

# 100 JAHRE BREGENZER SEGEL-CLUB

---

EINE CHRONIK VON TILMAN KUNER



# INHALT

---

Vorwort des Chronisten: Gedanken zu diesem Jubiläum	Seite	3
<hr/>		
I. 1895 - 1920: Gründung und der junge Segel-Club	Seite	4
<hr/>		
II. 1920 - 1938: Der Union-Yachtclub Bodensee	Seite	13
<hr/>		
III. 1938 - 1945: Die Kriegsjahre	Seite	17
<hr/>		
IV. 1946 - 1950: Die Jahre nach dem 2. Weltkrieg	Seite	19
<hr/>		
V. 1951 - 1960: Die 50er Jahre brachten einen bescheidenen Wohlstand	Seite	23
<hr/>		
VI. 1961 - 1970: Wirtschaftswunderjahre und der Segelclub	Seite	27
<hr/>		
VII. 1971 - 1995: Die Neuzeit	Seite	31
<hr/>		
VIII. Boote und Segler	Seite	33
<hr/>		
Anhang I: Besondere Club-Boote	Seite	36
<hr/>		
Anhang II: Persönlichkeiten aus der Anfangszeit des BSC	Seite	39
<hr/>		

© Copyright 1995 Bregenzer Segel-Club  
Alle Rechte vorbehalten.

Die Wiedergabe, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Herausgeber: Bregenzer Segel-Club  
Strandweg, A-6900 Bregenz

Texte: Tilman Kuner, Bregenz  
Gestaltung und Desktop Publishing: Bregenzer Segel-Club  
Druck: Buchdruckerei Lustenau

## VORWORT DES CHRONISTEN: GEDANKEN ZU DIESEM JUBILÄUM

Segeln ist Leidenschaft, Versuchung und Glücksgefühl. Es ist fantastisch, großartig und schön. Mit Worten ist das Erlebnis Segeln nur schwierig zu vermitteln. Der Bazillus Segeln steckt an ...

Die Situation an Bord ist immer wieder neu und fesselnd. Keine Ausfahrt gleicht der anderen. Mannschaft, Wind, Stimmung, Geschwindigkeit, Hafen und Menschen wechseln.

Der Sportsmann findet Freude am Wettkampf, der Häuslesegler an seiner Kajüte, der Romantiker an den Stimmungen und am lautlosen Gleiten.

Gestatten Sie mir, liebe Segler, auch meinen persönlichen Bezug zum Segeln herzustellen. Da ich kein Regattasegler bin, wage ich kaum meine Gefühle zu offenbaren, trotzdem oder gerade deswegen mache ich es.

Gerne schaue ich dem munteren Treiben vor dem Start zur Ost-West-Regatta zu. Ein wenig wehmütig denke ich an die 70er Jahre auf dem 30 qm Schärenkreuzer "CLEVER". Die alten Erinnerungen an dieses Schiff werden wieder wach. Rauschende Spinnakerfahrten mit tollen Manövern passieren noch einmal Revue. Doch die nächste Regenböe bringt mich wieder auf den Boden der Tatsachen zurück, genauer an einen Tisch im warmen, geheizten Clubhaus. Ein wenig bequem bin ich geworden, schiebe das Geschäft vor, denn da darf ich auf keinen Fall fehlen. Also wieder nichts mit Regattasegeln – aber reizen würde es mich doch. Sie sehen also, ich bin immer noch nicht frei vom Bazillus Segeln.

100 Jahre BREGENZER SEGEL-CLUB ist für uns alle ein bedeutender Anlaß. Als der junge Verein mit der Geschäftszahl 5999 in das k. k. Vereinsregister eingetragen wurde, war das Segeln noch einer begrenzten Bevölkerungsschicht vorbehalten. Der Tag der Gründung läßt sich mit Sicherheit feststellen, es war der 5. August 1895.

100 Jahre Freude am Segeln. Mir war es eine Freude, an der Chronik zu arbeiten und natürlich auch mit den noch lebenden Zeugen dieser Zeit zu reden.

## 1895 - 1920: GRÜNDUNG UND DER JUNGE SEGEL-CLUB

Mit dem Vorhaben, eine Vorarlberger Landesausstellung in Bregenz zu installieren, wurde das Bregenzer Bodenseeufer neu gestaltet und für die Landesausstellung erweitert. Die Bevölkerung hatte nun auch mehr Gelegenheit die Uferpromenade zu entdecken. Auch die Hafenanlagen wurden in dieser Zeit vergrößert.

Nun könnte es sich so zugetragen haben, daß Bregenzer Bürger an Sonntagen Segelboote in der Bucht beobachteten, was in ihnen den Wunsch aufkommen ließ, auch einmal über die Wellen zu gleiten. Der Lindauer Segler-Club, der erste am Bodensee, hatte zu dieser Zeit schon einige Boote im Hafen. Laut der Chronik dieses Clubs, wurde unter Anleitung von Herrn von Mayer-Starzhausen und Herrn Burges-Watson schon fleißig gesegelt. Also mußten die Bregenzer erst einmal nach Lindau, um sich über die neue Sportart zu informieren.

Der Wunsch, auf dem herrlichen See zu segeln, war so stark, daß sich einige Herren im Sommer 1895 zusammentaten, um über die Gründung eines Segelclubs zu verhandeln. Als Clubhaus diente zunächst ein alter Schuppen im Bereich des heutigen Fahnenrondells. Die Registrierung sollte bis in den Februar des nächsten Jahres dauern.

Am 27.2.1896 wurde der Verein offiziell in das k. k. Vereinsregister aufgenommen.

### DIE GRÜNDUNG

Wird heute vom Zeitgeist gesprochen, so trifft dies im gleichen Maß schon auf die Zeit der Gründung des BSC zu. Es gab damals Mitglieder, welche ihr privates Vermögen vor lauter Begeisterung am Segelsport dem Club vermachten. Welches Mitglied würde das wohl heute machen? Ein kleiner Kreis von Sportsmännern hatte sich gefunden.

Da die Unterlagen aus dieser Zeit in Form eines Tagebuches vorhanden sind, war eine lückenlose Berichterstattung möglich. Weitere Informationen wurden dem Mikrofilm-Archiv der Landeshauptstadt Bregenz, dem Landes-

archiv, dem Archiv der Bezirkshauptmannschaft Bregenz und dem Archiv des Lindauer Segler-Clubs entnommen. Herr Rainer Niemann vom LSC hat in vorbildlicher Weise Dokumente aus dieser Zeit gesammelt und geordnet.

Zurück zum BSC. Die Mitglieder der ersten Stunde setzten sich aus dem bürgerlichen Lager zusammen. Der Verein hat diese Mitgliederstruktur bis heute beibehalten. Gerade diese Zusammensetzung hat die Gemeinschaft auch über die Wirren des ersten und zweiten Weltkriegs hinweg gebracht. Sportgeist und bürgerliches Gedankengut haben nun 100 Jahre Vereinsgeschichte bestimmt.

Aber gehen wir der Reihe nach vor und blättern in der Vorarlberger Landeszeitung, die sich als verlässliches Nachschlagewerk anbot.

Berichte aus der Landeszeitung: Originaltext, Bregenz, 24. Jänner 1891 Nr. 19: *„Wie wir hören, trägt man sich in den Kreisen, die dem Wassersport huldigen oder die die Förderung desselben anstreben, und zwar aus guten Gründen, denen man in Bregenz längst mehr Aufmerksamkeit hätte schenken sollen, mit dem Gedanken, einen Segelclub ins Leben zu rufen.“* Also hatte man schon 1891 die ersten Schritte getan.

Ein weiterer Artikel findet sich im Jahr 1893 in derselben Zeitung: *„(SEGEL-CLUB) Die Absicht, dahier einen Segelclub ins Leben zu rufen, findet immer mehr Interesse und Anhänger, sodaß das Unternehmen gesichert scheint. Kommenden Donnerstag findet daher im Cafe Austria in Bregenz die konstituierende Versammlung dieses Clubs statt.“* Original aus der LZ vom 8. März 1893.

Unter der Spalte Lokales und Provinzielles wurde in der nächsten Ausgabe dann folgendes berichtet: *„Am 9. ds. Mts. wurde der BREGENZER RUDER- UND SEGELCLUB ins Leben gerufen. Der Ausschuß besteht aus: Eugen Susnik, Kaufmann als Vorstand, Heinrich Vogt als Vorstandsstellvertreter, II. Hunziker als Schriftführer und Kassier, III. Wunderlich als Instruktor und Eugen Zeiser als Materialverwalter.“*

Die westliche Seite des Gondelhafens wurde dem jungen Club zugeteilt. Protokolle oder Aufzeichnungen dieser Vereinigung sind vorhanden.

Der junge Verein schlitterte dann jedoch im Frühling des Jahres 1895 in Richtung Auflösung.

An seiner Stelle entstand der BREGENZER SEGEL-CLUB. Das genaue Datum der Gründung des BREGENZER SEGEL-CLUBS ist nach einem handschriftlichen Tagebuch mit dem 5. August 1895 festgeschrieben.

## HEINRICH VOGT UND EUGEN ZEISER GRÜNDETEN DEN CLUB

Am 1. August desselben Jahres wurde die "WALKÜRE", ein Schwertboot aus der damals sehr bekannten Werft Treichler in Zürich, bei Wenhard in Lindau angeboten. Heinrich Vogt kaufte das Schiff im August von der Werft in Lindau und gewann am 7.8.1895 gleich mehrere neue Mitglieder für den Club: Ludwig Präg, Josef Weiß und Josef Thernetz. Unterstützende Mitglieder waren: Hugo Anfang, Georg Brändle, Gebhard Frick, Anton Hültner, Rudolf Schweitger, Albert Müller und Herr Steurer. Am 10. August kamen weitere Herren dazu: Gottfried Bechtold, Albert Rhomberg und Josef Präg.

Der Kaufvertrag für die "WALKÜRE" wurde am 11. August unterzeichnet. Am 24.8.1895 wurde das Boot in Lindau abgeholt und ohne Unfall nach Bregenz gebracht. Der niedrige Wasserstand im Gondelhafen zwang die Herren zur Setzung einer Boje vor dem Gondelhafen. Die "WALKÜRE", das erste Schiff des BSC, wurde also vor dem Hafen liegend verankert. Das hatte böse Folgen. – Einer Pressemeldung vom 4. Oktober 1895 ist zu entnehmen, daß das Clubboot des neugegründeten Segelclubs vor dem Gondelhafen gesunken war.

Ein Höhepunkt des Jahres 1896 war der Ankauf eines weiteren Segelbootes mit dem Namen "FLANEUR". Währenddessen wurde das im Herbst gesunkene Boot "WALKÜRE" bei Wenhard repariert.

Die wöchentliche Clubversammlung wurde im Sommer vom Hotel Europe ins Cafe Austria in der Rathausstraße verlegt. Laut Protokoll wurden einige Aufnahmeanträge von Bregenzer Bürgern schlicht abgelehnt, da die Herren offensichtlich nicht die nötige Reputation besaßen.

Im Jahr 1897 wurde ein großer Zeitungsartikel dem jungen Club zugedacht. Unter anderem ist schon der "FALKE" erwähnt, der am 11. Oktober 1897 von Max von Mayer-Starzhausen um 800 Mark gekauft wurde.

## DIE ERSTEN SCHIFFE DES CLUBS

Der "FALKE" wurde in der Bootswerft Wenhard in Lindau gebaut. Das Schiff hatte schon eine Patentreffeinrichtung, die damals als sehr fortschrittlich galt. Der Tiefgang wurde mit 1,10 m angegeben. Der "FALKE" hatte ein mit einer Kurbel aufholbares Schwert, welches mit einem Gewicht von 5 Zentnern beschrieben wurde. Mit einer für 4 Mann ausgelegten Kajüte war es also ein Tourenboot, mit dem die jungen Segler den Bodensee entdecken konnten. Der Rumpf des Schiffes war schwarz gehalten, die Aufbauten waren weiß.

