mais que nous ne dompterons jamais.

Traduction: Ralph Juillerat





Der «Seebutz» ist die älteste bekannte Segelyacht, die über den Bielersee gleitete.



Der «Cäpten Carlsen» ist ebenfalls eine Legende: Das ehemalige Clubboot ist noch heute auf dem See anzutreffen.

Vom Club der Segelfreunde zur Wassersport-Organisation

Die Geschichte des Yachtclub Bielersee, von René Wehrlin

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 im Sommer 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.

Herren mit Brasilzigarren

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 Präsidenten gewählt – schildert den Anlass später mit spitzer Feder: «Am Tisch im Grünen Säli 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, besegelten 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.»

Geschwaderfahrt

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.

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 etwa sein wird.

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

Weshalb ein Segelverein?

Weshalb wohl wird mitten im 2. Weltkrieg ein Yachtclub aus der Taufe gehoben? Kurt 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.»

Segelsport in der Schweiz

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. (Den Anfang nahm der Yachtsport bekanntlich in Grossbritannien, allerdings als königliches oder zumindest adeliges Vergnügen auf grossen, schweren Schiffen, die nicht ohne Crew zu segeln waren.)

In einer zweiten Phase anfangs der 30er Jahre formieren sich an den meisten Schweizer Seen weitere Segelklubs, 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. Beliebte sind vor allem in der deutschsprachigen Schweiz – Olympia- und HJollen, sowie der Pirat.

1939 wurde die USY, die Union Schweizerischer Yachtclubs gegründet. Dieser gesamtschweizerische Dachverband sollte 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 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 Familienzubern 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 Familienzubern aufs Wasser begibt, sind mit dem Segelsport 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 rasigen 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 Überlieferungen, diese alten Seeregeln, überhaupt die Tradition, die den Segelsport umgibt, die ihm gegenüber ändern 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 Motor-yachten.

Eine eigentliche Bootsindustrie hat Mitte des Jahrhunderts kaum 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, wie Kurt Hubacher beschreibt: *«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.»*



~ Sommer 1916 ~

Segelvergnügen aus früheren Zeiten auf dem «Seebütz», als der Sport noch für die ganz vornehme Gesellschaft reserviert war. Doch das leibliche Wohl durfte auch damals nicht zu kurz kommen.

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, Lattrigen.

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.» Übernachtet 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 begrabene.»

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 Schnaps 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 Zusammen-*

arbeit der einzelnen Mannschaften und eine genaue lokale Wind- und Seekennntnis 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 Textauschnitt 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 (an Regatten, die nicht am Bielersee stattfanden, war es üblich ohne Boot anzureisen. Der jeweilige Verein hat die Schiffe zur Verfügung gestellt): «*Auf Finessen kommt es beim Regatta-Segeln an. Konzentrierte und ständige Aufmerksamkeit, Ausdauer, Ruhe und rasches Handeln werden dazu von einer Regattamannschaft zu erwarten sein. So fordert schon die Vorbereitung des Bootes eine peinlich 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 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 aufgeboten und bei einem feuchtfröhlichen 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.

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. Väterliche-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 Ferientausflug 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 waren dafür verantwortlich: Einerseits dominierten die Twanner zu jener Zeit den Vorstand, die Mitglieder aus Biel fühlten sich übergangen, und es wurden Stimmen laut, sich vom YCB abzu-

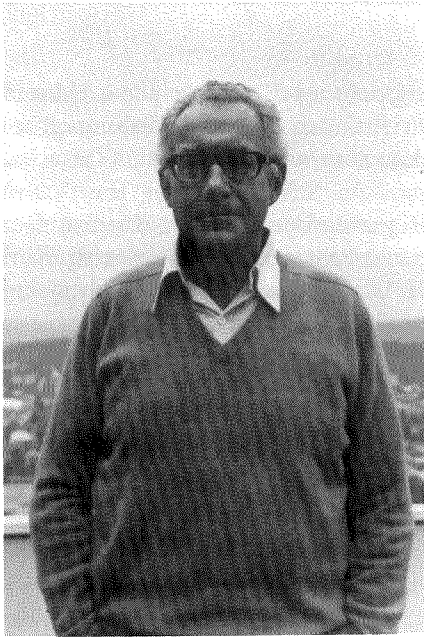
koppeln und einen eigenen Verein zu gründen. Die Entrüstung gründete aber nicht nur auf der Tatsache, dass im Seebecken vor Biel kaum Regatten durchgeführt wurden. Der neue Präsident – er ersetzte Kurt Hubacher, der sein Studium beenden wollte – wurde eines «gewissen M'en-foutisme dem Klub gegenüber» 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.»*

Der Präsident stellte in der Folge sein Amt zur Verfügung (ein paar Jahre später wurde er wegen Nichtbezahlen der Mitgliederbeiträge aus dem Verein ausgeschlossen), und 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 ausgesetzt werden konnten.»

Aber auch der traditionelle Seglerabend im Juni ist «in allen Teilen als gelungen zu betrachten.» So beteiligen sich am Nachessen 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.

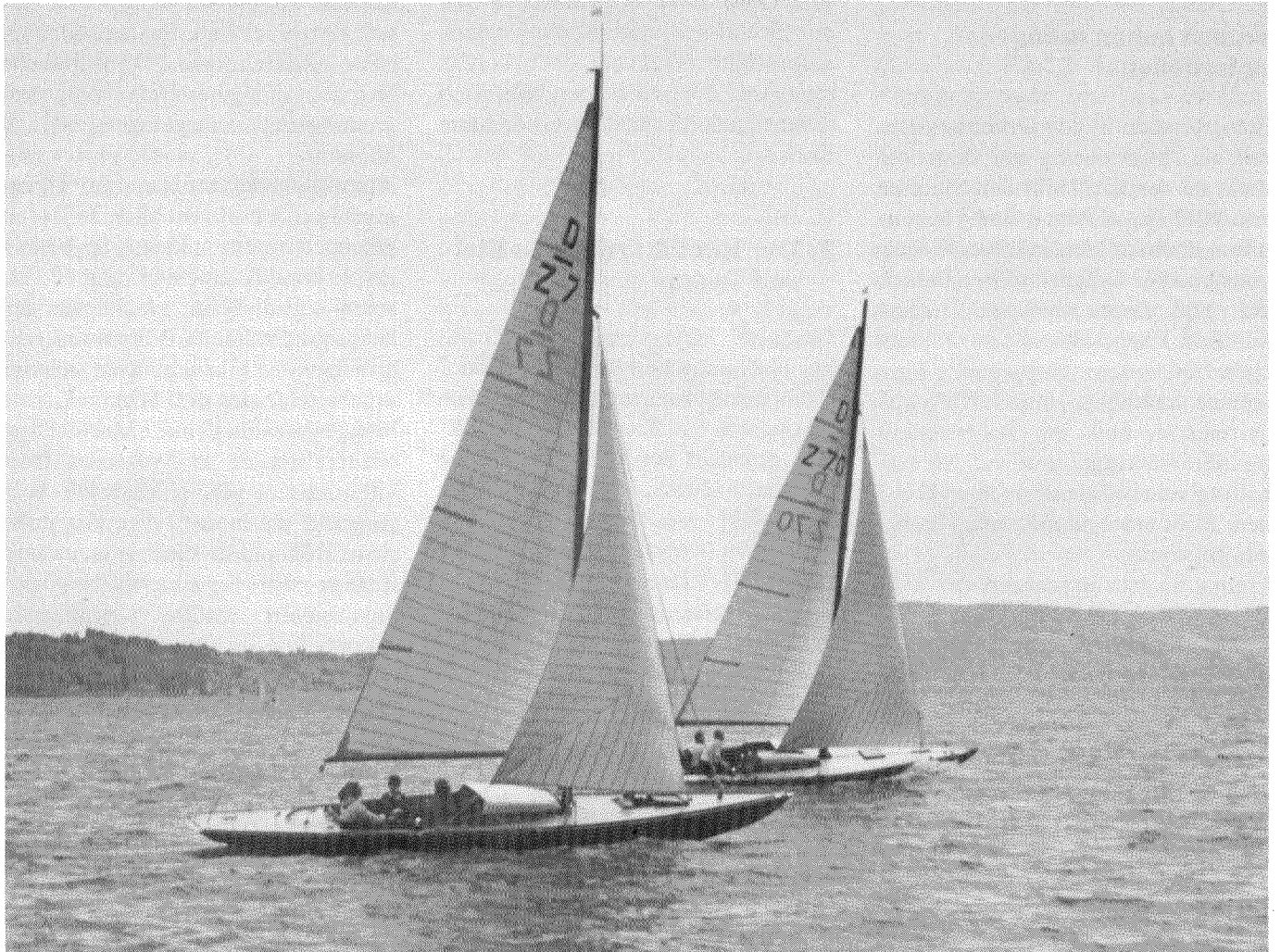
Sticheleien gehen weiter

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 magerere Regattabeteiligung der «SWING-Greise» im Bieler Seebe-



Henri Schaeren, YCB-Präsident 1951–1955

Henri Schaerens Erinnerungen an seine Zeit im YCB-Vorstand sind bildhafter Natur. Mit seiner Kamera hat er das dynamische Titelbild mit dem 5.5er abgelichtet. Von ihm stammt aber auch längst Vergangenes wie das ehemalige und legendäre Hotel Engelberg oder das packende Duell zweier schnittiger Drachen auf dem Bielersee.



ken, während die Bieler umgekehrt keine Mühe scheuten, um mit einer «stattlichen Anzahl von Klassebooten» in «SWING-Greis» (eine Verballhornung des zu Twann gehörenden Dorfteils Wingreis) zu erscheinen.

Im selben Kurier antwortet ein «Butz von obenher SwingGreis,» 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 Konflikt herdbeseitigt, doch ein neuer lauerte bereits, die Zweisprachig-

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

Schon während der Generalversammlung, welche die neuen Statuten verabschiedet hat, werden jedoch die Weichen zur Änderung 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 Re-

vier 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 dem 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 konnte. 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 gefor-

dert, 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 Überzeugung, 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

Die 50er-Jahre: Förderung des Regattasports

von Fritz Hubacher, YCB-Präsident 1956–1957

Ein Wirtschaftsboom sondergleichen nach dem 2. Weltkrieg prägte die 50er-Jahre. Parallel dazu entwickelten sich auch die Freizeitaktivitäten, in besonderem Masse auch der Segelsport auf dem Bielersee.

Waren in der Gründerzeit eher noch beschauliche und gemütliche Anlässe wie das Geschwadersegeln oder eine Grümpelregatta angesagt, wurden nun straff organisierte, nach den internationalen Wettsegelbestimmungen ausgetragene Regatten immer mehr zur Regel. Zwar verfügten wir noch über keine EDV-Anlagen, aber der «Umdrucker» ermöglichte es schon damals, am Ende eines Regattatages allen Beteiligten die Rangliste in die Hand zu drücken. Das waren Voraussetzungen, um zum Beispiel in den Jahren 1953 und 1954 die Regattawoche der FV3L (Fédération de Voile des trois Lacs) durchzuführen, wo 80 Boote zum Wettkampf in Wingreis-Engelberg antraten, darunter 15 Piraten, 14 Lightnings und 12 R20-Jollenkreuzer. Bei den Kielyachten war der elegante und majestätische Sech-

ser *Ylliam V* alias *Frelon II* stets im Mittelpunkt aller Segelsportbegeisterten. Nicht minder farbige Bilder gab es am Abend beim Seglerball im altherwürdigen Engelberg oder in der Bar *Au joyeux Scaphandrier* zu bewundern, wo unsere hübschen Yachtwomen als Barmaids den hartgesottenen Seebären so manchen heissen Drink verpassten.

Es waren Anlässe, welche die Freundschaftsbande mit unseren Segelkameraden vom Neuenburger- und Murtensee begründeten und die dann anlässlich der unvergesslichen *Croisière des trois Lacs*, von Hai während des 2. Weltkriegs inauguriert, immer wieder neu geknüpft wurden.

Nicht minder spektakulär war die vom YCB übernommene und von der Bordée de Tribord La Neuveville (damals noch Untersektion des YCB) organisierte Europameisterschaft der Lightnings im Jahre 1955. Mannschaften aus Italien, Griechenland, Finnland, USA und der Schweiz gaben sich vor La Neuveville ein Stelldichein. Das Rahmen-

programm rund um diese Meisterschaften liessen diese Regatten zu einem EG-würdigen Anlass werden. Der Trend zur Individualität, heute wie damals das rote Tuch der Yachtclubvorstände, wurde in den 50er-Jahren durch systematische Empfehlungen im YCB-Kurier zu beeinflussen versucht. Beim Kauf eines neuen Bootes nach Möglichkeit eine anerkannte, auf den drei Seen gut vertretene Klasse zu berücksichtigen: dies wurde zusehens beachtet mit der Devise, viele Boote in wenigen Klassen. Jede Vorstandsgeneration hat ihre eigenen Probleme. Was wir damals nicht kannten, waren politische oder Umweltprobleme. Unser ganzer Einsatz galt der Förderung des Segel-, insbesondere des Regattasportes.

Dass der YCB eine so markante Entwicklung erlebt hat, verdanken wir all jenen, die nach uns mit gleichem *feu sacré* und Idealismus bereit waren, dem Club ihr Bestes zu geben. Vielen Dank und herzliche Glückwünsche dem heutigen Vorstand, Mast- und Schotbruch dem YCB für die nächsten 50 Jahre. ■



Die «Altair», ein schnelles 6.5er Regattaboot der ersten Tage.

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 Besetzung 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 grenze. *«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 Benutzung. 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 Dammes begonnen, allerdings mit zweifelhaftem Erfolg, wie der Gravière-Obmann berichtet: *«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.»*

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 Flaggsschiff 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.

Trennung erfolgt doch

Wir schreiben bereits das Jahr 1967, als es 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 kön-*





nen, 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 *«vor allem 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 re-spektieren.»*

4. Der Rusel als Etappenziel

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 erwo-

gen. 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

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.

Steiles Ufer

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 40000 Franken veranschlagt, wobei die Projekterarbeiter mit einem finanziellen Aufwand von 20000 Franken rechnen. Die andere Hälfte soll in Form von Arbeitsleistungen durch die Mitglieder und der späteren Bootsplatzmieter abgegolten werden. Die Gelder sollen aus dem Vereinsvermögen zur Verfügung gestellt werden.

Unterdurchschnittlich ausgerüstet

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. Dar-aus 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 Umkleieraumes. 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 33000 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 6000 Franken gerechnet werden». Nun hatten zumindest die Jollensegler ihr Zentrum, doch was weiterhin fehlte, war das Klubhaus und ein Yachthafen.

5. Der Hafenaufbau in Wingreis

Wie bereits früher beschrieben, ist das Strandhotel Engelberg in Wingreis 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 Überreste) 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 Jurakette ansteigt, bleibt zum Bau der Strasse 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 Reglementsvorschlag zugestellt hat. Wie einem Protokoll zu entnehmen ist, stellt dieses Problem auch für den YCB ein Anliegen dar («zusammengebastelte 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 Ölraffinerie Cressier oder der Zementfabrik Cornaux. 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 unmittel-*

telbaren Bedrohung unseres Lebensraumes durch eine wassernahe Grossindustrie.»

Für eine Zeit, in der das Thema Umweltschutz in der Schweiz noch in den Kinderschuhen steckt (1964 wird im Nationalrat die Motion Binder, welche die Schaffung eines Umweltschutzartikels verlangt, für erheblich erklärt), 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. Präsiert wird die IGB von Ernst Hirt, dem damaligen Direktor der Eidgenössischen Turn- und Sportschule Magglingen (ETS) und Oberst der Schweizer Armee. Aus seinem ersten Jahresbericht ist ersichtlich, dass die IGB mit allerhand Fachleuten bestückt ist, wie Ärzten, Ingenieuren, Juristen, Wissenschaftlern, aber auch Unternehmern und Wirtschaftsleuten. Dank der Arbeit dieser Spezialisten habe die IGB einen mehrwöchigen Bau-stopp 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 zur Entwicklung in Wingreis/Engelberg einen wesentlichen Anteil beiträgt.

Hafenbau 1962 zum Ersten

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 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 Vor-gehen sieht Verhandlungen mit dem Kanton, gemeinsam mit dem Verein Bielerseeschutz (VBS) und der IGB und der Gemeinde Twann vor.

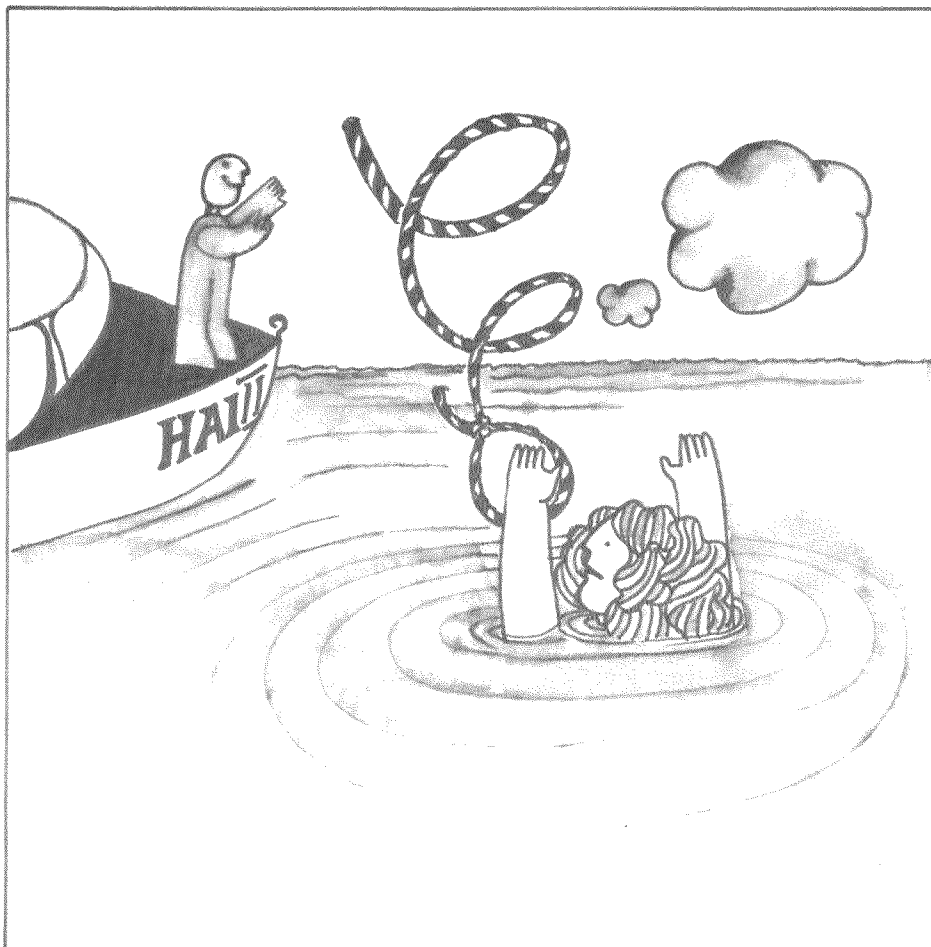
(Der VBS stellt einen Zusammenschluss der an den Bielersee grenzenden Gemeinden dar, mit dem Zweck, das Landschaftsbild des Bielersees zu erhalten und vor negativen Veränderungen zu schützen sowie die öffentliche Erschliessung einzelner Uferpartien zu ermöglichen. Der VBS kann eine beratende Funktion 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.)

