

Soweit also der Bericht zum 50-jährigen Jubiläum. Und was war es nun mit der eingangs erwähnten Quelle zur Frühgeschichte oder gar Vorgeschichte des ZYC? Der Schrift «100 Jahre Seeclub Zürich», herausgegeben vom Seeclub auf sein Jubiläum vom Sommer 1963, kann entnommen werden, dass schon vor 1863, also heute vor bald 120 Jahren eine «Segelgesellschaft» in Zürich bestanden hat, die bald aufgelöst wurde, deren Mitglieder dem Seeclub beitraten und die dortige Segelsektion bildeten. «Dazu wurde 1864 das damals stolzeste Segelboot auf dem Zürichsee, die *Limmat* gekauft und von H. A. Stämpfli in der Bootswerft Treichler überholt. Sie hatte vier Segel, war 27 Fuss lang (ca. 8,5 m) und konnte eine 12köpfige Besatzung aufnehmen.» — Das Programm der ersten Segelregatta im Schoss des Seeclub vom 21. August 1869 ist in Facsimile abgedruckt.

Die Segelsektion soll dem Seeclub bald zur Hypothek geworden sein. Sie brachte dem Club mehr Unangenehmes als Erfreuliches, vor allem hohe Kosten, und so wurde sie denn in den am 10. Oktober 1885 gegründeten Zürcher Segelclub entlassen, der seinerseits kurz nach der Gründung des ZYC um 1903 den Geist aufgab.

Doch jetzt zur jüngsten Geschichte des ZYC. Wir wollen sie wieder etwas thematisch in Angriff nehmen, wollen beginnen bei den baulichen Anlagen, dann zur Entwicklung der Bootsklassen und des Regattawesens übergehen, anschliessend das Segeln am grünen Tisch, d. h. das Verbandswesen streifen. Dann werfen wir, wie schon im ersten Teil, einen Blick auf Präsidenten und Bootsleute und zum Schluss auf das Clubleben der letzten 25 Jahre ganz allgemein.

Auf den Sommer 1952 hin erhielt der Club als Ersatz des verrosteten, vordersten Eisencaisson-Flosses (1912 als alte Occasion gekauft und noch 40 Jahre im Dienste des Clubs stehend) das neue Eisenbeton-Floss, das auf dem Slip der Wollishofer Schiffwerft gebaut und am 6. Juni von Stapel gelassen worden ist. Als schwimmender Körper, quasi Schiff und somit Wesen, wurde es gebührend mit Champagner getauft, während die Taufgesellschaft auf dem Floss selber bei Tische sass und eine venetianische Nacht feierte. Die Baukosten betragen inklusive Verankerung Fr. 18'500.—, wobei die Ankersteine gespendet worden sind und der Club zum erstenmal in seinem Leben um eine Subvention von Fr. 4'000.— beim Sport-Toto einkam. Das mittlere Floss ist heute 82 Jahre alt. Der eiserne Unterbau wurde 1954 ein letztes mal von Bootsmann Walter ganz gründlich überholt und lebte daraufhin munter weiter, bis im Frühling 1971 einzelne Caissons plötzlich leck wurden und das Floss schwere Schlagseite zeigte. Dank vereinten Anstrengungen des Bootsmannes und Max Osterwalders, tatkräftig unterstützt durch die Zürcher Seepolizei, gelang es, durch Unterschieben von Schlauchbooten den Untergang zu verhindern. Alsdann wurden alle Caissons mit einem Kunststoff ausgeschäumt, um das Leben dieses lieben Flosses zu erhalten. Kosten: Fr. 6'468.40.

Die bautechnische Entwicklung unserer Jollen, ursprünglich vor allem der Flying-Dutchman-Klasse, Sperrholz und Kunststoff, und auch die zahlenmässige Ausbreitung dieser Klassen, veranlassten uns 1958 zum Bau des ersten Jollenflosses, westlich vom Zugangsteg. Auf Initiative der FD-Segler entstanden, wollte es zunächst den Namen FD-Floss annehmen, doch konnte der Vorstand in weiser Voraussicht die offizielle Taufe dann mit «Jollenfloss» vornehmen. Nichtsdestotrotz wurde wieder eine fröhliche Taufe an Bord des Täuflings durchgeführt, wobei allerdings die Champagnerflasche zuerst einmal der Hand der Patin entglitt und zu Wasser ging. Die Kosten dieses Flosses betragen Fr. 8'500.—, an die der Sport-Toto wieder einen kleinen, verschiedene FD-Eigner einen grösseren Beitrag leisteten. Wesentlich schwieriger als die Finanzierung gestaltete sich aber das Erreichen der Baubewilligung. Kantonale und städtische Behörden zeigten sich äusserst zugeknöpft. Sie fürchteten eine allzu starke Beeinträchtigung der freien Seefläche, mit der namentlich im untersten Teil des Sees sehr haushälterisch umzugehen sei. Es bedurfte vieler Argumente und aller Ueberzeugungskraft des Vorstandes und auch, dankbar sei's erwähnt, der sportfreundlichen Unterstützung des damals noch Wachtmeister und späteren Admirals Heiri Müller von der städtischen Seepolizei, um endlich die Bewilligung der Behörden zu erhalten, ausdrücklich als ausserordentliche und allerletzte bezeichnet.

Und all das im ersten vorausgeworfenen Schatten des ominösen «Projekt des Seepark», mit dem sich die Behörden schon 1957 sehr ernsthaft beschäftigten, das Projekt, das nicht nur unser Bootshaus weggeft, sondern den untersten See bis auf eine Linie vom Arboretum

zum Utoquai, Höhe Stadttheater, ausgefüllt hätte!

Wunderbarerweise erhielten wir trotz allem im Jahre 1968 noch das zweite Jollenfloss zugebilligt. Von Hannes Gubler konstruiert und von vielen älteren und wenig jüngeren Clubmitgliedern in Fronarbeit erstellt, wurde es am Ansegeln eingeweiht. Neptun persönlich gab uns die Ehre seines Besuches, herangeführt im Polizeiboot durch Admiral Heiri Müller von der Seepolizei. Kosten: Fr. 27'500.— abzüglich Fr. 6'000.—vom Sport-Toto. Damit dürfte nun nach äusserer Ausdehnung die bauliche Entwicklung unserer Anlagen in Zürich bis heute und auf Weiteres abgeschlossen sein.

Wenn schon an Erweiterungen nicht mehr gedacht werden konnte, so waren doch immer Ideen und Wünsche lebendig, im Inneren des Hauses allerlei zu verbessern und zu rationalisieren. Vor allem die Damengarderobe, 1916 für ein paar wenige aktiv segelnde weibliche Mitglieder bemessen, genügte den neueren Anforderungen schon längst nicht mehr. 1963 wurde sie umgebaut. Unter der Leitung von Stefan von Jankovich verschwand die hübsche, aber unpraktisch gewordene Jugendstil- Einrichtung samt Wandmalereien, um zweckmässigen Kästen und Ablagegestellen Platz zu machen. Bald auch folgte die Herrengarderobe mit einem jetzt bis bald auf die letzte Möglich erschöpften Angebot an Kästen. Eine weitere Entwicklung unserer Mitgliederzahl wird uns wohl zum Abstieg in die Caissons zwingen. Auf sein fünfzigstes Lebensjahr hin wurde das Bootshaus 1965 einer Renovation an Haupt und Gliedern unterworfen: Totalerneuerung der elektrischen Anlagen, Modernisierung der Küche in der Bootsmanns-Wohnung, Einbau einer Gaszentralheizung etc. verschlangen beinahe Fr. 30'000.—, die durch erhöhte Jahresbeiträge und einen ExtraBeitrag von Fr. 21'000.—verdaut werden konnten. In jüngster Zeit, um nur das Wichtigste an grossen Brocken zu erwähnen, die wir zu verarbeiten hatten, kam im Jahre 1969 der Umbau des Clubzimmers im Parterre an die Reihe. Während mehr als 20 Jahren wuchs in Gesprächen, Ideenvorschlägen, Plänen etc. der Wunsch zur Reife, das Clubzimmer, das doch meistens den Dornröslein-Schlaf schlief, mehr ins Clubleben einzubeziehen, bis endlich 1967 Werni Toggweiler zur Tat schritt und versuchsweise, wie es hiess, provisorisch eine einfache Bartheke aufstellte. Das war der ideell zündende Funke. Eine grosszügige Spende unseres Ehrenpräsidenten zündete materiell, und die Mitgliederversammlung vom 16. Januar 1969 bewilligte mit 59 gegen 4 Stimmen den Bau und den notwendigen Kredit von Fr. 25'000.—. Schon im Sommer des gleichen Jahres war der Umbau unter der sorgfältigen Leitung des projektierenden Architekten Jan Both fertig, und wer wollte heute bezweifeln, dass wir damit nicht nur dem Clubzimmer, sondern viel mehr noch dem kameradschaftlichen Zusammenleben den besten Dienst erwiesen haben. Kosten: Fr. 25'911.—.