Auf der Bootsliste war weiters der Kutter "FLANEUR" mit 10 Tonnen Gewicht, welcher wie erwähnt 1896 gekauft wurde, zu finden. Es handelte

sich um ein in England gebautes Lifeboot, also um eine Art Rettungsboot, welches in London für die österreichische Bodensee-Dampfschiffahrts-Verwaltung eigens aus Mahagoni nach dem diagonalen Bausystem gebaut wurde. Das Schiff hatte bereits abgeteilte Luftkästen, welche ein Wiederaufrichten nach einer Kenterung möglich machten.

Das dritte Boot, die "WALKÜRE" (amerikanisches Schwertboot), war Schulschiff und hatte mit einer Breite von 2,60 m und einer Länge von 5 m eine sehr große Stabilität. Außer dem 1,5 Zentner schweren Schwert führte das Boot keinen Ballast. Die Jolle war für die Jugend gedacht.

Am 15.12.1897 berichtete die Landeszeitung, daß sich der Bootsstand mit vier Segelbooten und einem Ruderboot vergrößert hat. (1896 waren 2 Segelboote und 1 Ruderboot gemeldet, 1895 nur 1 Segelboot). Der Club war also im Aufwind begriffen.

1898 wurde überschwenglich von einer Segelreise berichtet. Auszug aus dem Bericht eines BSC Mitgliedes: *„Schon am frühen Morgen des Montages wurde die Yacht "FALKE", die sich wegen ihrer Kajüte und ihrer Seetüchtigkeit zu einer längeren Fahrt besonders eignet, mit allem Nötigen eingerichtet und mit hinreichend Proviant versehen.“* Und nach glücklicher Heimkehr: *„Leider ist der letzte Tag unserer Segelfahrt vom Winde wenig begünstigt, und da wir außerdem in Lindau einen zweistündigen Aufenthalt nehmen, um zu Mittag zu essen, erreichen wir Bregenz, das wir bei unserer Ankunft mit Böllerschüssen aus unserer Schiffskanone begrüßen, erst um 5 Uhr nachmittags und damit das Ende unserer so schön verlaufenen Segelfahrt.“*

Heute werden keine Böllerschüsse mehr abgegeben, es wäre ja auch eine verrückte Knallerei so zwischen 17.00 und 18.00 Uhr im Hafen an einem schönen Sonntag.

Am 22. September des gleichen Jahres wurde die "NIXE" von Konstanz nach Bregenz gebracht. Das hochmoderne Schiff wurde bei Treichler in Zürich gebaut und als Catboot beschrieben. Die "NIXE" sollte dann auch mehrere Jahre im Club bleiben.

#### ZWEI KRONEN MONATS-MITGLIEDSBEITRAG

Aus dem Bericht der Jahreshauptversammlung vom 2. Dezember 1899 geht hervor, daß der Monatsbeitrag für aktive Mitglieder nunmehr 2 Kronen betragen sollte. Von unterstützenden Mitgliedern wurden 6 Kronen als Jahresbeitrag verlangt.

Der Voranschlag für 1900 sah Einnahmen von 780 Kronen und Ausgaben von 716 Kronen vor. Also eine Überschußrechnung von 64 Kronen.

Im Sommer 1899 wurden mit den Clubbooten 6.506,5 km in 1.070 <sup>1</sup>/<sub>4</sub>

Stunden zurückgelegt. Es wurde also in der sehr geringen Freizeit erstaunlich viel gesegelt, da natürlich noch 6 Tage in der Woche gearbeitet wurde, und die Einzelhandelsgeschäfte auch am Sonntag von 9-12 Uhr offen hatten.

Es wurde in dieser Zeit immer eine Frühjahrs- und Herbstvollversammlung abgehalten.

Das Jahr 1900 stand für den BSC unter keinem guten Stern. Der Club hatte ständig Schwierigkeiten mit den Booten, die bei niedrigen Wasserständen außerhalb des Gondelhafens an Bojen lagen. Einerseits rissen die Yachten bei Weststürmen ständig aus ihren Verankerungen und sanken, andererseits wurden die Boote von Fischern und Ruderern beschädigt bzw. angefahren.

Nachwuchs war schwer zu bekommen, und so stand der Club wieder vor einer Auflösung. Offenbar war die erste Begeisterung verflogen. Die Ausbildung eines Nachwuchses wurde nicht betrieben.

Das Desinteresse war so groß, daß das Clubboot "FALKE" einfach über den Winter im Wasser blieb. Die Rechnung dafür kam am 25. Jänner 1901, als der "FALKE" in einem Sturm an seiner Anlegestelle unterging. Der Untergang eines Segelbootes war keine Sensation, denn in Lindau ging auch alle paar Jahre mal ein Schiff auf Grund. Übrigens war der "FALKE" bei seinem Untergang noch recht gut davongekommen, nur die Inneneinrichtung hatte durch die Feuchtigkeit gelitten und mußte erneuert werden.

Am 10. Februar 1903 wurden im Cafe Austria, in der Bregenzer Rathausstraße, Neuwahlen abgehalten. Der neue Ausschuß setzte sich wie folgt zusammen: Vorstand Julius Greußing, Kassier Otto Kinz, Schriftführer Otto Österle, Oberbootsmann Xaver Heim und Rechnungsprüfer Ernst Schlegel. Unter der Vorstandsschaft von Julius Greußing wurde endlich auch das Regattaleben aktiviert.

#### DIE ERSTEN WETTFahrTEN

Am 1. Juni 1903 war Ansegeln. Als große Attraktion wurde eine Wettfahrt zwischen "FALKE" und "NIXE" abgehalten. Die schnellere "NIXE" gewann dieses Rennen vor Bregenz.

Am 11. September konnte der an der Boje liegende "FALKE", durch umsichtiges Handeln einiger Segler, vor einem neuerlichen Untergang bewahrt werden. Die Wellen waren derart ungewöhnlich hoch, daß die Leute auf dem Schiff ausharren mußten, um die Nacht hindurch zu lenzen. Otto Mallaun stellte daher auf der Hauptversammlung den Antrag, den Gondelhafen weiter auszubaggern, damit die Schiffe auch bei niedrigem Wasserstand im Hafen bleiben könnten.



Im Jahr 1904 hatte der Club schon 18 ausübende und 32 unterstützende Mitglieder. 3 Bootsmänner, 7 Steuermänner und 8 Jungmänner. Der Club hatte erkannt, daß eine Jugendgruppe von großer Wichtigkeit ist. Ferner wurde eine erste Segelordnung eingeführt.

Das Ansegeln in diesem Jahr fand erst am 8. August statt. Wie es zu diesem sehr ungewöhnlichen Datum gekommen ist, läßt sich heute nicht mehr sagen.

Am 28. August wurde mit dem LSC die erste offizielle Veranstaltung durchgeführt. Eine Geschwaderfahrt wurde unter Beteiligung von "FALKE", "NIXE" und "POLDI" nach Wasserburg veranstaltet. Die Teilnehmer beschloßen für das nächste Jahr, eine gemeinsame Regatta vor Lindau abzuhalten.

Am 4. November war Jahreshauptversammlung. Der Ausschuß: Vorstand Julius Greußing, Vorstand II Otto Österle, Schriftführer Conrad Darthe, Schriftführer II Otto Kinz, Kassier Heinrich Vogt, Oberbootsmann Leo Graf.

#### DAS 10JÄHRIGE JUBILÄUM DES BSC 1905

Aus der Chronik des Lindauer Segler-Clubs geht folgendes hervor: Das Jahr 1905 war in weiterer Hinsicht bedeutungsvoll: Die erste Regatta auf dem Bodensee wurde am 21.5.05 vor Lindau, mit Start und Ziel vor dem Pulverturm, aussegelt. Dies geschah auf Anregung des BSC und wurde gemeinsam mit dem LSC veranstaltet. 10 Meldungen, 8 Boote am Start, in 4 Klassen eingeteilt. Das Ganze wurde als großer Erfolg angesehen, eine Menge Schaulustiger fand sich ein, darunter auch "Ihre K. Hoheiten von Toskana, die Herzoginnen Germana und Margareth", die vom Pulverturm aus zusahen.

Eines der teilnehmenden Schiffe war übrigens der alte "FALKE" von Max von Mayer, den dieser 1897 an den BSC verkauft hatte, und der dort lange als Clubschiff beliebt war. (Sein Nachfolger in den 20er Jahren, "FALKE II", der 75 qm Nationale Kreuzer O 13, segelt heute noch am Bodensee).

Aus dieser ersten Regatta sollte ein lebhaftes Regatta-Geschehen in den folgenden Jahren entstehen, das bis 1911 fast nur vom BSC und LSC entweder gemeinsam oder abwechselnd getragen wurde.

Teilnehmende Boote und Besatzungen des BSC:

"LIEBE"	"POLDI"	"FALKE"	"NIXE"	"LUST"
Sohm	Mandl	Vogt	Graf	Kinz I
Albinger	Klapetz	Präg	Österle	Veith
		Darthe		

Wertungen der Boote: Der "FALKE" ging ohne seine Gegnerin "ANITA" auf die Strecke und brauchte für seinen Durchgang 1 Stunde, 8 Minuten und 14 Sekunden. Unsere "NIXE" siegte in ihrer Klasse über den "COR SAR" vom LSC. In der Klasse III belegte der BSC mit seinen Booten ebenfalls die ersten Ränge. "LUST" mit 40 Minuten und 56 Sekunden, "LIEBE" 41 Minuten und 31 Sekunden und "POLDI" 55 Minuten für 4,5 km. Da der Südwest Wind immer stärker wurde, brach man die Regatta gegen 14.00 Uhr ab.

Die Herren trafen sich im Restaurant Schützengarten, um die Ereignisse des Tages entsprechend zu begießen. Nach Bregenz zurückgekehrt, begaben sich die Segler in den Österreichischen Hof, um den wartenden Mitgliedern von den Ereignissen in Lindau zu berichten.

Einige Geschwaderfahrten rundeten die Saison ab. Auch in den folgenden Jahren wurden alle größeren Regatten mit dem Lindauer Segler-Club gemeinsam veranstaltet.

Ein sehr wichtiges Datum für unseren Club war der 18. Juni 1907. An diesem Tag wurde die Rennyacht "ANITA" von Herrn Müller an den BSC verkauft. Das Schiff wechselte für 3.700 Mark den Besitzer. Noch am gleichen Tag wurde eine längere Segelreise mit "ANITA" unternommen. Die 7 SL Yacht wurde später auf den Namen "FREYA" umgetauft und ist heute noch im Club.

Am 19. August segelten die Herren Greußing und Kinz II mit den Damen Frl. Helene Eyth und Frl. Gusti Kugel bei frischem Südwind zu früher Stunde Richtung Wasserburg. Das mutige Verhalten der jungen Damen wurde gelobt.

Am 8. Oktober fand vor Friedrichshafen eine bemerkenswerte Zeppelinfahrt in Anwesenheit des Königs von Württemberg, weiters des Erzherzogs Leopold Salvator und anderer Ehrengäste statt.

Die "FREYA" war mit den Herren Kinz und Braun am Ort des Geschehens.

#### REGATTAERGEBNISSE AUS DEM JAHR 1907

IV. Bodenseepokal-Regatta vor Bregenz, am 10. August 1907:

##### RENNYACHTEN KLASSE VI

"MAGUELONE"	W. Weyermann	LSC	I. Rang
"ODIN"	O. Haid	LSC	II. Rang
"STURMVOGEL"	LSC	LSC	III. Rang
"OSCAR"	E. W. Auer	LSC	IV. Rang

##### SCHWERTBOOTE

"KLEIN ANITA"	A. Müller	LSC	I. Rang
---------------	-----------	-----	---------

"BABY"	E. Spengelin	LSC	II. Rang
"POLDI"	G. Mandl	BSC	III. Rang
JOLLEN			
"LUST"	BSC	BSC	I. Rang
"LIEBE"	BSC	BSC	II. Rang
"SPATZ"	LSC	LSC	III. Rang
"UNDINE"	E. Gutermann		IV. Rang
KREUZERYACHTEN KLASSE IV.			
"SKIDBLADNIR"	Seine Maj. König v. Württemberg		
		Kaiserl. YC	I. Rang
KREUZERYACHTEN KLASSE V.			
"RHEINGOLD"	H. Näher	LSC	I. Rang
"FREYA"	BSC	BSC	II. Rang
"BEATA II"	Hans Beat Wieland	ASV	aufgegeben

Am 19. Oktober gingen die Boote ins Winterlager. (Quellennachweis Franz Plunder-Sowitasgoht, Verlag Eugen Ruß, Bregenz).