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.*» Als Finanzierungsform ist ein Baufonds vorgesehen, der durch die Erhöhung der Mitgliederbeiträge geöffnet werden soll.

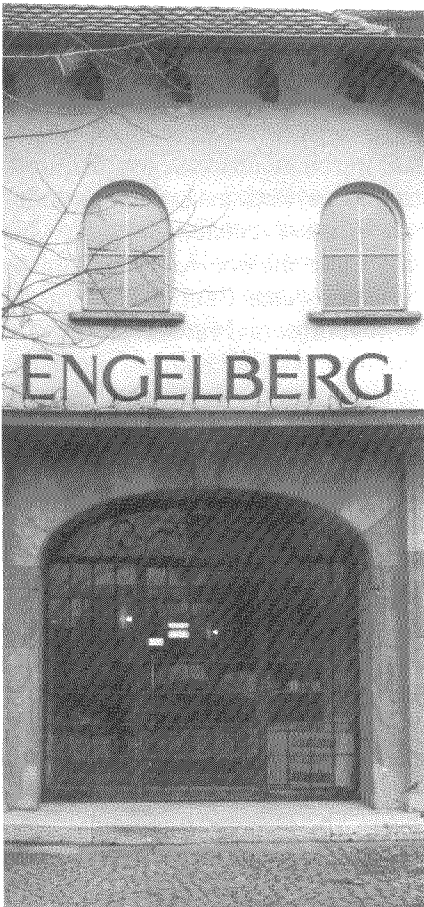
An der ausserordentlichen Generalversammlung vom 22. Februar 1972 stimmen die Mitglieder diesem Geschäftsfonds zu; durch zusätzliche Mitgliederbeiträge in der Höhe zwischen 20 und 50 Franken kommen rund 15 000 Franken zusammen. Gleichzeitig wird auch eine Baukommission unter der Leitung von Peter Tanner ins Leben gerufen.

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,*



Zum 30. Geburtstag des YCB malte die Künstlerin Esther Lisette Ganz witzig-ironische Bilder.



Das ehrwürdige Hotel Engelberg mit seinem lauschigen Garten, wo viele sportliche Ereignisse gefeiert wurden.

von der schmiedeeisernen Eingangstür bis zum Dachziegel.» Kurze Zeit später wird mit dem Abbruch des Strandhotels Engelberg begonnen, einem Bau aus dem 19. Jahrhundert, an dessen Stelle vorher das Schaffnerhaus des Rebgutes Engelberg stand. Stehengelassen wird lediglich ein kleiner Pavillon mit zirka 100 Sitzplätzen, einem Keller mit Bar und der dazugehörigen 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 «Fahrisbaus», einer kleinen Baracke, die als Regattabüro, Materiallager und Sitzungszimmer dienen soll. Budgetierte Kosten: Fr. 7000.–, welche durch den 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 Pro-

jekt, 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 (Aktiengesellschaft zum Bau und



Der YCB stellt die Weichen für das Clubhaus

von Peter Klingenberg, YCB-Präsident 1969–1974

gattaorganisator beansprucht werden konnte, wurde das Amt des Regattaleiters geschaffen; er hatte mit Hilfe der Flotten die Regatten und Meisterschaften zu organisieren. Erstmals wurde vom Club die Regattatätigkeit auswärts subventioniert, und das, obschon der Jugendtrainer kaum in Erscheinung getreten war. (Der erste Trainer war zusammen mit vier weiteren Mitgliedern an einer denkwürdigen Generalversammlung im Hotel Engelberg unangekündigt in den Vorstand gewählt worden.)

Ein **Clubhaus mit Hafen** stand mit erster Priorität auf der Liste der Vorstandsaufgaben. Das sich lebhaft entwickelnde Flottenleben liess als Möglichkeit die Aufteilung auf mehrere Stützpunkte dem See entlang zu, und das um so mehr, als Bauplätze am Nordufer bereits rar und damit teuer waren. Die «Boje» der Vaurienflotte Vingelz war vorhanden; nach beendetem Tunnelbau konnte der Liegeplatz Rusel dank initiativen Korsarseglern ausgebaut und bezogen werden. Im Engelberg

konnten wir dem Kanton, der Gemeinde Twann und weiteren Beteiligten unsere Absicht klarmachen, dass nun hier unser Segelstützpunkt für interne, nationale und internationale Anlässe entstehen könne. Bis zum Ende meiner Amtszeit konnte wenigstens eine Baubaracke für alle sichtbar unsere Präsenz markieren; daneben war eine Hafenkommision intensiv am Werk, um weitere Schritte auf unser Ziel hin zu unternehmen.

Gesellschaftlich ragte das 30-Jahr-Jubiläum des YCB im Bieler Strandbad heraus. Der Zusammenhalt im Klub wurde daneben durch mehrere Mitgliederversammlungen sowie das nun regelmässige Erscheinen des Kuriers gefördert.

Aus meinen vier Jahren als Präsident – dem von Beginn angestrebten Rhythmus – wurden wegen beruflicher Verhinderung des Vizes deren fünf. Mein Nachfolger Peter Tanner konnte einen gut strukturierten Vorstand übernehmen, eine Vorbedingung für kontinuierliche Weiterarbeit. ■

Nach einer Einführungsphase von einem Jahr im Vorstand als Vizepräsident unter René Villiger übernahm ich im Jahre 1969 im Alter von 33 Jahren das Präsidium des YCB. Dieser zählte rund 350 Mitglieder mit etwa 250 Booten, hatte die Wirren der Ablösung der Bordée de Tribord verdaut und die Liquidation des Clubhauses «La Gravière» hinter sich gebracht.

Sportlich war die Umstellung vom Landstart zum olympischen Kurs im Gange, was den Kauf eines soliden Arbeitsbootes erforderte («Polar»). Da der Präsident im grösseren Club nicht auch, wie bisher üblich, als Re-

Betrieb von Anlagen für die Kleinschiffahrt in bernischen Gewässern) 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-Vorstand der Geduldfaden gerissen zu sein: «Weshalb wird der Hafenbau nicht vorangetrieben? Weshalb werden der YCB 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 Engelbergareal 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 Schlusspurt 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 Hafenausbau im Engelberg 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 Hafenausbau 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 Zug 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 Kurier folgendermassen 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 Hafenmauer eingebaut; 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 ge-

führt. Die Idee gehe dahin, dass die Gemeinde Twann mit dem derzeitigen Liegenschaftseigentümer einen Landabtausch vornehme, worauf der YCB beabsichtige, das Land im Bau-recht zu übernehmen und das Wochenendhäuschen zu kaufen und um-zubauen. Der definitive Kostenvoranschlag beziffert die Gesamtkosten auf 540000 Franken, es sei jedoch mit Beiträgen des Autobahn-amtes, der SEVA und des VBS zu rechnen; das Bauvorhaben ist bereits publi-ziert, die Einsprachefrist endet am 9.

September 1975. Somit könne mit den Arbeiten im November oder Dezember begonnen werden, «sofern keine unvorhergesehenen Hin-dernisse auftauchen», teilt der Vor-stand den Mitgliedern mit.

Zwar gibt es noch einmal eine Ver-zögerungen – Die BielerseeSchiff-fahrtsgesellschaft (BSG) erhebt (als einzige Partei) Einsprache gegen das Projekt: Durch die neue Hafenein-fahrt sieht sie ihre Kursschiffe behin-dert. – Doch am 14. April 1976 er-teilt der Kanton Bern die Baubewil-

ligung, die Arbeiten werden ausge-schrieben und Mitte September wird mit dem Bau des Hafens begonnen. Ab August 1977 kann der neue Ha-fen termingerecht bezogen werden. Den YCB-Seglern stehen nun insge-samt 22 Plätze zur Verfügung, die alle sofort einen Mieter finden; zwei davon mietet der YCB als Gäste-plätze. Dazu werden dem YCB 13 Trockenplätze für Jollen zugesich-ert. Die restlichen Plätze werden vom BAK direkt oder von der Ge-meinde Twann vermietet.



Ein Weekendhäuschen für den YCB

von Peter Tanner, YCB-Präsident 1974–1978

Wenn ich nun in der Rückblende meine Präsidialzeit betrachte, treten neben all den positiven menschlichen Kontakten, folgende Begebenheiten als Schwerpunkte hervor.

Was heute selbstverständlich ist, ein eigenes Clubhaus zu besitzen, wurde zur Tatsache. Als ich am 18. Juli 1978 zusammen mit Hansruedi Martin auf der Gemeindeschreiberei Twann den Kaufvertrag für das ehemalige Ferienhäuschen von Herrn Bernhard und den Baurechtsvertrag mit der Gemeinde Twann unterzeichnete, war ein Traum in Erfüllung gegangen. Es ist heute befriedigend mitzuerleben, wie intensiv die ganze Anlage benutzt wird. Nach langen zähen Verhandlungen konnte im Engelberg gleichzeitig auch ein Hafenprojekt verwirklicht werden. Der Einsatz der ganzen Vorstands-Crew und die Unterstützung der Clubmitglieder war in dieser Zeit grossartig.

Wenn ich über meine Präsidentenzeit berichten will, muss ich etwas weiter zurückblenden. Im Herbst 1971 traf sich eine Gruppe von «Cruisern», die sich zum Ziel setzte, im Clubleben neue Aktivitäten zu lancieren. Man wollte aber nicht nur Forderungen stellen, sondern aktiv mitarbeiten. Dies hatte zur Folge, dass an der Hauptversammlung vom 20. November 1971 der Vorstand um vier Mitglieder erweitert wurde. Mich wählte man damals in das neu geschaffene Amt eines «Bauchefs». Meine Zielsetzungen waren klar; der YCB sollte endlich Besitzer eines Clubhauses und Hafens werden. Bereits nach einem Jahr konnte unsere Präsenz im Engelberg durch den Bau einer Material-Baracke dokumentiert und den zuständigen Behörden bewusst gemacht werden. Dies sollte sich später als wichtiger Verhandlungsvorteil erweisen.

Nachdem ich drei Jahre im Vorstand als Bauchef tätig war, trat der damalige Präsident, Peter Klingenberg zurück. An der Hauptversammlung wurde ich als sein Nachfolger gewählt. Ich bekam damit die Gelegenheit, meine «Bauchef-Ziele» zu realisieren.

Zwei weitere Aktivitäten, die damals eingeführt wurden, haben sich in meinen Erinnerungen stark eingepägt. Zum ersten Mal wurde im Februar 1976 ein YCB-Langlauf gestartet. Jahrelang war dieser Anlass der sportliche Höhepunkt für die Aktiven im Winter. Bis zu 78 Läufer nahmen daran teil. Nach dem Lauf war dann Hans Gasser Gastgeber für den zweiten Teil, der in der Skihütte stattfand. Schade, dass dieser sportlich und gesellschaftlich positive Anlass aus dem Jahresprogramm verschwunden ist.

Die andere «Neuheit» war die Einführung einer Opti-Flotte, die heute aus dem YCB-Leben nicht mehr wegzudenken ist. Jörg Morgenthaler wurde am 28. November 1976 als erster YCB-Jugendleiter gewählt. Mit viel Einsatz betreute er damals die Opti-Segler. Er legte das Fundament, auf das dann sein Nachfolger «Köbu» so erfolgreich weiterbauen konnte.

Als Präsident den YCB zu führen, erfordert den Einsatz von Freizeit und Arbeitsleistung. Andererseits, und das können mir meine Vorgänger und Nachfolger bestätigen, wird einem in dieser Zeit auch viel gegeben.

6. Der Traum vom Klubhaus wird realisiert

Von einem Hafengebäude 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 touristenmsträchtigen 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.

Im Wissen um diese Tatsache sind im Hintergrund fleissig die Fäden gesponnen worden: Im Oktober 1977 wird im Vorstand bekannt, dass der Bauchef und der Vizepräsident mit der Gemeinde Twann ein Gespräch geführt haben, Thema: Die pachtweise Übernahme der Überreste des ehemaligen Strandhotels, 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», wird im Vorstandsprotokoll notiert.

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 Lebensmittelinspek-

tor 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. Übernahme 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.

Versicherung ist schneller

Die ausserordentliche Generalversammlung ist bereits geplant, 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.» Für den YCB und auch die Ge-

meinde 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 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 Wochenendhäuschen. 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 Übergabe 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 die Baukommission (seit 1975 unter der Leitung von Ulrich Schmid, da Peter Tanner auf den Präsidentensessel gewechselt hat) mit der Renovation des neuen Clubhauses. In

einer ersten Etappe sollen Fassade, Fensterfront, Veranda und 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 begonnen. 31 000 Franken wird die zweite Etappe des Klubhausausbaus kosten. Vorgesehen ist neben anderem eine Kucheneinrichtung 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 regel-

«Ohne grosse Abtrift den Zielhafen erreicht»

von André Meier, YCB-Präsident 1979–1982



Eine Heimat, das heisst ein eigenes Clubhaus, Jugendförderung, Beseitigung der Zwiste zwischen Seglern und Motorbooteignern, Förderung nationaler Regattaanlässe, Konsolidierung der Finanzen, Organisation von Seetörns und die Mitwirkung beim Neubau Hotel Engelberg: Dies

waren die Hauptanliegen des frischgebackenen Präsidenten.

Harte Schläge

Mit diesen grosszügigen Zielen übernahm ich am 24. November 1978 das Amt des 453 Mitglieder zählenden Klubs. Es schien mir an der Zeit, dem Klub wieder mehr gesellschaftliche Ambiance geben zu müssen, hatten sich doch mit der Zeit die Cruiser, Jollen, die Vaurienflotte und die Motorbootsektion recht stark auseinandergelebt. Zu Land und zu Wasser wurden recht harte Schläge in Wort und Gesten ausgetauscht; flotteneigene Interessen standen im Vordergrund.

Die Zeit und der abgesteckte Kurs gaben mir gute Chancen, mit einer Top-Vorstandsscrew ohne grosse Abtrift den Zielhafen zu erreichen. In Fronarbeit und mit Spenden aus allen Lagern wurde aus einer Fischer-

hütte mit Kojenbett unser Clubhaus Engelberg zu einem «Bijou» hergerichtet.

Es waren alle dabei

Im Juni 1980 durfte ich das 1. Clubhausfest des YCB eröffnen und unseren neuen Stützpunkt Engelberg einweihen. Es waren alle dabei. Die Cruiser, die Section Hélice, die VFV und die vom Rusel. Ein Herz und eine Seele. Die YCB-Familie. Das zu sehen, tat gut. Die ausgeprägteste Vereinigung fand im Höhepunkt, dem neugegründeten Shantychörli, statt. Da fragte man nicht, ob einer im Wassersportleben eine Pinne oder einen Gashebel bedient. Da wurde einfach drauflos gesungen. Die 60 000 Franken im Engelberg sind gut investiertes Geld.

Dieser gesellschaftliche Erfolg motivierte mich, weitere Verbindungen zu kuppeln. So wurde der YCB-Ball

mässigen 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, seit 1979 YCB-Präsident, erfährt die Festgemeinde am Nachmittag, dass eine grosse Anzahl Mitglieder total 500 Stunden Frondienst geleistet hat. Auch die Finanzierung bot eine grosse Überraschung: 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.

im Hotel Elite ins Leben gerufen. Gab das Diskussionen in Vingelz. Einige sind gleichwohl gekommen, die Mehrheit war da. Segler tanzten mit Motorbootfrauen; gab's das je zuvor?

Um die Segler mit dem Innenleben eines Motorbootes, resp. umgekehrt, vertraut zu machen, wurden Kurse organisiert. Profis wurden ausgebildet und bildeten aus, und siehe da, männiglich merkte, dass beide Arten von Schiff auf dem gleichen Element dahinglitten. Es war auf einmal unser Gewässer und nicht das der Segler.

Die Devise war Kampf

Nachdem sich trotz allen Bemühungen die Vaurienflotte immer mehr absonderte, und einige YCBler einen «Rutsch nach links» glaubten sehen zu müssen, wurde zu Wasser auf einmal politisiert. Aussprachen im «Du Lac», der Hochburg der Kontrahenten arteten zum Teil unfein aus. Was tun? Die Devise war: Kampf. Aber weder zu Wasser noch mit Waffen. Nein. – Es war der erste Fussballmatch in Magglingen: YCB gegen VFV mit anschliessendem gemütlichen Zusammensein in der Waldhütte – und siehe da, keiner

stand weder links noch rechts. Jeder stand zu seinem Hobby auf unserem Gewässer. Der Club war bereit, nationale Herausforderungen anzunehmen, die vom ganzen YCB getragen wurden. Mit Bravour wurden die SM der 470er, die SM der Laser und als Höhepunkt die EM der Jollenkreuzer auf unserem See organisiert und durchgeführt. Die YCB-Farben erstrahlten ebenfalls im Glanz, als ich zwei Schweizermeister aus unseren Reihen ehren durfte: Raymond Cattin (Hobbie Cat) und Lorenz Müller (470).

Sechs Seiten Rekursakten

Dass auch intern hart gesegelt wurde, zeigt mir eine Protest- und Rekursakte von sechs A4-Seiten zwischen Klingenberg (JK) und Kohler (Lacustre) anlässlich einer Nachregatta. Oder die vorübergehende Regattaabstinenz von einigen namhaften Cruisern, die Platzverluste auf der Rangliste nicht verkraften konnten, in der Meinung, männiglich habe etwas gegen ihre Ansichten, die in keinem Reglement stehen. Nichtsdestotrotz, das Klubleben funktionierte und ich war mir bewusst, dass ich bald 40 Jahre alt

werde. Zufällig wurde der YCB im gleichen Jahr gleich alt. Was denn, wie denn, da muss man doch einen Pflock einschlagen. – Am 3./4. Juli 1982 stieg die Fête im Engelberg. Nachdem wir festgestellt hatten, dass die «Optiaussteiger» auf den Laser umsteigen, konnte ich den Bankverein Biel, es war noch Herr Köhli, für die Idee begeistern, uns für die Jugendförderung und das Jubiläum drei Laser zu spenden. Die Taufe mit den Namen «Ute», «Cécile» und «Meret» fand in euphorischem und würdigem Rahmen statt.

Bewegte Zeit

Mit der Jubiläums-GV vom 23. Januar 1983 auf der «Berna» und auf unserem See durfte ich mit Genugtuung auf eine bewegte YCB-Zeit mit schlussendlich 507 Mitgliedern zurückblicken. Acht Jahre aktive Zeit im YCB-Kommandoteam waren vorbei. «Allen Recht getan ist schwierig Ding» gilt auch für dieses Ehrenamt.

Aber trotzdem; ich konnte mein Amt einem jungen, dynamischen Seglerkollegen übergeben, der, das erhoffte ich mir, wiederum andere Schwerpunkte setzte. ■

7. Der YCB der Gegenwart

Die Eröffnung des Klubhauses in Engelberg stellt eine eigentliche Zäsur in der Geschichte des YCB dar. 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.

Nicht nur der Blick auf die Mitgliederentwicklung zeigt, dass der YCB der 80er Jahre 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 heute 13 Stück zählt.