Jetzt führt der Eingang nicht mehr wie bisher durch eine Haustüre in den engen Gang, vorbei zwischen Telephon und Geschirrschrank, das Clubzimmer links liegen lassend in die Garderoben, sondern pumps direkt ins Clubzimmer und dann fast zwangsläufig an der Bar vorbei zum engen, verkehrshindernden Durchgang zu den Garderoben, sodass man — je nach Wunsch zwangsläufig oder freiwillig— im Clubzimmer Zeit und Raum zu Begegnung und Gespräch findet, und das nun bei weit offenen Fenstern und freiem Blick auf den See hinaus.

Nun aber ist es endlich auch Zeit, sich der Allgemeinheit zuzuwenden und zu deren Wohl etwas zu tun: Kommt da 1972 das kantonale Gewässerschutzamt auf die Idee, unsere gute, alte biologische Kläranlage im hintersten Caisson uns abzusprechen und den Anschluss unserer sanitären Anlagen an die städtische Schwemmkanalisation zu verlangen! Zugegeben, was beim Bau des Bootshauses 1916 noch als der Technik letzter Schrei galt, konnte jetzt nicht mehr ganz mithalten. Der Zunahme der Mitgliederzahl und namentlich der Frequenz im Bootshaus auch zur Winterszeit waren die für die biologische Auflösung der Abwässer auf den Kokskörben der Kläranlage eingesetzten Mikroben nicht mehr ganz gewachsen, besonders wenn sie bei kühler Witterung etwas träge bis schläfrig wurden. —So beugten wir uns denn nolens, volens dem Bauamt I und unternahmen das Werk, das namentlich beim Anschluss des schwimmenden und schwojenden Bootshauses an das Festland heikle technische Probleme bot, nicht zu vergessen, dass das freischwebende Ablaufrohr heizbar ausgestaltet werden musste. Das ganze Vergnügen kostete denn auch Fr. 103'233.25 und musste finanziert werden durch Erhöhung der Jahresbeiträge und

dreimalige saftige Extrabeiträge. — Non olet, heisst es im Jahresbericht 1973 dazu. Auch auf der Bächau zeigen sich ähnliche Probleme. Dort ist es weniger das Versagen unserer Mikroben, als die starke Ueberbauung des ganzen Hörnli, die die Behörden von Freienbach veranlasste, uns und unsere Nachbarn innerlich darauf vorzubereiten, dass es bald einmal zum Bau der Schwemmkanalisation kommen werde. «Leider» sei sie noch nicht realisiert, schreibt unser Bächauverwalter in seinem Jahresbericht 1976, denn die ewig überlaufende Sickergrube hängt ihm anscheinend bald zum Hals heraus, begreiflicherweise. Dafür aber blieben wir auf einem anderen Gebiete nicht untätig und erfüllten im Jahre 1973 einen Wunsch, der auf der Bächau auch schon an die 20 Jahre herumgeschwirrt war. (Wann wohl hört das Schwirren unserer Wünsche auf? Hoffentlich nie, denn 'es lebt der Club, solange er wünscht'.) Nach Plänen und

Bauleitung von Peter Saager wurde das kleine Toilette-Häuschen um- und ausgebaut und mit einem weitausladenden Vordach samt geschützter Feuerstelle versehen, sodass uns jetzt auch an Land, so wenig wie auf hoher See, Wind und Wetter bei unserem frohen Tun etwas anhaben können. Eine kurze Erschütterung brachte uns lediglich die Bauabrechnung von rund Fr. 95'000.—, die damit den von der Mitgliederversammlung vom 11. November 1971 bewilligten Kredit von Fr. 55'000.— doch ziemlich überschritt. Es scheint, dass eine recht aktive, «kreative» Baukommission die Hand im Spiel gehabt habe und für eine wesentliche Projekt-Erweiterung verantwortlich gewesen, während der Vorstand kaum aus dem Staunen herausgekommen ist. «Die Lage bleibt undurchsichtig», heisst es im Protokoll vom 12.12.1972. — Immerhin, an Beiträgen a fonds perdu sind Fr. 37'900.— eingegangen. Ein weiterer Trost: Im Jubiläumsjahr 1977 wird auch unsere Bächau ein Jubiläum feiern und für uns 30 Jahre alt werden. Die a.o. Generalversammlung vom 9. Juli 1947 beschloss den Kauf des «Ländli», umfassend 2265 m² zum Preis von Fr. 48'000.— (der Trost, materiell gesehen: Fr. 21.10 pro m²!). Wenn wir alle unsere dortigen Investitionen zusammenzählen und durch 2265 dividieren, sitzen wir immer noch verhältnismässig wohlfeil unter dem schützenden Dach.

So wären wir jetzt auf der Bächau wie in Zürich nach dem heutigen Stand der Technik und der heutigen Erfüllung unserer Wünsche recht zweckmässig und zufriedenstellend installiert. Doch der Zahn der Zeit nagt unaufhörlich, und die Wellen unseres sonst so lieblichen Zürichsees schlagen im wörtlichen und im übertragenen Sinn immer wieder an unsere Anlagen.

Da wären einmal die Föhnstürme zu erwähnen, die sich seit Januar 1919 unseres Wissens zum ersten mal wieder ab 1960 in unfreundlicher Weise zu melden begannen. In diesem Jahr zur Eröffnung des Reigens gleich zweimal, am 4. und 29. Oktober. Schon anderthalb Jahre darauf, in der Nacht vom 17. auf den 18. April 1962 suchte uns der älteste Urner schon wieder heim und brachte grosse Verheerungen über unsere Anlagen und im Bootspark. Merkwürdig, immer war es Urnerföhn, während der Glarner, mit den Zürcher Seglern offenkundig in engerem kameradschaftlichen Kontakt stehend, uns eher in Ruhe liess. Zwei Jahre später schon wieder. Am Sechseläuten, 20. April 1964, hatten wir den selben unerwünschten Besuch, und dann in der Nacht vom 1. zum 2. November 1968 kam er «bis auf Weiteres» zum letzten mal.

Sie einzeln zu beschreiben, erübrigt sich wohl, immerhin, zu den Schäden vom 4. Oktober 1960 kann dem Protokoll der Vorstandssitzung vom gleichen Tage, abends 18 Uhr, entnommen werden:

«Die Westseite des Hauptflosses ist weitgehend zertrümmert, wobei sogar der Beton gelitten hat. Das mittlere Floss blieb, trotzdem es sich aus der östlichen Verankerung löste, soweit intakt, hingegen ist der Verbindungssteg versunken und vermutlich auch beschädigt. Die Tragfässer des vorderen Flosses scheinen Wasser aufgenommen zu haben. Das Westfloss weist Scheuerschäden auf, ebenso sind drei Pfähle zertrümmert. Der Gesamtschaden wird vorderhand auf Fr. 10'000.— bis Fr. 20'000.— geschätzt.

Folgende Boote weisen zum Teil sehr starke Zertrümmerungen auf: Die 5,5 mR Contest und Carin, der Lacustre Margreth, der Star Fleche, der Pirat Pte. Tonkinoise, die Vauriens Happy und Lindor sowie der Kreuzer Don Ranudo, der auch die grössten Schäden am Bootshaus verursacht hat, und die Motorboote der Herren Dr. Müller und H. Toggweiler. Die Gastboote Tabu von Herrn Schürch und Vagabonde von Herrn Sander sowie ein ausländischer Finn,

der sich zu Beginn des Sturmes auf der Rampe befand, sind schwer beschädigt.» Nach dieser ersten Ueberraschung, da Walter nur Seepolizei und Brandwache alarmieren konnte, haben wir sofort eine clubeigene Föhnwehr mit Alarmorganisation eingerichtet. Sie besteht hauptsächlich aus Junioren, deren erste Aufgabe es ist, die Jollenflosse zu räumen und die Boote an Land zu bringen. Alsdann kann sie im Bootspark soweit wie möglich zum rechten sehen und herantreibende Boote in geordnete Bahnen lenken, damit sie möglichst wenig Schaden anrichten. Wer aber den Nachtsturm vom 17./18. April 1962 am Bootshaus erlebt hat, der weiss, wie bald einmal menschliche Kraft und Opferwille zu nichts werden im Kampf gegen die Naturgewalten. Unvergesslich, wie wir durch das verschwommene Vollmondlicht machtlos zuschauen mussten, wie sich die prächtigen Yachten Dona Sciscialda und Triton II wegen gelockerter Ankersteine immer näher kamen, dann wohl irgendwie aneinandergerieten, wir wollten ja unseren Augen nicht trauen, doch immer wieder, bis Triton II anfang, ruhiger in den Wellen zu liegen, ruhiger, aber auch tiefer.—Ein Hilfstrupp wollte vom Floss absetzen um an Bord zu gehen, doch war das mit unseren kleinen Beibooten unmöglich, und gegen Morgengrauen hin sank Triton II weg, leckgeschlagen von der Bugnase der kräftigen Dona Sciscialda.