Im Frühjahr 1911 wurde die "ELFE I", eine 6 mR Yacht, an den jungen Franz Plunder verkauft, der das Schiff in "SELMA" umtaufte. Die "ELFE I" war ein Schiff der berühmten Werft W. von Hacht.

Im Club bildete sich eine Eignergemeinschaft, bestehend aus Julius Greußing, Braun, Österle, Huter und anderen. Warum es zur Bildung dieser Gemeinschaft kam ist nicht bekannt, möglich und schlüssig wäre der Gedanke, eine wirklich große Rennyacht gemeinsam zu erwerben.

#### DIE ERSTEN GROSSEN RENNYACHTEN

1912 wurde die "TONI IX" bei Abeking & Rasmussen für August Tobias gebaut. Nach der "TONI VIII", mit der er wenig Erfolg hatte, ließ er durch H. Rasmussen eine wirklich schnelle Yacht zeichnen. Segelfläche 110 qm mit fester Toppstange. Zum Setzen dieser Toppstange mußte ein Mann in den Mast. Die Yacht war für Seeregatten zu topplastig und wurde daher mehr für die Binnenseen eingesetzt. Dieses Schiff war zur damaligen Zeit allen anderen Yachten der 8 mR Klasse weit überlegen. Die "TONI IX" wurde von der erwähnten Eignergemeinschaft in Bregenz erworben. 1913 kam die "ELFE II", ex "TONI IX", nach Bregenz. Die Bodenseewoche wurde von ihr durch eine Langstreckenwettfahrt Überlingen – Bregenz gewonnen.

Aus dem Bootsverzeichnis des Jahres 1914 geht hervor, daß 2 Yachten der 8 mR Klasse gemeldet waren. Einmal die "TONI XI" von August Tobias und die "ELFE II" der Yachtgesellschaft im K.K.U.Y.C.B.

Die Tatsache, daß die Herren des Clubs einen neuen Achter gekauft hatten, stieß nicht bei der ganzen Bregenzer Bevölkerung auf Verständnis. Hatte doch das Schiff die für die damalige Zeit beachtliche Länge von immerhin 13 m. Die Bezeichnung 8 mR stammt von der Rennformel und hat nichts mit der Bootslänge zu tun. Gleiches gilt für die 6 mR und 5.5 mR Klasse.

### MAN GAB SICH KAISERLICH-KÖNIGLICH

1910 waren verschiedene Strömungen der k. k. Zeit im Club spürbar, es wurde der Name des Clubs geändert, um ihn nach 1920 wieder in BSC umzutaufen.

Es wurden natürlich auch adelige Mitglieder forciert, welche sehr zur gesellschaftlichen Dekoration beitrugen.

Der Ausschuß um 1914: Obmann Erlaucht Max Graf Waldburg-Zeil, Hohenems; Obmann-Stellvertreter Julius Greußing, Bregenz; Oberbootsmann Willibald Braun, Bregenz; Schriftführer Hanns Lochner; Kassier Otto Kinz I, Bregenz. Weitere Ausschußmitglieder: Alfred Epple, Bludenz; VI. Felix Lang, Bregenz; VII. Otto Kinz II, Bregenz. Ehren-Mitglieder: Seine Exzellenz Hermann Freiherr von Spaun; Sr. Maj. Wirkl. Geh. Rat. k. k. Admira i.p.P.

Am 1. August 1914 brach der 1. Weltkrieg aus. Die noch im Wasser befindlichen Boote mußten für lange Zeit ausgewassert werden.

Einige Motorboote mußten der "Bodenseeflotte" abgeliefert werden. Aus der Zeit während des Krieges sind keine Unterlagen vorhanden. Vorstand oder Obmann war Julius Greußing. Er selbst tat auf einem Motorboot der Flottille Dienst. Für die Grenzüberwachung auf dem See wurden gerne Leute mit See-Erfahrung genommen.

Der Segelbetrieb ruhte für die 4 Jahre des Krieges. Einige Mitglieder standen an verschiedenen Fronten im Felde.

## II

# 1920 - 1938: DER UNION- YACHTCLUB BODENSEE

Aus dem kaiserlich-königlichen Union-Yachtclub Bodensee wurde nun ein bürgerlicher Club. Das k. k. wurde in Zukunft einfach weggelassen. Das Führen adeliger Namen wurde untersagt. Aus der Donaumonarchie war ein kleines Österreich ohne die geliebten Titel und Schnörkel geworden.

Der Ausschuß setzte sich wie folgt zusammen: Vorstand oder Obmann Julius Greußing, Hanns Lochner, Martin Bilgeri, Carl Luger, Adolf Warnecke, Otto Kinz, Herr Lang und Josef Bilgeri.

Das Club-Lokal war das Sporthaus am See. Zusammenkünfte waren an jedem Freitag um 20 Uhr.

Auf der Bootsliste standen die Boote: "ELFE II", "LIWA", "HELGA", "FREYA", "NIXE", "LIBELLE" und "LUST". Als Motorboote waren "MARIANNE", "ANNA", "ROLF" und "GENE" gemeldet. Es gab 46 aktive und 35 passive Mitglieder.

Am 1. April 1923 lief die "SOWITASGOHT" in Hard vom Stapel. Franz Plunder segelte noch im selben Jahr über den Atlantik.

Die Jahresberichte bis 1924 sind nicht mehr vorhanden, jedoch einige Briefe aus dieser Zeit.

Ab 1922 wurde der Schriftverkehr von Eberhard Benger geführt. Der erste Jahresbericht wurde 1925 von ihm gezeichnet. 1 Ehrenmitglied, 58 ordentliche Mitglieder und 7 Junioren.

Auszug aus dem Bericht: *„Was die Regattabeteiligung anbetrifft, so bestritt unsere 22 qm Jolle "DENGO" sämtliche Wettfahrten der Bodenseewoche, doch war es ihr trotz bester Führung nicht möglich, einen Preis davon zu tragen. Auch unsere "FREYA" beteiligte sich erfolglos an den Wettfahrten. Das Clubleben verlief im abgelaufenen Jahr in voller Harmonie, ein erfreuliches Zeichen für den Zusammenhalt unserer Mitglieder. Gez. E. Benger.“*

Am 26.2.1926 war Hauptversammlung im Deutschen Haus, dem heutigen Gösser-Bräu. Unter Punkt 2 wurde der Ankauf einer Regattayacht ventiliert. Herr Wieland aus Ulm wollte die 8 mR Yacht "SCHWABEN" verkaufen. Warnecke und Benger wurden mit Verhandlungen beauftragt.

Da der Wasserstand über einige Jahre im Sommer sehr niedrig war, bean-

tragte Julius Greußing, Gespräche mit der Bundesbahn wegen eines Schuppens im Bereich des Fahnenrondells am Dampferhafen zu führen. Der Schuppen sollte zur Unterbringung der Segel und weiterer Ausrüstung angemietet werden. Die Boote konnten nur bei günstigem Wasserstand im Gondelhafen vertäut werden. Die Ausrüstung wurde bis zu dieser Zeit im Sporthaus gelagert. Es war also immer sehr umständlich, die Segel vom Sporthaus durch die Seeanlagen zum Dampferhafen zu bringen. Der Bootsschuppen sollte dann für viele Jahre der Lagerraum des BSC werden.

Noch eine, für heutige Begriffe einmalige und gleichzeitig kuriose Begebenheit während der Saison 1926: Herr Högler war mit Begleitung, ohne sich beim Oberbootsmann ab- und anzumelden, mehrmals auf eine Segelreise gegangen. Da er trotz wiederholter Abmahnungen nicht der Segelordnung gerecht wurde, kam seinetwegen extra ein Schiedsgericht zusammen und verurteilte Steuermann Högler zu 10 Kronen Bußgeld für die Clubkasse. Das waren noch sehr strenge Sitten.

#### AUF DER NEUEN REGATTAYACHT RUHTEN DIE HOFFNUNGEN

Schon im Jahre 1926 wurden Verhandlungen wegen einer Regattayacht geführt. Im Sommer 1927 war es dann soweit, der 75 qm Nationale Kreuzer mit dem Namen "LIWA" (auf "FALKE II" umgetauft) wurde angekauft.

Weiters wurden nacheinander 3 verschiedene Bootspfleger eingestellt. Leider ohne Erfolg. Die Leute waren unzuverlässig und tranken über ihren Durst, sodaß die Boote teilweise nicht ordentlich gewartet wurden.

Die Anschaffung des "FALKEN II" war zunächst eine viel beachtete, großartige Tat. Der Club setzte alle Hoffnungen in dieses Schiff. Leider war dem BSC auf den Regattafeldern kein Glück beschieden. Bisher hatte meist der Lindauer Segler-Club alle Preise bei den Bodenseewochen eingeheimst. Nun hoffte man, mit dem "FALKEN II" das große Rennen zu machen.

Vorstand war damals Eberhard Bengler und Stellvertreter Rudolf Kopf. Weitere Mitglieder des Ausschusses: August Zwiesele, Werner Kenngott, J. Höchsmann, Julius Krüse, Karl Gaudl, Julius Greußing, Karl Luger, Gabriel Mallaun, Otto Mallaun, Adolf Warnecke.

Um die Brüder Mallaun zu unterscheiden, wurde Gabriel Mallaun einfach "der Gabi" gerufen. Otto Mallaun war als Architekt sehr erfolgreich. Das heute noch in gleicher Form bestehende Sporthaus am Gondelhafen wurde von ihm gebaut.

Im Jahr darauf mußte alle Hoffnung für eine erfolgreiche Regatta-Saison begraben werden. Der "FALKE II" war zwar auf raumen Kursen sehr schnell, konnte aber auf den Kreuzstrecken mit den anderen 75ern leider nicht mithalten.

1927 wurde mit den Booten "NIXE", "DENGO" und "FALKE II" an der Bodenseewoche teilgenommen, wieder konnte kein Preis gewonnen werden. Auch in den kommenden Jahren gelang es den Herren nicht, eine Plazierung zu erreichen. Anscheinend war ihnen das Regattaglück nicht hold.

Doch das Clubleben verlief harmonisch. Im Bericht der Jahreshauptversammlung wurde allerdings mangelnde Jugendarbeit vermerkt.

Aufgrund des andauernden Niedrigwassers wurde im Dampferhafen pilotiert. Die Schiffe wurden ab 1928 an Holzschwimmstegen und Pfählen verholt. Ein kleiner Schuppen der Bundesbahn diente als Lager. Der Steg war längsseits der Bahntrasse angelegt.

Aus dem Bericht der Jahreshauptversammlung von 1928 geht hervor, daß einige Mitglieder die beschlossene Umlage für den "FALKEN II" nicht bezahlt hatten und deshalb schriftlich verwarnt wurden. Der Vorstand blieb unverändert.

Am 27.9.1929 legte Guido Tarabochia seine Prüfung zum Steuermann ab, am 23.10.1931 die Bootsmannsprüfung.

Unterlagen von 1929 bis 1938 sind kaum vorhanden. Einige Briefe vom LSC an den BSC und umgekehrt, sowie ein Gespräch mit Helmuth Jenny in Wien brachten etwas Licht in diese Zeit. Seine Erzählungen waren besonders wichtig und eindrucksvoll.

