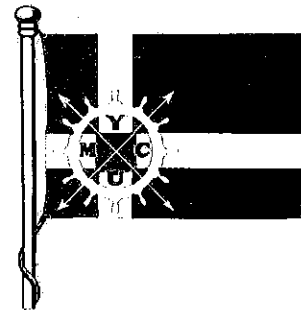


20 Jahre

Motor-Yacht-Club Überlingersee



1961-1981

Festschrift

*zum 20jährigen Jubiläum
des Motor-Yacht-Clubs
Überlingersee*

Zum Geleit

Am 6. Juni 1981 kann der Motor-Yacht-Club Überlingersee e.V. mit Sitz in Wallhausen das Jubiläum seines 20jährigen Bestehens feiern. Dazu übermittle ich dem rührigen Club die besten Wünsche der Stadt Konstanz.

Am Aufschwung des Konstanzer Ortsteils Wallhausen zu einem ausgesprochenen Wassersportzentrum, mit allen dazu notwendigen Anlagen und Einrichtungen, hat gerade dieser Club hohen Anteil. Motorbootfahrer und Segler haben sich unter dem Dach des Clubs kameradschaftlich verbunden. In der Satzung des Clubs aus dem Jahre 1961 ist eine bemerkenswerte Formulierung enthalten. Sie lautet: „Die Mitglieder wissen die Naturschönheiten des Bodensees zu schätzen und treten durch die geübte Selbstkontrolle auf technischem Gebiet, wie auch durch diszipliniertes Verhalten auf dem Wasser dafür ein, daß der moderne Wassersport mit den Interessen der Erholungsuchenden in Einklang gebracht wird.“ Es ist erfreulich, daß sich die Mitglieder des Motor-Yacht-Clubs Überlingersee e.V. bis heute an diese Verpflichtung gehalten haben. Daran sollte sich auch in Zukunft nichts ändern. Vor einem Jahrzehnt schrieb Ihnen der Bürgermeister der damals noch selbständigen Gemeinde Dettingen-Wallhausen, Fritz Weißhaupt, in einem Glückwunsch, er sei überzeugt, daß der Club nach weiteren 10 Jahren genau so stolz auf das Geschaffene zurückblicken könne, wie dies heute der Fall sei. Er hat damit recht behalten.

Alles Gute und viel Glück für die nächsten Jahrzehnte.

Dr. Horst Eickmeyer
Oberbürgermeister

Sehr geehrter Herr Luippold

herzliche Glückwünsche zum 20. „Geburtstag“ Ihres Clubs. Mit großer Freude darf ich Ihrer Jubiläumsschrift folgendes Vorwort widmen:

Sehr geehrte Damen und Herren des MYCÜ,

persönlich und im Namen des Landkreises darf ich Sie recht herzlich zum 20. Jahrestag Ihrer Clubgründung beglückwünschen. Als sich am 14. 10. 1961 zwölf Motorbootfahrer zur Gründung des ersten deutschen Motorbootclubs am Bodensee zusammenfanden, haben wohl nicht einmal die Optimisten unter ihnen mit einer so großartigen Entwicklung des MYCÜ gerechnet: auf einer stolzen Flotte von beinahe 100 Booten motoren und segeln heute 213 Clubmitglieder unter der Fahne des MYCÜ auf dem Bodensee. Die Durchführung und Beteiligung an Regatten und der IBMV-Seedienst haben den Club heute weit über die Grenzen des Landkreises hinaus bekannt gemacht. Der Heimathafen Wallhausen ist durch die Initiative der Clubmitglieder verbessert und erweitert worden. Meine besondere Anerkennung gilt den Männern und Frauen des MYCÜ dafür, daß sie den Beweis erbracht haben, daß Segler und Motorbootfahrer gemeinsam sehr wohl ein kameradschaftliches, harmonisches und aktives Vereinsleben gestalten können. Das gilt auch für das großartige Engagement des Clubs, junge Menschen zu verantwortungsbewußten Wassersportlern auszubilden. Besonders herauszustreichen ist auch das Eintreten des MYCÜ für die Belange des Umweltschutzes. Mit der „Seeputzete“ hat der Club gezeigt, daß seine Mitglieder für die Erhaltung unserer Natur in ihrer ganzen Schönheit nicht durch Lippenbekenntnisse, sondern mit tatkräftigem Handeln eintreten. Haben Sie dafür herzlichen Dank.

Für die Zukunft wünsche ich dem MYCÜ alles Gute und nach altem Brauch:

Mast- und Schotbruch und immer 2 Handbreit Wasser unterm Kiell

Ihr
Dr. Maus
Landrat

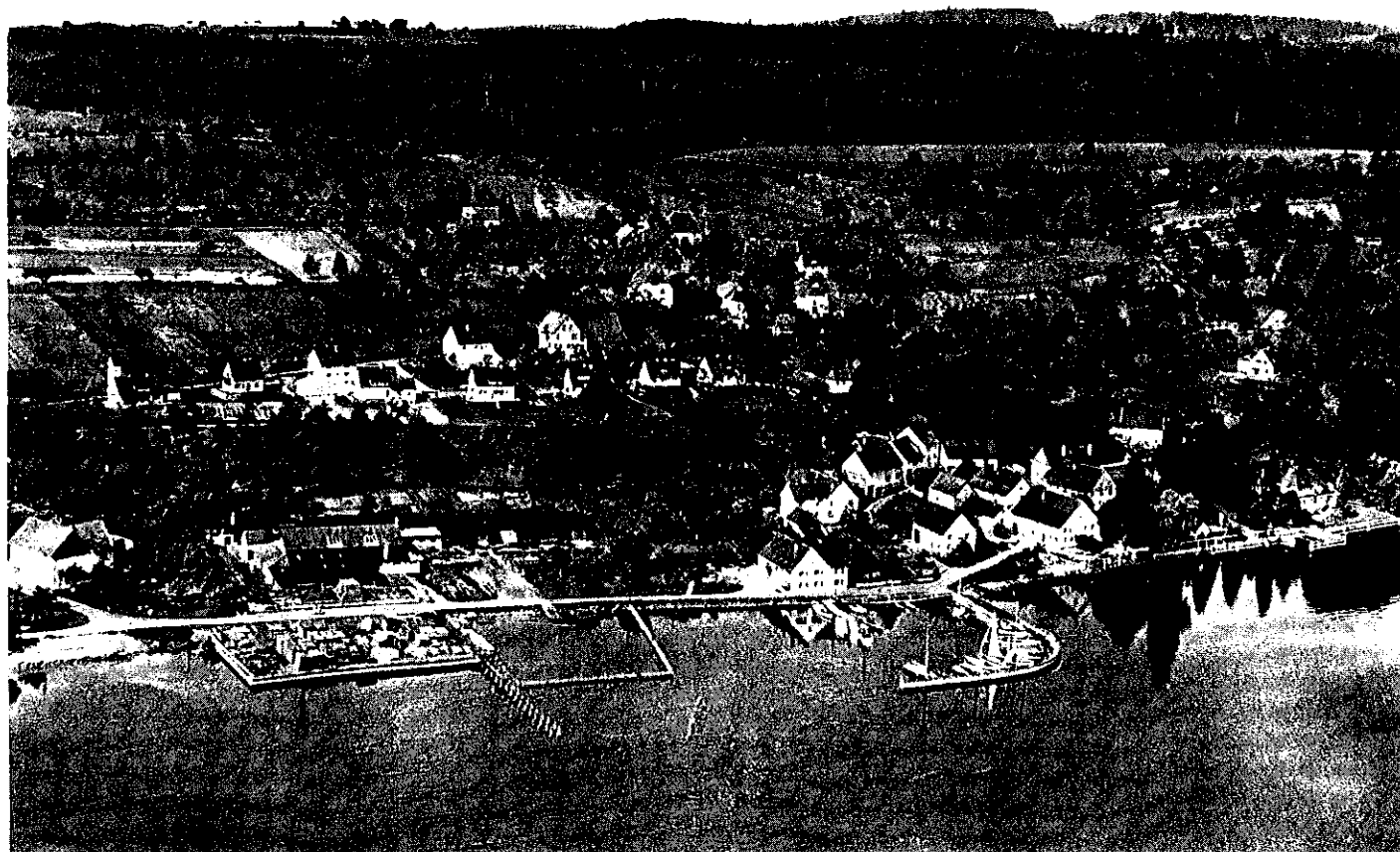
Dem Präsidium des IBMV ist es ein besonderes Anliegen, dem MYCÜ, der vor 20 Jahren gegründet wurde und dieses Ereignisses heute im Kreis seiner Gemeinschaft in einem festlichen Rahmen gedenkt, herzliche Grüße zu übermitteln. Wir wünschen Ihrem Verein und seinen Mitgliedern eine glückliche Zukunft und fordern mit Ihnen, daß uns ohne Freiheitsbeschränkung die Erholung auf dem See weiterhin erhalten bleibt. Der IBMV wird sich auch künftig für dieses Ziel einsetzen und nimmt den heutigen Tag zum Anlaß, dem MYCÜ dafür zu danken, daß Herren seines Vorstandes viele Jahre bereit waren, dem Verband vorzustehen und ihn mit der Aussage

„Ordnung in Freiheit“

in seiner Aufgabe richtungsweisend geprägt haben.

Internationaler Bodensee-Motorboot-Verband
Heinz Niggemeyer, Präsident

Wenn wir die Zeit noch einmal zurückdrehen . . .



Die Zeit eines Jubiläums gibt Gelegenheit, Rückschau zu halten und Bilanz zu ziehen über das, was die vergangenen Jahre an angenehmen oder unerfreulichen Dingen unserem Club beschert haben.

Die Probleme der Sport-Schiffahrt am Bodensee nehmen nicht ab, und es sieht so aus, daß der Katalog in nächster Zeit an Umfang nicht verlieren wird.

Jeder von uns kämpft um das Stückchen Freiheit, sich seine Freizeit beim Wassersport nach seinen Wünschen zu gestalten und zu nutzen, und dies trotz der fortschreitenden Einschränkungen und manchmal nicht vermeidbaren Reglementierungen.

Bereits zu Beginn der 60iger Jahre fielen die Medien, nicht nur am Bodensee, in zunehmendem Maße über die stärker werdende Gruppe der motorisierten Wassersportler her. Man konnte schon damals in fetten Lettern lesen „Kontrollen müssen das Rowdytum steuern“, oder „Nach Schwefelwasserstoff stinkender Schlick wird durch die sich bildenden Auspuffablagerungen der Motorbootfahrer hervorgerufen.“ Es hat immer Leute gegeben, die daran interessiert sind, die von uns betriebene Sportart zu diskriminieren. Am Bodensee gab es zu dieser Zeit

alteingesessene Segel- und Yacht-Clubs, Clubs mit alten Bindungen und Traditionen. Hin und wieder zählten auch ein paar Motorbootfahrer zu ihren Mitgliedern, oft ältere Herren, die vielleicht aus Rücksicht auf ihre Gesundheit den Segelsport aufgeben mußten, jedoch ihre Liebe zum Bodensee und zum Wassersport damit nicht aufgeben wollten. In ihrer geringen Zahl sah man sie gern in den alten Yacht-Clubs.

Schleppten sie doch die damals noch oft motorlosen Segelboote zu den Regatta-Revieren und stellten die Begleitschiffe für Offizielle und Funktionäre. Aus grundsätzlichen Erwägungen wurde jedoch die Neuaufnahme für Motorbootfahrer in diesen Clubs gesperrt.

In den Augen mancher waren wir keine Wassersportler, und die Eskalation ging so weit, daß man in aller Öffentlichkeit über die Sperrung des Bodensee's für Motorboote diskutierte.

Die Landratsämter wurden bemüht, und die Presse veröffentlichte erste Karten über Seegebiete, in denen man Sperrzonen für die motorisierte Sportschiffahrt einrichten wollte.

Im Überlinger See sollte das Gebiet nordwestlich der Linie Goldbach-Wallhausen,

weiterhin die Gebiete beim Fließhorn, der Mainau bis hin nach Konstanz-Staad gesperrt werden. Hinzu kamen der Gnaden- und der Zeller See auf deutscher Seite.

Das waren echte Alarmzeichen.

Man kannte sich damals noch in dem relativ kleinen Kreise der Motorbootfahrer auf dem Überlinger See. Diskutiert wurden diese Probleme immer wieder in den Häfen von Bodman, Ludwigshafen, Dingelsdorf und Wallhausen – bis zwei engagierte Motorbootsportler, der eine sogar Mitglied eines alten traditionsreichen Segel-Clubs, die Initiative ergriffen, die zu der nachfolgenden Einladung an interessierte Wassersportler führte.