Unsere Föhnwehr konnte erfolgreich alle Flosse räumen und die Jollen an Land bringen. An Bord aber, am Bootshaus übernahm Ruedi Hotz stimmungsgewaltig und mit angeborener Autorität das Kommando über den ganzen ad hoc-Hilfstrupp, Mitglieder, Seepolizisten und Feuerwehr. Auch unsere eigenen Anlagen litten Schaden. Die beiden vorderen Flosse sprangen aus ihren seitlichen Verankerungen. Das vorderste wurde noch gehalten von der mächtigen Föhnkette, das mittlere landete arg ramponiert längsseits des Bootshauses. Das Jollenfloss brach der Länge nach in zwei Stücke. Unsere Schäden betrug laut Bericht des Quästors an der folgenden Generalversammlung vom 24. Januar 1963 «bis jetzt» Fr. 17'162.10. Was später noch folgte, ist nirgends mehr ersichtlich.

Nach diesem schwersten Sturm wurde eine Kommission aus Ingenieuren und ein paar Vorstandsmitgliedern gebildet, die zu studieren hatte, was unsere Anlagen inskünftig vor Schaden bewahren könnte, denn sie liegen bei grossem Föhngewell an exponiertester Stelle, in einem Hexenkessel, wie es ein Zeitungsbericht damals schrieb. So wurde auch der Wasserbaufachmann, Ingenieur H. B. Fehlmann, beigezogen. In den folgenden beiden Jahren wurden bei grundsätzlich unveränderter Disposition (die ganze Anlage wurde 1954 mit 1300 m neuer Ketten, gespendeten Steinen und Fr. 6'500.— eigenen Kosten errichtet, während früher jedes Boot an eigener Boje frei schwojen konnte) alle Steine und Ketten durch Froschmänner kontrolliert und wo nötig verstärkt.

Der nächste Angriff auf unsere Anlagen erfolgte auf ganz entgegengesetzte Art. Meldete sich der Föhn mit lautem Ungestüm, dafür in angenehmer Wärme, so erschien der neue Feind in geheimnisvoller Stille und umhüllt von frostiger Kälte: die Seegfröni 1963. Anfänglich ein lustiges Schauspiel und frohes Leben im und ums Haus mit sich bringend wurde das Eis mit der Zeit zur grossen Gefahr, denn der mächtige Druck hätte die Hohlkörper unserer Flosse zertrümmern können. Schon zeigte sich auch die Wirkung eines Eis-Schubes. Bootshaus und Flosse wurden gegen das Ufer gestossen, und die Pfähle des Jollenflosses, kaum von den Föhnschäden geflickt, hatten Schlagseite bis nahe an die Bruchgrenze. Ein 50 cm breiter Graben in das 36 cm dicke Eis rund um die ganze Anlage gesägt und ständig offen gehalten bannte die Gefahr.

So ging auch dieser Schreck vorbei, doch ein anderer, schon lange vor den Föhnstürmen auf dem Plan, sollte auch über sie hinaus latent bleiben und uns in Atem halten, ein neuer Feind des ZYC, wieder grundlegend anders gartet, diesmal körperlich überhaupt nicht fassbar und nur mit geistigen Waffen zu bekämpfen. Ja, wenn es nur diese gewesen wären. An ihnen hat es uns wohl nicht gemangelt. Aber die ganze Sache drohte immer wieder ins Politische abzugleiten, und dann? Wo wären wir geblieben? — Man merkt, dass jetzt das «Projekt Seepark» an die Reihe kommt.

Im Jahre 1957 legte ein Architekt sein aus eigenem Antrieb entworfenen Projekt dem Stadtrat vor, es gleichzeitig mit der nötigen Publicity der weiten Oeffentlichkeit bekannt gebend. Sein Zweck: «Zürich gegen den See hin endlich zu öffnen, den Zürchern und ihren Gästen Gelegenheit zu Begegnung, zum Flanieren und zum Shopping zu verschaffen». Der

Weg dazu: Auffüllen des untersten Teiles des Seebeckens bis auf die Höhe des Hafens Enge, eine neue Quaibrücke auf der Höhe von Stadelhofen, allerlei Boutiquen etc., als Mäusespeck eine grosse unterirdische Garage. Unsere Anlagen waren auf diesem Projekt glatt ausradiert. Sofort setzte sich der Vorstand in Marsch, und zwar zuerst an die höchste Stelle, zu Stadtrat Dr. S. Widmer vom Tiefbauamt und mit seiner freundlichen Empfehlung die Treppe ein wenig hinunter zu Stadtbaumeister, Stadtplaner und Stadtgärtner. Ueberall wurden wir mit grossem Verständnis und Wohlwollen empfangen. Der Architekt erhielt zusammen mit dem Auftrag zur gründlicheren Planung auch den Auftrag, die Bedürfnisse des ZYC zu berücksichtigen und unsere Anlagen in das Projekt miteinzubeziehen. In einer Aussprache mit ihm und Wm. Müller von der Seepolizei im Bootshaus versuchte der Vorstand ihm unseren Raumbedarf zu erläutern. Nun, was kam heraus? So weit im See draussen, 300 Meter vor dem heutigen Quai, wäre wegen der Seetiefe an eine Verankerung weder des Bootshauses noch der Boote zu denken gewesen. Da war denn ein kleiner Hafen vorgesehen, mit Platz für etwa fünf Yachten und zehn Jollen und an Land ein Clubhaus, beides verbunden durch eine über die Fussgängerzone führende 60 Meter lange Brücke. Das Clubhaus war zur Belebung des Uferbildes als grosse Kugel aus Beton und Glas gedacht. Um den seglerischen Charakter zu dokumentieren, war das Ganze mit vielen Fahnenstangen und fröhlichen Wimpeln geschmückt.

Ueber die Kosten wusste man einstweilen nur so viel, dass sie enorm gross würden, man sprach von 100 bis 150 Millionen. Was den Club betraf, wusste man aber nicht, wer sie zu tragen hätte, man durfte nur ahnen, dass als Gegenleistung zum städtischen Wohlwollen die Rechnungun präsentiert würde. Aber die Kosten waren es wohl, die unsere Zuversicht am Leben erhielten, und die uns zunächst auch retteten. Doch so weit war es noch lange Jahre des Bangens nicht.

Bald einmal kamen andere Anliegen an die Stadt herangetragen. Autostrassenprobleme, die sogenannte Westtangente mit westlicher Umfahrung der Stadt Zürich und Querverbindung über den General Guisan-- Quai und dann 1970 nochmals das Projekt der Stadt selber, unter dem Quai eine zweistöckige Garage zu bauen. Auch jetzt wieder setzte sich der Vorstand mit der Behörde in Verbindung. Diesmal konnte Dr. S.

Widmer als Stadtpräsident von unserem Präsidenten H. U. Bosshard im Bootshaus selber empfangen werden, und es ergab sich wieder das Gleiche und grundsätzlich Erfreuliche: Stadtrat Dr. H. Burkhardt schrieb unserem Präsidenten im Anschluss an eine Sitzung vom 28. Mai 1970 unter anderem: «Mit der Ausführung des Projektes wird der traditionelle Standort Ihres Clubs erfasst werden. Das Bauamt I ist jedoch der Ansicht, dass Ihre Anlagen, namentlich das Bootshaus, wiederum im selben Gebiet untergebracht werden können.»

Noch am 30. 6. 1974 kam in der Stadt Zürich eine Motion «Seeparkprojekt» zur Abstimmung, von Stadt- und Gemeinderat zur Ablehnung empfohlen, und von den Stimmbürgern deutlich verworfen. Dabei ist es bis heute geblieben. Ob es die Kosten waren (ein Auto-Parkplatz wäre auf rund Fr. 70'000.— zu stehen gekommen), oder die vielen anderen baulichen Aufgaben, die der Lösung harrten, wer kann es genau sagen. Vielleicht sind es auch bessere Erkenntnisse des Heimat-, des Landschafts- und des See-Schutzes, die eineweitere Auffüllung des untersten Seebeckens verhinderten. Derweilen bleiben wir mit unseren schönen und uns lieb gewordenen Anlagen am altgewohnten, aber auch weitherum einzig noch möglichen Platz wie auf einem Vulkan sitzen, von dem wir nur hoffen können, dass er endgültig erloschen sei.

Aber nicht zu vergessen: Als er wirklich noch ernstlich rumorte und Dämpfe und gar glühende Brocken ausspüh, sah sich der Vorstand doch veranlasst, der Mitgliederversammlung vom 30. Mai 1968 die Gretchenfrage vorzulegen: Wollen wir nicht ernstlich daran gehen, einen neuen Standort zu suchen, «für alle Fälle»? Einstimmige Antwort: Nein, hier bleiben und festhalten mit aller Kraft, lautete unser Beschluss !