#### JOHANNA JENNY – VORREITERIN DER SEGELFRAUEN?

Der junge Helmuth Jenny war als Schüler des Gymnasiums von einem der Herren des Clubs zum Segeln eingeladen worden. Der Sport hatte ihn derart begeistert, daß ihn der Gedanke ans Segeln nicht mehr in Ruhe ließ. Mit seinen 14 Jahren war er noch zu jung für eine Mitgliedschaft. Die Altersgrenze für Junioren war 16 Jahre. Er wählte den Umweg über seine Mutter, Frau Johanna Jenny. Sie mußte nun, anstelle des Sohnes Helmuth in den Club eintreten. Auch zum damaligen Zeitpunkt war dies eine Rarität. Dem Sohn war es nun möglich, ab dem Sommer 1929 zu segeln. Wahrscheinlich war Frau Jenny die erste aktive Seglerin im Club. Anscheinend machte das Beispiel Schule, im Jahr darauf trat Frä. Lydia Schwarz dem Club bei. In diesen Jahren waren Damen als Seglerinnen noch selten, dies sollte sich jedoch bald ändern.

1932 unternahm Helmuth Jenny mit der 22 qm Rennjolle eine 5tägige Segelreise rund um den See. Das Boot trug die Nummer J 223.

Die Rennjolle "LIEBE" hatte die Registriernummer J 58 und war ebenfalls eine 22 qm Rennjolle. Diese Boote wurden bis in die 50er Jahre gesegelt.

Den Erzählungen von Helmuth Jenny ist zu entnehmen, daß der Segelbe-

trieb etwa im gleichen Umfang wie in den 20er Jahren auch von 1933 bis 1938 aufrechterhalten wurde.

Durch die 1.000 Mark Sperre war der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Deutschland und Österreich sehr schwierig geworden. Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten in Deutschland wurde diese Devisensperre als besonders hinderlich für den Fremdenverkehr empfunden.

Der sehr enge und freundschaftliche Kontakt zum Lindauer Segler-Club wurde durch die politische Situation getrübt. Das Deutsche Reich, Hitler war 1933 an die Macht gekommen, verfügte, daß Segler, welche nach Österreich wollten, nur 10 Mark mit sich führen durften. Für eine Segelreise mußten Brengener eine Genehmigung bei der Bezirkshauptmannschaft einholen. Man mußte sich auch im Zielgebiet immer an- und abmelden.

Clubabende waren am Donnerstag im Deutschen Haus oder im Sommer im Sporthaus. Der Clubraum im Sporthaus war sehr schön durch Otto Malan ausgeführt worden. Vorbild war das klassische englische Herrenzimmer. Holztäfer und Pokalschrank waren aus schwarzem Ebenholz. Auf den Clubabenden wurde auch die Mannschaft für den kommenden Sonntag vereinbart und eingeteilt. Der Bootsbestand blieb bis zum Anschluß 1938 gleich.

Irgendwie gelang es im Club, Politik und Sport zu trennen. Die Struktur der Mitglieder war breit gefächert.

Im Winter 1936 wurde die "ELFE" umgeriggt. Die Kuttertakelung war morsch geworden. Plunder baute ein völlig neues, damals noch wenig bekanntes Rigg: die Wishbone-Takelung. Sie ist zweimastig, und ihre Besonderheit ist die gekrümmte Doppelgaffel, die das Großtuch umschließt. Durch diese Großsegelanordnung mit Besansegel darunter wird der Raum zwischen den Masten besonders gut genutzt. Die Unterteilung der Segelfläche ergibt sehr gute Raumgeschwindigkeiten und auch ihre Einzelflächen sind gut zu bedienen.

Die damaligen Eigner waren: Georg Kispert, Alfred Huter, E. Ettenberger, Franz Moosbrugger, Franz Grisser, G. A. Mossbrugger, A. Hun und Fischer Bilgeri. Diese Eigner nahmen an keinen internationalen Wettfahrten teil, zumindest ist nichts überliefert.

Im Sommer 1939 wurden laut Logbuch nur 9 Ausfahrten gemacht. Anscheinend hatten die Segler schon andere Sorgen. Die "ELFE II" sollte genau für 10 Jahre ins Winterlager gehen. Erst im Jahr 1949 wurde sie wieder gewässert.



### III

## 1938 - 1945: DIE KRIEGSJAHRE

Im September 1939, also zu Kriegsbeginn, waren alle Wasserfahrzeuge des Clubs sicherzustellen. Dies bedeutete das Ende der Segelsaison für unbestimmte Zeit. Die Boote kamen ins Winterlager zu Minn nach Reuthenen. Ob 1940 gesegelt wurde ist ungewiß. Erst 1941 durfte am Bodensee teilweise gesegelt oder gerudert werden.

Clubvorstand war nach wie vor Eberhard Bengler, Stellvertreter war Otto Mallaun. Weiters im Vorstand befanden sich Gabriel Mallaun (Vulgo "der Gabi"), Robert Kurer ("Robele"), Ferdinand Weiss und Karl Luger.

Noch einige Segler aus dieser Zeit: Walter Risch, Karl Gaudl, Guido Tarabochia, Hans Kramer (1940 in Norwegen gefallen), Walter Kunze, Herbert Kunze, Lothar Mayer, Julius Krüse, Julius Greußing sen., August Zwiesele, Gretl Zwiesele-Hueter, Martin Bilgeri, Elmar Wunder, Adolf Warnecke, Herbert Warnecke, Helmuth Warnecke, Helmuth Jenny, Johanna Jenny, Lydia Schwarz, Artur Brändle, Joseph Fröwis, Hans Reiner.

Hans Reiner war als U-Boot-Arzt auf einem Basisschiff der U-Boot-Flotte und ging im März 1943 mit diesem Schiff unter.

Helmuth Jenny wurde 1941 am Eismeer, während der Ausübung seines Dienstes als Arzt der Wehrmacht, schwer verwundet. Nach einigen Aufenthalten in verschiedenen Spitälern verbrachte er den Sommer 1942 in Bregenz. Somit hatte er Gelegenheit, sich um die Boote des Clubs zu kümmern, da diese schon seit einigen Jahren im Winterlager verstaubten.

### SEGELN WAR NUR MIT BESONDERER GENEHMIGUNG ERLAUBT

Helmuth Jenny segelte also mit dem 22er "J 223" mit besonderer Erlaubnis der Behörden einige Wochen in der Bucht. Da das Segeln zu diesem Zeitpunkt nur mit Genehmigung und in kleinen Teilen der Bucht gestattet war, ist diesen Fahrten besondere Bedeutung zuzumessen.

1943 wurde ein totales Fahrverbot für den See ausgesprochen. Die Schiffe waren schon sehr lange im Lager und sollten nun für unbestimmte Zeit weiter dortbleiben. Von einem Clubleben kann zur damaligen Zeit nicht

gesprachen werden. Die Segler standen im Felde.

Die Chronik des LSC berichtet noch von einer eher kuriosen Begebenheit am Ende des Krieges im Jahr 1944. Schauspieler Willy Birgel war in einem UFA-Streifen als Segellehrer zu sehen. Das Ganze wurde vor und auf der Insel Mainau gedreht. Der LSC brachte den "TAMINO" für Szenenaufnahmen zu Wasser. Regie führte Gustav Fröhlich. Das Deutsche Reich und der Propagandaapparat wollte nochmals die heile Welt vorgaukeln.

Im Mai 1945 marschierten die Franzosen, von der nördlichen Seite des Bodenseeufer kommend, in Bregenz ein. Wahrscheinlich wurden die noch vorhandenen Unterlagen, bzw. der Schriftverkehr vernichtet.

Das Deutsche Reich brach zusammen, der Chronist möchte hier nicht weiter auf die Einzelheiten eingehen.

## IV

### 1946 - 1950: DIE JAHRE NACH DEM 2. WELTKRIEG

Nach Kriegsende untersagten die Besatzungstruppen des Bodenseegebiets für einige Zeit das Befahren des Sees.

Die aus dem Krieg bzw. aus der Gefangenschaft zurückgekehrten Mitglieder des Clubs hatten natürlich andere Sorgen, als sich um die Belange des BSC zu kümmern. Zunächst war das blanke Überleben wichtig.

Die Schiffe "FALKE II" und "FREYA" sowie die Jollen lagen bei Minn in Reuthenen. Die "ELFE II" lag im Bereich des Fischereigeländes der Familie Bilgeri unter einem Flugdach, welches bis zum heutigen Tag noch steht. Der "FALKE II" wurde in Friedrichshafen gesehen. Er wurde wohl von den Besatzern benützt. Ob die "FREYA" bei Minn im Winterlager verblieb oder ebenfalls von den Besatzern benützt wurde, ist ungewiß.

Willibald Braun und einige Freunde holten den "FALKEN II" dann aus Friedrichshafen in einer abenteuerlichen Fahrt nach Bregenz. Da in Bayern und Baden-Württemberg verschiedene Besatzungsbehörden für den Bodensee verantwortlich waren, mußten die Herren den "FALKEN II" besonders vorsichtig um Lindau bewegen. Die Franzosen hatten für den württembergischen Teil des Sees grünes Licht und freie Fahrt gewährt, konnten aber den Lindauer Besatzern keine Weisung geben. Es war unklar, ob die Herren das Schiff unbeschadet durch das Gebiet um Lindau bringen könnten. Es gelang im Schleichweg und mit kleiner Besegelung um den Rohrspitz.

#### DIE BOOTE WAREN VON DEN BESATZERN BESCHLAGNAHMT

Im Sommer 1947 hatten wir den "FALKEN II" wieder in Bregenz. Guido Tarabochia gelang es, die Franzosen davon zu überzeugen, daß der "FALKE II", die "FREYA" und die Jollen nicht deutsches, sondern österreichisches Eigentum waren, da sie schon vor 1938 im Besitz des BSC waren. Originalbriefe von Guido Tarabochia sind vorhanden. Den Zustand der Schiffe braucht man an dieser Stelle nicht zu erwähnen.

In der Nachkriegszeit bis zum Jahr 1952 wurde der Club von Eberhard Benger geleitet. Von den Franzosen wurden zunächst alle Sportvereine aufge-

löst. Sport zu betreiben, war für Österreicher verboten. Im Vereinsregister ist jedoch kein Eintrag von der Auflösung zu finden, also hat der Club auch offiziell weiterbestanden. Einige Schriftstücke aus dieser Zeit tragen die Unterschrift von Eberhard Bengler oder Guido Tarabochia.

Die Jollen "LUST" und "LIEBE" und wahrscheinlich auch die "FREYA" waren der ECOLE DE CADRE in Langenargen zugeteilt.

Da Eberhard Bengler noch als Vereinsführer im Amte war, verhandelte er offensichtlich mit Guido Tarabochia gemeinsam. Guido Tarabochia agierte äußerst geschickt. Er galt nicht als Nationalsozialist, er war vielmehr dem liberalen Lager zuzuordnen. Dieser Umstand machte ihm die Verhandlungen leichter. Alle Aktivitäten standen natürlich bis zum Staatsvertrag unter keinem guten Stern, da ein Großteil der Mitglieder in früheren Jahren eher dem großdeutschen Lager zugetan war.

#### FAHRTEN INS AUSLAND WAREN STRENGSTENS UNTERSAGT

Die Boote wurden nach dem Krieg wieder im Dampferhafen vertäut. Das Vereinsleben kam nur zögernd voran. Für alle Ausfahrten benötigte man einen Erlaubnisschein der Franzosen. Das Segeln war nur in bestimmten Bereichen des Sees möglich. Fahrten ins Ausland, etwa nach Lindau, waren strengstens untersagt. Die Ruderer vom Wiking durften schon bis zur Mündung der Laiblach und weiter bis zum Rohrspitz rudern.

Es gab am See eine merkwürdige Bestimmung in Bezug auf die Länge der Segelboote. Aus diesem Grund wurden verschiedene Schiffe in der Länge reduziert, zu deutsch, das Heck wurde einfach abgesägt. Ein sehr abenteuerlicher Weg, um dennoch zu segeln. Internationale Regatten waren am Anfang der Besatzungszeit untersagt.