Dieses war die Geburtsstunde des MYCÜ. Rudolf Mollenkopf und Gerd Warnke luden am 29. September 1961 zur Gründungsversammlung in das Hotel „Linde“ in Bodman ein. Der Einladung folgten mehr als wir erwartet hatten – sogar einige Segler kamen. In dieser konstituierenden Versammlung in Bodman wurde auch der Name MOTOR-YACHT-CLUB ÜBERLINGERSEE e.V., Sitz Wallhausen, in gemeinsamer Abstimmung festgelegt. Unser Ehrenpräsident, Herr Walter Huber, trat nach dem heute noch vorliegenden

Protokoll der Gründungsversammlung bereits damals für die freiwillige Selbstkontrolle aller Mitglieder und für eine zusätzliche technische Abnahme unserer Boote ein, wie dies auch in unserer Satzung verankert ist.

Die Bezeichnung Überlinger See war keine Großmannssucht. Der Name wurde so gewählt, weil er aus der Sicht des Jahres 1961 die Interessen aller Motorbootfahrer im Bereich des Überlinger See's vertreten hat. Auch wurde damals schon der Bau eines gemeinsamen Hafens diskutiert.

Um Spannungen und Mißverständnisse gegenüber den bestehenden alten Yacht-Clubs von vornherein auszuräumen, wurde bereits in der Gründungsversammlung der Wunsch nach einer eigenen aktiven Segelabteilung unterstützt.

Wir sind seit der ersten Stunde für das Miteinander eingetreten und waren überzeugt, daß uns dieses in Form eines gemischten Clubs gelingen würde.

Die Zeit hat es bereits bewiesen.

Die Frage des Club-Standers wurde von den Mitgliedern elegant und schnell gelöst. Die Landesfarbe vom damaligen Land Baden und dem Land Württemberg wurde sinnvoll unter einem Steuerrad und stilisierter Windrose mit den Buchstaben

MYCÜ vereint, um seit nunmehr 20 Jahren von den Motorbootfahrern in Flaggenform am Göschstock und den Seglern als Wimpel im Masttopp weit über den Bodensee hinaus gezeigt zu werden. Nach anfänglicher Zurückhaltung hat der Bodensee-Seglerverein im November 1967 dem Aufnahmeantrag des MYCÜ stattgegeben. Damit war auch auf Verbandsebene eine Brücke zwischen Motorboot- und Segelsport geschlagen. Der nächste Schritt zur Sicherung des Wassersports war unsere Fühlungnahme zum schweizerischen Bodensee-Motorboot-Club (SBM) und zum österreichischen Motorbootsportverein Rheindelta (MBSV Rh).

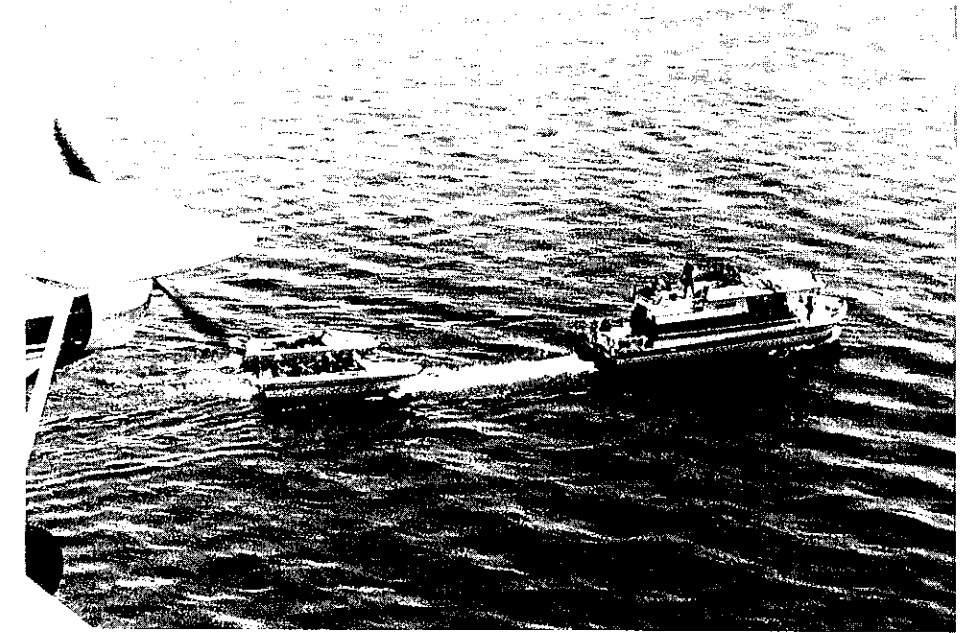
Anläßlich unseres ersten großen Zeltfestes in Wallhausen wurde mit einer Einladung die Verbindung zu diesen beiden Clubs gefestigt. Der Vorstand beriet mit den urigen und weitsichtigen Walter Furrer, St. Gallen und Alois Gasser, Höchst/Vorarlberg, über die gemeinsamen Interessen und Ziele zur Abwehr der Sperrung von Bodensee-Teilen für die motorisierte Sportschiffahrt.

Unser Vorschlag führte am 14. Juni 1963 im Insel-Hotel, Konstanz, zur Gründung eines neuen Dachverbandes, dem Inter-

nationalen Bodensee-Motorverband (IBMV). Heute gehören dem IBMV 22 Clubs an. Clubintern stand das Hafenproblem an erster Stelle. Die Suche führte uns neben Wallhausen in die Uferorte Bodman und Ludwigshafen. Wir führten mit den Gemeinden, privaten Anliegern und den zuständigen Behörden entsprechende Gespräche. Es wurde sogar ernstlich mit einem Binnenhafen am Fließhorn geliebäugelt, der über einen Landdurchstich zum Bodensee erreicht werden sollte, – ähnlich der „Marina Alter Rhein“ am unteren Rheinspitz.

Ab 1964 wurden die Bemühungen um das Hafengelände Wallhausen intensiviert, nachdem dieser Ort clubintern als Standort endgültig festgelegt worden war. Das gesteckte Ziel erreichten wir mit Saisonbeginn am 30. Mai 1970.

Schleppzug -



ein Weg zur Energie-Einsparung

Wassersport als Politikum

Politik und Naturschutz

Beim Umblättern der Clubregister im Bodensee-Jahrbuch stellt man mit Erstaunen fest, daß es schon seit 1889 Yachtclubs am Bodensee gibt. Es war der Lindauer Segler-Club, der den organisierten Wassersport eröffnete. 1895 folgte der Bregenzer Segel-Club, 1909 der Konstanzer Yacht-Club und im gleichen Jahr unser Nachbar am Überlingersee, der Bodensee-Yacht-Club Überlingen. 1911 wurde der Württ. Yacht-Club Friedrichshafen gegründet. Die Chroniken dieser alterwürdigen Yachtclubs geben Aufschluß darüber, daß diesem Sport vorwiegend Adels- und Patrizierfamilien gehuldigt haben.

Der erste Motorboot-Club wurde 1924 in St. Gallen mit dem Namen Schweizerischer Motorboot-Club gegründet. 1927 entstand der Motorboot-Club Schaffhausen und 1950 der kleine und „gemischte“ See-Club Egnach. Unsere schweizerischen Freunde waren also die ersten Motorbootfahrer, die sich in Vereinen zusammenschlossen.

1957 wurde in Vorarlberg der Motorboot-Sportverein Rheindelta gegründet, an dessen Spitze bis zu seinem Tod im

Jahre 1976 Alois Gasser stand, Gründungsmitglied des IBMV.

Mitte und Ende der 50iger Jahre waren einige unserer Gründungsmitglieder, so auch Rudolf Mollenkopf, der erste Präsident des MYCÜ, Mitglieder in einigen angestammten Segelclubs. Obwohl die Wassersportwelt mit Segel und Propeller nach dem Krieg zunächst nicht sehr stürmisch verlief und man damals noch von keiner Liegeplatznot sprechen konnte, fanden sich im Überlingersee genügend Wassersportfreunde, die das Bedürfnis hatten, sich in einem Club, in dem Motorbootfahrer und Segler gleichberechtigt sind, zusammenzuschließen. Diese hatten erkannt, daß die Hege und Pflege, sowie Schutz der Natur die wichtigste Voraussetzung für die dauerhafte Erhaltung der Wassersportmöglichkeiten sind, und diese Ziele schon damals in ihren Satzungen verankert. Der Begriff Umweltschutz war jedenfalls noch nicht in aller Munde.

Wallhausen war ein verträumtes Fischerdorf, das von der zunächst kleinen Schar unserer Mitglieder „entdeckt“ wurde. Von Gewässerschutz war keine Rede; es gab weder Kanalisation, noch Kläranlagen, aber auch keine Waschmaschinen und

Geschirrspüler mit ihren phosphathaltigen Abwässern, die, wie wir wissen, den See düngen.

In Kreisen der Berufsfischer und Angler war sogar die Ansicht verbreitet, daß der See dem Gedeihen der Fische zuliebe mit Abflüssen aus der Latrine gedüngt werden müsse.

Wir erinnern uns noch sehr gut daran, daß Sportangler mit Vorliebe an den Einleitungen der ungeklärten Abwässer saßen, weil sie dort ohne Köder mit „Zockeln“ ihrer Ruten reiche Beute machten. Nicht wenige fanden diese Zustände völlig normal, ja sogar idyllisch.

Seit Anfang der 60er Jahre gewann der Bodensee als Trinkwasserspeicher für das schwäbische Hinterland bis über Stuttgart hinaus einen neuen Stellenwert und die Wasserqualität des Bodensees wurde völlig zurecht kritisch betrachtet und laufend überprüft.

Es ist unbestreitbar, daß nicht nur Vater Rhein aus der stark industrialisierten Ostschweiz und Vorarlberg eine problematische Fracht an Schadstoffen sowie Öleinträgen aus Schornsteinen und dem Straßenverkehr in den Bodensee einleitet. Dasselbe trifft, um nur einige weitere Flüsse in dieser Region des Obersees zu

nennen, für Bregenzer Aach, Schussen, Argen und Linzgauer Aach zu. Diese Belastung von den bedeutendsten Verursachern der Wasserverschmutzung wird aber dem Bewußtsein der Bürger vorenthalten oder nur beiläufig erwähnt. Im Gegenteil geht sowohl das Zahner- als auch das Dorniergutachten (über 8 Jahre alt) davon aus, daß diese Schadstoffe und Ölimmissionen der Zuflüsse bereits in den Uferregionen abgelagert werden und den Sauerstoffhaushalt des Sees angeblich kaum belasten, weil sie dort relativ schnell abgebaut würden. Anders verhalte es sich aber mit der Sportbootschiffahrt und hier besonders mit den Zweitaktern. Diese Öleinträge sollen nach Ansicht der Gutachten in der Tiefe des Bodensees ablagern und eine große Gefahr für das Gewässer sein. Daß in beiden Gutachten überdies von völlig überhöhten Belegungszahlen und Betriebsstunden, die auf Schätzungen beruhen, ausgegangen wird, stört die Gesetzgeber ebensowenig wie die Tatsache, daß in eklatanter Weise gegen das Gesetz der Verhältnismäßigkeit verstoßen wird. Der verschwindend kleine Kreis an möglichen Schadstoffeibringern wird in der politischen Szene geopfert, so daß die potenten „Seever-

schmutzer“ übersehen werden können. Vergleicht man gar noch alle an der Bodenseeschiffahrt beteiligten Schiffe, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die 51 Fahrgastschiffe der „Weißen Flotte“ einen Jahresverbrauch von 2,19 Mio Ltr. Kraftstoff

Meersburger Fähren 2,63 Mio Ltr. Kraftstoff

25 Lastschiffe 730.000 Ltr. Kraftstoff

Berufsfischerboote 467.000 Ltr. Kraftstoff

und alle Sportboote einschließlich motorisierten Segelbooten und Kleinbooten 480.000 Ltr. Kraftstoff ausweisen.

Das Verhältnis der Berufsschiffahrt:Freizeitschiffahrt ist somit 13:1.

Als am 30. Januar 1981 die IBN-Zeitschrift den Umweltminister von Baden-Württemberg Weiser, zu einer Podiumsdiskussion einlud, verbreitete die Schwäbische Zeitung eine Glosse mit der Überschrift „Bootslobby im Landtag/Wie ein Minister in Öl eingelegt wird“. Tatsache ist, daß die Freizeitschiffer eben keine Lobby haben.