Auch auf der Bächau blieben wir nicht immer in Frieden gelassen. Beim Kauf anno 1947 haben wir uns der Verkäuferschaft (Erben Gassmann und Kibag AG) wie allen Nachbarn gegenüber und gegenseitig dem Servitut unterworfen, dass auf dem ganzen Gebiet des «Hörnli», d. h. allem Land ausserhalb der Werkhalle der Kibag, keinerlei Gewerbebetrieb

erlaubt sei. Dessen ungeachtet begann die Kibag 1957 auf diesem Land Kies auszubaggern, um das Riesenloch Jahre später mit Bauschutt langsam wieder auszufüllen. Als wir uns mit ein paar Nachbarn zusammen dem zur Wehr setzen wollten, kam der Bumerang in der Form eines Verbotes unserer Bojen und des Landungssteges: Wohl hätten wir uns beim Landkauf auch das Recht der freien Zufahrt über das Seeli zu unserem Ufer, nicht aber zum Setzen der Bojen und zum Bau des Steges erworben, des Steges, den uns übrigens die Kibag selber erstellt hatte. Nun also fort damit! Das Seeli steht ja im Privateigentum der Erben Gassmann.

Nach langwierigem Hin und Her schlossen wir vor dem Bezirksgericht Höfe einen Vergleich: Gegen Zahlung von Fr. 1'300.— einmalig für den Steg und Fr. 40.— jährlich für die Bojen werden diese auf dreissig Jahre als Servitut zu unseren Gunsten grundbuchlich eingetragen. Wir andererseits erlaubten für drei Jahre die Baggerei, aus der dann die Motorboothaabe entstanden ist.

Doch nun zum lebendigen Inventar des Club, zu unserer Fahrhabe, den Clubbooten. 1952 besaßen wir ein einziges, die Vertreterin der beinahe unsterblichen Klasse der Olympiajollen 1936, unsere O Z 25 STE. ODILE, seit 1941 in unserem Besitz, aber schon 1954 an ein Mitglied verkauft, da sie sich in üblem Zustand befand. Noch ein Jahr zierte sie unter dem neuen Namen Delia unsere Yachtliste, dann verschwand sie ganz.

Neues Leben regte sich anfangs 1955, als die eben geborene und von der USY anerkannte Klasse Flying Dutchman auch im ZYC eingeführt wurde. Zusammen mit acht Mitgliedern schloss sich der Club als Promotor mit dem Kauf von FD Z 30 BLITZMAITLI IV der neuen Flotte an, die bis Ende dieses Jahres neun Einheiten umfasste. Diese Boote waren bei Kurt Heinrich in Küsnacht gebaut worden. BLITZMAITLI IV blieb uns bis 1959 erhalten und wurde dann verkauft.

Im Blick auf die internationalen Jugendregatten 1961, deren Durchführung der ZYC übernommen hatte, und um dem in der Westschweiz eben aufkommenden Jugendboot Vaurien eine Starthilfe zu geben, damit unserem Freund M. Jean Ott unter die Arme greifend, entschlossen wir uns zur «Aktion Vaurien»: 1960 kaufte der Club selber zwei Boote, V 6031 BLITZMAITLI V und V 6032 DUNNERHAGEL III und subventionierte den Kauf weiterer Boote durch Clubmitglieder, sodass wir Ende 1960 eine Flotte von 14 Einheiten beisammen hatten. Sie wuchs bis anfangs 1961 auf 32 Einheiten an, inbegriffen 15 Boote, die der Club auf eigene Rechnung kaufte und mit verlockenden Namen wie Margna, Bernina, Diavolezza etc. versah. Sie alle wurden an den St. Moritzer Internationalen Jugend-Regatten zur Verfügung gehalten, und unsere damalige Bootsbe- und - abschaffungskommission konnte sie nach den Regatten umgehend verkaufen. So blieben uns nur die beiden BLITZMAITLI und DUNNERHAGEL zur Juga-Ausbildung erhalten. Alle 32 Einheiten wurden in zwei Serien bei Gagnebin in Morges gebaut, die Segel bestellten wir bei Fragniere. Preis: Fr. 1'400.—, fertig ausgerüstet, inkl. Bootsdecke, aber ohne Malerarbeit, die unsere Juga unter Leitung von Walter Meyer selber nachholte.

Unerfreulich war, wie sich bald herausstellte, die schlechte Qualität des Holzes vieler dieser Boote. So ging BLITZMAITLI wegen Fäulnis schon 1964 ab, nachdem sie im Herbst vorher an der Boje gesunken war (hört, hört! Ob da nicht auch etwas menschliche Fäulnis mit im Spiel war?). Als Ersatz kam für zwei Jahre V 6127 TÜCHEL, und 1966 wurden beide, TÜCHEL und DUNNERHAGEL abgestossen, «relativ günstig verkauft»,

wie es im Bericht des Jollenwartes heisst. Diese Schiffe haben wenigstens ihrer Klassenbezeichnung Vaurien alle Ehre gemacht. Die Klasse fiel im Club auch als Ganzes ziemlich schnell zusammen. Von 1971 an waren es noch drei Einheiten, die tapfer zusammenhielten, um 1974 gemeinsam aus unserem Bootsregister zu verschwinden. Doch was tut es. Schon 1966 zeigte sich ein neuer Stern am Himmel der Jugendboote, die 420er-Jolle! Der ZYC machte mit und kaufte 1967 bei Alain Staempfli in Grandson zwei Einheiten, 420/7038 BLITZMAITLI VI und 420/7039 DUNNERHAGEL IV. Im gleichen Jahre 1967 wurde uns von der Familie des eben verstorbenen Herrn Henry Landolt dessen Varianta NOVISSIMA geschenkt, die vor allem der Juga gute Dienste leistet und von ihr sogar an der Tag- - und Nachtregatta 1973 gesegelt worden ist.

Unsere beiden 420er erhielten 1968 durch eine Sonderaktion Zuwachs. Der Vorstand startete eine Sammlung, die das schöne Ergebnis von Fr. 16'115.50 ergab und zur

Anschaffung zweier weiterer Boote mehr als ausreichte. Die beiden Neuen sind 420/11663 TÖNI und 420/665 LÄGERE, und wer mit diesen Namen nichts anzufangen weiss, wird von Thomas Wiskemann erfahren können, dass das auf gut Zürichdeutsch so viel wie Enterich und Ente bedeutet.

Dieses kleine Geschwader von vier Clubjollen wurde im Sommer 1968 gemeinsam getauft, wobei wieder die Champagnerflasche ihren Schabernack spielte, diesmal der Hand der Taufpatin so viel Schwungkraft verlieh, dass ein Täufling beinahe leck schlug. 1972 zeigten sich laut Jollenbericht anscheinend gewisse Zerfallserscheinungen, denn zur Bereitstellung eines befriedigenden Regattabootes war es notwendig, von allen vier Booten die besten Teile «miteinander zu kombinieren». Welch weise Voraussicht unseres Vorstandes, gleich vier Boote an Lager zu legen!

1975 wurde DUNNERHAGEL IV verkauft und durch einen werftneuen DUNNERHAGEL V ersetzt, sodass wir heute nach wie vor vier 420er und eine Varianta besitzen. Die Motorjolle PFUPFER ist auch ein wichtiger Teil unserer schwimmenden Fahrhabe. Anno 1952 besass der Club noch keine eigene. Der damalige PFUPFER II war Eigentum des Bootsmannes Walter Meyer, der ihn dem Club zur Verfügung hielt, wogegen der Club für Unterhalt, Reparaturen und Betrieb aufkam. Dieses etwas unbefriedigende System wurde aufgegeben, als das Boot 1953 abgewrakt und ein neues angeschafft werden musste.

Kurzer Rückblick auf die Pfufer-Geschichte: Vor langer Zeit, ungefähr 1925, kaufte Walter aus eigener Initiative und auf eigene Rechnung seinen ersten PFUPFER, ein kleines, ganz offenes Motorschiffchen zu Fr. 1'550.—, das er dem Club wie eben erwähnt zur Verfügung hielt. Nach dem Sommerfest 1933 geriet die ZYC-Flotte in einen grossen Ledischiff-Schlepp von gegen 20 Booten, zwei Reihen zu je etwa zehn Booten, gerade ausserhalb des Bächauseeli in einen so schweren Blascht, dass Walter als Flotten-Kommandant an Bord der Ledi längere Zeit beidrehen liess, die Ledi in den Wind mit schwächster Kraft voraus, nur so viel, dass man gerade noch Ruder behielt. Während alle Aufmerksamkeit auf den jeweiligen Vordermann, auf Trossen, Ruder und Ledi gerichtet war, schlug PFUPFER, an eigener Trosse vertäut, unbemerkt und langsam voll, bis die Trosse brach und das sinkende Schiff zwischen beiden Reihen zurückfiel und bald in den Fluten versank.

Unversichert, wie das Boot war, verursachte es Walter einen Totalschaden von Fr. 1'550.—, an den ihm der Club Fr. 600.— vergütete. Alsdann stellte er den Club mit einem Neubau von Pedrazzini 1934 mit PFUPFER II wieder vor ein fait accompli, aus dem sich gewisse Finanzierungs-Probleme ergaben, da die Kosten den Voranschlag weit überstiegen. Der Club musste helfend einspringen. Im Frühling 1953, nach 19 Dienstjahren, musste dieses Boot abgewrakt werden.