Alle Segelboote, welche in privatem Besitz waren, durften nur unter bestimmten Bedingungen zu Wasser gebracht werden.

Im Sommer 1948 veranstaltete der Yacht-Club Bregenz und der BSC gemeinsam die erste Regatta nach dem Krieg.

Die Meldungen kamen teilweise aus der Schweiz und von Franzosen, welche mit beschlagnahmten Yachten teilnahmen. Aus heutiger Sicht ein gewaltiger Erfolg. Übrigens: Die Schweizer-Clubs machten ihre Teilnahme stets von der Bedingung abhängig, daß auch österreichische oder deutsche Yachten an den Start durften. Den Schweizern sei an dieser Stelle für ihre großartige Haltung Dank und Anerkennung ausgesprochen. Die Boote wurden teilweise auch mit anderen Namen ausgestattet. Der "BODAN" wurde in "ILE D'ELBE" und die "ALLWIND" vom LSC wurde in "MARIE-JESUS" umgetauft.

In einem der ersten noch vorhandenen Rundschreiben vom 10. August 1948 war folgendes zu lesen: „Wir bitten in Vormerkung zu nehmen, daß vorläufig mit den zwei vorhandenen Booten „FALKE II“ und „LIEBE“ und ab nächster Woche auch schon mit der „FREYA“ der Schul-Segelbetrieb aufgenommen wird. Grundsätzlich ist beabsichtigt, an jedem Tag mit geeigneten Windverhältnissen ab 18 Uhr zu segeln, sofern Bootsführer und Mannschaft zur Verfügung stehen. Auskunft, ob am betreffenden Tage tatsächlich gesegelt wird, ist im Laufe des Nachmittags bei Herrn Karl Gaudl oder ab 18 Uhr im Sporthaus zu erfragen. Falls die Ausfahrt um 18 Uhr beginnt, wird zwischen 19.30 und 20 Uhr der Gondelhafen angelaufen, um später kommende Schüler aufzunehmen. Auf alle Fälle, d.h. unabhängig von der Witterung, findet jeden Montag um 20 Uhr ein Schulungsabend statt. Bei guten Windverhältnissen wird gesegelt, andernfalls wird im Clublokal theoretischer Unterricht erteilt.“

#### EIN PUNKTESYSTEM REGELTE DIE BENÜTZUNG DER CLUBBOOTE

Der Club hatte für die Benützung der Boote ein Punktesystem eingeführt, um die notwendige Zahl an Besatzungsmitgliedern zu garantieren. So benötigten die Yachten folgende Punktezahl, um auslaufen zu können:

„FALKE II“ 7 Einheiten (mind. 1 Bootsmann), „FREYA“ 5 Einheiten (mind. 1 Steuermann), „PORCUPINE“ 4 Einheiten, „LIEBE“ 2 Einheiten, „DENGO“ 2 Einheiten.

Nun wurden den einzelnen Mitgliedern unterschiedliche Punkte zuerkannt. So hatten die Bootsmänner, Karl Gaudl, Willibald Brau, Eberhard Benger, Otto Mallaun, Helmuth Jenny, Walter Kunze, Robert Kurer, Ernst Sagmeister, Guido Tarabochia, Ferdinand Weiss, 3 Einheiten.

Die Steuermänner, Klaus Benger, Karl Albert Deuring, Walter Greußing, Eugen Klocker, Artur Sagmeister, Hubert Sagmeister, Helmuth Warnecke, 2 Einheiten. Alle übrigen Mitglieder hatten einen Punkt.

Der „FALKE II“ mußte also nach dieser Regelung einen Bootsmann und vier ordentliche Mitglieder an Bord haben. Das Schiff hätte auch mit einem Bootsmann und zwei Steuerleuten gesegelt werden können. Bei dieser Variante wären ebenfalls 7 Einheiten erreicht worden. Diese Maßnahme war unbedingt erforderlich, da die Boote nach dem Krieg äußerst dürtig ausgestattet waren. Es gab weder einen Hilfsmotor, noch gab es Winschen. Die Falle wurden meist über Flaschenzüge gefahren. Vorsichtsmaßnahmen dieser Art waren sicher angebracht, da nur ein umsichtig geführter Segelbetrieb dieser Zeit angepaßt war.

## DAS JAHR 1949

Ausschußzusammensetzung nach der Hauptversammlung vom 6. Mai 1949: 1. Vorstand Eberhard Benger, 2. Vorstand Otto Mallaun, 1. Schriftführer Walter Kunze, 2. Schriftführer Walter Greußing, 1. Oberbootsmann Willibald Braun, 2. Oberbootsmann und Ausbildungleiter Karl Gaud. Weitere Ausschußmitglieder: Ferdinand Weiss, Sepp Hörburger, Otto Fischer. Vertreter der Jungsegler und der Jugendabteilung: Klaus Benger, Protektor der Jungsegler Hans Mantler.

Die Bodenseewoche war vom 3. bis 8. August und wurde vom YCB und BSC gemeinsam veranstaltet. Auch in diesem Jahr wurde an dem Punktesystem für die Benützung von Clubbooten festgehalten.

Beschläge oder neue Segel waren damals für die Segler in Bregenz nicht zu bezahlen. Es wurde also alles repariert und geflickt.

Für den "FALKEN II" hatte man einen Handwagen zur Beförderung der Segel, sie waren aus Baumwolle und daher gewichtig. Alle Segel mußten nach einer regnerischen oder stürmischen Fahrt aufgehängt und getrocknet werden. Stockflecken waren nicht gefragt, daher wurden die Segel entweder auf dem heimischen Dachboden oder im Clubhaus an die Wäscheleine gehängt. In der heutigen Zeit kann man sich das kaum mehr vorstellen.

Im Herbst 1950 starb Julius Greußing an den Folgen seiner jahrelangen Krankheit. Sein großer Wunsch war es, noch einmal auf dem "FALKEN II" zu segeln. Leider konnte ihm dieser Wunsch nicht mehr erfüllt werden. Zu seiner großen Freude waren alle seine Töchter mit Seglern verheiratet. Auch sein Sohn Walter war im Vorstand des Clubs. Mit Julius Greußing wurde auch die Ära der Gründungsmitglieder zu Grabe getragen. Er war zwar kein Gründungsmitglied, trat jedoch schon 1897 dem Club bei.

Die Idee einer Eignergemeinschaft, zwar innerhalb des Clubs aber doch auf privater Basis, stammte von Julius Greußing und hatte bis zum Jahr 1963 Bestand. Das Logbuch der "ELFE II" ist vorhanden und gibt über alle Fragen in diesem Zusammenhang Auskunft.

Clubsitzungen fanden nun wieder regelmäßig statt. Im Sommer im Sporthaus am See, im Winter im Hotel Kreuz in der Römerstraße oder im Gasthaus Löwen.

Am 14. Jänner 1949 wurde mit dem Yacht-Club Bregenz, unter dem Vorsitz des Stadtrates Paul Kuner vereinbart, daß der BSC die nördliche Mole im Supersbach anmieten konnte. Aber erst am 27. April des Jahres 1951 kam eine endgültige Regelung zustande. Für den BSC verhandelte Guido Tarabochia.

# V

## 1951 - 1960: DIE 50ER JAHRE BRACHTEN EINEN BESCHEIDENEN WOHLSTAND

Der BSC war nun in seinem 55 Jahr nach der Gründung. Der Vorstand blieb gleich. Die Jahreshauptversammlung legte jedoch die Beiträge neu fest. So mußten ordentliche Mitglieder ÖS 300,- zahlen, außerordentliche Mitglieder ÖS 50,-, Jungsegler wurden auf ÖS 100,- festgelegt.

Die "PORCUPINE" (Geschenk von Herrn Stoffel aus Steinach an den Club) war von den Jugendlichen offensichtlich nicht termingerecht fertiggestellt worden. Der Vorstand rügte in seinem Rundschreiben diesen Umstand .

Am 8.3.1951 war Versammlung mit folgendem Wahlergebnis: Vorstand Eberhard Benger, 2. Vorstand Otto Mallaun, 1. Schriftführer Walter Kunze, 2. Schriftführer Guido Tarabochia, Kassier Ernst Sagmeister, 1. Oberbootsmann Willibald Braun, 2. Oberbootsmann Karl Gaudl. Weitere Vorstandsmitglieder: Otto Fischer, Walter Greußing, Sepp Hörburger, Walter Mäser, Ferdinand Weiss. Postanschrift war die Kaiserstr. 11 in Bregenz.

Mit Wirkung vom 27.4.1951 wurde das Ausschußmitglied Guido Tarabochia zum Sachbearbeiter für Hafensfragen bestellt. Der Club sollte nun einen Teil der Nordmole im neu gebauten Yachthafen Supersbach bekommen.

Das Verhältnis zum YCB war zuweilen gespannt. Wahrscheinlich durch die Tatsache, daß auf beiden Seiten ohne Kompromißbereitschaft verhandelt wurde.

In einem Protokoll aus dem Jahr 1951 ist zu lesen, daß zunächst die Absicht bestand, gemeinsam mit dem YCB einen Hafen zu gleichen Teilen zu bauen. Es gab zu dieser Zeit einige Verwirrungen und Streitigkeiten bezüglich der Tatsache, daß der YCB als Verpächter auftrat und der BSC als Pächter. Im Aktenvermerk des Jahres 1951 wurden die Fronten geklärt. Das Gegenüber sollte ein Miteinander werden. Mit einigen Pannen glückte dieses Vorhaben schließlich doch einigermaßen. Der Club legte zunächst 3 Clubboote in den Yachthafen Supersbach. Die Boote wurden auf der Nordseite vor Anker gelegt. Der Yacht-Club wollte die Schiffe zunächst gemischt unterbringen, der BSC bestand auf eine getrennte Unterbringung. Auch hier fand sich eine Lösung.

Am 12. März 1952 wählte der Club einen neuen Vorstand. Eberhard Benger, Vorstand vieler bewegter Jahre, wurde nach dieser großartigen Leistung zum Ehrenvorstand ernannt.

Zum 1. Vorstand wurde Eugen Klocker aus Wolfurt gewählt. Otto Mallaun verblieb als 2. Vorstand im Ausschuß. Auch Walter Kunze agierte weiterhin als Schriftführer. Als Unterstützung trat Guido Tarabochia in den Vorstand ein. Ernst Sagmeister und Helmuth Warnecke traten als junge Generation in den Ausschuß ein. Der weitere Ausschuß war gleich wie in den Vorjahren.

Am 23. März 1953 wurde Eugen Klocker erneut zum Vorstand gewählt. Neu im Vorstand waren Helmuth Warnecke als 1. Oberbootsmann und Georg Böhler als Jungseglervertreter.

Die Boote wurden durch die Mitglieder selbst im Winter überholt. Eine kleine Hütte am Strandweg sollte für die nächsten Jahre unser Clubhaus werden. Mit viel Schwung ging man ans gemeinsame Vorhaben, eine kleine provisorische Bleibe zu organisieren. Die offiziellen Clubabende waren nun im Löwen.

1953 holte Helmuth Jenny auf der Bodenseewoche, in der Klasse der 75 qm Nationale Kreuzer, mit dem "FALKEN II" den 1. Preis. Eine ganz tolle Leistung, wenn man bedenkt, daß die Schweizer und deutschen Boote schon mit viel besserem Material an die Starts gingen. Helmuth Jenny war sicher der erfolgreichste Steuermann des "FALKEN II".

Der Vorstand wurde am 4.3.1954 neu bestellt. Vorstand Guido Tarabochia, 2. Vorstand Otto Mallaun, Schriftführer Ferdinand Marent, Kassier Leonhard Ohneberg, Oberbootsmann Helmuth Warnecke.

1955 hatte der Club 58 ordentliche und 37 außerordentliche Mitglieder und 18 Jungsegler als Stand. 4 Clubboote, 15 Eignerboote und 8 Motorboote.