Von den Leistungen der Sportschiffer bei Sturmlagen und Seenotfällen, die alljährlich durch die sehr exakte Bericht-

erstattung des IBMV-Seedienstchefs veröffentlicht wird, ebenso, wie über die freiwillig geleistete Seeaufsicht des IBMV-Seedienstes wird zwar kurz in der Presse Notiz genommen, doch dieses im Urlaub und an den Wochenenden geleistete Opfer der Schiffsbesatzungen wird von unseren Gegnern so gut wie nicht zur Kenntnis genommen.

Unser Club war es, der bei der Gründung des IBMV am 28.3.1963 in Romanshorn die Devise

Ordnung in Freiheit

als Leitmotiv für die Verbandsarbeit festgeschrieben hat. Ebenso wurde § 4 unserer Clubsatzung vom IBMV übernommen. Weil es, wie eingangs erwähnt, den Begriff „Umweltschutz“ damals noch nicht gab, wurde in verständlicher Art den Mitgliedern auferlegt, welche Pflichten ein Bodenseeschiffer in dieser Erholungslandschaft zu erfüllen hat.

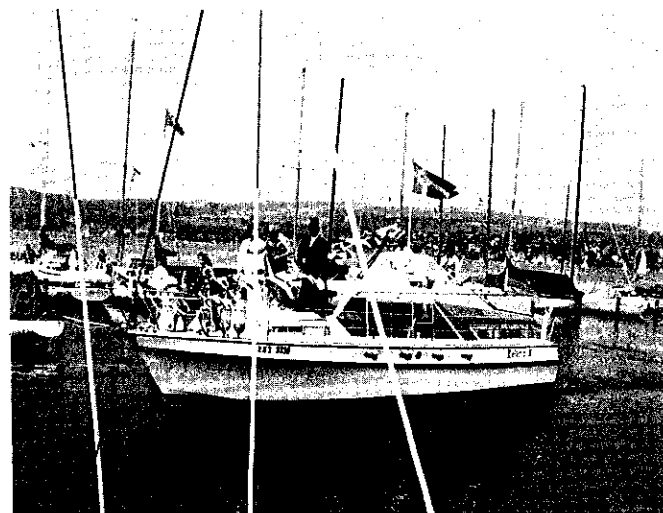
§ 4 der Satzung des MYCÜ: „Die Mitglieder schätzen die Naturschönheiten des Bodensees und treten auf technischem Gebiet, ebenso wie durch diszipliniertes Verhalten auf dem Wasser dafür ein, daß der moderne Wassersport mit den Interessen der Erholungssuchenden in Einklang gebracht wird.“

Der MYCÜ- Neptun

Es ist so, daß Neptun für alles hat zu tun,
was auf und unter Wasser sich bewegt.
Und selbst in nüchtern aufgeklärter Zeit
ist man zu solchen Allegorien bereit.
Im Gegenteil sie leben fort
traditionell in jedem Club
des Motorboot- und Segelsport.



Und alle Jahre wieder, das ist nun mal der Lauf,
lebt Neptun individuell in unserem MYCÜ auf.
Und wie's auch Brauch im Mainzer Karneval
der Bajas mit Latern' übt keinen Schabernack,
vielmehr Kritik und Spaß mit Widerhall.
So sollt' der Neptun sein mit großem Golddreizack:
Ein wenig Megaphon, auch Seediens und im Club der Sprecher,
ein rechter psycho-ulknudliger Taufemächer.
Solange unter unsrer Flagge
die scharfen Buge der Schiffe die Bodenseewellen schneiden,
möge es stets geeignete MYCÜler geben,
die in der Figur des Neptun trinkfest und standhaft bleiben.



Die Chronik des MYCÜ 1972 - 1981

Ordnung in Freiheit ist die Devise unseres Clubs seit seiner Gründung im Jahre 1961. Der erste Präsident war Herr Rudolf Mollenkopf, sein Vize war Herr Walter Huber, der im Jahre 1965 der zweite Präsident wurde. Ihm zur Seite stand Herr Gerhard André als Vize und Leiter der Segelabteilung.

Die stolze Bilanz des ersten Jahrzehntes: Der Aufbau war abgeschlossen, der Hafen war gebaut und bezogen, ein 25jähriger Mietvertrag mit der Gemeinde war unter Dach und Fach. Eine sehr beachtliche Segelabteilung hatte sich im Laufe der Jahre herangebildet, ebenso eine stattliche Jugendabteilung.

Ein Hafenmeister konnte ebenfalls eingestellt werden, gemeinsam mit dem Yachtclub Wallhausen, also der Hafengemeinschaft (HGW). Herr Rathmann war der neue Mann, sein Dienstraum ein Wohnwagen. Der Club zählte 124 Mitglieder und 18 Jugendmitglieder, 44 aktive Segler und 47 aktive Motorbootfahrer. Allen, die zu diesem einmaligen Aufbau und Erfolg mit beigetragen haben, soll an dieser Stelle nochmals herzlicher Dank, Lob und Anerkennung ausgesprochen werden.

Anlässlich einer Mitgliederversammlung im Jahre 1971 in Bad-Dür rheim konnte Präsident Walter Huber die Feststellung machen, daß nun die Grobarbeit erledigt sei und die Zeit gekommen wäre, sich den Feinarbeiten zuzuwenden. Er richtete gleichzeitig einen Appell an die Mitglieder, sich geschlossen der künftigen Aufgabe zu stellen und besorgt zu sein, richtige Leute für den künftigen Vorstand zu finden.

Lassen Sie uns nun einen Blick auf das zweite Jahrzehnt MYCÜ werfen: Wie schon in den vergangenen Jahren, so auch im Jahre 1972 und weiter in den folgenden Jahren, wurde anlässlich der Mitglieder-Versammlung, zu Anfang der neuen Saison, das Programm aufgestellt, Termine festgelegt und Vorhaben beschlossen.

Schaffung eines clubeigenen Winterlagers war ein Stichwort. Verbesserung der Hafenanlage und der Hafenbedingungen wurde als materielles Nahziel festgelegt. Förderung der Jugend und der Jugendarbeit sowie des Clublebens waren die ideellen Ziele.

Vorgeschlagene Änderungen der Satzung, aus den Reihen der Mitglieder, wurden diskutiert, konnten aber zum Schluß

keine Mehrheit finden. Ein Beweis dafür, daß unsere erste Satzung noch intakt und zeitgemäß war.

Durchgeführte Wahlen bestätigten erneut den alten Präsidenten, während Herr Hauller das Amt des Vizepräsidenten und des Schriftführers übernahm. Die Leitung der Segelabteilung hatte schon im Vorjahr Jochen Hundsdoerfer übernommen. Eine Hafen- und Gästeordnung der HGW konnte im Einvernehmen mit dem Bürgermeisteramt erarbeitet und beschlossen werden.

Weiter wurden Verhandlungen geführt über die Umlage der im Hafen anfallenden Kosten auf die Hafenerleger, unter besonderer Berücksichtigung der Platzgrößen.

Die HGW, also die Präsidenten des YCM und des MYCÜ, hatten bereits früher festgelegt, daß die anfallenden Kosten im Verhältnis 40% YCM und 60% MYCÜ verteilt werden sollten. Ein Gentlemen-Agreement nach den Worten des amtierenden Geschäftsführers der Hafengemeinschaft, Herrn Dr. Hans Buscher. Zur Verbesserung der Hafenanlage wurde die Außenmole durch Aufnagelung von Schwartenbrettern abgedichtet. Die Kosten übernahmen die Clubkassen.

Eine dringende notwendige Nachbaggerung des Hafens wurde eingeleitet, denn bei Niedrigwasser hatte ein Teil unserer Segelschiffe immer wieder Grundberührung, weil beim Hafenausbau unsauber gebaggert wurde.

Anlässlich einer außerordentlichen Mitgliederversammlung mußten die Mitgliedsbeiträge erhöht werden, um die noch anfallenden Verbesserungen finanzieren zu können.

Die durchgeführte Nachbaggerung des gesamten Hafens und seinen Zufahrten brachte einen Kostenaufwand von ca. DM 50.000,—, der zur Hälfte von den Clubkassen und zur Hälfte durch die Liegeplatz-Inhaber aufzubringen war. Auf Vorschlag des Bodensee-Seglerverbandes wurden an den Liegeplätzen rot-grüne Tafeln angebracht, mit denen der Liegeplatz durch entsprechendes Umklappen der Tafeln, rot = besetzt oder grün = frei, zu kennzeichnen ist. Gemeinsam mit dem YCW wurde ein Takelmast erstellt und in Betrieb genommen, der allen Sportlern, Einheimischen und Gästen kostenlos zur Verfügung steht. Gesamtkosten von DM 10.000,— wur-

den von der Hafengemeinschaft bestritten.

Die Aufstellung eines Krans mit ca. 10 t Tragkraft konnte nicht verwirklicht werden, weil die Gemeinde nach anfänglicher Zusage später nicht mehr zum gegebenen Wort gestanden hat.

Anschaffungen verschiedenster Art wurden getätigt, um hier nur einige aufzuführen:

Eine 470er Jugendjolle mit Trailer, etwa 4 Surfbretter, einwandfreies Bojengeschirr für die Regatten.

Zur Reinigung der Schiffe, sowie zur Instandhaltung der Steganlage, vor allem zur Bekämpfung des sich bildenden Bewuchses, wurde ein Hochdruck-Heißwassergerät angeschafft.

Die viel zu lichtschwache Hafenbeleuchtung wurde ebenfalls durch moderne Leuchten ersetzt.

Für Clubabende, Filmvorführungen und sonstige gesellige Veranstaltungen konnte ein nettes Clubzelt erworben werden und mit Sitzplätzen für etwa 50 Personen ausgestattet werden, eine Anschaffung, die uns schon viele gemütliche Stunden in freundschaftlicher Runde ermöglicht hat. Obwohl die Instandhaltung der Steg- und Hafenanlage eine Verpflichtung der

Gemeinde und nach Eingemeindung eine Aufgabe der Stadt Konstanz darstellt, haben wir im Verlauf der Jahre für Nachpflanzungen und Ausbesserung der Stege weit über DM 10.000,— investiert, um die erforderliche Sicherheit für Mitglieder und Gäste zu gewährleisten.

Die Forderung zur Schaffung eines club-eigenen Winterlagers konnte noch nicht verwirklicht werden, da kein geeigneter Platz gefunden werden konnte. Ein entsprechender Antrag an das Liegenschaftsamt der Stadt Konstanz ist gestellt. Veränderungen sehr einschneidender Art im Vorstand des Clubs haben sich erstmals im Jahre 1975 ergeben.

Unser langjähriger Präsident und damals gleichzeitiger Präsident des Internationalen Bodensee-Motor-Verbandes IBMV hat nach 14 Jahren vorbildlicher Führungsarbeit aus geschäftlichen Gründen nicht mehr kandidiert und wurde für seine großen Verdienste um den MYCÜ zum EHRENPRÄSIDENTEN ernannt.

Die Nachfolge trat Ludwig Luippold an, der bis dahin das Amt des Schatzmeisters inne hatte.

Gerhard Haufier wurde als Vizepräsident wieder gewählt.

Die Kassengeschäfte wurden von Frau Gisela Hauser als Schatzmeisterin übernommen, damit kam erstmals eine Frau in den Vorstand des Clubs.

Leiter der Segelabteilung wurde Hermann Mayer.

Leiter der Motorbootabteilung Willi Ruck.

Takelmeister Norbert Haag.

Leiter der Jugendabteilung Peter Krafft.

Als Festwart wurde Charly Dahlmann wiedergewählt.

Als Beiräte die Herren Dr. Buscher, Helmut Möck und Ludwig Thomas.

Änderungen ergaben sich in der Folgezeit in der Leitung der Jugendabteilung, die 1976 von Karl Gönner übernommen wurde. Das Amt des Vizepräsidenten übernahm Willi Ruck und die Leitung der Motorbootabteilung Heinz Dikel im Jahre 1978.

Diese Zusammensetzung wird bis 1982 bestehen.

Im Jahre 1977 wurde unser Hafenmeister, Herr Henry Rathmann in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet, der uns über Jahre hinweg immer wieder, neben seiner Tätigkeit mit seinen selbstverfaßten Gedichten, erfreute und nah und fern bei alt und jung beliebt war. Die Nachfolge als Hafenmeister trat Heinz

Heußner am 15.3.1977 aufgrund eines Beschlusses der HGW vom 24.1.1977 an.