Lange Diskussionen ergaben sich nun um die Frage, ob inskünftig der Club selber eine Motorjolle anzuschaffen habe, oder ob man das wie bisher dem Bootsmann überlassen wolle. Die Monatsversammlung vom 19. März 1953 entschied sich mit 29 gegen 26 Stimmen für eine clubeigene Jolle, und die Versammlung vom 9. Juli 1953 gewährte den Kredit von Fr. 8'000.—für die Anschaffung des Bootes gemäss Riss und Offerte der Gebrüder Faul in Horgen. Es war ein Riss, eigens für die Zwecke unserer Clubjolle gezeichnet: Arbeit im Bootspark, Setzen und Bergen der Regattabojen und kleinere Schleppfahrten, etc. Nur leider, aus Sparsamkeit verwendeten wir zuerst den alten, oft reparierten Motor Universal 10 PS, der uns viel Aerger machte.

Dennoch, an der Clubweihnacht, am 19. Dezember 1953, machte PFUPFER III zur freudigen Ueberraschung aller seinen ersten Besuch am Bootshaus, eben erst fertig geworden und in aller Heimlichkeit von Stapel gelassen. So still ging es aber nicht weiter. Um 3 Uhr morgens in der selben Nacht wurde der Weihnachtsbaum an Bord gebracht, und los ging es mit Liedern aus 15 Kehlen, limmatwärts, limmatabwärts bis zum Drahtschmidli, dem Lettenkanal und zurück zum Bootshaus. Die Taufe selbst fand am Ansegeln 1954 vor dem Hirschen Obermeilen durch unseren «Ur-Pfufer», Walters Tochter Rosmarie als Gotte, statt. Auf der Rückfahrt von Obermeilen über- raschte uns ein dicker, langanhaltender Blascht mit Blitz, Donner, Regen und schweren Wellen und verabreichte so dem jungen PFUPFER III nach der Champagnertaufe gleich noch die Feuer- und Wassertaufe, die er glänzend überstand.

So viel zu diesem Boot, das wohl als letztes einer verschwindenden Zeit noch Massarbeit

war, karweel in Mahagoni gebaut, nicht nur praktisch, sondern auch eine Augenweide. Sein Unglück: ein zu schwacher Motor, zudem alt und reparaturanfällig, was man auch vom später eingebauten 25-pferder Gray sagen musste, sowie sein Bedürfnis nach liebevoller Pflege, wofür heute weder Interesse, noch Handwerkskunst und Zeit zu finden sind.

Jedenfalls kamen schon bald nach Walters Rücktritt die ersten Fäulnisbakterien an Bord (vielleicht vom BLITZMAITLI V herüberggesprungen), und 1967, nach nur 17 Dienstjahren wurde das Boot «wegen einer Pilzansammlung unter dem Vordeck» und anderen Schäden zu Fr. 2'000.—verkauft.

Das Auge des Vorstandes richtete sich nunmehr nach der Bootswerft Meier in Dintikon, wo Hannes Gubler am 11. Januar 1968 ein «modifiziertes Armeesturmboot», in Plastik, ausgerüstet mit einem 55 PS-Aussenbordmotor bestellte. Das ist nun unser PFUPFER IV, der irgendeinmal im Jahr 1968 abgeliefert und in Dienst genommen worden ist. Wann und wie das passierte, ist nicht genau zu eruieren. Der Jahresbericht erwähnt nur, dass PFUPFER IV eines schönen Tages plötzlich wie schaumgeboren dagestanden und dann nach einem Clublunch mit 15 Herren an Bord eine Belastungsprobe und gleichzeitig die elegante Jungfernfahrt hinter sich gebracht habe. Ueber die Kosten lässt sich weder aus Protokollen, noch

aus Jahresbericht oder Zirkularen genaues herausfinden. Aus dem Vergleich der Jahresrechnungen 1967 und 1968 scheint sich immerhin ein Betrag von gut Fr. 15'000.— zu ergeben. Nach gewissen Anpassungen, insbesondere an die Wünsche der Seepolizei, steht das Boot nun im zehnten Jahr im Dienst und leistet somit seinen kleinen Beitrag an unser jubiläumsgeschwängertes Jahr 1977, munter, aber anscheinend immer noch ungetauft.

Was vermöchte die Schnellebigkeit der letzten 25 Jahre besser zu zeigen als die Entwicklung der Bootsklassen und des Regattawesens in unserem Club. Ist sie zu bedauern, ist sie zu begrüßen? Wohl beides. Schade um das Vergangene und: zum Glück haben wir das Neue. Vieles, was zu Beginn des 3. Vierteljahrhunderts des ZYC der Stolz des Bootsparks gewesen war, wird heute in

letzten Exemplaren von älteren Clubmitgliedergenerationen wehmütig als rares Beispiel einer aussterbenden Bootsbauerkunst bewundert, von jüngeren mitleidig als «Altersklasse» belächelt. Wo sind unsere 45 m2 Nationalen Kreuzer, lange noch eine Stütze der Juga, wo die stolze Flotte der schnellen Schärenkreuzer, wo die 5 m R-Yachten, die seinerzeit eifrig geförderten Piraten?

Aus dem Yachtregister sind die allerletzten Repräsentanten einer längst vergangenen Gründerzeit verschwunden; «Kormoran II», «Kreuz-Ass», «Schnuppe II» und der liebe alte Kutter «Annemarie» mit seinem altväterischen Schwungrad-Dieselmotor. Andere Bootsklassen sind gekommen und— mindestens in den Registern des ZYC—bereits dabei selbst wieder Historie zu werden: Von den «Vauriens», Ersatz der Piraten als billiges Jugendboot, soll da und dort noch einer seinen Lebensabend als Geraniumkistli fristen. Die 5,5 m R-Yachten, einst die ambitionösen Nachfolger der 30 m2 Schärenkreuzer, haben ihrerseits im Soling ihren triumphierenden olympischen Meister gefunden.

Auf der anderen Seite die Zähnen, die (fast) ewig Jugendlichen, allen voran das Starboot. Der Star ist als Phönix nach 4-jährigem Dornröschenschlaf 1976 wieder zu olympischen Ehren emporgestiegen, und unsere Starflotte blüht wie eh und je. Hiessen unsere Star-Koryphäen von damals Hans Bryner und Jan Both, so sorgen heute Noldi Osterwalder oder Peter Wyss für Lorbeeren — und Seglerlatein von Regattabahnen. Bewährtes hält und pflanzt sich fort:

Es brauchte in den mittleren 50iger Jahren etlichen Mut für die kaum mehr als ein halbes Dutzend Yachtclubler, um das damals jüngste Kind, den holländischen Flying Dutchman mit einer ersten Bauserie aus der Taufe zu heben. Die Pioniertat hat sich gelohnt. In Windeseile hat sich der FD auf unserem See, in der ganzen Schweiz verbreitet, weiterentwickelt, ist schon längst nicht mehr «unser Kind». Was im ZYC mit schweren Sperrholzschalen, Holzmasten, mit Trapezversuchen, mit freundschaftlichen FD-Turnieren bei Charly Schaefer in Schirmensee begonnen hat, ist heute zum technischen, olympischen Vollblut-Renner geworden. Höhepunkt: die Teilnahme «unseres» Jörg Hotz an den olympischen Sommerspielen 1976 in Kingston (Kanada). Schliesslich sind da die neuen, jüngsten Klassen in einer fast beängstigenden Vielfalt. Jeder Werft ihr Eigenprodukt, jedem Produkt internationaler Status und eine selbstbewusste Klassenorganisation. Die aktuellen

Rennyachten, Soling, Tempest, werden kleiner, angeblich auch billiger, die Jollen leichter, raffinierter, Segelmaschinen. — Drei Momentaufnahmen aus dem 75. Clubjahr mögen das Bild abrunden: Als allerneueste Entwicklung hat uns die Technik der Segelboote gewissermassen als siamesischen Jollen-Zwilling den Katamaran beschert. Seine Geschwindigkeit lässt den orthodoxen Segler erblassen, Blauband-Rekorde purzeln. Er eröffnet uns wahrhaftig neue Segler-Dimensionen für das 4. Vierteljahrhundert.

Der «Optimist», Ein-Kind-Jugendboot, treibt die Jugaleitung zeitweilig zur Verzweiflung. Vertrautes Sommerbild vor dem Clubhaus: Heinz Schmidt als brüllender Dompteur des Optimisten-Zirkus von 10jährigen Minikapitänen. Schliesslich die Kreuzer. Sie bilden den ruhenden Pol und Kontrapunkt zur wildgewordenen, mechanischen Regattaseglerei. Manche kleinere und grössere ZYCKreuzeryacht hat in den allerletzten Jahren im Bootspark Einzug gehalten, vertauscht am Sonntag bescheiden die Hochsee mit dem Frauenwinkel oder dem Bächauseeli; für die passende Dünung sorgt prompt und ungefragt die ZSG.