Es lässt sich ebenfalls feststellen, dass sich der YCB vom reinen Segelklub zu einem eigentlichen Freizeitverein entwickelt hat. Darauf deutet die stetig abnehmende Regattabetei-

ligung 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 Strassenver-



Amtsstellen entdecken uns als «sitting ducks»

von Ruedi Wyssseier, YCB-Präsident 1983–1987

Als ich mich im Herbst 1978 als Vizepräsident zur Verfügung stellte, wusste ich noch nicht genau, was mich vier Jahre später als Präsident erwarten sollte. Gemäss den beschönigenden Angaben meiner Vorgänger sollte es ein lockerer Job werden, welcher im wesentlichen aus der Organisation von Vorstandssitzungen bestehe.

Rückblickend kann ich auch bestätigen, dass die Organisation des eigentlichen Clublebens dank einer eingespielten und einsatzfreudigen Mannschaft relativ wenig Zeit in Anspruch nahm. Hingegen wurden wir während meiner Präsidentenzeit von zahlreichen Amtsstellen als «sitting ducks» entdeckt. Dieser englische Ausdruck (sitzende Ente) aus der englischen Jägersprache bezeichnet

eine leichte Beute – als die wurden wir tatsächlich (und werden wir immer noch) betrachtet. Wir sind eben eine Minderheit und mussten uns u.a. gegen massive Liegeplatzgebührenerhöhungen, unverhältnismässige Verkehrsbeschränkungen und über-spitzte Gesetzesformulierungen wehren. Unsere diesbezüglichen grossen Anstrengungen waren leider nur zum Teil erfolgreich, viele Probleme hat mein Nachfolger erben müssen und sie werden wohl leider auch in Zukunft ständig auf unseren Traktandenlisten stehen.

Im Rahmen dieses kurzen Rückblickes kommen mir spontan folgende Ereignisse und Aktivitäten in den Sinn:

- Hochkarätige, zum Teil international besuchte Meisterschaften wie Soling SM, Opti SM, Vaurien WM, Korsar EM und Laser SM.
- Eine Nachtregatta, welche zum ersten Mal wegen Sturm abgebrochen werden musste (Böen bis Bf 10).
- Mehrere Anläufe, die Windsurfer in den YCB zu integrieren, wel-

che jedoch damals mangels Interesse der Surfer jedesmal scheiterten.

- Es fanden jährlich noch der YCB Langlauf und das Fussballderby VFV – YCB statt.
- Es wurden neue Regatten ins Jahresprogramm aufgenommen (Borkenkäfer, Yachtcup, «Sie and Lui» (zusammen mit BT und CNL organisiert).
- Zahlreiche Kurse wurden organisiert, z.B. ein Meteo-Kurs mit Claude Castella und ein Trimmkurs mit Peter Schwehr.
- Das Bootsregister wurde auf EDV übertragen.
- Die Statuten wurden wieder einmal revidiert und so den neuen Bedürfnissen und dem rechtlichen Umfeld angepasst.

Eine vollständige Aufzählung aller Ereignisse ist weder möglich noch sinnvoll. Ich erinnere mich jedoch mit Freude an «meine» Zeit als Präsident und freue mich, dass der YCB seine 50 Jahre als aktiver, gesunder und aufgestellter Verein feiern darf. ■



kehr- und Schifffahrtsamt 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 Schifffahrtsgesetz erfordert,

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

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. ■





Erfolgreiche Jugend im YCB: Oben Sybille Frey auf einem «Europe», unten ein Schwarm von jungen Optiseglern.

«Fairness und Toleranz im Wassersport»

von Alfred von Weissenfluh, genannt «Hai», YCB-Ehrenpräsident

Nostalgisches

Schon bei der Gründung des YCB dachte ich an eine nach Kriegsende in den Club zu integrierende Motorbootflotte zur Mithilfe bei der Organisation von Regatten und der Sicherstellung eines Rettungsdienstes. Der Seerettungsdienst hatte damals noch keine eigenen Schiffe, sondern war auf Privatboote seiner Mitglieder angewiesen. Während der Kriegszeit herrschte ein allgemeines Motorbootfahrverbot. Nur Berufsfischer, sowie der Fischerei- und Schifffahrtsaufseher (damals eine Person: Lucien Banguerel) erhielten eine Benzinzuteilung. Auch dem Schreibenden als einzigem vom Rettungsdienst wurde für sein «Aussenborder-Schnellboot» mit 25 PS eine spezielle Fahrbewilligung für Rettungseinsätze zugeteilt. Das Bojensetzen wurde mühsam mit Ruder und Segel geschafft, das Einsammeln dann aber häufig nach dem Eindunkeln und natürlich ohne Licht mit Motor besorgt.

Das Fahrverbot wurde erst auf Ende 1945 aufgehoben. Inzwischen hatte ich aber ein rundes Dutzend Kameraden gefunden, die sich abwechselungsweise bei Regatten zur Verfügung hielten. Die Belohnung bestand im jeweiligen Regattaerinnerungspreis; verschiedene haben ihren ganzen internationalen Flaggensatz auf diese Weise abverdient. Das Bergen der gebräuchlichsten Jollen wie Pirat, H-Jolle, O-Jolle etc. nach einer Kenterung war harte Arbeit: Segel bergen, Boot aufstellen und noch voll Wasser abschleppen; also kein Vergleich mit den heutigen modernen Jollen.

Hilfsmotoren waren bei Yachten und Jollen noch nicht vorhanden, deshalb mussten für auswärtige Interclubregatten Schleppts organisiert werden: Murtensee, Neuchâtel, Estavayer, St. Aubin, Yverdon. Bei

durch uns organisierten Interclubregatten wurden Schleppts ab, resp. zurück bis Marin offeriert, da sonst ihre Teilnahme kaum möglich gewesen wäre. Aber auch für die vom YCB organisierten Feriencroisiären mit bis zu 20 Booten ging es nicht ohne Motorbootflotte. Übrigens: Damals gab es noch keine überfüllten Häfen; wir kamen immer irgendwo unter. Dabei waren die heutigen Mammuthäfen erst in Planung. Alle diese Leistungen galten immer ohne Kostenfolge für Klub und Begünstigte. Als die Bereitschaft zum «Fronddienst» aus verschiedenen begreiflichen Gründen erlahmte und vorübergehend teure Fremdhilfe aushalf, reifte in einigen Köpfen die Idee, ein Klubmotorboot anzuschaffen. Es bot sich bald eine Gelegenheit, im Neuenburgersee einen Spitzgatt-Oldtimer zu erwerben: Baujahr 1906, Teak, niedriges Freibord, niedertourige Maschine, grosser Propeller, für unsere Zwecke also bestens geeignet. Rasch entschlossen (der CVN war auch interessiert) kauften der Präsident Henri Schaeren und der Schreibende den «Cäpten Carlson» und stellten ihn dem Club zur Verfügung. Als Betreuer und Skipper fand sich Ernst Kurth.

Alte Boote aber brauchen viel Pflege und Unterhalt. Gemäss Pflichtenheft hatte der Skipper es betriebsbereit zu halten; als Entgelt für seine Arbeit stand es ihm jedoch privat zur Verfügung. Nur für Materialkosten kam der Klub auf. Das funktionierte alles gut, bis der Verantwortliche krankheitshalber für mehr als ein Jahr ausfiel. Das Schiff war vernachlässigt, und leider konnten nur ganz wenige eingeweihte Routiniers damit umgehen. 1962 wurde das Boot über den Kopf der Donatoren hinweg verschachert. Doch «Cäpten Carlson» hatte Glück, in die Hände von Clubmitglied Hans Fivian zu ge-

langen, der ihn mit viel Aufwand und Liebe in den heutigen Zustand versetzte. Das Schiff fährt immer noch mit dem Originalmotor von 1906, Bravo!

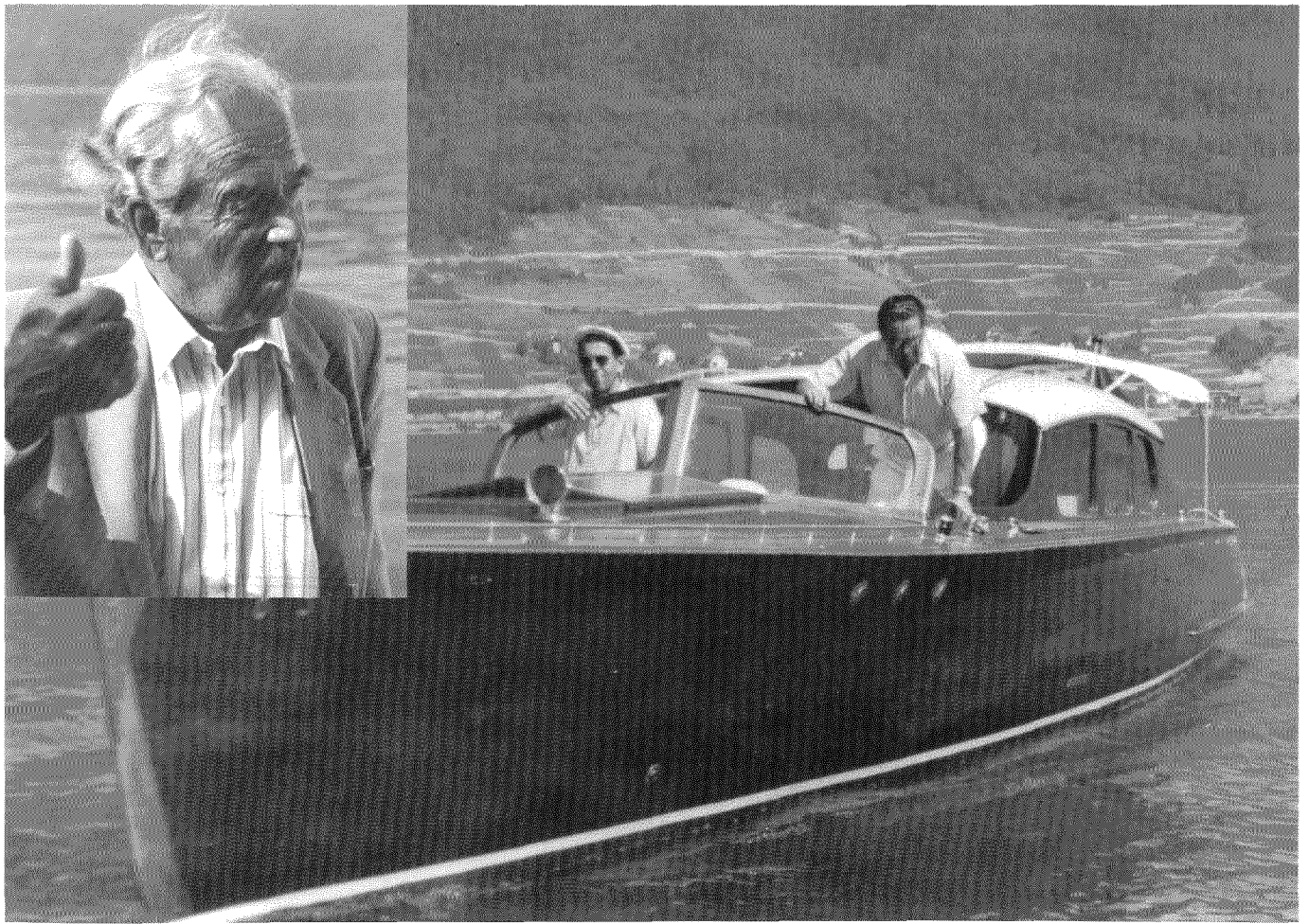
Neuzeitliches

Aber ohne Clubboote ging es nicht mehr. Moderne «miliztaugliche» Boote wurden getestet und angeschafft, wie der grössere «Polar» (Diesel) und drei Boote mit Aussenbordmotor, die sich jährlich in grösseren Budgetposten niederschlagen. Motorbootführerkurse standen während einigen Jahren auf unserem Programm, um möglichst in allen Flotten genügend «patentierete» Skipper zu haben. Inzwischen hatte auch der Rettungsdienst Bielersee (VRB) eigene Boote angeschafft und versieht bei unseren wassersportlichen Anlässen die Überwachung (natürlich gegen Entschädigung!).

So entband diese Entwicklung im Laufe der Jahre die Motorbootflotte von den ihr in den ersten Dezenien des YCB zugewiesenen Aufgaben immer mehr. Die «Pestalozzis» von damals sind nicht mehr; verblieben ist die Mitarbeit bei der Nacht- und der Borkenkäferregatta, sowie die Clubhausbetreuung.

Nach 40jähriger Betreuung unserer Flotte habe ich jüngere, initiative, kompetente und erfolgreiche Nachfolger gefunden. Zuerst übernahm während vier Jahren Fredy Fey das Steuer, und seit zwei Jahren hat Walter Scheidegger das Kommando inne. Unter ihrer Leitung hat die Mitgliederzahl rapide zugenommen und nähert sich bald der 100er Grenze.

Heute pflegt die Flotte vornehmlich gemeinsame Ausfahrten, organisiert Kurse, gemeinsame Besuche von internationalen Bootsausstellungen,



Ein bekanntes Bild auf dem See: Alfred «Hai» von Weissenfluh (links) auf seinem gleichnamigen Motorboot.

Diskussionen über mehr oder weniger begründete behördliche Verfügungen und Einschränkungen, kritisiert die Auswüchse unverantwortlicher Raser und Rowdies. Wir haben glücklicherweise keine solchen und auch keinen Platz in unseren Reihen.

«Wir sitzen im selben Boot»

Innerhalb des YCB geniesst die Motorbootflotte weitgehende Autonomie. Trotzdem werden immer wieder Stimmen laut, die fragen, warum nicht ein eigener unabhängiger Klub gebildet wird. Zum einen ist unsere Flotte ein Kind des YCB, dem wir traditionsgebunden die Treue halten sollten und von dessen Infrastruktur wir profitieren. Man denke nur daran, wie schwer es heute ist, einen Vorstand zusammenzustellen. So wird eine unnötige Doppelspurigkeit vermieden. Eine Zersplitterung der Kräfte ist nicht erwünscht, hat doch

ein grosser Klub bei Vernehmlassungen oder Protesten bestimmt mehr Gewicht. Zudem sitzen wir doch alle im gleichen Boot, das heisst, wir brauchen die selben Gewässer und haben weitgehend die gleichen Interessen. Motorbootfahrer und Segler (viele sind beides) lernen sich bei freundschaftlicher Begegnung besser kennen und schätzen. Missverständnisse können direkt beigelegt werden.

Leider sind viel zu wenige Motorbootfahrer – im Gegensatz zu den Seglern – organisiert. Warum? Ein Segler, der eine Regatta bestreiten will, muss Mitglied eines der USY angeschlossenen Klubs sein. Der Landesverband der Motorbootclubs ist die FSM (Föderation Schweiz. Motorbootclubs), der – gegründet 1930 in Genf unter dem Namen Fesna – sich ausschliesslich mit dem heute fast ausgestorbenen Rennsport und Lizenzwesen beschäftigte (Ausnahme: Genfersee). Die FSM wurde 1965 reaktiviert, und unsere

Motorbootflotte ist seither dort angeschlossen. Wir machten also von Anfang an mit, und der Schreiber war 10 Jahre Vizepräsident und seither als Ehrenmitglied der FSM im C.C. tätig. Die FSM befasst sich heute hauptsächlich mit dem Tourenwesen, den Schifffahrtsgesetzen, Vernehmlassungen und Beschränkungen etc. auf nationaler Ebene und vereinigt rund 40 Klubs mit etwa 2500 Mitgliedern. Mit Ausnahme von einigen Rennlizenzen also nirgends ein «Obligatorium».

Auf Nichtorganisierte aber kann kein Verein Einfluss nehmen, Druck ausüben oder gar Sanktionen ergreifen. Deshalb braucht es leider auch die in den 60er Jahren eingeführte Seepolizei.

Clubzugehörigkeit verpflichtet zu richtig verstandener Seemannschaft. Darum ergeht erneut an jeden Motorboot-Cäpten der Appell: Nehmt Rücksicht auf Schwimmer, Ruderer und Segler, «Fairness und Toleranz im Wassersport» sei die Parole. ■

Mit Ausdauer dennoch zum Ziel gelangen...

von Ulrich Schmid, YCB-Bauchef 1975–1982

«Wenn wir ein Clubhaus kaufen oder bauen, werden wir die Finanzen schon aufbringen.» So oder anders tönte es im YCB während langer Jahre im Zusammenhang mit der Realisierung eines Clubhauses oder eines eigenen Hafens.

Mit leerem Beutel Forderungen stellen...

Aber fangen wir doch von vorne an. Durch das Scheitern der Standortlösung «La Gravière» und die Loslösung der Neuenstädter vom Club konzentrierte man sich im YCB wieder auf das Hotel Engelberg. Mit der Gründung der IGB (1964) – gedacht als Instrument des YCB, die Anliegen der Wassersportler politisch breiter abgestützt zu vertreten, beziehungsweise den Bau der N5 positiv im Sinne des Landschaftsschutz zu beeinflussen war die Grundlage geschaffen, zu einem Hafen und einem Clubhaus im Engelberg zu kommen. Die IGB wurde jedoch selbständig und vertrat nicht mehr ausschliesslich die Anliegen des YCB.

So sah sich der YCB in den Jahren 1967/68 mit der Tatsache konfrontiert, dass er (resp. der Vorstand) einerseits regelmässig Forderungen für einen Hafen mit 100 bis 150 Plätzen in Engelberg stellte, andererseits aber keinen Franken locker machen konnte, um die Planung zu bezahlen. Man wollte das Hotel sogar kaufen, sah sich aber gleichzeitig gezwungen, dem Verein Bielerseeschutz beizutreten, damit dieser einen Kredit von 5000 Franken für eine Studie sprach! Im Jahre 1969 stellte der YCB dem Kanton zum Beispiel folgende Forderungen, resp. Wünsche: *Die Erhaltung der Parkplätze, Wasserungsanlagen und Schiffsanbindeplätze während und nach der Bauzeit, die jederzeitige Zufahrt sowie die Erhal-*

tung des Pavillons, eines kleinen, seewärts gelegenen Annexbaus des Hotels zur Nutzung als Klubhaus für den YCB. Als «Fernziel» schlägt der YCB dem Kanton zudem vor, eine Genossenschaft, bestehend aus dem YCB, der IGB, dem VBS, der Gemeinde Twann und dem Kanton zu gründen, welche sich um die Projektierung und den Bau eines Hafens kümmern würde. Falls der Kanton das Gelände verkaufen würde, «würden wir keine Anstrengungen scheuen, dieses zu kaufen, oder im Baurecht zu erwerben.» – Wie wohl? – In seiner Antwort vom 3. Juni 1969 schreibt der Regierungsrat, dass für die nach dem Bau der N5 verbleibenden Parzellen «von allen Seiten Forderungen und Begehren angebracht werden».

Am 4. Februar 1971 formiert sich die Planungsgemeinschaft IGB/VBS/YCB/Gemeinde Twann, welche am 22. Dezember des gleichen Jahres beschliesst, einen Ideenwettbewerb auszuschreiben. Sie muss jedoch feststellen, dass die Finanzierung von Privaten oder durch den Kanton zu erfolgen hat.