#### DER "FALKE II" WAR VOR WASSERBURG GESUNKEN

Das Jahr 1955 stand unter keinem sehr guten Stern. Im Frühjahr 1955 zerschellte unser "FALKE II" nahezu an einer Mauer der Yachtwerft Minn in Wasserburg. Was war geschehen? Das Boot wurde nach seiner Winterlagerung von der Werft zu Wasser gebracht. Die Arbeiter verholten den 75er an einem etwas morschen Pfahl. Der Chef der Werft wußte um den Zustand des Pfahles und informierte den Club. Eine Kaltfront zog durch und mit ihr ein kräftiger Sturm. Der Pfahl gab nach, das Schiff trieb auf die erwähnte Mauer und wurde sehr stark beschädigt. Mit einer Pfahlramme wurde das Schiff wieder auf den Slipwagen gezogen. Auf der Steuerbordseite waren nahezu alle Spanten gebrochen. Auch die Wrangen waren angeschlagen. Ein großes Leck



war ebenfalls auf der Steuerbordseite unter dem Schandeck. Der Mast war durch die heftigen Wellen und das Schlagen auf Grund gebrochen.

Der Club stand vor einer Katastrophe. Der Schuldige war nicht mit Sicherheit zu ermitteln. Ein eigener FALKE-Ausschuß wurde einberufen. Der Club hatte die Absicht, das Schiff wieder zu reparieren.

Im selben Jahr ging auch die Jolle "DENGO" verloren. Leider wurde das Schiff bei seiner Bergung von den Rettern unnötigerweise durch Übereifer beschädigt. Ein großer Aderlaß für den gerade wieder gefestigten Club. Während des gesamten Sommers wurde der Schuldige gesucht und nicht gefunden.

Nach unliebsamen Auseinandersetzungen im Club während des Sommers verzichtete Guido Tarabochia auf eine neuerliche Kandidatur und stellte den Platz des Vorstandes zur Verfügung.

Am 12.1.1956 wurde neu gewählt: 1. Vorstand Klaus Benger, 2. Vorstand blieb Otto Mallaun, 1. Oberbootsmann Heinz Kuner, 2. Oberbootsmann Fritz Haider, Schriftführer und Kassier wurde Richard Fessler.

Es kam bei dieser Versammlung zu heftigsten Auseinandersetzungen im Club. Vom harmonischen Leben war nicht mehr die Rede.

#### DIE CLUBS UM DEN SEE SPENDETEN FÜR DEN "FALKEN II"

Alles in allem hatte man dennoch Glück im Unglück. Ein Firmenzusammenbruch im Vorjahr bescherte dem Club vorübergehend die "JUDITH". Ein 45 qm Nationaler Kreuzer in sehr gutem Zustand. Das Schiff sollte später von Willibald Braun gekauft werden.

Weiter erklärten sich die Segelclubs um den See zu einer wirklich großzügigen Spende bereit. Sie alle hatten vom Untergang des "FALKEN II" gehört und waren unter der Voraussetzung, daß das Schiff möglichst unverzüglich wieder in Dienst gestellt würde, bereit zu spenden.

Das Schiff wurde nicht bei Minn, sondern bei Michelsen in Friedrichshafen repariert oder sollte man eher sagen total überholt? Wie auch immer, der Club konnte guter Hoffnung sein.

Am 21.6.1957 verstarb Otto Mallaun. Der Verfasser des Bodenseehandbuches wurde an einem Sonntag unter der Beteiligung des Clubs zu Grabe getragen.

Im Mai 1957 konnte der "FALKE II" wieder in Dienst gestellt werden. Die Werft hatte das Schiff vorzüglich repariert.

Auch konnte wieder sehr viel Erfreuliches von den Regattabahnen berichtet werden. An der Langstrecke nahmen "FREYA", "SOWITASGOHT", "ROBINSON" und "HEIDI" teil. "HEIDI" konnte einen 1. Preis gewinnen.

Auch an der Bodenseewoche wurde mit den erwähnten Schiffen teilgenommen. Der Jollenkreuzer "ROBINSON" nahm an der "Centomiglia" teil und kam auf den sensationellen 2. Platz.

Vorstand Klaus Benger, 2. Vorstand Ferdinand Weiss, 1. Oberbootsmann Heinz Kuner, 2. Oberbootsmann Horst Wratzfeld. Weitere Herren des Vorstandes: Richard Fessler, Willibald Braun, Walter Greußing, Georg Böhler.

#### DER BSC IN ARGEN GELDNÖTEN

Am 19.11.59 erhielt Walter Kunze die goldene Ehrennadel für 40jährige Mitgliedschaft. Der Bootsbestand stieg nun ständig an, leider verbesserte sich die finanzielle Lage nicht im gleichen Maße. Der Vorstand ließ sich eine Umlage von der Jahreshauptversammlung absegnen. Wegen den Geldsorgen wurde auch der Antrag gestellt, die "FREYA" zu verkaufen. Nach nunmehr fast 60 Dienstjahren im Club wurde sie Privatyacht.

Klaus Benger blieb Vorstand, Hans Werner Tarabochia wurde Schriftführer.

Nach dem Ende der Besatzungszeit im Jahr 1955, wurden auch die Bestimmungen, die das Befahren des Bodensees regelten, neu verfaßt. Es konnte freilich noch nicht von liberalen Bedingungen gesprochen werden, da eine Abmeldung im Dampferhafen in Bregenz noch obligatorisch war. Weiters war es unabdingbar, daß eine nachfolgende Anmeldung im Zielhafen erfolgte. An Bord durfte nur ein gewisser "Mundvorrat" gehalten werden.

Neben Helmuth Jenny ist sicher Karl Gaudl als großer Steuermann zu nennen. Als Tischlermeister und Innenarchitekt diverser Möbel und Einrichtungen in Bregenz, war er schon in sehr jungen Jahren zum Club gestoßen. Er hatte inzwischen den elterlichen Betrieb übernommen und war schon seit den 20er Jahren im Club.

## VI

### 1961 - 1970: WIRTSCHAFTSWUNDERJAHRE UND DER SEGELCLUB

Die Zeit als Gast beim Yacht-Club Bregenz ging langsam zu Ende. Der neue Sporthafen der Stadt Bregenz war in Planung. Unser Bestand an Booten wuchs ständig.

Sogar ein Motorboot wurde dem Club von Herrn Illing zur Verfügung gestellt. Der Vorstand dachte zunächst an die Möglichkeit, dieses Schiff als Schlepper für Flautensituationen zu verwenden. Aber bald stellte sich heraus, daß der Benzinverbrauch ungeheuer groß war. Gottlob hatte man Albert Fuchs im Club, welcher auf einen Öl- und Benzingroßhandel zurückgreifen konnte.

Die Fahrten wurden nach anfänglicher Begeisterung eingestellt. Eine letzte große Motorboottour wurde von meinem Vater und Albert Fuchs im Herbst 1963 unternommen. Das Schiff verbrauchte etwa 50 Liter Benzin in der Stunde.

Nachdem das Cockpit mit 10 Kanistern angefüllt wurde, ging's auf Tour. Rauchen auf dem Boot war wegen der akuten Explosionsgefahr natürlich streng verboten. Man fuhr rund um den See. Es mußte mehrmals nachgetankt werden. Die Herren verloren jede Freude an diesem Schiff. Es wurde schließlich an Julius Leisner verkauft, welcher sofort einen sparsameren Motor einbauen ließ.

Anfang der 60er Jahre wechselte auch der Vorstand. Klaus Benger wurde Stellvertreter, Helmuth Warnecke Vorstand. Schriftführer Horst Benger, Kassier Edith Maurer, Oberbootsmann Horst Wratzfeld.

#### BSC-SCHIFFE EIN RAUB DER FLAMMEN

Ein Großfeuer im Gelände der Tubenfabrik Karl Höll vernichtete im Frühjahr 1962 die 6 mR Yacht von Helmuth Warnecke. Die Yacht und ein Pirat der Söhne waren ein Häufchen Asche. Ein großer Bleiklumpen und einige Metallspanten zeugten von der Macht des Feuers. Die "SOWITASGOHT" von Frau Grete Hueter wurde durch das Feuer erheblich beschädigt. Der in Leidenschaft gezogene Mast brach in der Saison 1962, nachdem die Leimstel-

len durch die Hitze schadhafte wurden.

Noch eine interessante Erscheinung der 60er Jahre: Die Familie Schildhauer aus der Nähe von Heidelberg trat 1963 in den Club ein. Dieser Umstand wäre zunächst nicht besonders bemerkenswert, wäre damit nicht ein Grachtenboot aus Holland mit in den Club gekommen. Dieses für den Bodensee einmalige Wasserfahrzeug wurde nicht etwa als Fahrgelegenheit benutzt. Es war nur ein schwimmendes Wochenendhaus an Pfählen.

Die "ELFE II", inzwischen von David Salzmann übernommen, gewann die Langstrecke als absolut schnellstes Schiff in der KR Klasse. Sie wiederholte den Sieg 1963, 1964, 1965 und 1967.

### EIN STAR DER FILMBRANCHE IM BSC

Auch aus der Filmbranche war ein Star der damaligen Zeit zu uns gestoßen. Peter van Eyck wurde als Mitglied aufgenommen. Peter van Eyck, der ein kleines Schloßchen oberhalb von St. Margrethen bewohnte, kaufte die 6 mR Yacht "RAINBOW" und legte dieses herrliche Schiff nach Bregenz. Durch seine Filme "Dr. Mabuse" und "Der Spion, der aus der Kälte kam" war er damals für uns das Aushängeschild schlechthin.

Der neue Sporthafen zwischen Bilgeribach und der Schnabelburg nahm konkrete Formen an. 1964 war es dann soweit, der Segelclub hatte nun seinen eigenen Hafen. Nach bald 70 Jahren ging dieser Wunsch in Erfüllung.

Ein Hafen für den Club war gebaut, die Clubmitglieder sehnten sich aber noch nach einem eigenen Heim. Durch den Verkauf des "FALKEN II" und der "FREYA" konnte man die "HOHENTWIEL" erwerben. Noch im Jahr 1963 wurde der Handel perfekt.

Zur traditionellen Langstreckenregatta „Rundum“ gesellte sich die Mittelsee-Regatta in 60er Jahren. Die Wettfahrt ging von Bregenz und von Konstanz in Richtung Friedrichshafen zu einer Boje in der Seemitte. Nach dem Runden der Marke wurde der Zieleinlauf vor Friedrichshafen durchgeführt. Leider trieb die Seemitte-Bahnmarke immer wieder ab. Es mußte daher eine andere Lösung gefunden werden. Der Start in Bregenz oder Konstanz wurde beibehalten, und man segelte entweder von Ost nach West oder von West nach Ost, ohne eine Boje in der Mitte des Sees zu runden.

Wir hatten nun im Wechsel mit dem KYC (Konstanzer Yacht-Club) die Aufgabe, entweder den Start oder den Zieleinlauf zu organisieren.

Die Entwicklung des modernen Schiffbaus ging in diesen Jahren in Richtung Kunststoff. Man glaubte, daß dieser Baustoff auch die Holzschiffe für lange Zeit konservieren könnte. Nun wurden die Rümpfe der guten alten Schiffe mit Fiberglas überzogen. Alle Sorgen schienen damit der Vergangen-

heit anzugehören. Ein fataler Irrtum! Das Holz faulte schneller. Doch der Bau von Kunststoffbooten lief erst richtig an. Das Zeitalter der Serienboote hatte begonnen. Polyester im Schiffsbau machte diese Bauweise erst richtig lukrativ. Die Preise für diese Schiffe konnten sich sehen lassen. Für etwa 100.000,- ÖS konnte man Yachteigner werden.

In dieser Zeit wurde nach deutschem Vorbild auch für unser Ufer das Bodenseeschifferpatent verbindlich. Der internationale Sturmwarndienst wurde eingerichtet. Vor dieser segensreichen Errungenschaft wurde mit großen, gelben Korbbällen gewarnt. Diese waren an Aufzügen befestigt, welche bei zu erwartenden Stürmen hochgezogen wurden.