Unsere langjährige Clubzeitschrift „FLASCHENPOST“ unter der Redaktion unseres Festwarts Charly Dahlmann, mußte leider im Jahre 1977 ihr vertrautes und bei allen Mitgliedern beliebtes Erscheinen einstellen, da die Mitarbeit und die erforderliche Bereitstellung von entsprechenden Beiträgen nicht mehr in ausreichendem Maße erfolgte. Eine sehr bedauerliche Tatsache, und ich würde mir von Herzen wünschen, daß wir an der Schwelle zum 3. Clubjahrzehnt die „FLASCHENPOST“ wieder aufleben lassen könnten.

Unser Clubmitglied Kurz Wizemann hat dem Club im Jahre 1976 ein bemerkenswertes Angebot gemacht. Sein Haus an der Uferstraße, in nächster Nähe unseres Stegs, sollte nach erfolgtem Umbau und Einrichtung von Brausen und Toiletten als Clubhaus, die Kellerräume als Unterstellmöglichkeit für unsere Gerätschaften, dem Club vermietet werden. Der Bezug war für Frühjahr 1977 vorgesehen, hat sich jedoch durch alle möglichen Schwierigkeiten bis heute noch nicht verwirklichen lassen. Der Wunsch nach einem Kran wird

uns aller Wahrscheinlichkeit nach durch die Stadt Konstanz erfüllt.

Eine Fäkalienabsauganlage ist bereits installiert und kann in dieser Saison benutzt werden.

In früheren Jahren haben wir unsere ordentlichen Mitgliederversammlungen abwechselnd im Raum Stuttgart oder im Schwarzwald abgehalten, so z.B. in Freudenstadt, Bad Dürrenheim, in Asperg, in Tonbach, in Gottlieben, im Schloß MONREPOS bei Ludwigsburg und in Häusern bei St. Blasien. Von dieser Gepflogenheit sind wir in den vergangenen 4 Jahren abgekommen und halten die Versammlung im Gasthaus Kreuz in Dettingen ab. Damit ist besonders Mitgliedern, die weit ab vom Bodensee beheimatet sind, eine Gelegenheit gegeben, bei diesem Anlaß nach ihren Schiffen und Unterkünften zu sehen.

Unsere jährlichen Terminpläne laufen wie folgt ab:

Im März	Mitgliederversammlung Dienstantritt des Hafenmeisters Einbringung der Schiffe.
Im Mai	Andampfen und Ansegeln, Schifferhock, geselliges Beisammensein – Teufels-

NAGEL's Promenaden-Restaurant und seine Umgebung

An der Wallhauser Promenade, der „PRO“, zwischen dem Hotel „ELDORADO“ von Friedl + Resi und dem berühmten, berüchtigten Vergnügungszentrum eines gewissen „ERICH von NEPTUN“ oder . . . für Gast-wirtschaftlich weniger versierte Leser, simpler ausgedrückt: zwischen HAFENVERWALTUNG und HAUPTPOST, liegt ein Etablissement, von ganz beson-

derer Anziehungskraft und einem unwiderstehlichen Reiz . . ., eine „Open-Air-Pergola“, mit zeitweiliger Seesicht . . . NAGEL's Promenadenrestaurant. Rechts davon, Blickrichtung zum See vorausgesetzt, liegt eine ausgedehnte bayrische Niederlassung, was die blau-weiße Farbgebung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermuten läßt.



tischregatta, Rundfahrt und gemütliches Beisammensein mit den Regatta-Teilnehmern auf dem Fahrgastschiff Überlingen.

Fahrtensegeln über 4 Tage, alle 2 Jahre eine Langstreckenregatta der Segler, begleitet durch Motorboote.

Im Juni Rundumregatta
Im Juli „SIE und ER“ Regatta des YCW, IBMV Sternfahrt abwechselnd, Schweiz, Österreich, Deutschland. Wasserkisternfahrt nach Romanshorn.

Im August Bootstufen Jugendausfahrten Seegottesdienst Willi Müller Gedächtnisregatta.

Im September Nacht-Regatta, Leitung im jährlichen Wechsel zwischen MYCÜ, YCW und YCD, den drei Wallhauser Clubs, Abdampfen, Absegeln, Clubregatta Festabend auf der Mainau.

Im November Seeputzete und anschließend Schifferhock. Ein reichhaltiges und wohl ausgewogenes Programm des MYCÜ, Ausübung des Sports als Einzelner und in der Gemeinschaft. Eine Fahrt zum UNTERSEE mit 15 Motoryachten, als Gäste unsere aktiven Segler an Bord. Schiffstufen und gesellschaftliche Veranstaltungen, Kontakte mit den Nachbarn Schweiz und Österreich, gemeinsame Ausfahrten und Übernachtung in fremden Häfen konnten die Geschlossenheit zwischen Seglern und Motorbootfahrern noch verstärken. Kontakte mit den Nachbarclubs, gelegentliche Hilfeleistungen und Teilnahme an deren Festlichkeiten, aber auch die Unter-

stützung und Mittragen ihrer Ziele konnten ein Klima schaffen, wie es besser nicht sein könnte. Praktizierte Toleranz gegen die Segelschule, die uns innerhalb des Hafens schon oft auf den Wecker gegangen ist und Rücksichtnahme, insbesondere auf auszubildende Jungsegler mit ihren bunten Optimisten, ist uns von der Segelschule reichlich durch tätige und fachmännische Hilfeleistung bei Regatten und sonstigen Anlässen belohnt worden.

Das dritte Jahrzehnt liegt vor uns, mit ihm werden sich neue Aufgaben stellen. Eine der wichtigsten Aufgaben für die nächste Zukunft ist die Förderung der

Jugend und ihre weitere Ausbildung. Beschaffung der erforderlichen Gerätschaften. Anschaffung oder zeitweise Charterung eines sicheren Ausbildungsschiffs ist eine Verpflichtung, der wir uns nicht entziehen wollen. Gelegentliche Bereitschaft unserer Motorbootfahrer mit Zugbooten, der Jugend die Möglichkeit zum Wasserskifahren zu geben, oder die gelegentliche Charterung eines Zugbootes zu diesem Zweck, sollte verwirklicht werden, besonders während der Urlaubszeit. Verjüngung des Vorstandes, angefangen an der Spitze, ist Aufgabe der Mitglieder und steht bereits im Frühjahr 1982 an.

Veränderungen des Mitgliederstands, sowie die Entwicklungen innerhalb der beiden Sportarten:

Jahr	Aktive mit Boot: Segler/Motorbootf.		Ordentliche Mitglieder	Jugend- Mitglieder	Gesamt- Mitglieder
1971	44	47	124	18	142
1981	51	47	185	28	213
	+ 7	—	+ 61	+ 10	+ 71

Gleich zur Linken erstreckt sich ein Monopolunternehmen, ein sogenannter Dienstleistungsbetrieb, mit der Aufgabenstellung: Boots-Service und Erleichterung der Skipper.

Noch etwas mehr nach links, wobei ich mit links die örtliche Richtung andeuten möchte, nicht etwa eine politische Wertung unterstelle, also etwas mehr nach links, wäre noch ein Tochterunternehmen, bzw. ein Mutterunternehmen der ÖL-MULTIS anzusprechen, ebenfalls ein Dienstleistungsbetrieb, ein Rechner-Centrum, zur Versorgung der Schifffahrt, Tiger in den Tank, Wind in die Baskisten und Wasser für besondere Fälle.

In gleicher Richtung etwas mehr im Hintergrund sollte noch auf ein Hochhaus hingewiesen werden, das durch Vitaminmangel während der Periode des Wachstums einschneidend gestört wurde und daher etwas kurz geraten ist.

Eine seltene Sehenswürdigkeit, vergleichbar mit dem schiefen Turm zu Pisa und mit dem wohlklingenden Namen „SCHWABENSILO“.

Nun wäre noch die Rückseite unseres Lokals anzusprechen. Wer dort sanitäre Anlagen, Toilette oder dergleichen vermutet, der befindet sich in einem Irrtum.

Hier wurde vom Besitzer eine Trafostation und ein hauseigenes Festzelt errichtet, auch Ansätze für ein Oldtimer-Museum. CLO-Anlagen befinden sich in der bereits erwähnten bayrischen Niederlassung oder im Monopol ganz hinten links unter der Treppe. Wie Sie sehen, hat alles seine Ordnung.

Damit wäre die Umgebung hinreichend skizziert und ich komme zum Kernpunkt meiner Ausführung, dem Promenadenrestaurant, seinen Besonderheiten, Eigenheiten, seinen Reizen. Seesicht ist immer dann vorübergehend gegeben, wenn zuvor eine Polizeistreife die an der „PRO“ im Halteverbot parkenden NOBELKAROSSEN der Gäste verscheucht hat.

Das Eintreffen der Streifen wird durch Rauchzeichen, aber auch akustisch, wie im Busch, immer frühzeitig signalisiert, damit die Eigner ihre Untersätze noch rechtzeitig abziehen können.

Der Name des Lokals geht auf die Besitzer zurück, einer Frau Gertrud und eines Herrn Willi NAGEL, im Volksmund mit 2 g, also Naggel.

Nach den Frikadellen zu urteilen, die übrigens vorzüglich schmecken, könnte Willi

sowohl der Zunft der Bäcker als auch der der Metzger zugerechnet werden. Krawattenzwang oder sonstige einschneidende Vorschriften in Bezug auf die Bekleidung der Gäste besteht nicht, leger ist in!

Der Gast bedient sich selbst . . . zahlt bar . . . damit ist ein reibungsloser Ablauf gesichert. Findet er einen Sitzplatz, dann setzt er sich, wenn nicht, verköstigt er sich stehend.

Die Speisekarte ist für alle gut leserlich aufgestellt, die Preise sind groß geschrieben und ohne Brille auch für kurzsichtige Gäste lesbar. Die Gäste, ein buntes Durcheinander von Schwimmern und Tauchern, viel seefahrendes Volk, Jäger, Fischer und Förster, Käptens mit und ohne Crew, männlich, weiblich, jung und alt.

Ebenso bunt und unterschiedlich wie die Gäste sind auch deren Bekleidung, sofern man überhaupt von solcher reden kann. Einen ganz besonderen Stellenwert nimmt der Stammtisch ein. Seine zahlenmäßig wenigen Sitzplätze sind sehr gefragt und meist bis zur Sperrstunde belegt.

Die Stammgäste treffen schon relativ früh ein. Meist rekrutieren sie sich aus Damen

und Herren, die vom Schichtbetrieb der NEPTUN-Betriebe angegriffen, nun etwas Entspannung suchen. Manchmal schließt sich auch das Neptun-Personal einschließlich Führungskräfte und Chef einem zünftigen Frühschoppen an, der sich in der Regel über mehrere Stunden hinzieht.

In diesem Kreis wird sehr auf die Linie geachtet und man bedient sich der diäten Angebote des Hauses.

Wenn zuweilen der Frühschoppen nahtlos in den Dämmererschoppen übergeht, dann wird's etwas lautstark und dann ist auch kein Sitzplatz zu erhaschen. Selbst die Stehplätze für Zaungäste sind dann voll in Beschlag genommen.

In diesem Fall ordnet der Wirt Bedienungszwang an, den Frau Gertrud bereitwillig übernimmt. Auch wird von der Regel der Barzahlung abgewichen, es gibt Kredit . . . Willi wacht dann wie ein Dobermann und schreißt und schreibt, denn er lebt nicht vom Drauflegen, sondern vom Schreiben.

Normalerweise gehen die Stammgäste aber einer geregelten Beschäftigung nach. Mit geübtem Auge überwachen sie die „PRO“ auf die darauf PRO-menierende Damenwelt. Ihr Kennerblick ist verblüffend

und ihre Beurteilungsgabe genial. Gelernt ist und bleibt gelernt.

Sperrstunde wird durch verschiedene Faktoren bestimmt, so z.B.: Wenn der Wirt seine Tage hat, macht er dicht, wie's ihm paßt. Wenn der Wettergott den Hahn aufdreht, ist ebenfalls Schluß.

Wenn aber strahlender Sonnenschein und blauer Himmel die Tage vergolden, dann ist um halb neun Feierabend, Sperrstunde. Ende der Vorstellung, denn dann kommen die „SCHNAKEN“.

Merke: SCHNAKENSTUNDE ist SPERRSTUNDE!