Wandel auch im Regattawesen: Vor 25 Jahren ein stolzes Regattakomitee in Blazer, weisser Hose und Yachtmütze unnahbar auf dem Feldherrenhügel des Clubhaus-Balkons. Walter Meyer am Kanonen-Tisch. Und wehe, wenn ein noch so souveräner Starboot-Sieger es wagte, in der Sommerhitze die Ziellinie ohne Hemd zu kreuzen! Der Zielschuss wurde ihm glatt versagt. So streng waren Walters Bräuche vor 25 Jahren. Der Verkehr im unteren Seebecken, Pedalos, Miet-Motor-, Ruder-, Segelboote haben das Regattatreiben ums Bootshaus endgültig verscheucht. Das Regattakomitee tagt heute auf dem Wasser, in der Enge des Startschiffs, inmitten des Regattarummels olympischer Kurse vor Zollikon oder Goldbach. Gott sei Dank schluckt auch die Bilge der präsidialen «Dona Siscialda» (ex Don Ranudo) manch guten Tropfen.

Nicht nur der Verkehr, auch die bezüglich Meteorologie und fairem Wind gestiegenen Ansprüche der Segler haben den Entschluss erleichtert, auf Start und Zieldurchgang vor dem Bootshaus, vor Bar, Schnöderbank und den kritischen Augen der Angetrauten und Zugewandten der Regatteure zu verzichten. Trotzdem, schade um eine Tradition und schade um die profunden Kenntnisse gewisser Lokalmatadoren über den «Claridensträssler», den «Kongresshaus-Schieber» und die «Rämi-Bö», welche so manche Rettung (oder zerstörte Hoffnung) in letzter Sekunde gebracht haben.

Die gestiegenen Ansprüche unserer Segler haben auch zu ungeahnter Mobilität geführt. Manche Yachten, viele Jollen haben ihren Liegeplatz an der Boje mit dem Bootsanhänger vertauscht. Das Segeln auf fremden Gewässern hat das Pionierhafte der früheren Zeiten verloren. Das Tummeln auf internationalen Revieren ist nicht mehr an einen West-Ost-Pokal, an ein internationales Juniorenturnier, an kameradschaftliche Initiativen gemeinsam mit auswärtigen Clubs, gebunden. Beide traditionellen Anlässe und früheren Pfeiler unseren aktiven internationalen Regattawesens gehören der Geschichte an. Ein Verlust für unseren ZYC? Ja; ein Verlust freundschaftlicher Verbindung zu anderen Clubs, abgelöst durch die private Einzelinitiative unserer Segler, abgelöst auch durch die Tätigkeit und Aufgaben der immer wichtiger werdenden Klassenverbände als oft recht lose EignerInteressengemeinschaften.

Um so erfreulicher ist der Schulterchluss im Verbandswesen. Hier zuerst zur USY: Wir dürfen mit Genugtuung feststellen, dass unsere Beziehungen zum Landesverband von je her auf gegenseitigem Vertrauen, Verständnis und Anerkennung beruhen, hat doch der ZYC dank der Initiative seines damaligen Präsidenten H. G. Waser einen wesentlichen Teil an die Gründung des Verbandes beigetragen. Unser Club ist denn auch ununterbrochen im Vorstand der USY vertreten. 1952 war es noch H. G. Waser als Vicepräsident. Als 1953 statuten- und turnusgemäss das Präsidium von der SNG in die Zentral- oder Ostschweiz hinüberwechseln sollte, wurde es ihm unter unannehmbaren Bedingungen angetragen: Der bisherige Präsident Dr. P. Bonnet wollte eine gewisse Oberaufsicht behalten und Herrn Waser zeigen, wie man das Amt ausübe. — Begreiflich, dass dieser dankend ablehnte. Als neuer Präsident wurde ab 1953 Dr. W. Bucher aus Luzern gewählt, und als Nachfolger von Herrn G. Waser trat Simon Jegher dem USY-Vorstand, bald als dessen Vizepräsident, bei. In seine Amtszeit fiel das unerfreuliche Intermezzo der Differenzen mit der Societe Nautique de Geneve. Es waren fast ausschliesslich die Vorstandsmitglieder dieses Dachverbandes, die

sich nicht damit abfinden konnten, dass das Präsidium nicht mehr in ihren Händen lag. Die aktiven sportlichen Mitglieder des Cercle de la Voile hingegen litten unter den Folgen der Hartköpfigkeit ihrer Herren so sehr wie die ganze USY. Angefangen hat es mit insgeheimer Verletzung von Bauvorschriften einiger 15 m² SNS und rechtswidrigem Ausstellen von Messbriefen in Genf. Ein Rekurs gegen die Aberkennung dieser Messbriefe durch die technische Kommission wurde durch eine stark besuchte a.o. GV der USY vom 28. November 1954 in Olten mit fast allen gegen die Genfer Stimmen abgewiesen. Wegen unsportlichen und unkameradschaftlichen Verhaltens, das die Selektion der Schweizer Segler an die Olympiade in Melbourne verhinderte, erteilte der Vorstand der USY einzelnen Vorstandsmitgliedern der SNG im Sommer 1956 einen offiziellen Verweis. Doch das genügte noch nicht, sodass 12 Clubs die Einberufung einer zweiten a.o. Generalversammlung mit dem Traktandum der zeitlich begrenzten Suspension der SNG verlangten. Sie fand am 9. Dezember 1956 in Bern statt und gab mit überwältigendem Mehr dem Antrag recht. Hierauf meldete die SNG samt dem Cercle de la Voile den Austritt aus der USY an.

Nun glätteten sich die Wellen und gute, fruchtbare Arbeit konnte im Gremium der USY geleistet werden. Ein kleines Nachbeben erfolgte an der Generalversammlung 1957 in La Tour-de-Peilz, als gegen die Stimmen des unteren Genfersees und weniger anderer mit kräftiger Unterstützung der Zentral- und Ostschweiz Oberst Henry Guisan zum Zentralpräsidenten gewählt wurde. Loyal und überlegen leitete er nun das Schicksal der USY, bis ihn

leider ein persönliches Missgeschick zum vorzeitigen Rücktritt zwang. Das fiel in die Zeit, da unser Repräsentant im USY-Vorstand bereits H. U. Bosshard war, denn an der Generalversammlung vom 15. März 1959 trat Simon Jegher zurück, noch ehe das Damokles-Schwert einer allfälligen Präsidenschafts-Kandidatur auf ihn herabfiel.—Es fiel auf Walter Cassani vom Thunersee Yacht Club. Als Vertreter des ZYC aber erschien im Vorstand der USY Dr. H. U. Bosshard, dem dank seiner Aktivität bald einmal ein Sitz in der technischen Kommission und dann das Vizepräsidium zufielen. Während seiner Amtszeit ereignete sich auch eine Bereinigung im Vorstand der SNG, und zur Erleichterung der ganzen Schweizer Seglerwelt traten beide, die SNG und der Cercle de la Voile, an der Generalversammlung vom 19. März 1961 in Neuenburg wieder dem Landesverband bei. Der verlorene Sohn wurde mit echter und herzlicher Freude wieder in den Kreis der Familie aufgenommen. Seither ist am 26.2.1967 auch Dr. H. U. Bosshard aus dem Vorstand der USY ausgetreten und von Hannes Gubler abgelöst worden. Auch er ist in die Prominenz der technischen Kommission und des Vizepräsidiums vorgerückt und wird, wenn nicht alles trügt, an der kommenden Generalversammlung, in unserem Jubiläumsjahr, Präsident der USY. Kehren wir an den Zürichsee zurück, so ist hier wohl das Wichtigste der Zürichsee-Seglerverband. Wir wissen, schon von 1926 bis 1935 hat einer bestanden. Sein Hauptzweck waren Koordination und Durchführung von Segelregatten. Er entschlief aber, als nur noch der ZYC einziges Mitglied war. Alsdann standen die fünf Clubs ZYC, ZSC, YCR, SVT und SCE wieder wie bisher unter dem sie gemeinsam verbindenden Recht des Schifffahrtskonkordates zwischen den Kantonen Zürich, Schwyz und St. Gallen, dessen ursprüngliche Fassung, so um 1920 herum, für die Segler vorsah: «Segel-Schiffe haben Kursbooten auszuweichen, ausgenommen bei starkem Wind» (sic!). Anfangs der 50iger Jahre fanden sich die Clubs zur gemeinsamen Herausgabe des Regattakalenders zusammen, was eigentlich nur eine Kalenderkonferenz und, damals noch machbar und recht interessant, eine gemeinsame Bootsliste ergab. Die Arbeiten am neuen Konkordat und am eidgenössischen Binnenschifffahrts-Gesetz hatten als Reaktion 1965 die Gründung einer Interessen-Gemeinschaft der wassersporttreibenden Verbände am Zürichsee unter Führung unseres H. U. Bossard zur Folge, und aus diesem Sammelsurium von Fischern, Bootsvermietern, Seglern, Motorbötlern etc. schälte sich 1973 der neue Zürichsee-Seglerverband heraus. Der ZYC hat Glück, Ehre und Verpflichtung damit erhalten, dass er den Präsidenten in der Person unseres nimmermüden H. U. Bosshard stellen konnte, der über den ZSV folgendes berichtet: «Der Zürichsee-Seglerverband (ZSV) wurde am 29. Januar 1973 aus der — wohl recht späten — Einsicht heraus gegründet, dass die in den letzten Jahren sich erkennenlassenden Tendenzen in Oeffentlichkeit, Politik und (Verbots-)