Durch die ständigen, einst hochtrabenden Forderungen des YCB, welcher über keine Mittel verfügt, ausser der Zusage einiger bestandener Mitglieder, «wir werden dann schon da sein (bezahlen)», wurden die Behörden – und vor allem das Gros der Mitglieder – verunsichert. Der Glaube an die Geldgeber ging verloren. Auf Druck dieser Mitglieder bewilligte die Generalversammlung am 4. Februar 1972 die Schaffung eines Geschäftsfonds, zur Realisierung des Hafens und eines Clubhauses, und um als Partner ernst genommen zu werden. Zu diesem Zeitpunkt erfolgte auch die Schaffung des Vorstandspostens Bauchef, der bis 1975 von Peter Tanner innegehalten wurde.

Mit vorhandenem Beutel das Gespräch suchen...

In der Folge werden verschiedene konkrete Projekte geprüft und mit den zuständigen Behörden und Gremien Gespräche geführt. Es sind dies:

- der Projektwettbewerb Engelberg,
- die Hafenanlage Erlenwäldli West der Stadt Biel,
- der Barackenbau in Engelberg.

Die Gruppe IGB/VBS/YCB verfolgt das Projekt Engelberg weiter, der Hotelbau wird hingegen fallengelassen. Somit konzentriert sich der YCB zusammen mit der BAK und der Gemeinde Twann als neue Gruppe auf den Bau des Hafens. Im übrigen konnte aus dem Fonds der Bau einer Materialbaracke in Engelberg realisiert werden. Der YCB hatte sein erstes Gebäude.

Dank der Präsenz in Engelberg, der Gesprächsbereitschaft sowie der – zwar bescheidenen – Mittel nehmen die Behörden den YCB ernst. So kommt es, dass im Oktober 1974 die BAK dem YCB den Vorschlag macht, er solle den Hafen in Engelberg aus eigenen Mitteln bezahlen.

An der ausserordentlichen Generalversammlung vom 18. September 1974 wird zur Erstellung der Hafentplätze ein Kredit von 450 000 Franken gesprochen, der auf die zukünftigen Mieter abgewälzt werden soll. Ausser dem Geld des YCB stehen jedoch keine Mittel zur Verfügung. Die Gemeinde Twann will sich nicht engagieren. Wo bleiben die Beiträge des VBS und der IGB?

Mit einem Baubeginn im Herbst 1974 kann aus diesem Grund nicht gerechnet werden, die YCB-Mitglieder müssen eine weitere Verschiebung hinnehmen. Im April 1975 wird im weiteren bekannt, dass infolge schlechten Baugrunds der Hafen zirka 1,5 Millionen Franken teurer



kommen wird. Die BAK verzichtet deshalb auf den Bau.

Mit vollem Beutel keine Anlagemöglichkeit!

Dank vollem Beutel wird nun trotzdem gebaut..., allerdings durch den Kanton, bzw. die BAK. Der YCB kann dank vollem Beutel (und damit Glaubwürdigkeit) zwei Drittel der Hafentplätze mieten, und zugleich ergibt sich die Möglichkeit, das Weekend-Haus Bernard zu kaufen und den Grund im Baurecht zu übernehmen.

Nach der Beseitigung der Einsprache durch die BSG, die sich durch den zukünftigen Hafen in der Ansteuerung der Ländte Engelberg gestört fühlte, erteilt der Kanton am 14. April die Baubewilligung für den Hafen. Der Bau wird auch tatsächlich ausgeführt und ist im Dezember 1977 beendet. Die Plätze zu vermieten ist infolge der teuren Mietzinse

ten ist infolge der teuren Mietzinse nicht einfach. Der Bauchef organisiert zwei Versammlungen, um die Plätze möglichen Interessenten schmackhaft zu machen, heute eine kaum mehr denkbare Situation. Auf Ende 1977 sind jedoch alle Plätze vergeben. Mangels Nachfrage verzichtet der YCB auf die Vermietung von Trockenplätzen an die Mitglieder. Dies erledigt in der Folge die BAK.

Die Gesamtkosten des Hafens belaufen sich auf 527 704.80 Franken, abzüglich unverzinslichen Beiträgen des Autobahnamtes (100 000 Franken), der SEVA (88 000 Franken) und des VBS 50 000 Franken).

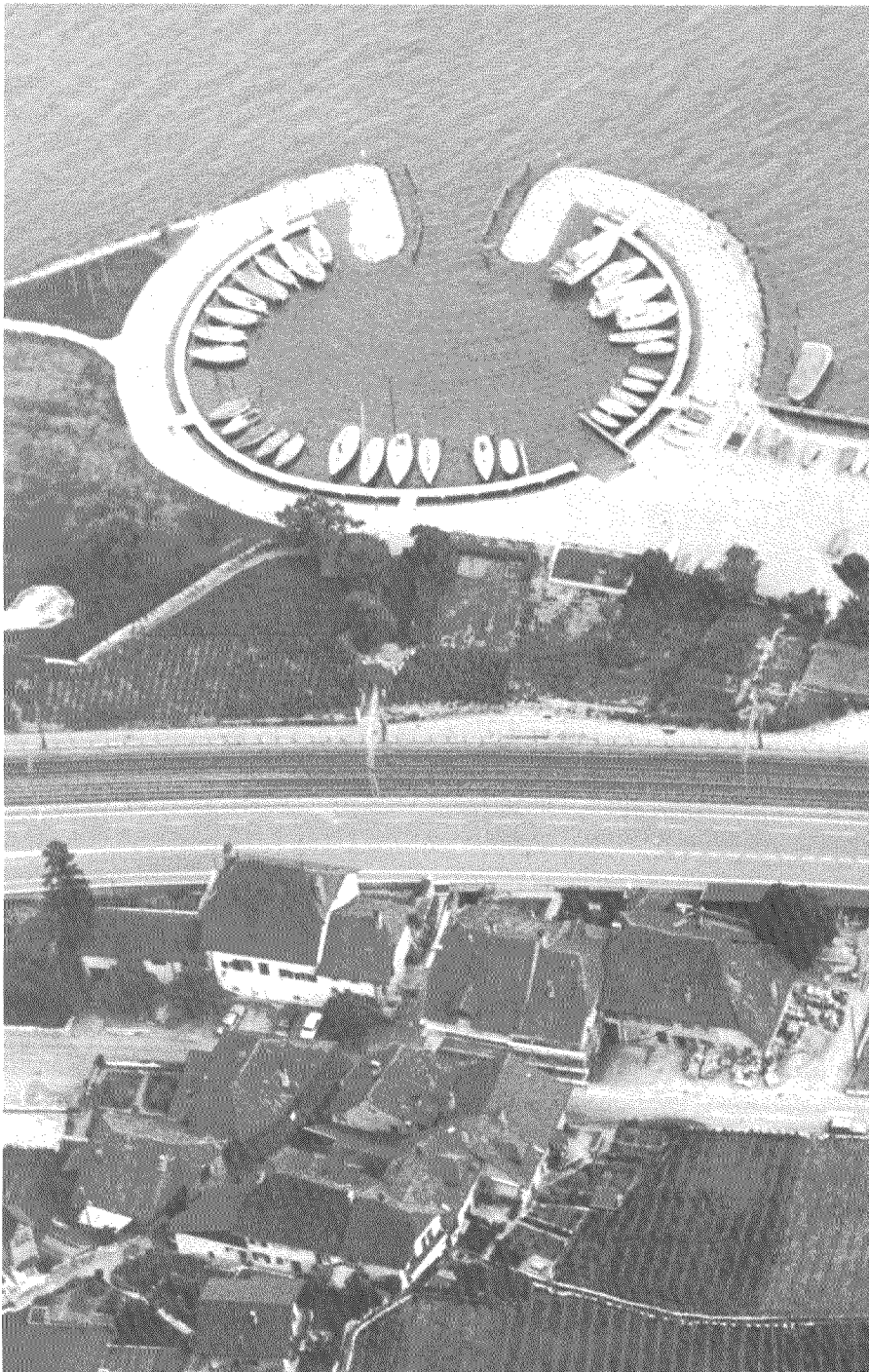
Der Kauf des Häuschens Bernard verzögert sich. Die Überreste des Restaurants Engelberg könnten jedoch pachtweise übernommen werden, so dass der YCB ein würdiges Clubhaus erhielt. Am 12. Dezember 1977 erteilt die Mitgliederversammlung dem Vorstand den Auf-

trag, mit der Gemeinde Twann einen Vertrag über den Betrieb des Restaurants auszuarbeiten. Diese Verhandlungen haben Erfolg. Zudem wird ein Wirt gesucht und auch gefunden. Der Bauchef erarbeitet die Kosten und das Projekt des Umbaus und bereitet eine Vorlage für die Generalversammlung vor.

Mit Bauprojekt, Wirt und viel Motivation in die Wüste geschickt.

Ob dem Erfolg des YCB scheinbar Morgenluft witternd, will eine Versicherungsgesellschaft im Engelberg ein Aparthotel errichten und findet bei der Gemeinde ein offenes Ohr. Das Projekt YCB wird sistiert, denn bis 30. Juni 1978 soll das neue Projekt Aparthotel stehen.

Das Häuschen Bernard wird wieder aktuell, denn eine Beteiligung am Aparthotel durch den YCB ist nicht



möglich. Ende 1979 fällt das Aparthotel wieder aus den Traktanden und wird fallengelassen. Der YCB reagiert jedoch vorher und erwirbt per Ende 1978 das Häuschen Bernard für 14 000 Franken und erhält ein Baurecht für 25 Jahre.

Endlich gekauft und saniert

In der ersten Phase wird aussen renoviert, um dann an der GV vom 5. Oktober 1979 einen weiteren Kredit von 31 000 Franken für den Innenausbau zu beantragen. Ein Gönnerfonds sowie Fronarbeit erlauben es, im Winter 1979/80 den Innenausbau zu realisieren. Die gesamten Baukosten ohne Kauf werden mit 60 000 Franken veranschlagt und auch so abgerechnet.

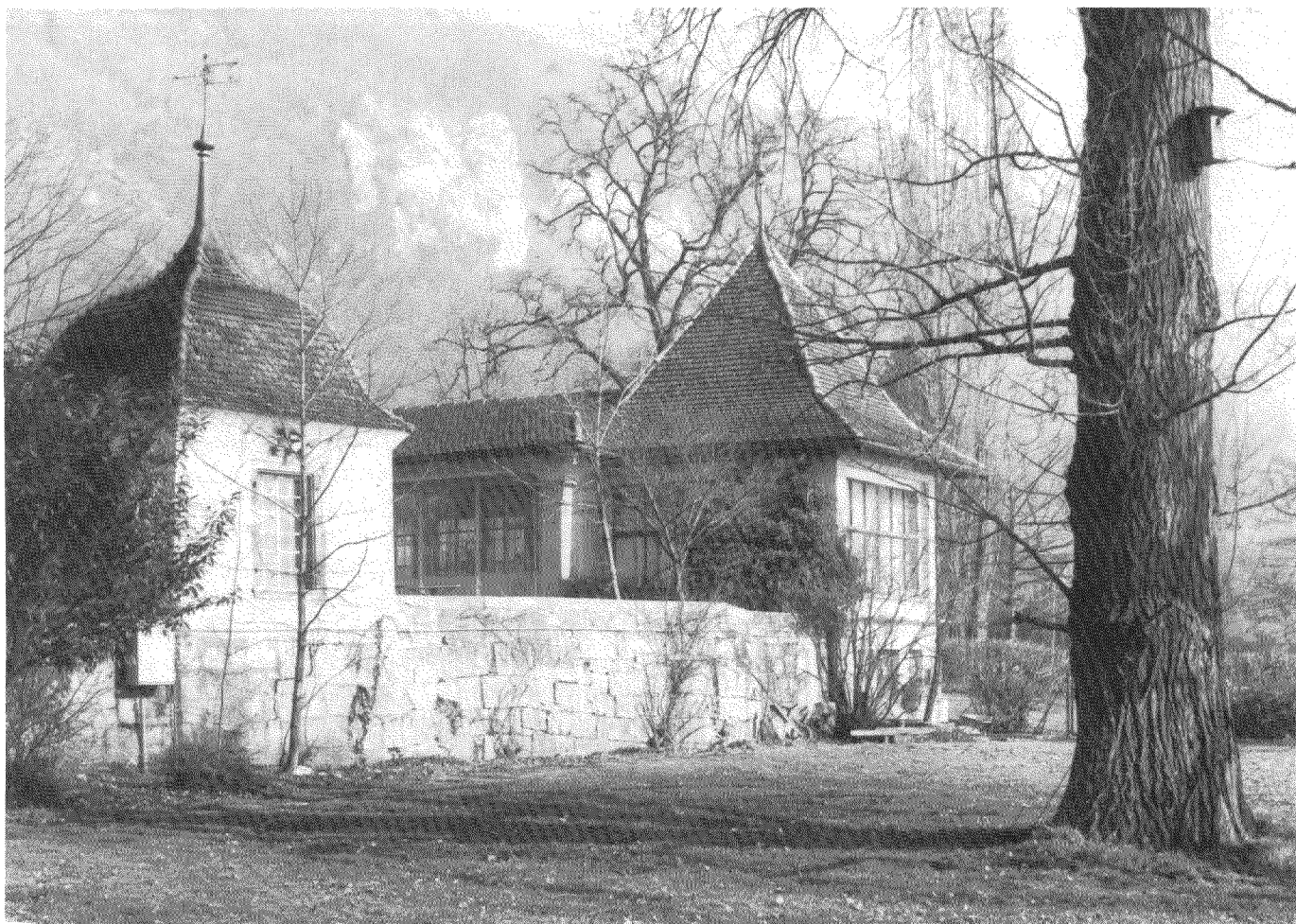
Am 21. Juli 1980 wird das Clubhaus feierlich eingeweiht. Herzlichen Dank allen Gönnern, allen Frondienstlern und der Gemeinde Twann.

Der Bauchef übernahm in der Folge auch das Amt des Clubhauschefs inklusive des Hafenchefs. Da die lange Geschichte der Realisierung eines Clubhauses nun zu Ende war, demissionierte der Bauchef 1984. Sein Posten wurde nicht mehr besetzt, die Charge des Clubhauschefs ging in andere Hände über.

Im weiteren war der Bauchef in seiner Amtszeit in folgenden Projekten tätig:

- Mithilfe Planung Rusel, insbesondere Dammbau.
- Eröffnung und Bewilligungsverfahren Bojenfeld Engelberg.
- Sitz in der Baukommission Hafen Engelberg
- Sitz in der Seeverkehrsplanungskommission.
- Erweiterung Clubhaus (Holzschof).
- Sanierung Rattenhafen Insel.

Nicht zu Ende ist die Geschichte «Restaurant», «Landgasthof», «Buvette», «Hotel», «Nobelbeiz», «Sommerrestaurant» (etc.) Engelberg. Heute, 1992, stehen wieder einmal Bauprofile in Engelberg. Ob dies wohl die letzten sein werden. Wer weiss? ■



«Sind die Segler verrückte Leute?»

von Cruiser-Commodore Peter Wüthrich

Segeln: Die unbequemste, teuerste und langsamste Fortbewegungsart, um einen Ort zu erreichen, der nicht dem ursprünglichen Ziel entspricht. Diese Definition eines Zynikers enthält, man mag es drehen und wenden wie man will, ein Körnchen Wahrheit. Und trotzdem: Die Cruiserflotte ist – zumindest zahlenmässig – die grösste des YCB. Es muss also mehr dahinterstecken als nur gerade eine Fortbewegungsart.

In der Tat, hält einer sich all die Widerwärtigkeiten vor Augen, die mit dem Segeln verbunden sind, muss er verrückt sein, wenn er sich diesem Sport verschreibt: Ärger bereitet zunächst das eigene Boot; dauernd muss es gereinigt und geschrubbt werden, soll seine ursprüngliche Farbe auch nur andeutungsweise sichtbar bleiben. Ausserdem finden sich immer irgendwelche undichte Stellen, gelockerte Schrauben, von der Werft falsch angebrachte Beschläge. Kein Wunder, dass der Inhalt des Stauraumes in manchen Booten jeder Hobbywerkstatt zur Ehre gereicht; und kann ein Problem am Boot einmal nicht im Do-it-yourself-Verfahren behoben werden, folgt mit Sicherheit ein Budget-Engpass in der Haushaltskasse.

Wiehernder Amtsschimmel

Zum Verdruss des Skippers trägt auch der in den letzten Jahren immer lauter wiehernde Amtsschimmel bei: Mit romantisch verklärtem Blick denkt mancher an die Zeit zurück, in der ein Bootseigentümer schlicht und einfach eine Boje setzte, wenn er das Bedürfnis verspürte, sein Schiff an einem festen Platz zu vertäuen. Heutzutage braucht man gleich mehrere behördliche Bewilligungen, um solches legal in die Tat umzusetzen. Ohne zu übertreiben

kann mit aller Nüchternheit festgestellt werden, dass unsere nördlichen Nachbarn weniger Zeit benötigen, um zwei ausgewachsene Staaten zu vereinigen, als wir, um eine Boje an den friedlichen Gestaden des Bielersees zu bewilligen. Solches gibt zu denken. Nicht zu reden von den amtlichen Bootsprüfungen, die manchen Skipper zur Verzweiflung treiben, wenn er etwa vernehmen muss, dass seine zuverlässige Maschine nicht mehr den amtlichen Vorstellungen entspricht.

Tragendes Element

Wenn der geneigte Leser sich langsam fragt, was dieses Klagelied am 50. Wiegenfest des Clubs zu suchen hat, kann ich ihn beruhigen. Ich will die positiven Seiten nicht vernachlässigen und komme deshalb endlich auf die Cruiser-Flotte zu sprechen. Nicht ohne Stolz sei der Welt hiermit verkündet, was jeder Insider weiss: Die Cruiser sind das tragende Element des Clubs. Ich vertraue bei dieser – zugegebenermassen etwas hochtrabenden – Aussage auf die freundliche Nachsicht der anderen Flottenmitglieder. Die Bedeutung der Cruiser lässt sich leicht an den verschiedensten Beispielen demonstrieren:

Betrachten wir zunächst die Regatten auf dem See: Diejenige Regatta, welche mit Abstand die grössten Teilnehmerzahlen aufweist (von den national und international ausgeschriebenen einmal grosszügig abgesehen), ist die Nachtregatta, welche vor wenigen Jahren in eine Abendregatta umgeändert worden ist. Der Grossteil der startenden Boote sind Cruiser. Schade nur, dass der überbordende Individualismus des ausklingenden 20. Jahrhunderts dazu geführt hat, dass kaum noch Einheitsklassen vertreten sind, in denen

sich die Teilnehmer ohne Wenn und Aber messen können. In dieser Hinsicht sei ein nicht ganz neidloser Blick auf die YCB-Jollen gestattet, die ihre Regatten nicht nur mit viel echtem Wettkampffieber austragen, sondern auch noch international ganz vorne mithalten können.

Die Cruiser sind aber auch mehr als andere selbstlos-aktiv tätig in der Vereinsführung. Ohne dies auf statistische Erhebungen abstützen zu können, sei die Behauptung gewagt, dass der YCB-Vorstand fest in der Hand der Cruiser liegt. Ob dies nun an einer besonders altruistischen Haltung der Cruiser, an deren übertriebenen Geltungssucht oder gar an der vornehm dezenten Einstellung der übrigen Flotten liegt, bleibe dahingestellt.