Hafengemeinschaft Wallhausen 1970 – 1981

„Wo noch vor einigen Jahren Fischer-
netze zum Trocknen hingen, trifft sich
jetzt die elegante Welt. Die Gemeinde
ist innerhalb weniger Jahre aus ihrem
Dornröschenschlaf erwacht.“
(Südkurier 19.4.1969)

Und wie war es denn vorher? Jahrelang
hatten sich die Sportbootfahrer am Über-
linger See bemüht, in irgend einem Hafen
Platz zu bekommen, um ihren Sport
betreiben zu können. Niemand wollte sie
haben, vor allem nicht die Motorboot-
fahrer, von denen eine führende Zeitung
am See kühn behauptete: „Nur Millionäre
können sich ein Motorboot leisten.“ Keine
Gemeinde am See war bereit, selbst mit
großzügiger Hilfe der Seefahrer, einen
Hafenausbau zu riskieren. Hinzu kam, daß
damals noch der sinnlose Streit: „hie Seg-
ler, hie Motorboot“ in voller Stärke tobte.
Es war das unbestreitbare Verdienst von
Männern wie Walter Huber vom MYCÜ
und Fritz Rappold vom YCM, daß sie sich
im Interesse des gemeinsamen Sports
zusammenfanden. Ein glücklicher Zufall
wollte es, daß damals ein Wechsel im
Amt des Bürgermeisters der Gemeinde
Dettingen-Wallhausen stattfand, und der
alles Fortschritt gegenüber aufgeschlos-
sene Fritz Weisshaupt die Bedeutung des

Hafens und schöner Uferanlagen für sei-
ne Gemeinde erkannte.
Schon vorher hatte jahrelang eine
gemischte Hafenbaukommission Lage-
skizzen angefertigt, Vermessungsarbeiten
durchgeführt, und mit den verschieden-
sten Behörden soweit verhandelt, daß
schließlich im Jahre 1967 die fertigen
Pläne vom Gemeinderat Dettingen geneh-
migt werden konnten. Es dauerte immer-
hin noch bis Mitte 1968, bis Einsprüche
von dritter Seite, vor allem der Werft Wall-
hausen, beigelegt werden konnten. Die
Arbeiten begannen im Februar 1969 und
waren im Mai 1970 beendet. Mit einem
großen Fest, das allen in guter Erinnerung
geblieben ist, wurde der Hafen eingeweiht.
Schwierigkeiten bereitete damals die
rechtliche Konstruktion. Daß die Gemein-
de als Bauherr auftreten sollte, war von
Anfang an vorgesehen, aber wie sollten
sich die beiden Clubs daran beteiligen?
Schließlich wurde eine am See seinerzeit
einmalige Lösung gefunden: die „Hafen-
gemeinschaft“!
Sie besteht aus nur 4 Personen, nämlich
den Vorsitzenden beider Clubs und ihren
Stellvertretern. Damit ist sichergestellt, daß
wichtige Entscheidungen rasch und klar

getroffen werden können, ohne daß diese
Beschlüsse von stimmungsbedingten
Mehrheiten abhängig sind. Außerdem
weiß die Gemeinde auch, an wen sie sich
als Vertragspartner zu halten hat.
Am 8. März 1968 wurde nicht nur die
Hafengemeinschaft satzungsgemäß
gegründet, sondern zugleich auch der
Darlehens- und Mietvertrag mit der
Gemeinde geschlossen. Danach stellte
die Hafengemeinschaft der Gemeinde
zum Zwecke des Hafenbaus ein Darlehen
von DM 300.000,— zur Verfügung, wäh-
rend die Gemeinde die beiden Stege und
einen 5 m breiten Uferstreifen auf 25 Jah-
re vermietete. Das Darlehen wird mit
DM 25.000,— jährlich ab Betriebsbereit-
schaft des Hafens amortisiert. Da im Mai
1970 der Hafen einsatzbereit war, endigt
die Amortisation Ende 1981. Dann hat die
Hafengemeinschaft eine Miete zu zahlen,
die sich auf der Basis von DM 25.000,—
jährlich errechnet, multipliziert mit dem
Lebenshaltungsindex Baden-Württem-
berg (1970 = 100). Das Mietverhältnis
selbst endigt im Falle rechtzeitiger Kündi-
gung Ende 1994.
Damit wurden klare Rechtsverhältnisse
geschaffen. Die Hafengemeinschaft hat
sich in den vergangenen 11 Jahren

bewährt, auch wenn ab und zu Mei-
nungsverschiedenheiten sowohl innerhalb
der Clubs als auch im Verhältnis zur
Gemeinde aufgetreten sind. Mit beider-
seitig gutem Willen hat man sich immer
wieder zusammengerauft.

Auch eine „Hafen“-Gemeinschaft

Drei „Wasser“-Sportfreunde haben sich
im Bodensee kräftig die Lampe begos-
sen. Auf dem Heimweg zum Steg stellt
sich ihnen das Tor in den Weg und will
sich partout nicht, wie es öffentliche Türen
doch sollen, nach außen öffnen lassen.
Kurz entschlossen klettert der Erste über
das Tor, reißt sich aber an den Zacken
die Hose auf und fällt beim Abspringen in
den Hafen.

Der Zweite wählt kurz entschlossen den
„verbotenen“ Weg außen um das Tor
herum und plumpst ebenfalls in den
Hafen.
Der Dritte merkt zu seinem Erstaunen,
daß das Tor nach innen aufgeht und freut
sich über das Mißgeschick seiner Kame-
raden, rutscht beim Freudentanz auf
einem Hundedreck aus und befindet sich
ebenfalls im Wasser. „Hafengemeinschaft“.

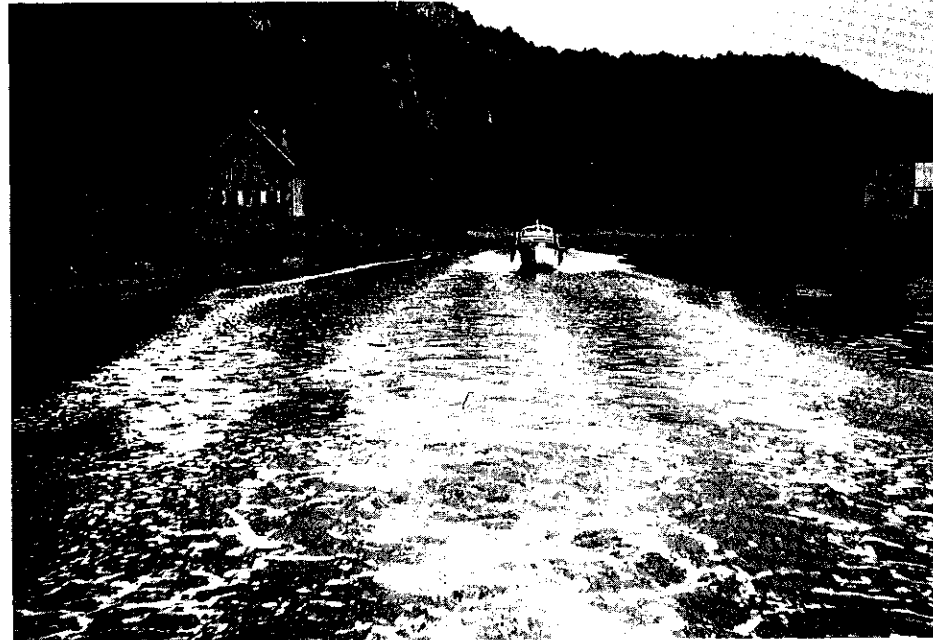


Motorboote des MYCÜ auf großer Fahrt

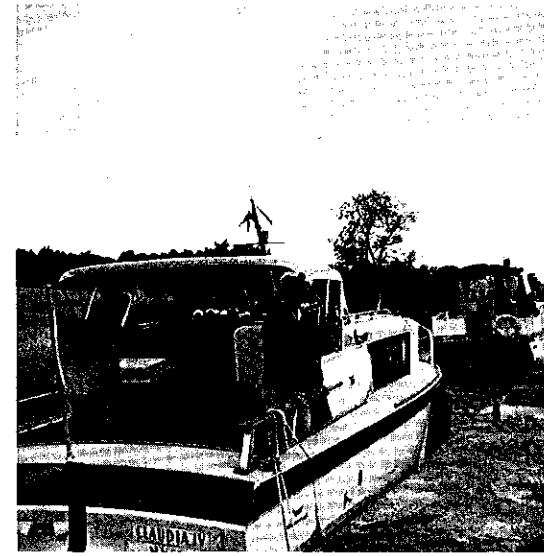
Unser Heimatrevier ist der Bodensee. Doch wie unsere Sportsfreunde von der Segelabteilung, treibt es auch Motorschiffe auf große Fahrt. Schon 1964 befuhren Erich und Anita Trautwein mit ihrem Motorboot den Rhein-Rhone-Kanal und kehrten nach einigen Mittelmeertörns auf dem gleichen Weg zurück. Zwei Jahre später wiederholten sie zusammen mit Familie Traut auf den Schiffen Claudia IV und Monterosa diese Kanalfahrt.

1973 holte Clubfreund Uli Jenner und seine Crew die Motoryacht „SANGRIA“ in Antibes ab und brachte sie über den Rhone-Rhein-Kanal bis nach Karlsruhe und dann über Land zum Bodensee. Im gleichen Jahr unternahm unsere Clubmitglieder W. Huber und W. Glöckler, Kurt Thörner und Willi Schmitt mit den Motorbooten „Daniela“, „Hopp Hopp“ und „Shylock“ eine Donaufahrt von Regensburg bis Budapest.

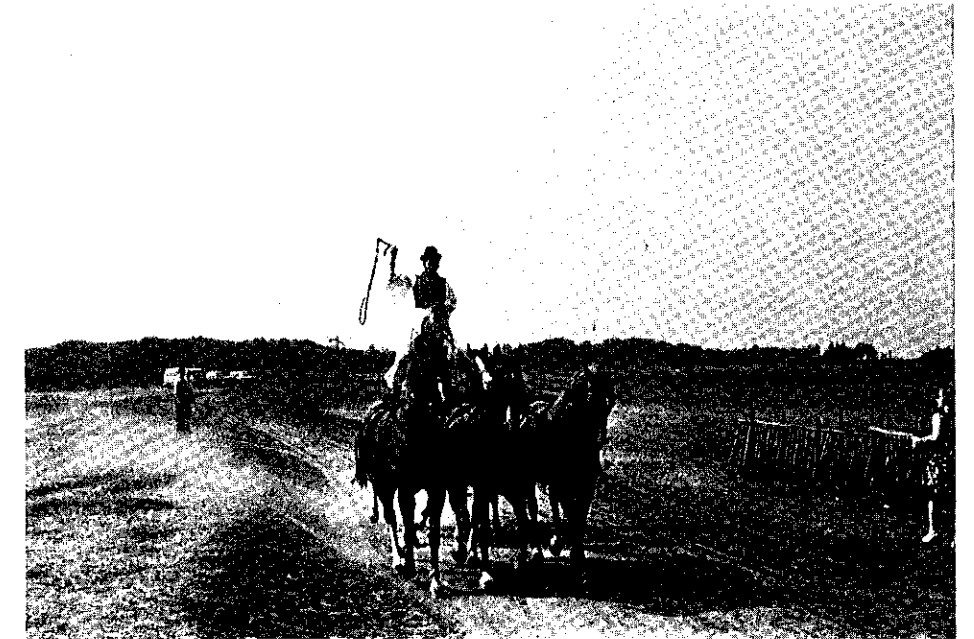
Auf den insgesamt 1500 Flußkilometern erlebte die MYCÜ-Flotte in den 12 Reisetagen österreichische, tschechoslowakische und ungarische Zollformalitäten, aber auch eine schöne Landschaft und viel Gastfreundschaft in Ungarn.