Gesetzgebung einen Zusammenschluss unserer Segelsportclubs zu einem politischen Dachverband mit entsprechendem Potential notwendig machen, wollen wir nicht durch die Entwicklung überrannt oder zumindest an die Wand gespielt werden. Er umfasst die den Segelsport betreibenden Vereinigungen der kantonalzürcherischen Seen sowie des Obersees und des Walensees, d.h. des sogenannten Konkordatsgebietes, somit gegenwärtig 21 Clubs mit gegen 3 000 aktiven Seglern. Aufgabe des Verbandes ist es, in der Region die Kontakte zur Öffentlichkeit und zu den Behörden sowie zu anderen Sportorganisationen aktiver als früher zu pflegen, die Interessen seiner Mitgliederclubs zu koordinieren und die Belange des Segelsports im Rahmen der heute bestehenden eidgenössischen und interkantonalen Vorschriften zu fördern und zu vertreten. Im Vordergrund seines Aufgabenbereiches steht die Öffentlichkeitsarbeit. Sie umfasst im weitesten Sinne alles, was dazu angetan ist, im Volk, das heisst beim Einzelnen beginnend, Interesse für das Segeln und die Segler zu wecken, Vorurteile, ja gar politisch geschürte ClicheVorstellungen abzubauen und falsche Ansichten richtigzustellen. Diese Arbeit beginnt beim Verkehr mit der Presse, sie reicht aber bis ins Cockpit jedes einzelnen Seglers, wenn es gilt, durch eigenes Verhalten bei unseren Partnern, den anderen Seebenützern, Goodwill zu schaffen oder zu erhalten. Natürlich ist der ZSV auch der offizielle Gesprächspartner für die Behörden im Konkordat und in den Kantonen, soweit notwendig und möglich auch Gemeinden, und es gelang ihm in den wenigen Jahren seit seiner Gründung, einen sehr erfreulichen Kontakt zu schaffen oder aber zu vertiefen, wo auf städtischer oder Gemeindeebene ein Dialog schon lange bestand. Der Einsitz von Vorstandsmitgliedern in die Beratende Expertenkommission des Konkordates dient ebenfalls diesem Zweck. Gegenwärtig setzt der Verband alles daran, auch nach Inkrafttreten des Eidgenössischen Binnenschiffahrtsgesetzes den Clubs die Kompetenz zur Abnahme der Seglerprüfung, in einem dazumal wesentlich verbreiterten Rahmen zu erhalten. Als sportlicher Dachverband wirkt der ZSV heute schon koordinierend bei der Festlegung des Regattakalenders mit, und er ist auch auf diesem Gebiet dieMittlungsstelle zu den kantonalen und Gemeindeinstanzen. Auf technischem Gebiet stellt der Verband den Behörden Beratung jeder Art zur Verfügung. Intern stiess das vom ZSV vor zwei Jahren erstellte Verzeichnis der Wassermöglichkeiten auf das Interesse der Segler.»

Wenn wir uns jetzt den Interna des Clubs zuwenden, möchten wir auf die Weiterführung der Galerie der Präsidenten laut 1952-er Bericht verzichten, denn die Herren, die jetzt dran kämen, sind alle noch munter am Leben, immer noch fest mit allerlei Aemtern mit dem Club verbunden und so ausgezeichnet mit ihren Leistungen und Erfolgen, dass es auf eine peinliche Selbstbeweihräucherung herauskäme. — Wenigstens ihre präsidialen Amtsdauern: Dr. Simon Jegher 1950 bis 1963 (total 25 Jahre im Vorstand), Dr. H. U. Bosshard 1963 bis 1972 (total 16 Jahre im Vorstand) und Dr. Max Osterwalder ab 1972 (im Vorstand seit 1964).

Wenden wir uns also den Bootsleuten zu und beginnen bei Walter und Mausy Meyer, die 1952 immer noch in unseren Diensten standen, sie im 61. und er im 57. Lebensjahre. Da es zeitweise um seinen Gesundheitszustand nicht zum Besten stand, stellte es ihm der Vorstand anheim, den Zeitpunkt des Rücktrittes selber zu wählen, wann immer es ihm und seiner Frau passe. Das trat nun auf den 31. März 1964 ein, nachdem ihm ein treues und opferbereites Mitglied eine preiswerte und schön gelegene Wohnung zur Verfügung halten konnte. Mit einem schönen Gesellschaftsabend vom 21. März 1964 im Foyer des Kongresshauses («Tenue: dunkler Anzug, oder noch besser Segler-Gala») nahmen 190 Damen und Herren und viele Gäste von nah und fern von unseren lieben Bootsleuten nach 45 Dienstjahren Abschied. Telegramme und Briefe von befreundeten Clubs wurden verlesen, Wm. H. Müller und Ernst Schneider vom Augsburger SC erhoben sich zu Trinksprüchen und unser Präsident fand in seiner gehaltvollen Ansprache die richtigen Worte, indem er die 45 Dienstjahre in Beziehung zu 45 Jahren Clubgeschehen stellte.—Walter starb am 18. Juni 1968, auf den Friedhof begleitet wiederum von einer grossen Schar alter Freunde aus dem ZYC und der übrigen Seglerwelt. Seine Frau aber, unsere Mausy, erlebt bei guter Gesundheit im 86. Lebensjahr unser Clubjubiläum mit uns.

Für den Vorstand begann jetzt eine mühevollle Zeit der Bootsleute-Suche. Zuerst stiess er auf Rolf Doswald, der vom 1.4.1964 bis 31.1.1965 Dienst tat, der ihm aber offenkundig zu

streng und unerfreulich war. Alsdann folgten ab 1.2.1965 Herr und Frau Leo Schweizer. Wie schon bei R. Doswald und anders als bei Walter Meyer, wo alles auf Mündlichkeit, Selbstverständlichkeit und gegenseitigem Vertrauen beruhte, mussten jetzt Pflichtenhefte, Unfall-, Kranken-, Taggeld-, Todesfall- etc. Versicherungen vereinbart werden. Dennoch, das Ehepaar Schweizer befriedigte in allen Teilen recht gut, bis es im Sommer 70 zu Stockungen kam: die Arbeit wachse ihm anscheinend über den Kopf, störe das Familienleben. Zudem erstrebe er berufliche Selbständigkeit, die er in der väterlichen Kaninchenfarm zu finden hoffe. Ende des Dienstverhältnisses: 31.12.1970.

Neue Suche: aus 130 Bewerbungen wird diejenige von Herrn und Frau Walter Bolli gewählt. Er verfüge über einige Jahre Praxis mit Fahrt auf See, was immerhin etwas ist. Dienstantritt am 1.1.1971. Anfangs recht verheissungsvoller Einsatz, doch ergeben sich schon im nächsten Sommer Reibungen mit einzelnen Vorstands- und gewöhnlichen Mitgliedern, die zu Bollis Kündigung auf den 31.8.1972 führen. — Armer Vorstand! Was ist zu tun so kurz vor den Herbstregatten. Man erwägt die aushilfsweise Anstellung eventuell eines Studenten oder eines Mitgliedes. Letzte Aufträge an den anscheinend ziemlich renitent gewordenen Bootsmann: «Betr. Pfupfer eingetretenes Boddenbrett reparieren, Fenderung tadellos in Ordnung bringen, Spinnweben, Schmutz und rostige Büchsen haben keinen Platz im Pfupfer (zum Glück handelt es sich um den neuesten, «pflegeleichten» Pfupfer, der Chronist). Die Flosse sind zu reinigen. Die Beiboote sind zu pumpen, wenn es geregnet hat» (auch das noch!).

Auf den 1.9.1972 konnte das Ehepaar Ernst Walder gefunden werden, er als Lagerarbeiter der SBB im Hafen Romanshorn, quasi longshoreman, mit der Seemannschaft ein ganz klein wenig schon vertraut, sie aus dem Gastgewerbe stammend als hinter unserer Bar geeignet erscheinend. Walders haben sich mit all ihren Kräften für ihre Aufgabe eingesetzt und sich einzuarbeiten versucht, wo und wie es immer nur ging. Unser aller Zuversicht war gross, als leider anfangs August 1974 ein Schlaganfall Herrn Walder für unsere Zwecke für immer ausser Gefecht setzte. Mit bewundernswerter Kraft und Opfermut versuchte seine Ehefrau, unterstützt von Verwandten, wie auch von Vorstandsmitgliedern, den Ausfall bis zur erhofften Genesung wettzumachen. Doch als die Hoffnung aufgegeben werden musste, wurde das Dienstverhältnis in gegenseitigem Einvernehmen auf den 28.2.1975 aufgelöst.