Cruiser an 1. Stelle

Als letztes sei schliesslich das Clubhaus erwähnt: Jeder YCBler wird mir ohne weiteres zustimmen, und das ist nun aufrichtig ernst gemeint, dass das Clubhaus die zentrale Institution des YCB ist. Ob nun bei allen Regatten Flaute herrscht, der Vorstand reihenweise Fehlentscheide trifft, der Kanton den halben See für die Schifffahrt sperren will, oder irgend ein Grüppchen im Club Sezessionsgelüste verspürt, solange man sich im Clubhaus treffen kann, ist die Welt in Ordnung. In Wingreis werden Pläne geschmiedet, Erfahrungen ausgetauscht, Feste gefeiert, zarte Bande geknüpft; da werden mit messerscharfem Geist die Fehler der nicht Anwesenden analysiert und nicht selten schwellen die fünf Beauforts des letzten Urlaubstörns an zu einem ausgewachsenen Orkan, der auch Leute wie Schenk, Slocum oder Moitessier hätten erleichen lassen. Und auch im Clubhaus stelle ich fest, sind immer wieder die Cruiser an erster Stelle dabei. ■



Spitzenleistungen beim YCB-Nachwuchs

Die Optimisten-Flotte, von Jakob Brack

Es war im Jahre 1975, als sich die Optimistensegler zu organisieren begannen. Das 1970 von der USY neuorganisierte Juniorengeln erreichte auch die Region Bielersee. Pierre Fehlmann jun. vom CN Morgien und Reinhard Stegmeier vom Thunersee YC organisierten im Jahre 1974 die ersten Juniorentrainerkurse in Gwatt. Vom YCB nahmen damals Marc Dreyer und Alain Allemand teil. Auf Initiative von Marc Dreyer wurden 1975 im YCB die ersten Opti-Kurse auf die Beine gestellt. Alain Allemand, damals Sportgeschäftsinhaber, stellte fünf Optimisten zur Verfügung und los ging's. Mit 20 teilnehmenden Kindern wurde der erste Kurs zum Grosseffolg. Und dies, obwohl damals einige ältere Herren im YCB-Vorstand Mühe bekundeten mit der Idee des Juniorengelns: «Die sollen doch zuerst einmal an die Vorschot eines erfahrenen Seglers, statt selber zu steuern», war ihr Motto. Es war halt schon etwas Neues, ein Kind an einer Pinne zu sehen.

Aber die Herren sollten Unrecht behalten; denn schon ein Jahr später (1976) wurde die Opti-Flotte Bielersee ins Leben gerufen. Da Marc Dreyer damals als Regattaleiter im YCB-Vorstand war, wählte man Jörg Morgenthaler als ersten offiziellen Jugendleiter des YCB. Vor allem Seemannschaft lag ihm am Herzen, und so führte er die Kinder gründlich in ihr neues «Metier» ein. Aus beruflichen Gründen hielt Morgenthaler die Kurse am Samstag nachmittag ab. Allemand und Dreyer hielten aber weiterhin Opti-Schule am Mittwoch nachmittag, ohne die drei Buchstaben YCB, und sie konnten so voller Initiative und Freude manchen schon gut eingeführten Schüler an Jörg Morgenthaler übergeben.

1981 kam ein neues Kapitel dazu: Jakob Brack, 1975 bis 1979 beim CN Morgien als Segellehrer tätig, kehrte



Opti-Schweizermeister 1988: Nils Frey.

zurück an den Bielersee. Morgenthaler gab sein Amt an ihn weiter. Brack, er brachte grosse Erfahrung im Segelschulwesen und im Regattasport mit, übernahm die Opti-Gruppe und führte neu (oder alt!) wieder den Mittwoch als Trainingstag vor Vingelz ein. Im ersten Jahr kamen 14 Segler regelmässig ins Training. Dabei wurde der Schwerpunkt, für jene die Lust hatten, vermehrt auf das Regattieren verlegt. Seit 1980 war die «Bärgluftwoche» auch für Optimisten offen, und 1982 fuhr erstmals eine Delegation von sieben Optiseglern an die Schweizermeisterschaften am Lac de Joux. Prompt ersegelte der Bieler Philipp Weber unter 60 Booten den ausgezeichneten dritten Rang. Zweimal wurde er danach erneut Dritter bei einer SM.

1987 war bisher das erfolgreichste Jahr für die Optisegler: Doppelsieg an der SM in Versoix durch Frank Reinhardt vor Nils Frey und der Gewinn der Mannschaftsmeisterschaft (die ersten vier Boote pro Club). 1988 wurde Nils Frey Schweizermei-

ster in Ägeri, und 1989 wollte Sybille Frey ihrem Bruder nicht nachstehen und wurde Vizeschweizermeisterin. Alle Jahre qualifizieren sich ein paar Bieler Boote für die Europa- und Weltmeisterschaften.

Seit mehreren Jahren wird die Optiflotte von J+S-Trainern und mehreren anderen Trainern und Helfern betreut. Die Gruppe A (Regattasegler) leitet Christine Frey, die Gruppe B (Regattaeinsteiger) Danielle Reinhardt und die Gruppe C (Anfänger aus der Kindersegelschule) Jakob Brack. Heute nehmen oft bis zu 30 Optisegler am Training teil. Das Jahresprogramm beinhaltet aber auch viele polysportive Anlässe. So betreiben die Jungen zum Beispiel Langlauf, Skifahren, Schwimmen und Jogging als Auflockerung.

Viele ehemalige Opti-Segler zählen heute zu den schweizerischen Spitzenseglern. Der YCB ist ein nationaler Spitzenklub bezüglich Juniorengeln und Ausbildung, und der Vorstand steht heute voll hinter diesen Anstrengungen. Die Kritiker hatten für einmal Unrecht! ■



Weltweit am Regattieren

Die Laserflotte Bielensee, von Christoph Christen; Flottenchef

Der grosse Aufschwung der Laserflotte auf dem Bielensee kam 1982 dank der vom Schweizerischen Bankverein gestifteten Laser. Sie wurden drei aktiven Mitgliedern des YCB zur Verfügung gestellt. Schon bald entwickelte sich ein grosses Laserteam, und von Jahr zu Jahr wurden auch die Regattaaktivitäten gesteigert, zuerst nur auf Schweizer Seen, heute auf der ganzen Welt.

Der erste grosse Erfolg eines Bieler Laserseglers war der Gewinn der Junioren SM durch Peter Theurer. 1990 starteten Peter Theurer und Christoph Christen an den Laser-Weltmeisterschaften in den USA, und im selben Jahr gewann Theurer die Punktmeisterschaft.

Seit drei Jahren ist die Omega offizieller Sponsor der Laserflotte. Dadurch können die hohen Jahreskosten etwas gesenkt werden, was der Flotte sehr dienlich ist.

Die Erfolge der Laserflotte sind sicher dem organisierten und gut aufgebauten Training durch Heinrich Fischer und Beat Merz zu verdanken. Es ist zu hoffen, dass wir noch lange ein so freundschaftliches Verhältnis im Team geniessen können. ■



Der Jollenkreuzer auf den Juraseen

von Daniel Ballif, Flottenchef der Jollenkreuzer

Den Jollenkreuzer soll es bereits über 100 Jahre geben. Der erste 20er, der «Ur-20 m²-Jollenkreuzer», ist 1910 in Deutschland gebaut worden, und 1923/24 entstanden die ersten «Bau- und Vermessungsvorschriften». Damals hatte der 20er noch ein Z im Segel, das 1927 durch ein R ersetzt wurde. Vor dem ersten Weltkrieg herrschte vor allem in Deutschland eine rege Regattatätigkeit; 1938 kreuzten dort schon 210 Exemplare des 20ers.

Berechtigung; von 1966 bis 1981 wurden jedoch regelmässig Schweizermeisterschaften durchgeführt. International werden noch alle zwei Jahre «EUROS» und Klassenmeisterschaften abgehalten.

Der Jollenkreuzer eignet sich dank des Schwertes bestens zur Navigation in flachen Gewässern. Er ist als Tourenboot ebenso beliebt wie als schnelles Regattaboot. Da der Jollenkreuzer eine Konstruktionsklasse

ist, kann sein Erscheinungsbild je nach Alter und Herkunft variieren. Die Vermessungsvorschriften sind im Laufe der Jahre immer wieder überarbeitet worden. Die heute gültigen Masse datieren vom Juni 1991.

Mit der Grösse «20 m²» ist die Segelfläche gemäss Vermessung gemeint, also das Vorsegeldreieck bis zum Mastfuss plus Grosseegel. Dabei handelt es sich um die projizierte Fläche; amwind darf jedoch mit effektiven 30 m² gesegelt werden. Die Fläche des Spis ist auf 55 m² beschränkt. Bedingt durch die relativ grosse Segelfläche und den fehlenden Ballast kann es schon einmal vorkommen, dass der Jollenkreuzer kentert; kritisch sind vor allem Spikurse bei viel Wind. Das Boot ist jedoch, da genügend Auftrieb vorhanden sein muss, im Normalfall unsinkbar.

Die Tätigkeit der Jollenkreuzer-Flotte Bielersee umfasst gegenwärtig, nebst der Mithilfe bei der Regattaorganisation und bescheidenem Regattieren, hauptsächlich das Fahrtsegeln und die Geselligkeit. ■



Der Jollenkreuzer dürfte in den 40er Jahren auf die Juraseen gekommen sein, Anfang der 50er Jahre sah man ihn auch auf dem Bielersee. 1953 gab es eine von der USY anerkannte «Association des Propriétaires de Jollenkreuzer», woraus 1963 die «Schweizerische Vereinigung der 20 m²-Jollenkreuzer-Besitzer», kurz ASPIK, entstand.

Man zählte damals 49 Jollenkreuzer in der Schweiz, welche bei der USY registriert waren: Davon segelten 33 auf den Juraseen. Heute hat die ASPIK etwa 60 Mitglieder; die Jollenkreuzerflotte des YCB besteht aus rund 20 Booten.

Die Jollenkreuzer gelten heute als sogenannte Altersklasse ohne SM-



Ein Virus namens «Aphrodite»

von Ueli «Cirrus» Appenzeller, Commodore der 101-Flotte

Man schrieb das Jahr 1980. René Estoppey wasserte seine erste Aphrodite. Niemand ahnte damals, dass dies sozusagen der Markstein in der Entstehung einer «Königsflotte» auf dem Bielersee sein würde. Ich erinnere mich noch genau an die Bootsausstellung 1981 in Friedrichshafen: Bestimmt zwei Stunden verweilte ich am Aphroditen-Stand und konnte mich kaum erholen, so schön war dieses Schiff. Selbstverständlich nahm ich einen Prospekt mit nach Hause, der jeden Tag auf dem Käbäuschen (365mal mind. 2mal) immer wieder und jeden Tag gelesen wurde. Ich glaube, es gab noch andere Leute rund um den Bielersee,

welche dieselbe Krankheit hatten. 1982 entschied sich Ruedi Wyseier für eine Aphrodite, es folgten Res Gautschi und Rolf Hunziker. 1986 kaufte der Verfasser die 101 von Eduard Matthey aus La Neuveville. Jetzt konnten wir schon richtig regattieren, und im selben Jahr wurde auch der erste Aphroditen-Jahresmeister ausgerufen.

Der Virus griff weiter um sich: 1987 Kurt Rupp, der leider nicht mehr unter uns weilt; 1988 Koni Hirsch; 1991 Otto Schenk und Beat Flück. Als neunter und letzter Mohikaner konnte sich Beat Merz für eine Aphrodite entscheiden.

Natürlich steht bei uns das Regattie-

ren an erster Stelle; aber auch gesellschaftlich wird etwas geboten: Der Vinelzer Treff (101-Seenachtsfest), der Herbstausflug und die Flottenversammlung sind alles Anlässe, bei denen das kameradschaftliche Zusammensein nicht zu kurz kommt. Im Winter wird heftig skigefahren und übers Segeln lamentiert, im Sommer wird gesegelt und übers Pulverschneespalten plagiert.

Jetzt warten wir gespannt auf die zehnte Aphrodite auf dem Bielersee. Wenn ich jetzt kurz rechne, werden wir anlässlich des 60. Geburtstags des YCB rund 18 Aphroditen sein – sofern die Rezession nicht mehr länger anhält! ■

Seit 25 Jahren auf dem See

Die Flibustierflotte

Das Jubiläum des YCB ist auch der Flibustierflotte eine runde Feier wert: Die «Seeräuber» sind nämlich genau halb so alt wie der Yachtclub. 1967, vor 25 Jahren also, gründeten im Restaurant Lariou sechs Jollensegler die neue Klassenvereinigung «Asproflib Suisse», die Vereinigung der Schweizer Flibustiersegler. Unter den Gründungsmitgliedern befand sich damals auch René Kämpf sen., der noch heute, zusammen mit René junior, wettkampfmässig in die Trapezjolle steigt.

Mit seinen 13,25 Quadratmetern Segelfläche bei 130 Kilo gilt das Schiff als schnelles und doch leicht zu segelndes Schiff. Der Flibustier, der in der Schweiz produziert wird, war seinerzeit die preisgünstigste Jolle, die auch von Fahrtenseglern geschätzt wird.

Von ihrem Stammsitz, dem Rusel, aus ersegelten sich die Flibustiersegler für den YCB allerhand gute Resultate: So wurden Kämpf/Kämpf

zweimal Schweizermeister, einmal Vizemeister und fünfmal französischer Meister. Daneben erreichten sie rund 70 Mal den ersten Rang an Schwerpunktregatten und 20 Mal wurden sie Jahrespunktesieger. ■



Die legendäre Vaurienflotte Vingelz (VFV)

von Erich Theurer, VFV-Admiral



Die Vaurienflotte Vingelz wurde am 13. November 1965 von 20 jungen Vingelzer Seglern gegründet. Heute beträgt die Mitgliederzahl um die 50. Die VFV hatte und hat immer noch zum Zweck, segelsportliche Aktivitäten und die Segelkameradschaft, insbesondere der Junioren zu fördern.

Zu Beginn war die Bindung zum YCB sehr lose. 1970 wurde in den Statuten definiert, dass Bootsbesitzer YCB-Mitglieder sein müssen. Ende der 70er Jahre gab es einige Turbulenzen in der Beziehung zwischen dem YCB und der VFV, die auf unterschiedliche Interessen und auf Generationenprobleme zurückzuführen waren.

Die Vaurienflotte Vingelz spielte immer eine wichtige Rolle in der Juniorenförderung des YCB und sie tut es auch heute noch. Dies unter anderem auch, weil die Junioren eine gewisse Autonomie haben, und somit eigene Ideen sehr flexibel verwirklicht werden können.

Förderlich für die Entwicklung der VFV war und ist, dass von Beginn an ein eigenes Klubhaus, die «Boje», zur Verfügung stand. Anfänglich befand sie sich im Keller von Schläflis. 1970 wurde von der Stadt das «Wöschhüsli» gemietet und in eigener Regie umgebaut. Vingelz ist nicht zuletzt dank der «Boje» ein ideales Trainingszentrum für die Junioren und andere Jollensegler. Auch die Stadt Biel hatte immer viel Verständnis für unsere Anliegen, so dass zur Zeit eine gute Infrastruktur zur Verfügung steht.

Im sportlichen Bereich kann die VFV sehr viele Erfolge verbuchen. Anfänglich war der Vaurien die dominierende Bootsklasse. Es war zu jener Zeit ein erschwingliches und seglerisch ansprechendes Boot. Die Vauriensegler waren im Regattasport sehr engagiert und nahmen an zahlreichen in- und ausländischen Regatten teil. So auch an einigen Weltmeisterschaften, wobei einige Male Plätze in den «Top-ten» erreicht wurden. 1975 stellte die VFV sogar den Vizeweltmeister.

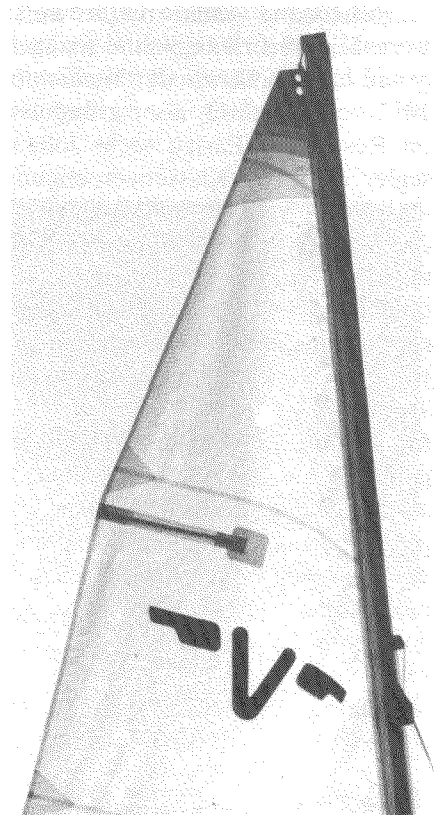
Später wechselten viele auf neuere, sportlichere Boote wie die 470er, 505er usw. Auch auf diesen Booten wurden sehr gute Resultate erzielt. Die meisten Aktiven aus dieser Zeit segeln heute auf Yachten ganz vorne mit.

Seit etwa zehn Jahren sind die Lasersegler in der VFV stark vertreten, und in den letzten zwei Jahren sind noch die 420er und Europe-Segler(innen) dazugekommen. Die Vertreter dieser Klassen haben sowohl national wie international ebenfalls bereits einiges erreicht und befinden sich auf ständigem Vormarsch. Ab 1992 gibt es wieder eine 470er Mannschaft.

In der Vaurienflotte Vingelz wurden auch zahlreiche, gut besuchte und interessante Regatten organisiert. Zum einen sind es die traditionellen

Anlässe wie «Bärgluftwoche» und «SauserCup», sowie früher der «Mini-Cinar», «Coupe Czaipek» oder «Coupe Zyklon», zum anderen die zwei Weltmeisterschaften, die in Zusammenarbeit mit dem YCB organisiert wurden. 1986 fand die Vaurien-WM zum Anlass des 20-Jahr-Jubiläums statt, 1991, im 25. Jahr der Flottengeschichte, die Microtonner-WM.

Leider ist das Interesse der Junioren am Regattasport in letzter Zeit gesunken. Auch die Bereitschaft, bei einem Verein aktiv mitzumachen, ist nur bei sehr wenigen jungen Seglern vorhanden. Dies ist wohl mit dem bestehenden Überangebot an Freizeitbeschäftigungen zu erklären. Die Vaurienflotte wird aber aus den bereits erwähnten Gründen auch in Zukunft eine wichtige Rolle in der Juniorenförderung des YCB spielen. Daher ist es wichtig, dass die Junioren zum Mitmachen bewegt werden können. ■



Korsar Z1 wurde in Twann gewässert

32 Jahre Korsarenflotte, von Fritz Wenger

Die Korsaren, ursprünglich an der nordafrikanischen Küste beheimatet, haben sich im Verlauf der Jahre ganz beständig an den Ufern des Bielersees etabliert. Mit einigen unbedeutenden Ausnahmen wurden von den Bielersee-Korsaren allerdings keine nennenswerten Entertfahrten unternommen. Vielmehr werden allfällige Aggressionen im Wettkampf während den traditionellen Jollenregatten abgebaut.