Unterwegs vom Rhein zum Mittelmeer auf dem Doubs



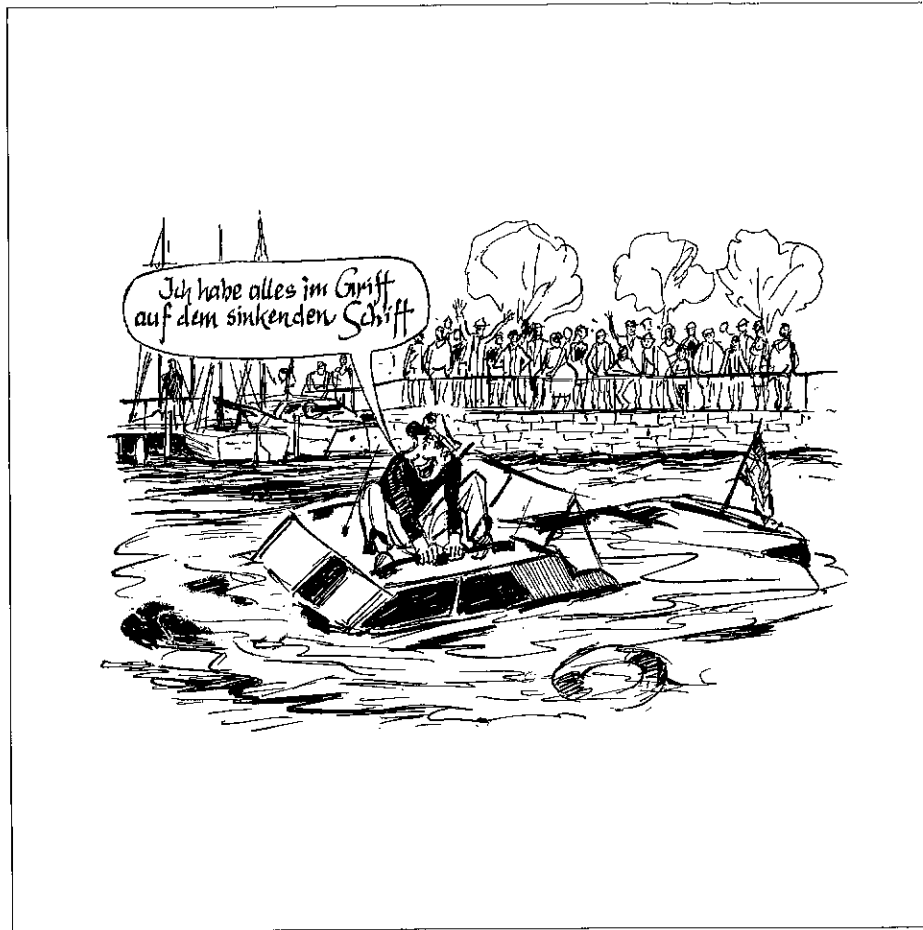
2 MYCÜ-Boote in einer der 164 Schleusen des Rhein-Rhône-Kanals



Auf dem Weg von Regensburg nach Budapest. Ausflug in die ungarische Pußta

Treib-Gut – nicht gut

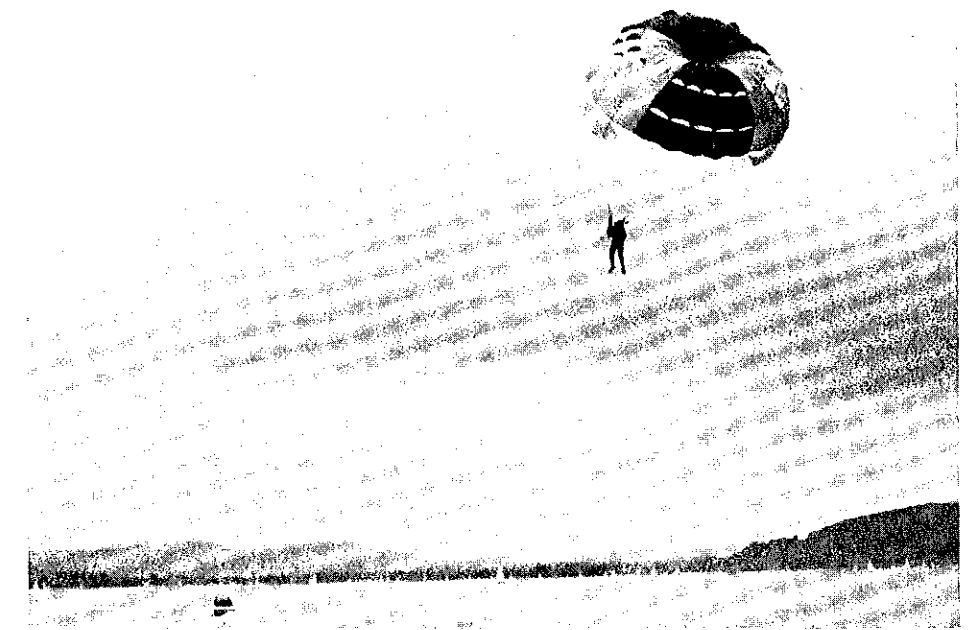
Strahlender Hochsommer – ein Wunschwetter für Motorbootfahrer, scheinbar harmlos dümpelt eine halbgefüllte Bierflasche zwischen Bodman und Wallhausen vor sich hin. Doch der Schein trügt, sie „schwimmt“ auf Lauer! Das Opfer ist schon in Sicht – und naht und naht. Noch 20 m, 10 m, 5 m, – Angriff! Rums! Ganze Arbeit – lacht die Flasche. Wasser schießt in den Maschinenraum. Der Kapitän erkennt die Gefahr – noch 1 km zum rettenden Hafen! Vollgas und Notsignal mit einer Lautstärke, die im Wallhauser Hafen und insbesondere von Herrn Bollinger nicht überhört wird: Der handelt – Slipwagen ins Wasser – und schon rauscht die schon tief im Wasser liegende Hollyday mit hoher Fahrt in den Hafen und erreicht mit Müh und Not den rettenden Untersatz.



Fallschirmfliegen – eine schöne Erinnerung an die Vergangenheit

Es liegt schon mehrere Jahre zurück, daß auch am Bodensee hin und wieder Fallschirm- und Drachenflieger im Schlepp von Motorbooten, vorwiegend auf See- mitte im Obersee, zu sehen waren. Der MYCÜ war einer der ersten Clubs, der das Fallschirmfliegen am Bodensee praktiziert hat und regelmäßig beim großen Seenachtsfest in Konstanz mitgeflogen ist. Im Gegensatz zum Zugdrachen, der zur Stabilisierung in der Luft eine bestimmte Zuggeschwindigkeit braucht, ist der Fallschirm als Fluggerät in jeder Lage in sich stabil. Mit Flugdrachen hat es vor Jahren in der Schweiz schon tödliche Unfälle gegeben, und das hat wohl dazu beigetragen, daß das Schleppen von Flugkörpern jeder Art am Bodensee untersagt ist.

Es ist richtig, daß ein Flugdrachen, wenn die Geschwindigkeit des Zugbootes abrupt abfällt, ins Trudeln kommen und abstürzen kann. Beim Fallschirm ist es dagegen ganz anders: Hier startet man vom Land aus und schon bei einer Geschwindigkeit des Bootes von 15 km/h trägt der Fallschirm den Flieger. Geschleppt wird der Schirm an einer 100 – 150 m langen Leine. Man erreicht dabei eine Flughöhe von etwa



40 – 50 m. Übliche Schleppgeschwindigkeit 25 km/h.

Seiten-, Rücken- oder Wind von vorne spielt dabei keine oder nur eine unwesentliche Rolle. Die Stabilität des Fallschirms ist in jeder Lage gegeben. Und wenn das Boot nun ruckartig stehenbleibt, dann schwebt der Fallschirm – wie beim

freien Fall aus Flugzeugen – sich selbst und den Flieger tragend langsam nach unten. Die „Landung“ erfolgt in der Regel im Wasser. Sie ist unproblematisch, zumal der „Flieger“ eine Schwimmweste trägt. Unfälle irgendwelcher Art mit Fallschirmen sind nicht bekannt geworden. Es ist schade, daß die Bodenseeschiffahrts-Ordnung diesen Sport verbietet.

Der Bodenseeski

Nachdem Fallschirm- und Drachenfliegen auf dem Bodensee verboten wurde, konzentriert sich die sportliche Betätigung der Motorbootfahrer auf den Wasserski.

Schon 1966 wurde diesem Sport mit der Gründung des

Internationalen Komitees
„Der Bodenseeski“

ein Rahmen gegeben, dem heute fast alle Motorboot-Clubs am See angehören.

Der „Bodenseeski“ ist eine Auszeichnung für Leistungsläufe, die in fünf verschiedenen Disziplinen ausgetragen werden:

Silber:

Einfache Überquerung Konstanz-Bregenz auf 2 Skiern.

Silber mit Kranz:

Überquerung hin und zurück auf 2 Skiern.

Gold:

Einfach Überquerung auf dem Monoski.

Gold mit Kranz:

Überquerung hin und zurück auf dem

Monoski.

Gold mit Doppelkranz:

Vierfache Überquerung auf dem Monoski

Und so sieht die MYCÜ-Leistungsbilanz aus:

26



Silber	1 Dame	1 Herr
Silber mit Kranz	6 Damen	3 Herren
Gold	4 Damen	3 Herren
Gold mit Kranz	6 Damen	4 Herren
Gold mit Doppelkranz	2 Damen	1 Herr

Wasserski-Training im sonnigen Florida

genossen von Michael Haufler

Von einem Schweizer Freund bekam ich den Tip, für 2 oder 3 Wochen ein Wasserski-Camp in Florida zu besuchen. Es gibt dort eine ganze Reihe Wasserski-Schulen. Sie werden vorwiegend von früheren amerikanischen Meistern in dieser Sportart geleitet und bieten ein sehr sportliches Training unter idealen Bedingungen.

Mein Trainings-Camp war die Wasserski-Schule von Liz Allen, eine charmante 27-jährige Amerikanerin, die 10 Jahre lang Weltmeisterin im Wasserskilaufen war und vor 4 Jahren dieses Wasserski-Camp in Florida gründete. 1975 nach den Weltmeisterschaften in London, wo sie den Titel im Slalom, Springen und in der Kombination gewann, trat sie vom Wettkampfsport zurück.

Hier treffen sich Wasserski-Sportler aus aller Welt. Die Teilnehmerzahl ist allerdings begrenzt. Pro Woche werden nicht mehr als 12 Schüler aufgenommen und wer zuerst kommt, mahlt zuerst, dabei wird niemand bevorzugt. In meiner Gruppe waren 2 Spanier, der amtierende holländische Wasserskimeister, ein Mitglied aus der deutschen Nationalmannschaft und der Rest Amerikaner.



Die Unterkunft ist spartanisch eingerichtet, geschlafen wird in 5-Bett-Zimmern, die Atmosphäre ist aber so gut, daß man sich sofort wie zu Hause fühlt. Der Trainingstag beginnt morgens um 6,30 h. Die Mannschaft wird in 2 Gruppen

aufgeteilt und jede Gruppe fährt mit einem Jeep und der Ski-Ausrüstung an einen der benachbarten Seen. In der Umgebung des Training-Camps sind 3 ideale Seen in der Größe der Mainaubucht mit 5 Slalom-Strecken und 2

27

Sprungschancen mit spiegelglattem Wasser.

Das Tagesprogramm beginnt mit Slalomlaufen. Jeder von uns muß zweimal ins Wasser und durchfährt den Slalomkurs dabei je 8-10 mal und das auf nüchternen Magen. Gegen 9 Uhr geht's dann mit riesigem Kohldampf zurück ins Camp, wo unsere Köchin Jane mit einem echten amerikanischen Frühstück auf uns wartet. Es gibt Eier, Speck, Omelett, Pfannkuchen, Cornflakes, Grapefruits, Toast u.a. Dann geht's um 10.30 h zum Springen. 10-15 Sprünge absolviert jeder Teilnehmer, korrigiert und beraten von Liz persönlich oder einem ihrer Wasserskilehrer. Gegen 12.30 h ist alles wieder im Camp versammelt: Mittagessen und dann wird eine Pause eingelegt.

Am Nachmittag gehen alle zum Figurenlaufen. Jeder wird ca. 25 Min. am Stück geschleppt und nach jedem Sturz korrigiert unser Lehrer im Boot die Fehler und gibt Tips, wie es leichter geht.

Am Abend beweist die Müdigkeit, daß man doch einiges geleistet hat. In der ersten Woche kämpft man mit Muskelkater, Sonnenbrand und Wasserblasen an den Händen.

Aber Spaß gemacht hat's genau so wie in der zweiten Woche, wenn man diese Plagen überstanden hat.

Die Zeit verging wie im Flug und nach 14 Tagen unter wolkenlosem Himmel und 25° Wassertemperatur fiel der Abschied natürlich besonders schwer und die Rückkehr an Ostern via Zürich zum Bodensee war eine Ernüchterung, zumal mich der Bodensee mit 6° Wassertemperatur empfing.

Und wenige Monate später . . . war in der Romanshorner Zeitung zu lesen:

„Spitzenleistungen bei den Wasserski-Clubmeisterschaften 1975“.

. . . „Michael Hauffler, der Neuling im Wettkampfsport, übertraf sich selbst und wurde erster der Senioren.“ (Red.)

„Nagels Hähnchen“ sind die Besten

Grauer Himmel – kühler Wind – ab und zu ein Regenschauer. Kein Wetter zum Auslaufen.