Das System war nicht besonders sicher, da die Bälle vom See aus nicht gut sichtbar waren. Manchmal wurde erst gewarnt, nachdem der Sturm schon eingesetzt hatte. Auch die Bodenseeschiffahrtsordnung wurde in den 60er Jahren neu überarbeitet.

Die Zollformalitäten waren noch sehr schwierig. Wollte man mit einem Boot aus Bregenz nach Langenargen, mußte zuerst Wasserburg angelaufen werden, da die Zollabfertigung für Baden-Württemberg in Langenargen nicht möglich war. Auch mußte das Schiff und die Besatzung bei der Heimfahrt wieder abgemeldet werden. Ein Mundvorrat durfte sowohl in Form von Getränken, als auch an Lebensmitteln mitgeführt werden. Bei den Seglern dürfte der Vorrat an Getränken überwogen haben (Anmerkung des Chronisten).

#### DER NEUE SPORHAFEN UND DIE "HOHENTWIEL"

Zu Beginn der 60er Jahre war mit dem Bau des neuen Sporthafens begonnen worden. Für den BSC war die Nordmole vorgesehen. Die Frage der Liegeplätze war damit gelöst, nicht aber das Problem einer Unterkunft für die Segler.

Es lohnt sich, auf diesen Teil der Clubgeschichte näher einzugehen. Durch einen glücklichen Zufall hatte der Vorstand Helmuth Warnecke im Herbst 1962 einer Zeitungsanzeige entnommen, daß die Deutsche Bundesbahn einen ausgedienten Raddampfer verkaufen wollte. Unser Mitglied Karl Werner Rüschi stellte die Verbindung zur Direktion der DBB in München her.

Um 21.000,- DM konnte die "HOHENTWIEL" erstanden werden. In der Clubkasse befanden sich gerade 3.400,- ÖS. Natürlich gab es auch Clubmitglieder, die dieses Abenteuer als zu riskant betrachteten. Doch wäre für den Bau eines Clubhauses weder Geld noch Grund, noch fertige Planung von Seiten der Stadt Bregenz vorhanden gewesen.

Das Jahr 1963 verging mit Umbau- und Ausbauarbeiten, die von

Angehörigen der Österr. Schifffahrt ausgeführt wurden. Hier muß die ständige Bauaufsicht durch Heinz Kuner erwähnt werden, der schon den Bau des Hafens von Anfang an begleitet und im Film festgehalten hat.

Neben Spenden aus dem Kreis opferbereiter Mitglieder, waren es die Firmen Bengler und Höll, die die Inbetriebnahme und Instandhaltung für die nächsten Jahre garantierten.

Über ein Jahrzehnt war Luitpold Pschorr, unterstützt von Alfred Nahm, verdienstvoll um den Bestand der "HOHENTWIEL" besorgt.

Im Mai 1964 war die "HOHENTWIEL" bezugsfertig. Gleichzeitig wurden die im Supersbach gelegenen 9 Boote in den neuen Hafen gebracht - der Start „zu neuen Ufern“ war vollzogen.

In den kommenden Jahren wurde unser Clubdampfer mehr und mehr Ausflugsziel und Anlaufstelle der Segler rund um den See. Das Oberdeck stand der Öffentlichkeit zur Verfügung. Ein Beitrag des Clubs für den Fremdenverkehr, besonders während der Festspiele.

Und wer von uns Seglern erinnert sich nicht an nächtliche Gelage, als man noch nach später Heimkehr von Regatten oder Segelreisen über Mitternacht hinaus bei Seeforellen und Wein beisammenblieb, bestens von der Familie Saurer betreut.

## VII

### 1971 - 1995: DIE NEUZEIT

1971 trat Helmuth Warnecke als Vorstand zurück. Die Hauptversammlung wählte ihn zum Ehrenvorstand. David Salzmann übernahm sein Amt. Nach einem Jahr übernahm Kurt Huppenkothen die Führung des Clubs, der inzwischen beträchtlich an Mitgliedern und Booten gewachsen war.

Damit kam auch zusehends die Jugend in den Club. Fritz Huber war es, der sich engagiert der Ausbildung der Jungsegler annahm, die im Vorschiff der "HOHENTWIEL" ihr eigenes Lokal bekamen.

Dem vorbildlichen Einsatz von Erika Huppenkothen ist es zu verdanken, daß sich die Betreuung der Jugend, sogar in internationalen Wettfahrten, rasch als erfolgreich erwies.

Der Optimist, ein inzwischen international verbreitetes Boot für die Jüngsten, war das ideale Sprungbrett für spätere Meister.

Walter Derganz, der nach 5 Jahren die Vorstandsschaft übernahm, war erfolgreich um das gesellschaftliche und sportliche Vereinsleben bemüht, denn der Club wuchs rasch. Doch die "HOHENTWIEL" kam in die Jahre.

Ernst Stolz löste Walter Derganz ab. Über das weitere Schicksal der "HOHENTWIEL" mußte bald entschieden werden. Der Gedanke, das Schiff zu erhalten, war inzwischen von Personen außerhalb des Clubs erörtert worden. Der Verkauf und die Umwidmung von Seiten der Landesregierung an einen neu gegründeten Schifffahrts-Museums-Verein, bewahrte den BSC vor allen möglichen finanziellen Problemen.

#### EIN EIGENES CLUBHAUS

Dem neuen Vorstand war die Aufgabe gestellt, sich mit dem Bau eines Hauses zu befassen. Keine leichte Aufgabe, konnte sie doch nur im Einvernehmen und in Zusammenarbeit mit der Stadt bewältigt werden. Und wo sollte gebaut werden?

Allein die Lösung dieser Fragen nahm viel Geduld und Zeit in Anspruch. Die bauliche Planung war mitbestimmt von dem Vorhaben der Stadt, als Hausherr des Hafens, das Erdgeschoß für Hafenmeister etc. zu belegen.

Die Architekten Riemelmoser und Natter (beide BSC Mitglieder) haben mit viel Geduld und Können diese Aufgabe erledigt. Die jahrelangen Bemühungen der Herren Rützler und Warnecke bei Behördenkontakten und Grundstücksproblemen konnten als erledigt betrachtet werden.

Im Herbst 1986 war es soweit, das Haus konnte im Rahmen einer würdigen Feier bezogen werden. Wer jemals in einem Verein eine Funktion ausgeübt hat, kann ermessen, wieviel Diskussionen und Meinungsverschiedenheiten vorangehen, bis eine für alle zufriedenstellende Lösung zustande kommt.

Ernst Stolz konnte im Bewußtsein, ganze Arbeit geleistet zu haben, 1986 unter Beifall der Hauptversammlung sein Amt an Wolfgang Pschorr übergeben. Dem erfolgreichen Regattasegler, der im Jubiläumsjahr auch als Präsident des Bodensee-Seglerverbandes amtiert, obliegt es nun, den Club in das zweite Jahrhundert seiner traditionsreichen Geschichte zu führen.



## VIII

### BOOTE UND SEGLER

---

75 qm Nationale Kreuzer: Vor und nach dem 2. Weltkrieg steuerte Karl Gaudl in vielen Wettfahrten erfolgreich das Clubschiff "FALKE II".

Mit seinen Siegen bei den Bodenseewochen in den 50er Jahren war Helmuth Jenny der erfolgreichste Steuermann des "FALKEN II".

Gleich wie das älteste Clubboot "FREYA" ging auch der "FALKE II" Anfang der 60er Jahre in Privatbesitz über.

20 qm Jollenkreuzer: Ab 1952 kamen vier dieser schnellen Boote, von Flatscher unter der Mitwirkung der Eigner gebaut, in den Club. "ROBINSON I" und "II" von Helmuth Warnecke ersegelten damals am Bodensee, Chiemsee und Gardasee (Centomiglia) zahlreiche 1. und 2. Plätze.

Alfred Nahm erbaute allein seinen Fahrtenkreuzer "EVELYN". Es sollte eines der meist gesegelten Boote werden.

8 mR Klasse: David Salzmann gewann mit der "ELFE II" die Langstrecke als schnellstes Schiff in der KR-Klasse 1963, 1964, 1965 und 1967.

6 mR Klasse: Wohl eine der schnittigsten Rennyachten, die ehemalige Vertretung Deutschlands bei der Olympiade 1936, "SLEIPNIR III", im Besitz von Helmuth Warnecke, ging 1962 durch Brand verloren. Ihre holländische Konkurrenz, ex "WESTWIND" ex "NAJADE", vom selben Eigner bis 1969 gesegelt, ist noch heute eines der schönsten Schiffe im Hafen.

Helmut Bösch erwarb den sehr schönen 6er "MARQUISE" ex "RAINBOW" von dem bekannten Filmschauspieler Peter van Eyck.

Helmut Knestel war mit seinem "SKORPION" Mitte der 70er Jahre erfolgreich in der 6 mR Klasse.

5.5 mR Klasse: Dieses am Bodensee eher wenig verbreitete Boot aus der Meterklasse wurde von Horst und Gunter Wratzfeld Ende der 60er Jahre in den Club gebracht.

Lacustre: Kurt Huppenkothen sen. und Fritz Huber segelten einige Jahre in dieser sehr schönen Klasse. Später erwarb Josef Bitsche den Lacustre von Fritz Huber und segelt bis heute in dieser starken Klasse.

45 qm Nationale Kreuzer: In dieser Traditionsklasse waren seit den frühen 70er Jahren BSC Mitglieder mit ihren Schiffen hervorragend vertreten: Peter Diem ("SIESTA"), Heinz Grahammer ("PASCHA"), Ulrich Diem ("PFEIL") und Claus Keiper ("SIESTA"). Zuerst war Heinz Grahammer, der Sieg um Sieg ersegelte, später war Ulrich Diem der überragende Segler.

30 qm Schärenkreuzer: Seit 1957 segelt Klaus Tarabochia die "EDDA" ex "ARAMINTA". Heinz Wagner-Wehrborn brachte die "ELISABETH I" und "II" in den Club. Seine sportlichen Ambitionen und Erfolge reichen bis zur Teilnahme an der Centomiglia am Gardasee und Pokalregatten in Schweden. Mit seiner "CLEVER" setzte Peter Diem die Reihe der Spitzenplätze (zweimaliger Bodensee-Cupsieger) in dieser Klasse fort.

IOR: 1967 stieg Kurt Huppenkothen auf die neue Klasse der IOR-Eintonner um. Diese Boote beherrschten mit ihrer Maximallänge von 36 Fuß den Regattabetrieb der Konstruktionsklassen.

Arnold und Trudi Hinteregger erstanden ein Schwesternschiff. 1969 kam die "ESMERALDA" von Helmuth Warnecke dazu.

Später erwarb die Familie Bösch die "ESMERALDA". Das sehr gepflegte Schiff ist vor allem bei Clubausfahrten gesellschaftlicher Mittelpunkt.

Peter Riedmann sorgte in den späten 70er Jahren mit seiner "WETTERHEXE" für viele Siege.

Romedius Wacker und Sohn Rudolf waren in den 80er Jahren mit der "COMPROMISS" das erfolgreichste IOR-Schiff.

Auch Walter Biegenzein zählte mit seiner "TIRADE II" zu den Besseren in seiner Klasse, ohne jedoch den großen Durchbruch zu schaffen.

Sprinta Sport: Rudolf Wacker wurde 1985 mit dem "SEEBRÜNZLER" Europacupsieger vor Bregenz. Hans Riemelmoser gewann mit seiner "STERZ" 1989 die „Rund um“ in seiner Klasse.

IMS: Wolfgang Pschorr dominierte in den 90er Jahren mit seiner "GEMMA II" nicht nur in der Werftklasse sondern auch in seiner IMS-Klasse. Erhard Meier mit der neuen "SKORPION" und Walter Biegenzein mit der "TIRADE III" gehörten zu den erfolgreichen IMS-Seglern des BSC.

First Classe 8: Seit 1992 zählt Joachim Warnecke mit "ADRENALIN" und "ROUGE ET NOIR" zur absoluten Spitze.