Als vermessenenes Zweimann(-frau)-Regattaboot wurde der erste in der Schweiz eingeführte, bei der USY eingetragene Korsar mit der Segelnummer Z1 von Ruedi Feitknecht in Twann am Bielersee gewässert, um dem damals weit verbreiteten «Pirat» auf den Regattabahnen den Rang abzulaufen.

Kurz nachdem der Hamburger Schiffskonstrukteur Ernst Lehnfeld 1958 den Prototyp einer Rundspantjolle aus formverleimtem Sperrholz an der Bootsausstellung in Hamburg vorgestellt hatte, bauten innert kürzester Zeit verschiedene Bootsbauer in Süddeutschland (Bayern) den Korsar als Jugendboot in Serie.

Erster SM-Sieg

Der erste Korsar-Flottenchef, Noldi Wittwer, hat das Seine dazu beigebracht, dass die Bielerseeflotte auch international um die Siegerpokale gesegelt ist. Bereits 1962 haben wir bei der ersten Schweizermeisterschaft am Bielersee mit Hanspeter Wirz vom YCB den Sieger gestellt. Mit 21 Booten stellte der YCB bereits 1971 die grösste Korsarenflotte der Schweiz.

Auch in den folgenden Jahren haben die Bielersee-Korsaren im In- und Ausland um die Spitzenplätze gekämpft. Bis zum heutigen Tag sind unsere Korsaren auch in Deutschland, Österreich oder sogar Ungarn bei den Meisterschaften dabei.



Wenn anfänglich das Boot äusserst spartanisch ausgerüstet war, nicht viele Trimmöglichkeiten geboten hatte und Routine und Taktik im Kampf um den Sieg wichtiger waren, so hat sich der Korsar mittlerweile zu einer Hightech-Rennmaschine entwickelt, die durch unzählige Strecker und Beiholer einen Trimm erlauben, der für die Bootsgeschwindigkeit eine grosse Rolle spielt. Das erstaun-

lichste am Korsar ist jedoch zweifellos die Mannschaft. Als erklärtes Jugendboot findet man besonders bei den Steuerleuten junggebliebene Jugendliche im Alter bis über 65 Jahre.

Wider dem tierischen Ernst haben diese traditionellen Korsaristen trotz gesundem sportlichem Ehrgeiz in erster Linie richtig Spass an der Freud. Sogar Elite-Spitzensportler und Olympiasieger kehren nach Ausflügen in internationale Bootsklassen zur Korsarenfamilie zurück auf ein Boot, wo der Vorschoter ohne Kentergefahr auf das Vordeck steigen kann.

Pulli von Tante Olga

Als dienstältester Bielersee-Korsarist (ich habe auch mit dem Z1 angefangen) muss ich zugeben, dass ich mangels Übung mit all den Schnüren – Falle, Schoten, Strecker, Beiholer, die im Bootsrumpf einen Knäuel bilden – oft meine Mühe habe. Obschon die Dinger schön farbig gehalten sind, kann es schon vorkommen, dass der Spi wegen Inkompetenz im falschen Moment unter dem Boot durchgeht (mit dem entsprechenden Kommentar des Fockaffen). Ich muss jedoch festhalten, dass solche Situationen nicht so sehr auf die beginnende Senilität, sondern auf die zunehmende Farbenblindheit zurückzuführen sind.

Die Zeiten sind ja zum Glück vorbei, als man nach erfolgter Kenterung mit vollgeschlagenem Boot, nur mit einem Ölzeug über dem handgestrickten Pullover von Tante Olga, im Boot stehend und vom Maloyawind getrieben, die Strandung abgewartet hat (Silvaplanersee, August, Wassertemperatur 6 Grad Celsius). Heute hat man ja allen Komfort wie Trockenanzug, Thermoschuhe usw. und trotzdem zwischendurch eine tropfende Nase! ■



Der Pirat, ein äusserst aktives Museumsstück

von Jakob Widmer, Flottenchef Berner- und Juraseen

Etwas hat der Pirat dem Yachtclub Bielersee voraus: das Alter. Während der YCB sein halbes Jahrhundert gegenwärtig feiert, konnte dies der Pirat schon vor vier Jahren vollziehen: 1938 liess der deutsche Seglerverband in Zusammenarbeit mit der Zeitschrift «Yacht» ein speziell für die Jugend geeignetes Boot 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 (und ungewohnt unangepassten) Hitlerjugend, war aber rasch auch auf Gewässern ausserhalb Deutschlands (besonders im deutschsprachigen oder -beeinflussten Raum) anzutreffen. So auch in der Schweiz, wo 1941 über 100 Eigenbauten gewässert wurden.

Zwar kann heute nicht mehr eruiert werden, wie viele Piraten sich vor 50

Jahren im YCB eingeschrieben hatten; doch schon drei Jahre nach der Vereinsgründung stellten sie beim YCB mit 12 Booten (bei 48 Schiffen) mit Abstand die grösste Regattaflotte. Diese Dominanz sollte noch bis Ende der 50er Jahre anhalten. Danach machten besonders zwei Jolientypen dem Piraten das Leben schwer: der Korsar und der Vaurien, die zu Rennern im YCB wurden. Trotz den besonders in den 60er und 70er Jahren aufkommenden Polyesterbooten (vom 420er bis zum 505er) bleibt der Pirat, wenn auch für eine immer kleinere Gruppe von jugendlichen Seglern, noch eine Zeitlang beliebt. 1980 hätte man allerdings um ein Haar vom Aussterben des einst so beliebten Schiffs berichten müssen; nur noch ein Exemplar bemühte sich in unregelmässigen Abständen auf den See. Doch es reichte noch einmal zu einem Auf-

schwung; denn trotz des betagten Alters ist der Pirat auch heute noch ein technisch ausgereiftes und durchaus anspruchsvolles Boot, für Jugendliche wie für Erwachsene. So sind im YCB-Jubiläum wieder ein halbes Dutzend Piraten im Verein eingeschrieben.

Als bisherigen Höhepunkt der (neuen) Piratenflotte darf die Jubiläumsgeneralversammlung anlässlich des 50jährigen Bestehens des Schiffes 1988 in Twann bezeichnet werden, und die Schweizermeisterschaft 1990 vor Engelberg, die zwar mangels Wind nicht gewertet werden konnte, die aber zu einem gesellschaftlichen Höhepunkt wurde.

Um den gegenwärtigen Aufwärtstrend zu unterstützen, betreibt die Piratenflotte eine intensive Junioresförderung, mit der Absicht, dieses Schiff noch recht lange vom Museum fernzuhalten. ■

Elegant der Insel entgegen

von Kurt Frei, Flottenchef Regattayachten

Um unsere Flotte präsentieren zu können, möchte ich zuerst etwas über unsere Boote berichten: Schlank und elegant sind sie gebaut für den Wettkampf, meist nach strengen Regeln, wie es bei Einheitsklassen üblich ist, Regattayachten eben. Viele erlangten einen legendären Ruf oder kamen gar zu olympischen Ehren.

Welchem Segler schlägt das Herz nicht höher, wenn er die schlanke Silhouette eines Lacustre über den See ziehen sieht. Welchen Regattafreak packt es nicht, wenn er harte Positionswettkämpfe beim olympischen Soling mitverfolgen kann. Toll ist es, einem H-Boot zuzusehen, das bei steifem West immer noch unter Volltuch der Insel entgegenkreuzt, oder wenn man den Toucan mit sei-

nem Riesenspi von Biel aus immer noch sieht, obschon er mit der Bise schon an der Insel vorbei ist.

Ich glaube, über jede Klasse unserer Flotte könnte man faszinierende Geschichten erzählen: über den Drachen, die Trias oder Akros, den Ynglin, den 5er oder 6,5er, die Dyas oder Monas oder den Moucheron. Sie sind alle prächtige Yachten, und auf allen macht es Spass zu segeln, nicht nur im Wettkampf.

Um alle diese Boote irgendwie zu vereinen, wurde vor rund 20 Jahren unsere Flotte gegründet. Die Initiative kam von Noldi Wittwer, als er seinen ersten Soling auf den See brachte. Im Verlauf dieser 20 Jahre gab es in unserer Flotte viele Höhen und Tiefen, und ich möchte sie hier nicht gegenüberstellen. Es ist sicher

noch nicht Zeit, Bilanz zu ziehen, angesichts des 50. Geburtstags unseres Klubs.

Lange Zeit wurde die Flotte zum grossen Teil von den Soling-Seglern getragen; heute sind es eher wieder mehrere Klassen, die gemeinsam das Bild der Flotte prägen.

Gerader Kurs

Ich wünsche mir, dass die Flotte «Regattayachten» weiter einen sauberen, geraden Kurs steuern kann, und dass wir weiterhin das aktive Geschehen unseres nun 50jährigen YCB mitgestalten können.

Ich wünsche dem YCB im Namen unserer Flotte alles Gute zum Geburtstag. ■

Am Anfang war das «Yellow Monster»

Die Tornadoflotte, von Martin von Känel; Flottenchef

Was macht die Faszination des Tornados aus?

Ist es das extreme Geschwindigkeitspotential?

Der Nervenkitzel auf dem «Corso Diavolo» kurz vor dem Überschneiden?

Der Salto mortale, wenn man wirk-

lich einmal überschritten hat?

Dass man hinter dem Tornado Wasserski fahren kann?

Dass man beim Amwindkurs drei Meter über der Wasseroberfläche, am Trapez hängend, den See durchflügt? –

Doch zuerst ein bisschen Historie...

Der Tornado wurde im Herbst 1966 von Rodney March, Terry Pearce und Reg White gezeichnet und während der Segelsaison 1967 in Brightonsea, GB, fertig entwickelt. Bereits 1967 erhielt der Tornado den internationalen IYRU-Status, weil er bei den Vergleichsfahrten mit anderen Neukonstruktionen als absolut hervorragend und überlegen hervorstach. Bereits ein Jahr später waren 72 Tornados gebaut, und an der ersten WM in Kiel starteten 14 Boote. In der Schweiz entstanden die ersten «Tornadonester» am Bodensee.

1969 segeln weltweit bereits 240 Tornados herum; einer soll für die Bielersee-Flotte von Bedeutung werden: Christian Witschi aus Büren a/A, der in der Bootsbauerlehre bei Wirz am Bodensee steckt und in seiner Freizeit mit der vermeintlich schnellsten Jolle, dem FD, herumsegelt, wird eines Tages von einem doppelrumpfigen Ungeheuer mit doppelter Geschwindigkeit überholt. Seine Nachforschungen ergeben, dass dies ein Tornado sei.

Bereits hat sich der Tornadovirus ins Seeland ausgebreitet; Chrigu Witschi geht auf Sponsorsuche und findet in seinem Bruder Friedrich einen begeisterten Fan, der einen Tornado mitfinanzieren hilft. Flugs werden in England zwei Bausätze bestellt und in der Garage an der Kreuzgasse in Büren zusammengebaut. Es entsteht das berühmte **Yellow Monster Z 11**, Vater aller Bielerseetornados, und kurz darauf baut Heinrich (Joujou) Fischer in seiner Garage den zweiten Tornado.

Die Aktivitäten der drei Freaks werden von Andreas Scheurer, der kurz zuvor sein Bootsbauergeschäft in Büren eröffnet hat, mit grossem Interesse verfolgt, und es reift schnell der Entschluss, sich ebenfalls einen Tornado zuzulegen. Von diesem Zeitpunkt an war der Virus in unserer Gegend total virulent. Scheurer





Chrigu Witschi arbeitet an einem Tornado.

wurde, nach Walter Steiner vom Bodensee, zweiter lizenzierter Tornadoobauer und demzufolge Hauptverantwortlicher für die Ausbreitung dieser Krankheit.

Es war klar, dass man beim YCB dieser neuen Kategorie «fliegender Untersätze zur Schifffahrt» mit einer gewissen Skepsis begegnete: Das si jo gar keini richtige Schiff», war ein oft gehörter Spruch, vor allem, wenn diese Kats einem so frech im Lee untendurchflitzten. Dass dies im Luv nicht so einfach ging, hatte natürlich seine Gründe: Die ersten Tornados konnten nicht so hoch am Wind segeln, wie man sich das von anderen Jollen und Yachten gewohnt war. Die Domäne war ganz klar der «Corso Diavolo», der Halbwindkurs immer kurz vor dem Einstecken mit dem Leeschwimmer (und einem spektakulären Salto mortale). Hier erreichte der Tornado seine Höchstgeschwindigkeit, die oft schneller als der Wind war.

Diesem Mangel ist natürlich in der Zwischenzeit längst abgeholfen worden, sonst wäre wohl Wilfi Hirt kaum von seinem FD auf den Tornado umgestiegen. Bezeichnenderweise heissen übrigens seine Tornados immer «Juflihung».

1972 erhält der Tornado olympischen Status, der erstmals 1976 in

Toronto beansprucht wird. Die Bieleseeflotte hat sich mittlerweile schön weiterentwickelt und auch international von sich reden gemacht. Absoluter Höhepunkt ist aber die Teilnahme an den olympischen Spielen 1988, wo gleich beide Schweizer Tornado Crews vom YCB gestellt werden: Raymond Cattin/Edi Röthlisberger und Thomas Schweizer/Reto Calderari.

Während all den Jahren seit dem Yellow Monster hat natürlich eine Persönlichkeit die Tornadoszene bei uns wesentlich mitgeprägt: Andreas «Res» Scheurer als Bootsbauer und auch als aktiver Segler in verschiedenen Tornado Teams. Was wäre unser See ohne die wunderschönen hölzernen «Buffets», die fast zu schade zum Segeln sind (ich bin selbst stolzer Besitzer eines söttigen). Seine Tornados, in der Zwischenzeit (leider!?) natürlich auch aus Epoxy, gehören zu den weltweit besten Geräten dieser Art. Dies haben inzwischen sogar die Schweizer Tornado-segler erkannt (siehe Bericht von Raymond Cattin).

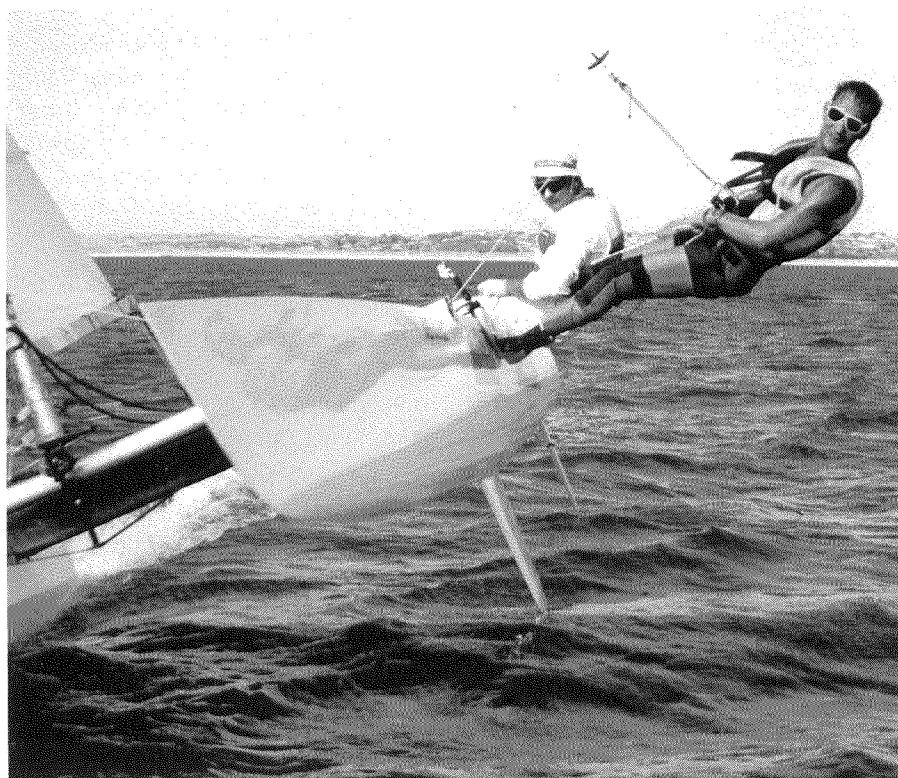
Res hat seine ersten Tornados auch an der Bootsausstellung in Zürich präsentiert. Einmal fährt er zusammen mit Chrigu Witschi, einem

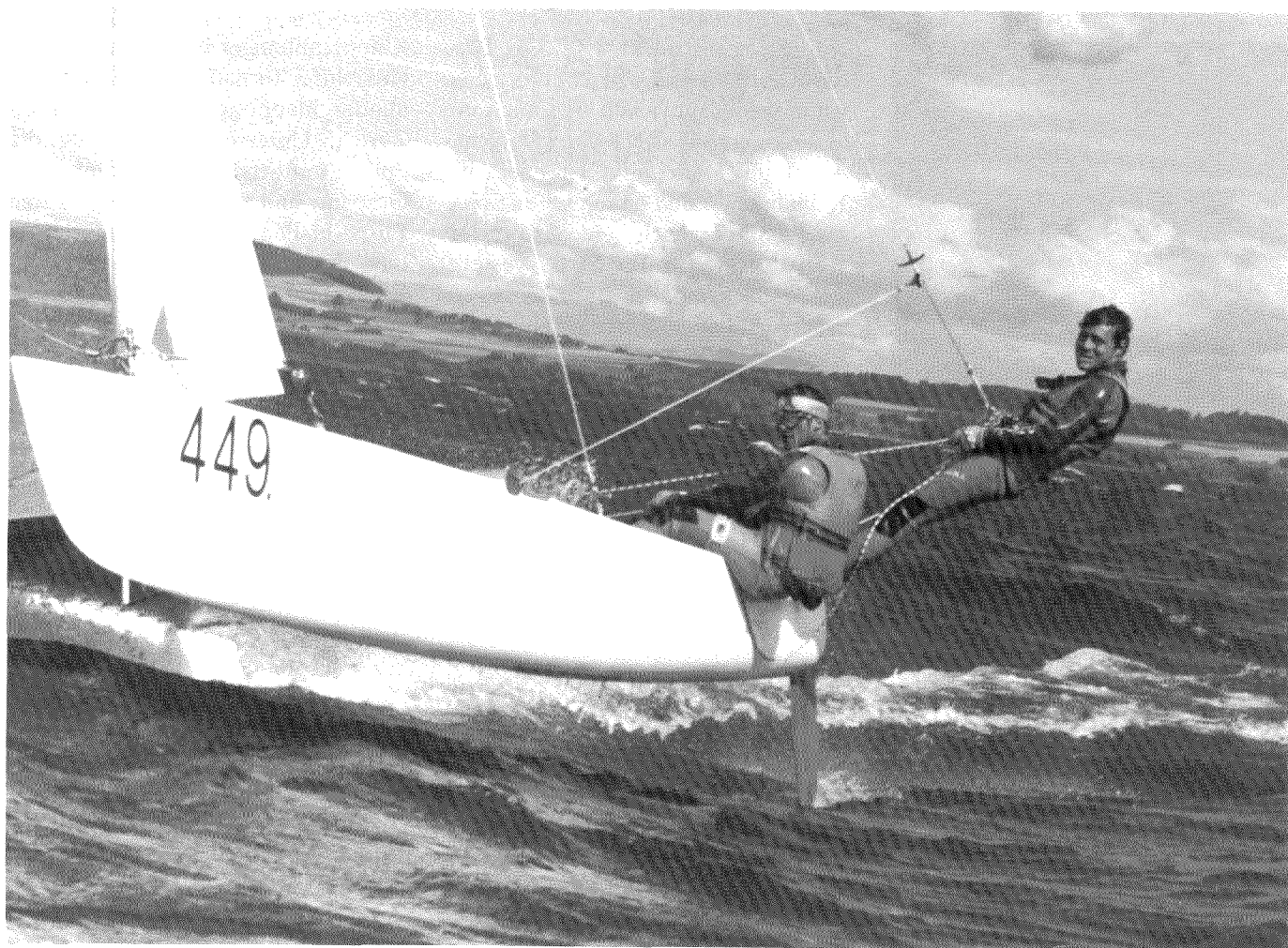
Klapperanhänger beladen mit einem Holzbuffet-Tornado und einem nicht minder klapprigen Landrover nach Zürich. Unterwegs hängt sich die Polizei mit Streifenwagen hinter das Gespann und verfolgt es bis zu den Züspa-Hallen, wo Res zum Überfluss auch noch im Parkverbot anhält. Der Streifenwagen fährt vorne quer hin, und die Beamten steigen aus. Res und Chrigu machen sich schon auf eine saftige Busse und die Verkehrsuntauglichkeitserklärung von Anhänger und Landrover gefasst; aber nichts dergleichen: Die beiden Polizisten wollten nur eine Visitenkarte, um sich später, zwecks Kauf eines Tornados, bei Res Scheurer wieder melden zu können.