Doch da zog ein würziger Duft durch unsere Nasen. Die Richtung wies zu „Nagel's Promenaden Restaurant“. Dort saß schon eine fröhliche Schar bei Gegrilltem und unsere Cockerhündin „Milky“ bahnte sich mit sicherem Instinkt einen Weg.

Mein Gegenüber hatte schon einen Riesenteller mit einem Berg von Hühnerknochen vor sich und nagte noch immer an einem Schlegelchen herum. Weiß der Teufel wie viele Hähnchen dieser Seemann heute schon vertilgt hat.

Hund Milky saß wie versteinert und ließ keinen Blick mehr von diesem herrlichen Knochenteller und trielte was die Lefzen hergaben. Der wackere Esser war mit dem letzten Rest fertig geworden und fing an zu schwärmen, daß diese gebratenen Vögel weit und breit die allerbesten seien, indem er hinzufügte, daß man sogar von Nagel's Hähnchen die Knochen essen kann.

Als wir Umsitzenden dies zu bezweifeln wagten, strafte er uns mit verächtlichem Blick. Dann verklärten sich seine Augen



und ein geradezu undefinierbarer Ausdruck veränderte sein Gesicht als er auf den Teller mit den Knochen schaute. Mit zwei Fingern nahm er, behutsam und genüßlich zugleich, einen Knochen nach dem anderen vom Teller, um ihn unter fürchterlichem Krachen zu verspeisen. Uns allen lief es eiskalt den Rücken

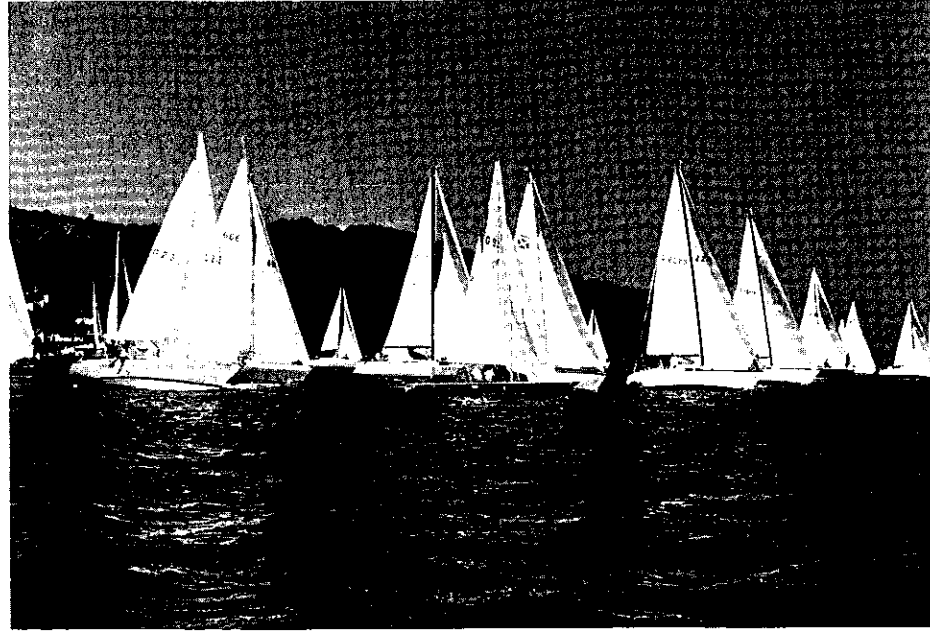
hinunter, denn sowas wird einem sonst höchstens im Circus geboten. Was ist das doch für ein hartgesottener Schlag, der sich hier am Bodensee tummelt, dachte ich und wußte nicht recht, wen ich mehr bedauern sollte, den malträtierten Magen meines Gegenübers oder meinen Hund.

Unsere Segelabteilung

Geht man in den Annalen der Clubgeschichte zurück, stellt man mit Erstaunen fest, daß die Gründung des MYCÜ ohne Segler erfolgte. Allerdings wurde bereits bei der Gründungsversammlung 1961 in Bodman beschlossen, eine Segelabteilung einzurichten. Erster Leiter der Segelabteilung war Gerhard André. Aufnahme in DSV und BSVB fallen in seine Amtszeit. Zu diesem Zeitpunkt – 1965 – kreuzten bereits 16 Segelboote unter dem MYCÜ-Standard auf dem Bodensee.

Die erste Regatta, die der noch junge MYCÜ ausgerichtet hatte, war gleich eine große Sache: „Die Weltmeisterschaft der Segelkanus“ 1965. Sie wurde unter Einsatz aller Kräfte – Segler und Motorbootfahrer – durchgeführt. Hier bewährte sich bereits das gute Einvernehmen zwischen Segel- und Motorsportfreunden, das bis heute ein besonderes Kennzeichen unseres Clubs ist.

In diesem Jahr wurde auch die erste Clubregatta durchgeführt. Diese ist bis heute immer noch ein Höhepunkt im Veranstaltungskalender des Clubs. Ebenso, wie das von Gerhard André ins Leben gerufene Fahrtensegeln. Sein Nachfolger Jochen Hundsdoerfer führte das Fahrten-



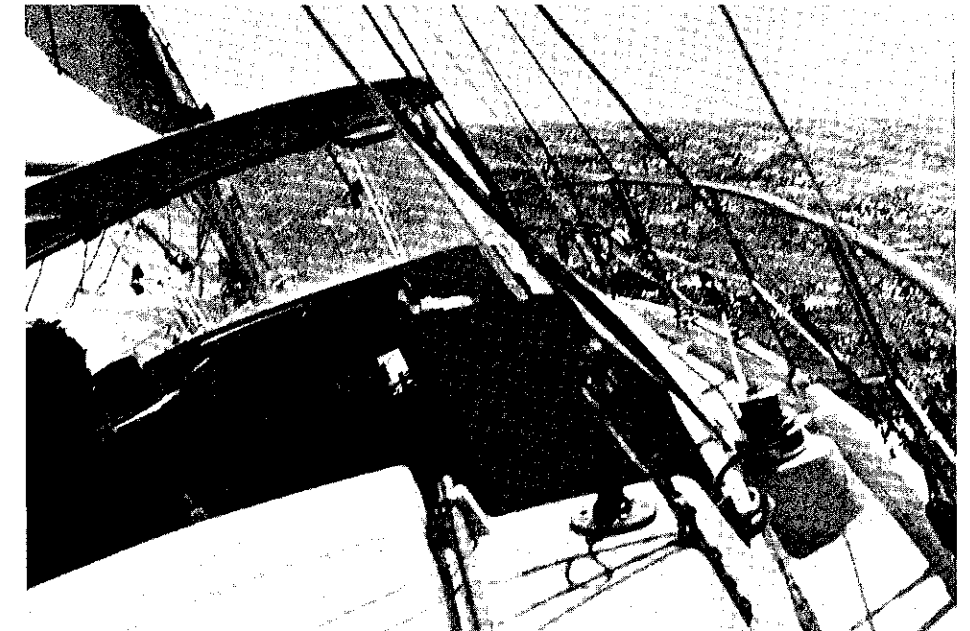
segeln fort, sorgte für Geselligkeit und baute das Regattasegeln weiter aus. Jochen Hundsdoerfer war auch der Erste, der auf eigenem Kiel unter MYCÜ-Standard Langtörns auf dem Mittelmeer fuhr. Zusammen mit unserem langjährigen Mitglied Reinhold Astahl wurden Korsika, Spanien, Italien und die Balearen ange-

laufen. Auch Dr. Buscher, der ebenfalls seit vielen Jahren mit seiner Optima 80 in der Adria kreuzt, konnte schon viele interessante Törn-Berichte abliefern. 1974 übernahm Hermann Mayer die Segelabteilung. Zu den bewährten bereits erwähnten Veranstaltungen kam 1975 die international ausgeschriebene Teufels-

tischregatta, damals eine der wenigen Yardstickregatten. Bereits bei der Premiere starteten 54 Yachten aus allen Bodenseeanliegerstaaten. Mit der Teufels-tischregatta verbunden ist auch der Name Willi Müller, der sich bis zu seinem leider zu frühen Tode uneigennützig als Regatta-leiter zur Verfügung stellte. Seine Nachfolge hat Ulla Müller angetreten, die auch heute den Club mit Rat und Tat bei allen segelsportlichen Veranstaltungen unterstützt.

1976 wurde durch uns die Nachtdistanzwettfahrt – offen für die drei Wallhauser Clubs – ins Leben gerufen. Geboren wurde diese Regatta aus dem Gedanken, die Kameradschaft zwischen den Wassersportlern in Wallhausen zu vertiefen. Die Resonanz der vergangenen Jahre bestätigt die Idee.

Unsere Segelinitiativen beschränken sich jedoch nicht nur auf eigene Veranstaltungen. Eine ganze Reihe Clubmitglieder haben unseren Standard auf nationalen und internationalen Regatten gezeigt und sind mit beachtlichen Erfolgen zurückgekehrt. Es würde den Rahmen dieser Abhandlung sprengen, sie alle namentlich zu erwähnen. Aber das große persönliche Engagement und die finanziellen Opfer,



die hier gebracht wurden, dürfen nicht unerwähnt bleiben.

In den letzten Jahren haben immer mehr Mitglieder Salzluff geschnuppert. So sind Ende 1980 Martin Walter und Erich Fehring mit weiteren drei Segelfreunden in 20 Tagen mit der Ketsch „Suankasa“ über den Atlantik gesegelt.

Von interessanten Reisen konnten uns berichten: Gerhard André, Rolf Schmidt, Gerhard Stotz, Rolf-Dieter Schmidt, Helmut Möck und Robert Hirth. Sie seien stellvertretend erwähnt. Doch immer wieder zieht es uns alle zum Bodensee zurück, zum Heimathafen Wallhausen.

Hier spricht COSINUS!

Liebe MYCÜler!

In der letzten Ausgabe unserer früheren MYCÜ-Flaschenpost im Dezember 1977 kam ich, Euer Maskottchen und Hofnarr Cosinus, mit einem Schwanengesang nochmals zu Wort, bevor ich mich am Teufelstisch in der Tiefe des Überlinger-sees, wie immer seelig lächelnd, schlafen legte. Nun meinten einige Obere Eures Clubs, daß ich zu Eurem 20jährigen Jubiläum ein paar hinter sinnige Bemerkungen von mir geben könnte, falls ich inzwischen nicht sanft entschlafen sei. O nein, ich habe Euch nicht vergessen und weiß sehr wohl, daß Ihr trotz sehr vieler Schwierigkeiten und Probleme einen guten Kurs steuert. Aber wie steht es mit dem Humor?

Neulich mußte ich da unten am Teufelstisch so herzlich lachen, daß es oben am Seezeichen 22 nur so gurgelte, als ich erfuhr, daß die 500 Teilnehmer des fünften Naturschutzkurses des Bundes für Umwelt- und Naturschutz in Gaienhofen nicht nur einen Zulassungstop für Sportboote forderten, sondern auch festzustellen wagten, daß die Sportfischerei Überlandleitungen der Stromversorgung und selbst Telefonleitungen die Vogelwelt