X. 99: 1994 brach im Club das "X-Fieber" aus. Gleich drei dieser schnellen Familien-Racer kamen in den Club. Die Eigner: Vorstand Wolfgang Pschorr, Birgitt Breinbauer/Karl Rümmele und ex 45er-Segler Ulrich Diem.

Optimist: Das erste Jugendboot dieser Klasse, gebaut am Neusiedler See, brachte Helmuth Warnecke an den Bodensee. Es fand rasch Verbreitung. Die Familie Huppenkothen sorgte dafür. Bald gab es Opti-Regatten, sogar international mit besten Erfolgen. Kurt Huppenkothen und Siegfried Luger brachten es sogar in den 70er Jahren zu einer WM-Teilnahme in dieser Klasse. Mit dem 9. WM-Platz 1979 war Siegfried Luger der erfolgreichste Opti-WM-Teilnehmer des BSC. Auch die Brüder Gernot und Klaus Diem benützten den Opti als Einsteigerboot mit Erfolg.

470iger Klasse: Dieter Huppenkothen war in den 70er Jahren sehr erfolgreich. Er brachte es zu drei EM-Teilnahmen und zu zahlreichen nationalen und internationalen Titeln.

Korsar: Klaus Diem mit Bruder Gernot als Vorschoter sind seit 1993 im Korsar unterwegs und zählten schon von Beginn an zu den Besten. 1994 wurden sie österreichische Meister in dieser Klasse.

Vaurien: Dieter Huppenkothen war mit vier WM-Teilnahmen von 1972 bis 1975 der erste international erfolgreiche Teilnehmer in dieser Klasse. Ihm folgte Bruder Kurt, der 1977 zur WM nach Kiel geschickt wurde.

Seit 1989 war Klaus Diem auf Erfolgskurs im Vaurien. Mit zahlreichen internationalen Siegen und Gewinnen von Bestenlisten war er mehrfach der Favorit bei Weltmeisterschaften. 1992 wurde er noch knapp geschlagen, 1994 krönte er, mit Vorschoter Markus Kalkowski, seine Vaurien-Laufbahn mit dem Weltmeistertitel. Das gerade rechtzeitig, um der Chronik zur 100-Jahr-Feier einen glanzvollen Schlußpunkt zu setzen.

Dem Chronisten sei es verziehen, wenn zahlreiche Mitglieder mit ihren Booten und Erfolgen aus Platzgründen, vielleicht auch aus Erinnerungslücken, nicht namentlich erwähnt wurden.

In gleicher Weise verdankt der BSC auch den Nichtregattaseglern seine heutige Größe und Bedeutung am Bodensee.

## BESONDERE CLUB-BOOTE

---

### "FALKE"

Erstes großes Clubboot für Segelreisen. Der Club kaufte das Schiff 1897, eine Kielschwertyacht, von Max Meier-Starzhausen aus Lindau. Kaufpreis: 800 Mark. Werft: Wenhard, Lindau.



### "FALKE II" EX "LIWA"

75 qm Nationaler Kreuzer. Der "FALKE II" wurde 1927 als Rennyacht vom Club gekauft. Bis zu seinem Verkauf 1963 schrieb das Boot Clubgeschichte. Der "FALKE II" wird bis zum heutigen Tag am Bodensee gesegelt. Konstruktion und Werft: W. von Hacht. Bis 1956 mit Gaffeltakelung, ab 1957 Hochtakelung.



### "ELFE II" EX "TONI IX"

8 mR Klasse, Werft: A & R Lemwerder-Bremen, Baujahr 1912, Entwurf und Zeichnung: H. Rasmussen.

August Tobias verkaufte 1913 seine "TONI IX" an die Yachtgesellschaft des BSC. 1975 wechselte die "ELFE II" von Bregenz nach Überlingen.

1986 holte Andi Lochbrunner die "ELFE II" wieder in unsere Bucht nach Lindau und verhalf ihr zu neuem Glanz.



### "FREYA" EX "ANITA"

Rennyacht nach Segellängen (7 SL). Ältestes Schiff des Clubs. Das Schiff wurde 1907 vom Club gekauft und ist bis zum heutigen Tag im BSC.

Konstruktion: Müller, Lindau.

Baujahr 1905.



"EDDA" EX "ARAMINTA"

30 qm Schärenkreuzer. Mit 13,9 m ist es der längste 30er am Bodensee. Mit dem drehbaren Holzprofilmast war er damals eine technische Sensation.

Konstruktion: Iversen-Badar, Stockholm. Werft: Flatscher, Hard. Baujahr 1948.



"SOWITASGOHT VII"

Aus der Feder des genialen Konstrukteurs Franz Plunder.

Baujahr 1938.

Mit nahezu demselben Schiffstyp segelte Plunder 1923 nach Amerika.



## AI

### PERSÖNLICHKEITEN AUS DER ANFANGSZEIT DES BSC

#### OTTO MALLAUN, 1885 - 1957

Baumeister, Architekt und Verfasser des Bodenseehandbuches. Einen Meilenstein im klassischen Sinne hat Mallaun mit dem Bodenseehandbuch gesetzt, das erstmals 1912 erschienen ist. Eine zweite Auflage kam 1934 auf den Markt. Nach dem 2. Weltkrieg hat er das Buch nochmals überarbeitet und selbst die Hafенpläne und Ansichten gezeichnet.

Sein persönliches Fotoalbum, im Besitz der Familie Tarabochia, ist das beste Dokument seiner Begeisterung für den Segelsport. Mallaun brachte seine beruflichen Fähigkeiten in hervorragender Weise in den Club ein, indem er die Planung und Bauleitung für das Sporthaus übernahm und damit dem Club nachhaltig Freude bereitete.



JULIUS GREUSSING, 1878 - 1950

Schon als junger Mann sehr früh zum Club gestoßen, hat er die ersten Jahre dieses Jahrhunderts für den BSC nachhaltig geprägt. Etwa 1903 oder 1904 wurde er durch Freunde und Bekannte auf den Segelsport aufmerksam gemacht. Seine Begeisterung für den Club war so groß, daß er einen Teil des privaten Vermögens laut Testament dem Club vermachte (später hat er seinen Letzten Willen wieder geändert). Bis in die 20er Jahre war er Vorstand.



Als die Yachtgesellschaft im BSC, mit dem Ziel, ein wirklich schnelles Regattaschiff zu kaufen, gegründet wurde, war er von Anfang an mit von der Partie. Die Mitglieder dieser Gruppe wurden bereits an einer anderen Stelle genannt.

Sein Talent als Kaufmann und Unternehmer brachte Julius Greußing in den noch jungen Club ein. Als für die damalige Zeit noch sehr junger Vorstand, genoß er großes Ansehen auch über den Club hinaus. Gerade die turbulenten Jahre der auslaufenden Monarchie, mit den damit verbundenen Schwierigkeiten, meisterte Greußing in vorbildlicher Weise.

Seine besondere Liebe galt der "ELFE II", deren Miteigentümer er bis in die auslaufenden 20er Jahre blieb.

Nach seiner Zeit als Vorstand arbeitete er noch im Ausschuß bis etwa 1930. Wie alle wichtigen Mitglieder blieb er dem Club bis zu seinem Tode 1950 treu.



## WALTER KUNZE, 1901 - 1977

Als geborener Südtiroler war er zunächst eher mit den Bergen verbunden. Kam aber mit seiner Mutter, einer geborenen Eyth aus Bregenz, immer wieder an den Bodensee.

Nach Beendigung des Studiums lernte er seine Frau Gertrud kennen, die als Tochter von Julius Greußing natürlich bestens beim BSC eingeführt war.

Der junge Walter Kunze lernte segeln. Nach Aufhalten in Salzburg und im Rheinland kehrte er 1947 nach Bregenz zurück. Aus den

Tagen vor dem 2. Weltkrieg kannte er viele wichtige Leute rund um den See. Mit einem alten Motorrad ging er 1947 auf die erste Reise, um die abgerissenen Kontakte wieder aufzunehmen. Hier zeigte sich das Organisationstalent von "WAKU". In zeitraubender Kleinarbeit baute er den Bodensee-Segler-Verband wieder auf. Natürlich wurde er auch für eine lange Zeit Präsident: Von 1948 - 1966, danach Ehrenpräsident.

Doch auch dem Club galt sein Interesse. Nach der Rückkehr aus der Gefangenschaft setzte er sich als Schriftführer und Verhandler großartig ein. Bis zum Ende der 60er Jahre war Walter Kunze im Vorstand des Clubs.

Durch seine herzliche Art, auf Menschen zuzugehen, gewann er wertvolle Freunde. In alten IBN Berichten kann man nachlesen, daß Walter Kunze stets um die nachbarschaftlichen Belange der Segler bemüht war. Die komplizierten Zollbestimmungen der Nachkriegszeit wurden von ihm, wo immer er konnte, aufs Schärfste bekämpft.

Seine besondere Liebe galt seinem Jollenkreuzer. Das Schiff, welches er gemeinsam mit Ferdinand Weiss segelte, war sein ganzer Stolz. Als Organisator und Regattaleiter war er Sommer für Sommer unterwegs. Keine Pokalregatta, keine Bodenseewoche wurde ohne sein Mitwirken abgehalten.

Nach seiner Pensionierung ging er auch beim BSC in den Ruhestand, ohne jedoch das Interesse am Club zu verlieren. Als Routinier wußte er, daß man Jüngeren Platz machen mußte. In seinen letzten Jahren, er war inzwischen ans Bett gefesselt, konnte er noch viele Leute in seinem Heim in Bregenz begrüßen. Seine Freunde hatten ihn nicht vergessen. Er starb im Mai 1977 nach langer, schwerer Krankheit mit dem Wissen, ein interessantes und schönes Leben gehabt zu haben.



## EBERHARD BENGER 1925 - 1952

Er kann als Langzeitvorstand bezeichnet werden. Nach Julius Greußing führte er den Club fast 30 Jahre. 1952 wurde er zum Ehrenvorstand gewählt. Durch die Familientradition der Benger lernte er schon sehr früh segeln und schloß sich dem Segelclub nach dem 1. Weltkrieg an. Seine noble und vermittelnde Art war im Verein sehr geschätzt.

Zunächst hatte Eberhard Benger ein Motorboot im Hafen. Als geschäftsführender Gesellschafter der gleichlautenden Trikotagenfabrik in Bregenz brachte er vor allem gediegene, schwäbische Tradition in das Vereinsleben ein. Wahrscheinlich waren die Bengers schon von ihrem Stammsitz Stuttgart aus an den Bodensee gekommen, um Wassersport zu treiben. Sicher war auch die berufliche Situation, nämlich die Erzeugung von Badeanzügen aus Trikot, für die Freude am Wasser förderlich. BENER RIBANA stand für einen Markenartikel aus Bregenz.

Leider sind gerade aus den 30er- und den Kriegsjahren zu wenig Aufzeichnungen vorhanden, um den Vorstand Benger in seiner Glanzzeit ausführlicher zu beschreiben. Aus Erzählungen ist jedoch bekannt, daß er dem Club gerade in der Kriegs- und Nachkriegszeit besonders wertvolle Dienste geleistet hat. Wie im entsprechenden Abschnitt bereits beschrieben, konnte er durch sehr geschickte Verhandlungen verhindern, daß die Clubboote in die Hände der Franzosen kamen.

## DIE VORSTÄNDE/PRÄSIDENTEN DES BSC

Heinrich Vogt	1895 bis 1903
Julius Greußing	1903 bis 1905
Leo Graf	1905 bis 1907
Julius Greußing	1908 bis 1925
Eberhard Benger	1925 bis 1952
Eugen Klocker	1952 bis 1954
Guido Tarabochia	1954 bis 1956
Klaus Benger	1956 bis 1961
Helmuth Warnecke	1961 bis 1971
David Salzmann	1971 bis 1972
Kurt Huppenkothen	1972 bis 1976
Walter Derganz	1976 bis 1981
Ernst Stolz	1981 bis 1986
Wolfgang Pschorr	1986 bis 1999
Ulrich Diem	1999