Was macht nun die Faszination des Tornados aus?

Sicher alles am Anfang gesagte, aber nicht nur das: Es ist ebenfalls seine schlichte Eleganz, das lautlose Dahingleiten in der Abenddämmerung bei 0 bis 1 Bft. und die Bequemlichkeit als Badeinsel, wenn einmal der Wind total abstellt.

Wollt Ihr das alles einmal selber miterleben? Kein Problem, im Rusel stehen sieben Tornados bereit, um während eines Probeschlags allfällige Interessenten mit dem Virus zu infizieren. Anruf genügt. ■





Vive le Tornado !

par Raymond Cattin

... En un souffle, il nous avait dépassé! C'était vers 1970. Tout le lac se souvient de Yellow Monster, le premier Tornado biennois. Depuis le Z-11, de nombreux autres monstres d'autres couleurs se sont succédés, à tel point qu'en 1988 la flotte Tornado de Bienne était la plus importante de Suisse. Doit y avoir un nid! La plupart était l'œuvre d'Andreas Scheurer, qui, avant le Plastik Fantastik, fit des Tornados en bois qu'on aurait bien mis dans son salon tellement qu'ils étaient beaux. Et, cette année, si le barreur du Tornado olympique suisse ne sera pas biennois, son bateau, lui, le sera! A Barcelone, Charles Favre barrera un Scheurer construit à Nidau. Barcelone qui sera certainement la dernière olympiade du Tornado: Pour 1996, on parle d'un catamaran à spi et double trapèze.

Toujours est-il que le Tornado suisse a été marqué par quelques figures qu'il faut relever: Walter Steiner, constructeur et navigateur à Toronto en 1976; Bernard Oberer, qui, depuis une bonne dizaine d'années, ne manque aucune régates; Wilfi Hirt, notre sénior biennois, qui, panache blanc au vent et souvent seul au trapèze, se joue des caprices de la météo; Berni Reist, qui a remplacé le manche à balai de son Hunter par le stick télescopique; et tant d'autres qui ont plus ou moins suivi l'évolution de ce fascinant bateau: nouveaux trims de Smyth, précintrage du mât de Scott Anderson, constructions composites, nouveaux profils de traverses, et, tout récemment, la nouvelle technique de vent arrière sur une coque, équipier sous le vent. Depuis 1990, j'ai renoncé au Tornado car cette série, déjà difficilement

conciliable avec l'amateurisme, est encore moins conciliable avec la vie de famille. J'ai participé pendant deux ans à la mise au point du Hurricane 6.5 dont les ruptures de mâts résonnent encore sur notre lac et, depuis peu, je navigue un Hurricane 5.9 modifié.

Hobie Formula, Nacra 6.0, Formule 20, Hurricane forment des séries ne variant que sur des détails, mais tous ces bateaux n'existeraient pas et ne seraient pas aussi performants s'il n'y avait pas eu le Tornado avant eux et, par certaines conditions de vent, le vieux Tornado les supplante toujours tous! Lequel d'entre eux ira à Atlanta 1996? Mettez un peu de business et un peu de politique, mélangez bien et attendez la réponse!

Et, dans le grenier de chez Scheurer, au bout de sa corde, Yellow Monster s'en balance. ■

Scriptel au Femina

von Monica Meyer-Bühler

Zufall, dass eine Segelyacht der Libraklasse aus dem Léman-Gebiet diesen Namen trägt? Wohl kaum, wird sie doch ausschliesslich von Damen gesegelt und, dies nebenbei erwähnt, erst noch erfolgreich. Lassen wir unseren Blick etwas weiter schweifen, an den internationalen Regattahimmel der Formel 1 unter den Segelschiffen, so kommen wir am wohlklingenden Namen «Florence Arthaud» nicht vorbei. Erscheinungsbilder, wie sie vor 50 Jahren kaum denkbar waren, heute aber als ganz normal und selbstverständlich hingenommen werden. Die Frauen haben den Vormarsch in die sich so fest in Männerhand befindende Domäne des Segelsports geschafft.

Dies nicht nur auf internationaler und nationaler Ebene, sondern auch in der Region. Was vor 40 oder 50 Jahren noch selten vorgekommen war, ist heute auch bei uns gang und gäbe. Gibt es doch kaum ein Segel-

schiff im Regattafeld anzutreffen, das nicht mindestens eine Frau an Bord verzeichnen kann. Und wie so oft, ist es gerade das zarte Geschlecht, das die arbeitsintensiven Aufgaben übernimmt, während sich der Skipper konzentriert an seiner Pinne festhält. Schliesslich weiss ich, wovon ich spreche, sitze ich doch oft auf der «Nevertheless» an der Pinne, während meine bessere (sprich kräftigere) Hälfte die Knochenarbeit verrichtet. Dies zum Beispiel an Zweihandregatten oder ganz einfach auf der Croisière. Aus diesem Grund gilt meine Bewunderung all meinen Kolleginnen, die mit flinker Hand die Vorsegel wechseln, Spis führen und beim Schiften mit dem Spibaum sogar Seiltänzerinnen Konkurrenz bieten.

Eigentlich ein schöner Gedanke, dass wir mit unserer Sportart, unserem Hobby, die Gelegenheit geboten erhalten, gemeinsam mit unserem Partner, ja unserer Familie, die

Freizeit zu verbringen. Dies nicht hinter dem Tor auf dem Fussballfeld, als Chauffeuse für Delta-segler oder als Betreuerin eines Läufers: nein, als gleichgestellte Partnerin im selben Boot! Schön auch, dass uns die Herren der Schöpfung heute im Segelsport ernst und für voll nehmen, denn ohne ihre emanzipierte Einstellung würde uns dieser Stellenwert dennoch vergönnt bleiben.

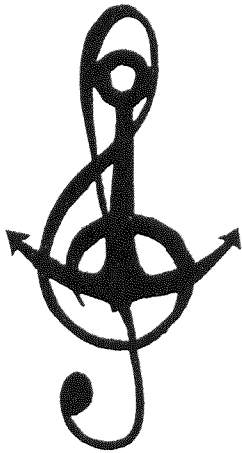
Zuversichtlich dürfen wir auch in die Zukunft blicken, sind es doch gerade die Mädchen, welche vor allem bei den Optimisten glänzend abschneiden. Sie sind es, welche die Entwicklung unseres Clubs weitertragen helfen und die Aera der nächsten 50 Jahre einläuten werden. Viel Mut wünsche ich ihnen jetzt schon!

Es bleibt mir noch, im Namen aller YCB-Frauen unserem Club zu dieser fortschrittlichen Entwicklung während seiner 50jährigen Geschichte ganz herzlich zu gratulieren! ■



«Der letzte Männerclub Westeuropas»

Die YCB-Shantycrow, von Magellan alias Heinz Hirt



Wir lagen am Quai von Enkhuizen, an der Aussenmole. Die *Moeke Zorn* sie ist in einer Schwarzweisskopie unter Glas im YCB-Clubhaus zu besichtigen – beherbergte für eine Woche die Shantycrow des YCB. Eine herrlich leuchtende Abendsonne liess die Silhouette der rings um den Hafen liegenden Häuser erstrahlen. Der Auftritt an Deck galt nicht so sehr den herbeiströmenden Hafenbewohnern, sondern diente – wie üblich – der Erheiterung der Crew. Sie hatte für diesen Anlass – ein Segeltörn zur Feier des zehnjährigen Jubiläums – auch «the sailors stars» mit an Bord.

Schon Jahre zuvor hatte sich die Shantycrow an ihre ureigene Bestimmung erinnert: auf «Grosser Fahrt» an Bord der Clipper, unter Absingen von Liedern, die Arbeit zu erleichtern. Die Crew pilgerte nach Hamburg, und da keine Heuer mehr auf einem Grossegler eingehandelt werden konnte, musste die Reeperbahn nachts um halb Eins den bekannten Trost spenden...

Die vielen im heimischen Süsswasserbereich erlebten Höhepunkte erhalten jeweils ihr Salz von den Fernwehklängen aus dem Rio Grande, aus Baltimore, Frisco Bay, Yokohama und auch Amsterdam, Brest und Tacoma. All dies bringt die

Äuglein der Crew zum Leuchten und die Kehlen zum erwünschten Klang, insbesondere unter Mithilfe der bekannten Flüssigkeiten, welche nicht nur der Blauwassersegler schätzt.

Ein paar Rosinen aus der nun gut 12jährigen Geschichte der Shantycrow sollen zu erklären versuchen, weshalb so viele Crewmitglieder ihren Dienst leisten. (Nicht nur, weil die schwere Bordarbeit am Gangspill und an den Bilgenpumpen der Vergangenheit angehört!)

Ihr Gesang erklang erstmals am Clubhausfest 1980; es folgte die »«Trüelete» als erster öffentlicher Auftritt: Der offensichtliche «Stolz» und die fast intime Atmosphäre bei bester Akustik auf einem Kursschiff machten diesen Anlass zu einem besonderen Erlebnis.

Zu den Rosinen zählen auch die Fischessen im Clubhaus im Dezember 1982 und 83, jeweils mit Sweethearts. Sie gaben Anstoss zu den ab Dezember 1984 regelmässig abgehaltenen «Shanty Chlaus», ab 1987 nicht mehr im zu eng gewordenen Clubhaus, sondern auswärts. Wo und wie auch immer: Sie gehören zum besten, was die Shantycrow zu bieten hat.

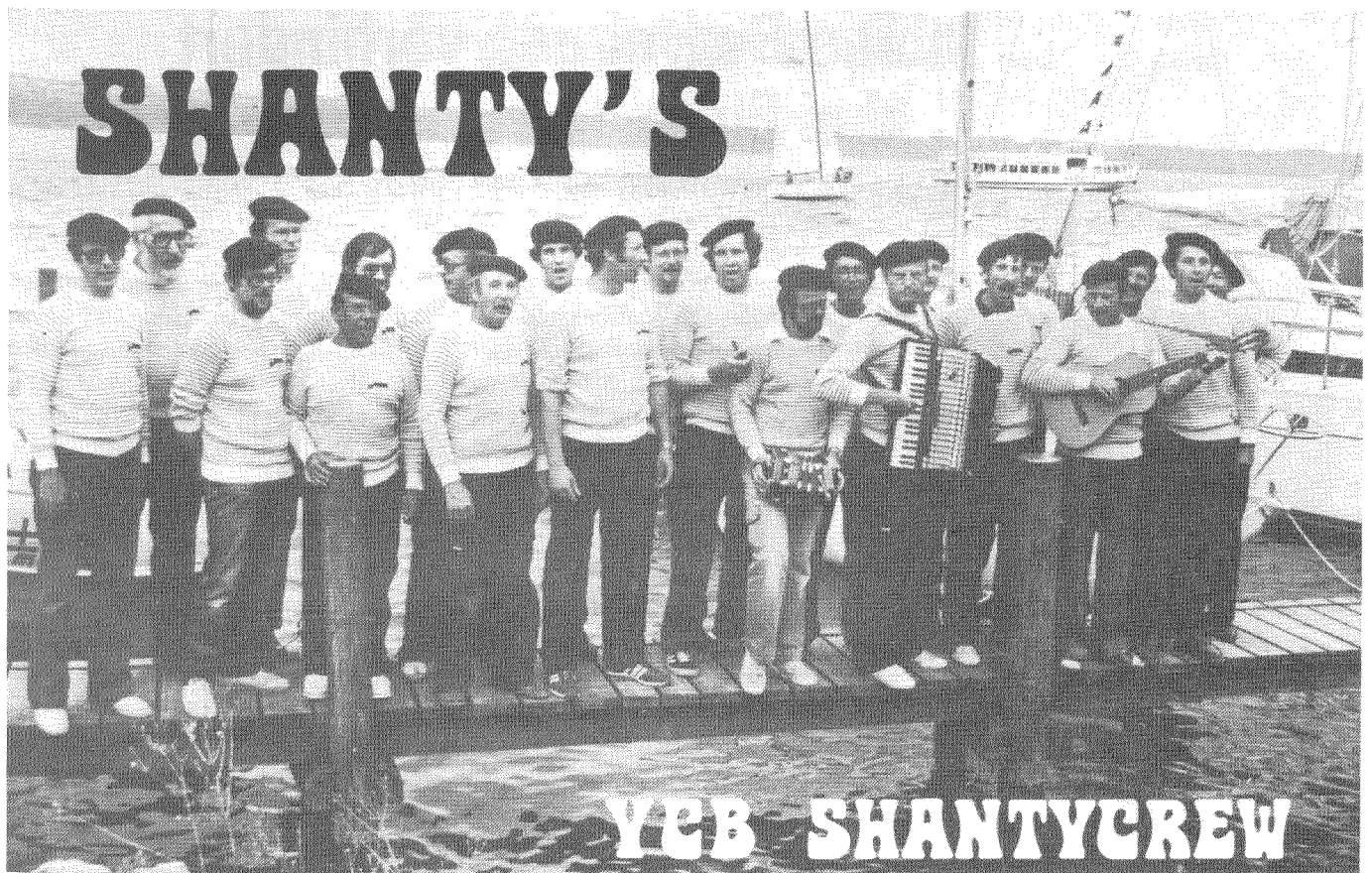
Erwähnenswert – immer aus der Sicht der Shantycrow – war auch im September 1983 «von Keller zu Keller» in Ligerz oder der Festauftritt im Spital Grenchen 1984, der die Kasse derart aufbesserte, dass im Herbst darauf die bereits erwähnte Reise nach Hamburg möglich wurde. Spass machte auch der Besuch im Club Nautique Le Landeron im August 1984, das Treberwurstessen im Jahr danach und der erneute Auftritt zum Clubjubiläum in Le Landeron im August 1986. Hier «brillierte» die Crew mit den neu einstudierten französischen Shanties. Nicht zu vergessen bleibt die Gesangseinlage am Kirchsonntag 1987 in der Kirche von Twann, wo

ein beherztes Shantycrowmitglied die Laienpredigt hielt und ein weiteres uns gastfreundlich in seinen Keller einlud.

Ereignisse noch und noch bot das folgende Jahr: Neben «Standardauftritten» am Clubhausfest und einem Staatsbürgerkurs in Twann brachte im Juli ein Ausflug auf die St. Petersinsel grosse Freude und Befriedigung, als spontan im Chlosterhof Shanty um Shanty erklang. Dann die Programmbereicherung an den Solingmeisterschaften mit anschliessendem nicht enden wollendem Privatkonzert der Crew unter sich. Auch das «Fest der 48er» im August im Engelberg, und dann im November, in der Rebhalle in Twann, das Jubiläum «50 Jahre Pirat», wo viele ausländische Gäste Applaus spendeten. 1988 wurde zu einem Höhepunkt der Shantycrow.

Ein wirkliches Grossereignis wurde dann aber die Hollandreise auf dem IJsselmeer im September 1990, die Jubiläumsfahrt für das 10jährige Bestehen der Shantycrow YCB. Ein bisschen klangen die «alten Zeiten» der Shantycrows an, wenn auch gemüthlicher.

Das Jubiläum bringt uns in Gedanken zurück zur Gründung der Shantycrow YCB. Diese fand an der Cruiserversammlung im November 1979 statt, damals als Absichtserklärung einiger Nostalgiker aus der Cruiseflotte, die soeben erfolglos eine Kontroverse der angefressenen Regattafans über die «beste» Vermessung zu verstehen versucht hatten. Die erste Gesangsübung, die eigentliche Taufe, fand am 12. März 1980 im Clubhaus Engelberg statt. Dafür, dass ernsthaft geprobt wurde, spricht die Tatsache, dass nur vier Mal gesungen werden musste bis zur ersten Darbietung am Clubhausfest vom Juni 1980. Über die damalige Reaktion der Clubmitglieder müsste im Protokoll nachgeforscht werden.



Die Shantycrew ist ein Kind des YCB. Eines, das ihm in den ersten 12 Lebensjahren wenig Sorgen bereitet hat: Es hat die Clubkasse nie ausgeraubt. Hingegen ist es nicht überheblich zu behaupten, dass die Shantycrew dem YCB gelegentlich etwas Freude bereitet hat. Und dass sie sich als Kind auf den 50. Geburtstag sehr freut.

Im Klubleben fühlt sie sich recht unabhängig. Durch regelmässige Präsenz vieler Vorstandsmitglieder ist der Informationsfluss bestens gewährleistet. Ihre interne Organisation ist dürftig und improvisiert; es gibt keinen Flottenchef und keinen Vorstand. Alles wird «ad hoc» erledigt, nur die Kasse wird jährlich revidiert und lediglich der Sekretär hat ein Amt inne. Pro Jahr gibt es 16 bis 18 Zusammenkünfte verschiedener Art; etwa die Hälfte davon sind Gesangsproben: Ein bis zwei Stunden vor und nach dem Üben wird gegrillt, gegessen, getrunken und Segelgarn gesponnen, wie es sich für eine ernsthafte Crew ziemt. Das Singen leitet der Crewleader. Der Shantymann singt als Vorsänger – davon gibt es etwa ein Dutzend – die an-

spruchsvollen Teile des Shantys und die Crew, der Chor, intoniert die gleichbleibenden Teile der Strophen. Die Begleitinstrumente bringen Klang und Rhythmus. Die Instrumentalisten benötigen mehr Training und eine besondere Begabung. Gitarre, Schifferklavier, Mundharmonika, Banjo, einfache Handorgel, aber auch etwa eine Fiedel und sogar Pfannendeckel und Schiffsglocken sind geeignet.

Das Singen und wohl auch das Drum und Dran machen Freude. Die Auftritte stimulieren. Das Besingen von Tonbändli, vor allem die Vorbereitung, bringt einigen Stress und erfordert anschliessende Erholung. So entstanden die musikalisch ruhigeren Jahre 1986 und 90.