32



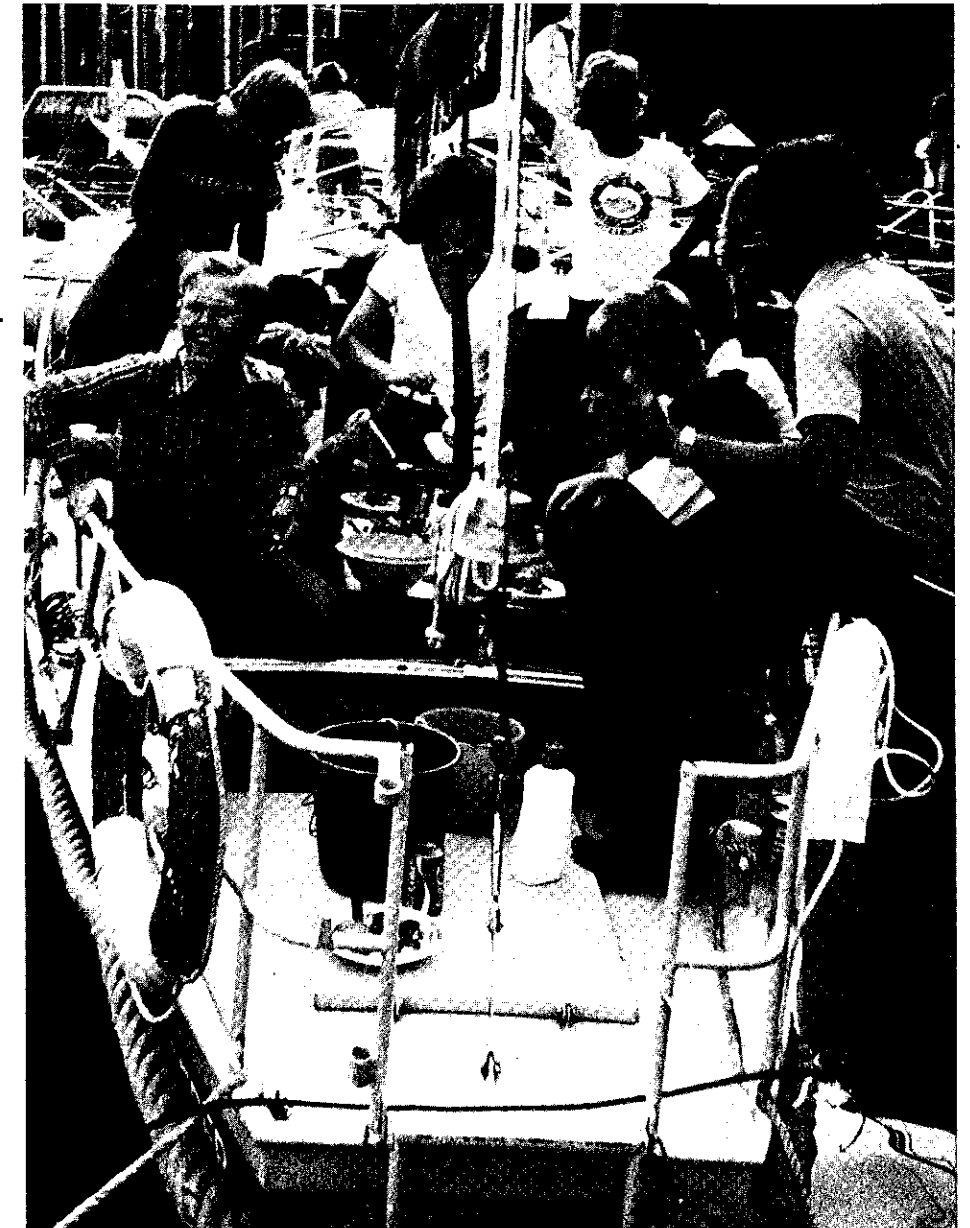
am Bodensee bei der Brut störten. Wie wär's, wenn die MYCÜler an ihren Booten und Autos die hier abgebildete Plakette anbringen würden?

Des Wohlwollens der Naturschützer können wir dann sicher sein!

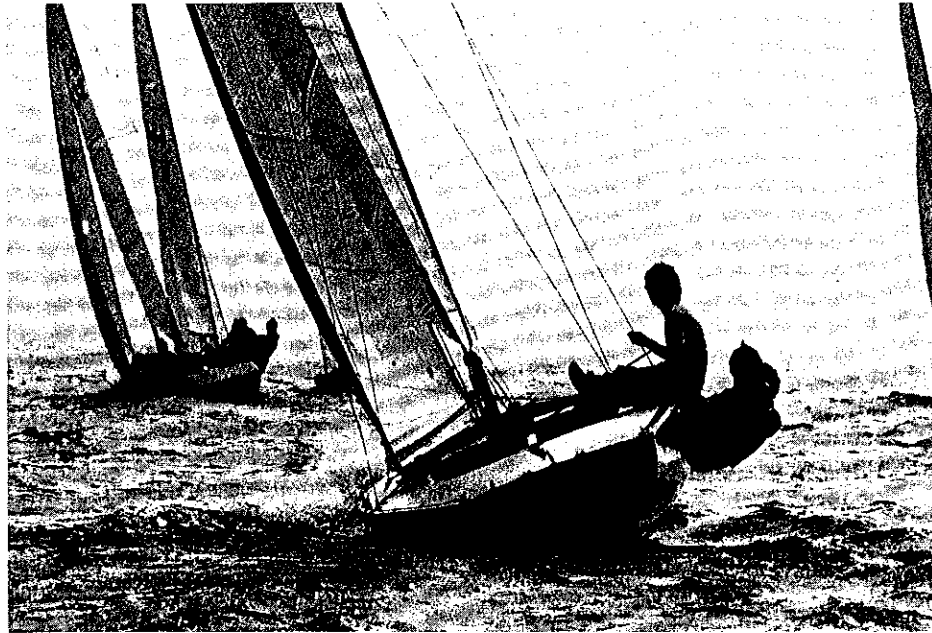
Die Jugendabteilung des MYCÜ

Zu einem mittlerweile auch zahlenmäßig wesentlichen Anteil des Clubs ist die Jugendarbeit herangewachsen: zur Zeit sind es etwa 30 Jugendliche, die den hoffnungsvollen Clubnachwuchs darstellen.

Der Schwerpunkt des Angebots an die Jugendlichen liegt trotz der drei aktiven Regattacrews nicht auf dem Rennsegeln, sondern mehr bei unterhaltsamer Freizeitgestaltung an Wochenenden und besonders in den großen Ferien. Eine Konzentration unserer Aktivitäten auf die Sommerferien erklärt sich dadurch, daß der größte Teil der Jugendlichen nicht aus der Gegend von Wallhausen, sondern meist aus dem Großraum Stuttgart stammt, und die Beteiligung an Wochenenden außer-



33



halb der Ferien deshalb oft zu wünschen übrig läßt.

Der einwöchige Bodenseetörn in den Sommerferien, bei dem viel gesegelt, noch mehr gebadet und am allermeisten gefaulenzt wird, ist auf dem besten Wege, Tradition zu werden.

Während der Saison kann – auch unter Anleitung – auf den drei Windsurfern oder

dem 470er gesegelt werden. Auf dem Programm stehen auch Filmabende und Grillparties.

Im vergangenen Winter fand erstmals eine Skiausfahrt der MYCÜ-Jugend statt. Allen Veranstaltungen ist eines gemeinsam: die gesellige Gemeinschaft steht im Vordergrund.

Vier Jahreszeiten

(Wallhausen – erlebt von Siegfried Beil)

Wenn der Konschtin seine Netze wieder in den See tut setze wenn der morgens schon um sieben ein Schubkarrn voller Fisch tut schieben Mensch was holt der Fisch herausen – dann iss Frühling in Wallhausen

Wenn der Reinhold seine Boote in den See wirft, weiße, rote, der hat den Winter gut genutzt alle Schiff sind frisch geputzt und mit'm Pinsel siehst ihn sausen dann iss Frühling in Wallhausen

Wenn nach langem kalten Winter die Schwabe kommen mitsamt de Kinder man kann das nämlich daran sehe die Rollos gehen in die Höhe und dann guckt so'n Schwob nach

draußen dann iss Frühling in Wallhausen

Wenn junge Möwen in der Höh komme grad vom Federsee wenn das Wetter lockt zum Baden man Schlange steht in Krischkers Laden wenn die Surfer wieder sausen dann iss Sommer in Wallhausen

Wenn Kinder nacket laufen derfen sich ab und zu ins Wasser werfen beim Nagel hockt jetzt Schwob und Preiß für Kinder gibts Pomm Fritts und Eis wenns Fleischkäs gibt, Schorle gespritzt der Günther Meyer trinkt und schwitzt blickt übern See aufs Wasser draußen dann ist es Sommer in Wallhausen

Wenn bei der Müllerin am Stege sich ein Haufen Leit bewege und man rechnet so im Stillen „Mensch die Kasse wird sich füllen“ wenn Segelschüler mit ihrn Latschen dappig über Schiffe hatschen und die kennen drauf, mein Wort, weder Back noch Steuerbord und jetzt höret Groß und Klein die Müllerin am Stege schrein „Ei fällt doch ab, ihr blöd Banausen“ dann iss Sommer in Wallhausen

Wenn Blätter fallen von den Bäumen die Schiffer ihre Schiff ausräumen wenn der Wind schon frischer weht der Ziegelbauer ackert, sät die letzt Regatta iss gelaufen und mancher möcht sei Schiff verkaufen und brauchst e Jack, willste nach draußen ja dann iss Herbst, hier in Wallhausen

Wenn die kalten Nebel steigen die Agnes selten sich tut zeigen geschlossen iss jetzt allemale die Treffpunktinformantzentrale wenn ne Eisschicht iss am Hafen und keine Mopeds, ma kann schlafen endlich iss hier wieder Ruh alle Rollos die sind zu wenns am Hafen kalt und leer koi Auto fährt mehr hin und her der erste Schnee und Matsch und Kot das Schwabesilo leer und tot koi Kind geht von allein nach draußen na denn iss Winter in Wallhausen

Und die Moral von dem Gedicht: Der Winter der gefällt uns nicht. Drum nutzt was jeder gerne mag Sommer, Sonne Tag für Tag.

IBMV – Seediens

Der Seediens wurde 1974 rund um den See von den Clubs des Internationalen Bodensee-Motorboot-Verbandes (IBMV) nach dem Modell des schweizerischen Bodensee-Motorboot-Clubs (SBM) mit der Devise

„Ordnung in Freiheit“ eingeführt.

Der Aufgabenbereich umfaßt:

- In Not geratenen Wassersportlern zu helfen.
- Bootsfahrer, welche die geltenden Schiffsregeln nicht beachten, freundlich zur Ordnung zu rufen und über die geltenden Regeln auf dem Wasser zu informieren.
- Sonderdienste bei Regatten und anderen Wassersportveranstaltungen.

Jedes Wochenende von Anfang Mai bis Ende September sind ca. 20 freiwillige Helfer aus den Clubs des IBMV mit ihren Booten im Einsatz.

Eine wichtige Aufgabe für unsere Motorbootabteilung innerhalb und außerhalb des Seediensensatzes ist die „Amtshilfe“ für unsere Segler. Wenn wir „unsere“ Segler sagen, dann gilt dies ebenso für die Segler unserer Nachbarclubs vom Yacht-Club Wallhausen (YCM) und vom Yacht-Club Dettingen (YCD).e).



So zum Beispiel bei den Regatten „Teufelstisch“, Willi-Müller Gedächtnis, „Er und Sie“, „Nachtdistanz“, aber auch zur Hilfeleistung und Sicherung beim Langstreckenschwimmen des Tauchclubs Stuttgart.

Bei all diesen Einsätzen wurden seither von der Motorabteilung des MYCÜ 66 Einsätze mit 119 Booten gefahren, dabei wurden insgesamt ca. 1.265 Stunden von 167 Mitgliedern freiwillig geleistet.

Beim Durchblättern der Logbücher über die Jahre sind die meisten Vorkommnisse:

Schlepphilfe bei Mast- oder Ruderbruch und bei überlasteten Mietbooten; Fahren in der Uferzone;

Schwimmen ohne Begleitboot und – Treibgut, Treibgut, Treibgut.

Als Fazit muß man feststellen, daß seit dem Einsatz des IBMV-Seedienses die Fahrdisziplin auf dem See wesentlich besser geworden ist. Unbelehrbare und Rowdies wird es leider immer und überall geben.

Für die Rettung aus Seenot wurden fünf Mitglieder unserer Motorbootabteilung mit der Seenotrettungsplakette des IBMV ausgezeichnet:

1967 Walter Glöckler, Frankfurt
Fritz Gumbart, Stuttgart
1972 Heinz Thonfeld, Gummingen
1973 Gerhard Hauffer, Stuttgart
1975 Ulrich Jenner, Ludwigsburg

Verantwortlich für den Inhalt:
Vorstand des MYCÜ e.V.
Redaktion:
Carlfriedrich Dahlmann,
Gustav-Siegle-Straße 76,
7000 Stuttgart 1

Der MYCÜ und die Wassersport-Zukunft auf dem Bodensee

Wie in unserer Satzung verankert, treten wir für die Erhaltung des Bodensees als Erholungsgebiet ein.

Wir kennen die Bedeutung des Sees als Trinkwasserspeicher und verhalten uns entsprechend.

Wir pflegen Kameradschaft mit Seglern und Surfern und halten einen freundschaftlichen Kontakt zur Bevölkerung, bei der wir zu Gast sind.

Wir üben den Wassersport als verantwortungsbewußte Bürger aus, denen Sicherheit, Rücksicht und Seemannschaft klare Verpflichtungen sind.

Wir treten für Disziplin und Einhaltung der Spielregeln auf dem See ein und leisten dazu einen aktiven Beitrag im Sinne des IBMV-Leitgedankens

„Ordnung und Freiheit“.