Das erste Bändli entstand im November 1985; es war ein Erfolg, auch für die Kasse. Das zweite Bändli wurde im November 1989 aufgenommen. Der Aufwand war grösser, die Shanties schwieriger und weniger bekannt: Die Crew kam wohl näher an ihre Grenze.

Die zwei Tonbändli werden bekanntlich zum Kauf angeboten und von Kennern der Materie empfoh-

len. Für ein tieferes Verständnis dieses Berichts sind sie unerlässlich!

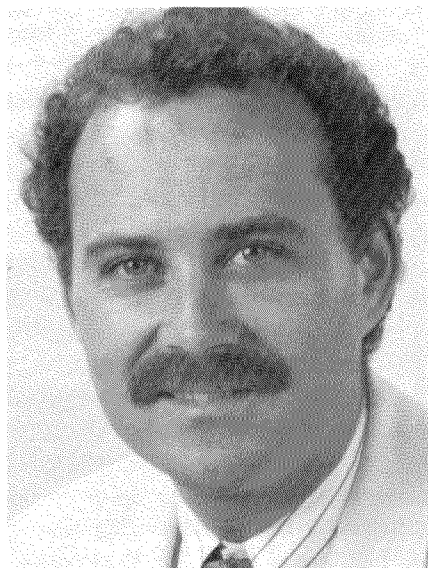
Und wer ist dabei, auch beim Brätle, Blodere und für den Pantrydienst im Clubhaus? Die Shantycrew ist wohl der letzte Männerclub in Westeuropa. Jeder, der dabei ist, pflegt die Süss- und/oder Seewasserfahrt, sei es unter Segel oder Motor, könne er singen oder nicht. Sonst wird nichts vorausgesetzt. Gemüt und Gemütlichkeit werden aber allseitig geschätzt.

Zur Zeit machen 40 Leicht- und Schwermatrosen mit. Jeder wird seinen Fähigkeiten und Regungen gemäss eingesetzt. Mitbringen muss er nur Freude am Mitmachen, die Instrumentalisten etwas mehr, nämlich die Fertigkeit zum Spielen und die Vorsänger eine kräftigere und klangvollere Stimme.

Das Programm und die Daten werden jeweils im Kurier publiziert. Neue Crewmitglieder sind jederzeit willkommen, vor allem wenn sie eines der genannten Instrumente spielen (auch Pfannendeckel, für letztere aber bitte nur mit langjähriger Erfahrung!!).

Die Bewegung verhindert das Einrosten

von Felix Meyer, YCB-Präsident 1987–1992



50 Jahre Geschichte
50 Jahre Tradition
50 Jahre Entwicklung
50 Jahre Veränderung
50 Jahre Zukunft

Die Zeit zerrinnt und wir stehen in der 13. Präsidentengeneration. Dies ergibt eine durchschnittliche Amtszeit von rund vier Jahren. Die traditionelle Amtsdauer wurde somit tendenziell eingehalten. Kaum ein Präsident verliess den Vorstand und seine Tätigkeit vor Ablauf seiner Periode. Vier Jahre sind deshalb sicher richtig bemessen. Und doch, kaum trat ich mein Amt an, – schon ist es vorbei. Eine kurzweilige Zeit. Eine kurze Amtsperiode gibt aber Gewähr, dass die Entwicklung des YCB's in Bewegung bleibt. Die Bewegung verhindert das Einrosten. Traditionen sind nicht alleinbestimmend. Neuen Bedürfnissen wird leichter entsprochen. Die Dynamik beherrscht das Szenario. Unter diesem Aspekt betrachtet, finden wir viele vermeintliche Erfolgsrezepte, welche in der Entwicklung unseren Yachtclub Bielersee gross, stark und mitgliederorientiert gemacht haben. In einer Zeit, wo jedermann von Vereinssterben und Aktivitäts-

schwund spricht, verspüren wir lediglich eine leichte Verlagerung der Aktivitäten, jedoch dennoch einen grossen Zuwachs an Mitgliedern. Gerade in den letzten fünf Jahren konnte die Mitgliederzahl beinahe verdoppelt werden. Warum zieht es nach wie vor viele Wassersportler in die «Zwangsjacke» eines Vereines? Was hat der YCB den Mitgliedern zu bieten? Es gibt nur wenige Bootsplätze, auch ist es nicht möglich, spezielle und individuelle Bedürfnisse vollkommen zufriedenzustellen, und ebenso wenig können wir eine Homogenität in der gesellschaftlichen Struktur bieten. Vielmehr verfolgt der Vorstand des YCB seit langer Zeit die Philosophie der Diversifikation: Im YCB gibt es, dank der Flottenstruktur, unbegrenzte Möglichkeiten der Entfaltung:

Von der rein sportlichen Betätigung über gesellschaftliche Anlässe bis zur Ausbildung in den verschiedensten Bereichen reicht die Palette der Möglichkeiten. Dabei ist jede Art von Aktivität mit dem Faktor 13 zu multiplizieren. 13 verschiedene Flotten existieren, welche nach ihren eigenen Bedürfnissen die YCB-Aktivitäten ergänzen: also keine Aktivitätszwänge, sondern extreme Aktivitätsfreiheit. Das Klubleben der «Jungen» beispielsweise soll nicht durch die «Alten» bestimmt werden. Die Juniorenflotte soll absolut autonom sein. Dies garantiert die Bedürfnisorientiertheit und fördert die selbständige Dynamik. Zentral werden vor allem die Öffentlichkeitsarbeit, Koordinationsaufgaben und ein bescheidenes Gesamtjahresangebot bewerkstelligt.

Anonymität bevorzugt

Trotz der vielen Möglichkeiten bevorzugt ein ansehnlicher Teil der Mitglieder die Anonymität und bleibt den Aktivitäten fern. Sie lei-

sten damit trotzdem einen wichtigen Beitrag zur Realisierung der Vereinspolitik. Nebst dem finanziellen Aspekt geben sie uns, dank der damit verbundenen hohen Mitgliederzahl, die Möglichkeit, die öffentliche Akzeptanz zu erlangen. Nicht nur die Aktivität, sondern auch die Grösse eines Vereines repräsentiert ein hohes gesellschaftspolitisches Potenzial.

Dieses Potential bürgt für den Erfolg der Aktivitäten in der Öffentlichkeit. Sei dies im Sport, wie in der Vertretung unserer ureigenen Wassersportinteressen. Je erfolgreicher wir uns präsentieren können, desto grösser wird die Attraktivität, bei uns Mitglied zu sein – und sei es nur aus Solidaritätsgründen. Dieser Regelkreis wird zweifellos auch in Zukunft über unseren YCB bestimmend sein (siehe Grafik).

Für unsere Zukunft sind noch die Mechanismen der Steuerung dieses Regelsystemes von Interesse. An irgend einem Punkt im System muss zwangsweise eine gewisse «Ankurbelung» stattfinden. Die Suche nach dem optimalen Punkt hat bestimmt bereits manchen meiner Vorgänger beschäftigt. Die meisten rekonstruierbaren Vorstandsarbeiten zeigen klar die Absicht des «Ankurbelns»; z.B. Versuche der Attraktivitätssteigerung durch Feste, Erinnerungspreise oder dergleichen. Eine direkte Beeinflussung des Aktivitätspotentials. – Gegenüber früheren Zeiten ist die Handhabung der Mechanismen, wie auch sonst so vieles, lediglich etwas komplexer geworden. Ein aktueller aber dennoch alter Regelkreis.

So werden auch die nächsten Jahre...

Geschichte
Tradition
Entwicklung
Veränderung
Zukunft...

bringen. ■

L'évolution rapide évite l'ankylose

par Felix Meyer, président du YCB 1987-1992

50 ans d'histoire
50 ans de tradition
50 ans de développement
50 ans de mutation
50 ans d'avenir

Le temps passe et nous nous trouvons sous le règne du 13^e président, ce qui donne une durée moyenne de mandat d'environ 4 ans. La durée officielle de cette charge a donc tendance à être maintenue. Presque sans exception tous les présidents ont accompli leurs tâches pendant cette période de 4 ans. Quatre ans d'activité semblent être adéquats. Je viens à peine de commencer et j'arrive déjà à la fin de mon mandat. Une charge de courte période accélère le changement et le développement du YCB et l'évolution rapide évite l'ankylose. Les traditions ne sont pas les seules à être nécessaires. Les nouveautés sont facilement assimilées, et la dynamique dirige le scénario. Vu sous cet aspect, nous trouvons des réussites évidentes, qui ont permis le développement du club avec la symbiose des membres.

Dans un temps où chacun parle d'abandon d'activité, on sent un manque de motivation. Et pourtant durant ces 5 dernières années, le nombre des membres a presque doublé. Pourquoi de plus en plus de membres sont-ils attirés par la «camisole de force» d'une société nautique? Que peut offrir l'YCB à ses membres? Il y a peu de places de bateaux, on ne peut pas satisfaire à des demandes individuelles et nous désirons une structure homogène dans le club. Depuis longtemps, le comité du YCB a essayé la philosophie de la diversification. Dans l'YCB, grâce à la structure des flottes, il y a des possibilités d'élargissements illimités, d'un désir uniquement sportif jusqu'aux rencontres de divertissement, la palette est ouverte. Toutes ces possibilités sont à multiplier par 13,

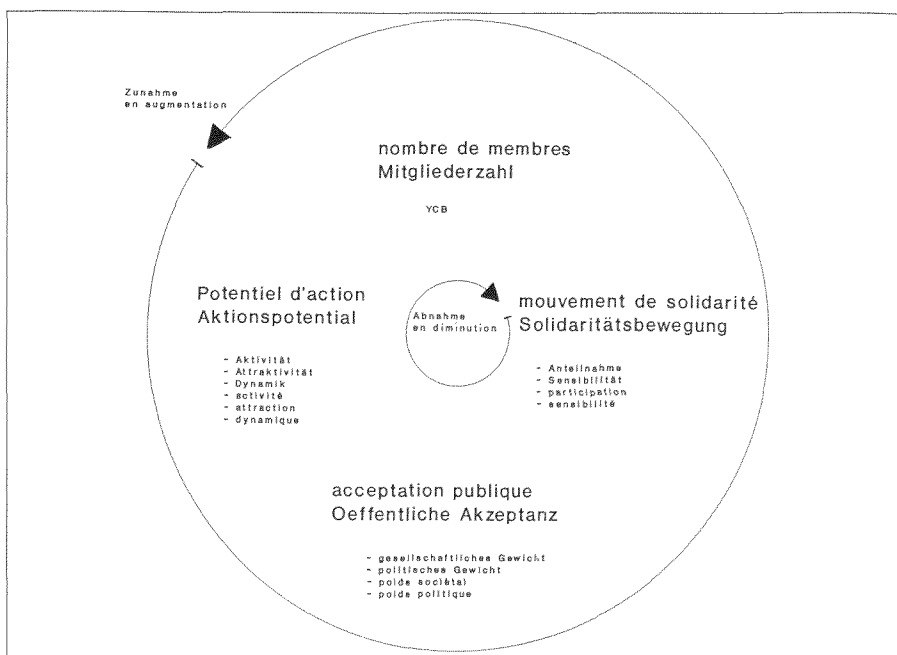
du fait que 13 flottes existent qui selon leur besoins, élargissent les activités du YCB. Donc pas d'activité de contrainte, mais une liberté dans la diversification. L'activité des jeunes n'est pas dictée par celle des aînés. La flotte des jeunes doit absolument être autonome. Tout cela garantit la dynamique et l'orientation des demandes. Toutes ces possibilités sont coordonnées et mises à la disposition de chacun.

Malgré le nombre de possibilités, une partie des membres reste dans

Sans aucun doute, cette politique sera la nôtre pour l'avenir.

Notre avenir

Pour notre avenir, il faut trouver les mécanismes permettant un règlement équilibré. Dans chaque système, il faut trouver un bon compromis. La recherche de ce point idéal a déjà posé des soucis à mes prédécesseurs. L'histoire des travaux du comité montre clairement le soucis continu du renouveau. Par exemple:



l'anonymat et hors des activités. Ils fournissent malgré tout un rapport important à la réalisation de la politique d'un club. A côté de l'aspect financier, cela nous permet grâce au grand nombre de sociétaires, d'acquiescer une cote importante vis-à-vis de l'extérieur. Ce n'est pas seulement par son activité mais également par sa grandeur qu'un club est représentatif. Ce potentiel garantit le succès, que cela soit dans le sport comme dans la défense des sports nautiques. Plus nous avons de succès, plus nous pourrions défendre les intérêts des sports nautiques.

l'augmentation des fêtes, des cadeaux souvenirs. Contrairement à ce qui a déjà été fait, la direction est devenue de plus en plus complexe. De vieilles règles sont par contre toujours actuelles. Ainsi, il faudra encore exploiter et tenir compte dans les années futures...

de l'histoire
des traditions
du développement
du changement
de l'avenir.

Traduction: Ralph Juillerat

Encore une fois 50 ans d'amitié

Alexandre Louis, ancien capitaine de la Bordée de Tribord

Chers Amis du YCB,

Par Adhémar Timothée le Golif, dit Borgnefesse, capitaine de la Flibuste, notre Maître et Protecteur, nous, tribordais et tribordaises, tous nobles frères de la Côte sommes très honorés par la plume de votre ancien capitaine de pouvoir ce jour féliciter nos frères amis boucanniers et marins de vieille date du Bas-Lac, tous fidèles clubistes du YCB, club bien nommé et ami, barré par leur fringant capitaine Félix lui-même frère-

flibustier et seul maître à bord du «Nevertheless»,

pour 50 ans d'activité.

Afin d'entretenir et de prolonger bonne, honnête et durable amitié je te transmets le salut du capitaine de la Bordée et de tous les tribordais pour ce Jubilé mémorable. 50 ans de navigation parbleu ça se fête et ça s'arrose.

50 ans de parcours avec les écueils du Haut et du Bas-Lac à travers la bigaille et les brigantins ennemis par-

fois, le butin n'en est pas moins prestigieux, puisque le YCB a produit des marins et des flibustiers célèbres reconnus sous tous les cieus et sur toutes les mers.

Du haut du Tillac de la Bordée de Tribord je t'adresse encore à Toi Félix et à tous les navigateurs du YCB toutes nos félicitations pour encore une fois 50 ans de belle et durable amitié entre nos 2 clubs.

Vive le YCB

Vive la Flibuste et les Forbans

Vive la Bordée de Tribord



Dank an Donatoren und Inserenten

Auf vielseitigen Wunsch verschiedener YCB-Mitglieder sollte der Kurrier zum Jubiläum des Vereins ohne Sponsoren realisiert, aber trotzdem an alle Mitglieder abgegeben werden. Dieses Ziel konnte verwirklicht werden, weil es sich beim vorliegenden Heft um eine etwas grössere Ausgabe der ordentlichen Augustnummer handelt. Doch dass das Budget der Ausfallnummer kaum gereicht hätte, kam auch den ehemaligen Präsidenten des Yachtclub Bielersee zu Ohren: Ohne Zögern und ohne Ausnahme erklärten sie sich bereit, einen stattlichen Betrag für die Jubiläumsnummer bereitzustellen. Den «Altherren» sei hiermit herzlich gedankt. Indirekt haben aber auch unsere treuen Inserenten das Ihre zum Entstehen des Jubiläumskuriers beigetragen. Weil in diesem Jahr ein (offizieller) Kurrier weniger erscheinen wird, kann ihr Inserat nur siebenmal ins Blatt gesetzt werden. Auch ihnen ist der YCB zu Dank verpflichtet.

Ein grosses Merci richtet sich ebenfalls an das Ingenieurbüro Dr. Mathys und Wyseier für das *bénévole* geleistete Setzen der Manuskripte, was übrigens auch für die regulären Kuriernummern gilt.

Ein Dankeschön geht aber auch an die Druckerei Witschi in Nidau, die sich bereit erklärt hat, den Jubiläumskurier zu «freundseglerischen» Bedingungen über die Rotationswalze laufen zu lassen.

Donatoren

Folgende ehemaligen Präsidenten haben einen Beitrag an die Druckkosten geleistet:

Kurt Hubacher
Henri Schaeren
Alfred von Weissenfluh
Fritz Hubacher
Peter Klingenberg

Peter Tanner
André Meier
Ruedi Wyseier

Inserenten

Folgende Inserenten haben zugunsten des Jubiläumskuriers auf ihr Inserat verzichtet:

Rohn Erlach AG, Bootswerft,
Erlach
Bootswerft Faul, Wasserfahrzeuge,
Erlach
Bomot Ch. Gruber,
Bootsmotorenservice, Nidau
Bootsbau Reto Gyax, Sutz
Bravo Nautics AG, Ipsach
Sattlerei Heinz Krähenbühl,
Bootsblachen, Biel
Capitain Nikos Yachtcharter,
Rolf Müller, Twann
Segelschule Bielersee,
F. Wernli, Biel
Vaucher Sport,
Wassersport-Spezial-Shop, Biel
Scassa Sport, Nidau
Burger Wassersport (Inh. F. Iseli),
Thun
Elvström Sail,
Burger Segelmacher AG, Thun
Garage Hunziker, Automobile und
Bootsreparaturen, Täuffelen
Merz & Amez-Droz AG,
Agence GM, Biel
Carrosseriewerke AG, Nidau
Zingg, Auto-Electro-Service, Biel
Nouvelle Lemania SA,
Uhrenfabrik, L'Orient
Omega SA (Marché Suisse), Biel
Basler Versicherungen,
Generalagentur, Biel
Pärli, Heizungs-Sanitär AG, Biel
Restaurant Engelberg,
R. & Ch. Oberli-Rohrer, Wingreis
Schweizerische Bankgesellschaft,
Biel
Schweizerische Kreditanstalt, Biel
Schweizerischer Bankverein, Biel
Berner Kantonalbank, Biel
Freie Schule und Inlingua, Biel

Brodbeck Teppiche, Biel
Möbel Brechbühl, Nidau
Ottlik Schriften und Selbstklebe-
buchstaben, Gränichen
JAG Jakob AG,
elektrotechn. Anlagen, Biel
Kapp & Co. AG,
Bauunternehmen, Biel
Laser Centre, Cortaillod
Marex AG, Baumaterialien, Biel
Sabag AG, Baumaterialien, Biel
Schmalz Nidau, Apparate- und
Bauspenglerei, Nidau
Wyssbrod Heizöl AG, Biel
Gas- und Wasserwerk der Stadt Biel
Matter-Luginbühl, Spirituosen,
Aarberg

Impressum

Redaktion und Gestaltung:
Monica Meyer-Bühler,
René Wehrlin
Traductions: Ralph Juillerat
Satz: Büro Dr. Mathys und
Wyseier, René Wehrlin
Umschlagsgestaltung: Rolf Schluemp
Belichtung: W. Gassmann AG
Farbprepro: Photolitho Räss
Technik: Martin Scheidegger,
Witschi & Co
Druck: Witschi & Co, Nidau
Titelbild: Henri Schaeren
Bild Rückseite: René Villars
Übrige Bilder:
Archiv Bieler Tagblatt
(Roland Koella, Peter S. Jaggi,
Kurt Wolf, René Villars);
sowie viele Yachtclubmitglieder.
Limitierte Auflage (800 Ex.)

Biel, im August 1992