Wider Erwarten schnell gelang es dem Vorstand, auf den 1.3.1975 das Ehepaar Walter Schöni als neue Bootsleute anzustellen. Die kurze Charakteristik im Zirkular vom 9. Dezember 1974 lautete: «Er: 35 Jahre, z.Z. in der Industrie tätig. Erfahrung im Gastgewerbe. Sie: 25 Jahre, gesetzte Person, Gemeindeglied, will keine Kinder (obwohl sie sie gerne hat). Wir wünschen den neuen Bootsleuten — und auch uns — eine erfreuliche und lange Dienstzeit im Clubhaus.» Das «erfreulich» hat sich bis heute zum Glück voll bewahrheitet. Etwas anderes erscheint zweifelhaft, denn Frau Schöni hat ihren Gatten und uns zu Beginn des Jubiläumsjahres mit einer lieben, kleinen Helen überrascht und beglückt. Dass auch sie eine erfreuliche und lange Zeit im Clubhaus erleben möge, ist nun in den Wunsch einzuschliessen, und dass sie ein fröhliches Glied der Clubfamilie werde, dazu!

Ja, die Clubfamilie. Was war mit ihr in all diesen Jahren?

Was ist nun mit all diesen vielen Menschen und Booten in den letzten 25 Jahren geschehen? Was auf der Kampfstätte, dem Felde der Ehre, der gesuchten und oft auch gefundenen, passiert ist, kann man zum kleinen Teil im Ueberblick über das Regattawesen nachlesen. Allein, das Clubleben erschöpft sich eben nicht in den Fussgurten einer Finn-Jolle oder im fliegenden Trapez eines Fliegenden Dutchman. Menschliche Beziehungen und Freundschaften gedeihen oft tiefer und vor allem im weiteren Kreise im Clubhaus und auf unseren Flossen. Ja, die Flosse scheinen es dem Chronisten vor allem angetan zu haben seit jener fröhlichen Taufe mit venetianischer Nacht an Bord des Vordersten im Jahre 1952. Doch zuerst zu den hergebrachten Anlässen. Das Absegeln wurde schon vor 1952 nicht mehr mit Segeln begangen, sondern, weil es gemütlicher ist, mit dem Clubball kombiniert und in geheizten Räumen gefeiert. Getreu unserer Tradition spielt es sich nicht in traditioneller Form ab, mal anders, mal so, mal da, mal dort. Festzustellen ist immerhin, dass die Lokalitäten und entsprechend die Ballkarten höheres Niveau als früher erreichen. Zu denken an die lustigen Bälle 1957 und 1958 an Bord der schon ausser Dienst gestellten

HELVETIA (Ballkarte Fr. 12.—) verglichen mit dem letztjährigen Ball im Baur au Lac («traditioneller obolus Fr. 80.—»). Immerhin, der obolus scheint doch schon Tradition geworden zu sein. Aber an Festlichkeit, Fröhlichkeit und guter Kameradschaft hat es auch 1976 nicht gefehlt. Non olet heisst es auch hier.

Das Ansegeln, auch ein fester Teil unseres Jahresprogrammes, führte uns früher immer zu einem mässig nahe gelegenen Wirtshaus, Hirschen Obermeilen, Sternen Oberrieden etc. Wer mit dem Segelboot erschien, den packte bald nach dem schwarzen Kaffee Unruhe wegen der Heimfahrt, und bald war die gemütliche Gesellschaft gesprengt. Aus dieser Erkenntnis heraus feiern wir das Ansegeln seit 1958 am Bootshaus mit allerlei wassersportlichem Schnickschnack und ausreichend viel Zeit zum fröhlichen Zusammensein, auch wenn es frostig regnet. So war es zum Beispiel anno 1966, als wir trotz nasskalten Aprilwetters aus Anlass des 50. Geburtstages des Bootshauses und des 30. der Aufstockung einen Neptunbesuch erhielten und dann einer Modellyacht-Regatta zuschauen konnten, ohne selber nass oder kalt zu werden.

Das Sommerfest auf der Bächau allerdings hat seit Jahren seine feste Form, nun mit der Neuerung, dass wir dank dem weiten Vordach beim Regen nicht mehr ins Bächausäli oder in die Kibag-Werkhalle fliehen müssen. Die herrlichen Wähen von Baggenstoss aber sind heute so wenig wegzudenken wie vor dreissig Jahren.

Weiter zum festen Bestand unseres Jahresprogrammes gehört die herbstliche Seniorenfahrt. Ursprünglich stellte uns Franz Faul aus Horgen seine URSULA als fahrbaren Untersatz und sich selbst als Kapitän zur Verfügung. Mit wachsender Seniorenzahl stiegen wir auf ein Mietboot vom Utoquai, den ZÜRILEU über, einen alten, klapprigen Kasten mit löchrigem Verdeck. Dann spendierte unser lieber Freund Jakob Schärer aus Erlenbach, Präsident der Zürichsee-Schiffahrts-Gesellschaft, ein kleineres Schiff aus seiner Flotte samt Aperitif, und in den letzten Jahren stellte uns Herr Paul Weber aus Wädenswil sein Bierschiff WADIN zur Verfügung, eine geräumige, frohe Trinkhalle.

Zuerst erschöpfte sich die Seniorenfahrt in Wiedersehen, *Freude, Fahrt, Essen, Trinken und Freundschaft, wobei reihum all die bekannten Wirtschaften und auch Wohnsitze lieber Mitglieder heimgesucht worden sind, Charly Schaefers in Schirmensee, Coppettis und Bosshards auf der Bächau und Wasers im Seehüsli in Bendlikon. Präsident H. U. Bosshard hob die Seniorenfahrt dann auf eine etwas andere Stufe und machte die Teilnehmer auch mit Kultur- und Kunst- Geschichte bekannt: Rathauskeller Rapperswil und Rapperswiler Burger-Silberschatz, Ufenau mit den beiden Hutten-Gräbern, von denen nur Fachleute wissen, in welchem von beiden nun eigentlich der richtige*

Hutten ruht, Ortsmuseum Horgen, Weinbauschule auf der Au, Kommandoposten der kantonalen Seepolizei in Oberrieden und was der interessanten Dinge mehr sind. 1972 verstand es der damals noch frischgebackene und noch ganz unverbrauchte neue, unser heutiger Präsident Dr. Max Osterwalder, die Seniorenfahrt mit einer 70-Jahr-Feier des ZYC zu verbinden und die gute Stimmung geschickt mit einem erfreulichen Appell an die Spenderherzen der Teilnehmer zu krönen. Dem verdanken wir die frisch überzogenen Fauteuils im ersten Stock des Bootshauses.

Anlässe ausserhalb des Normalprogrammes sind in den letzten Jahren seltener geworden, und das ist eigentlich schade. Zu erinnern ist an die einfachen Familienabende, ein gutes Nachtessen im Clubzimmer des Kongresshauses mit anschliessend irgend einem Vortrag und ausreichend Zeit zu Begegnung und Geplauder. Man denke an den 4. Februar 1960, da uns Frau Dr. M. L. Schelbert mit Lichtbildern in ungezwungenster Weise an ihrer Kreuzfahrt mit DON RANUDO im Mittelmeer teilhaben liess. Und als sie zu Ende war und der Präsident dankte und meinte, es sei schön, aber viel zu kurz gewesen, da hub sie in freier Weise gleich nochmals an und führte uns noch ein schönes Stück weiter. Oder zu erinnern an den Abend, da uns Dr. K. Winterhalter von seiner Teilnahme an der schweizerischen Dhaulagiri Expedition 1958 berichtete. Oder Eric Wegmanns Vortrag, mit dem er uns Baukunst, Kultur und Philosophie Indiens näherzubringen versuchte. — Dann wieder die Exkursion vom 28. April 1956 nach Rheinfelden, Fahrt mit dem Motorschiff GLARUS rheinabwärts bis in den Basler Rheinhafen, Essen im Schifferhaus der Schweizerischen Reederei AG und Besuch des Schiffahrts-Museums. Auch der abendliche Besuch bei der

*Loki Winterthur am Probestand des riesigen Meerschiff-Dieselmotors. — Wenn solche interessante und freundliche Anlässe aus unseren Programmen verschwunden sind, so ist der Grund wohl hauptsächlich in der starken Konkurrenz des Wintersportes zu suchen, der es fast unmöglich macht, in der für unseren Sport flauen Zeit genügend Mitglieder auf den Plan zu **bringen**.*

Dafür blüht das Leben im und um das Clubhaus. Angefangen hat es um 1958 mit der Einführung des DienstagClublunch, der ursprünglich zum Ziel hatte, das oft etwas sterile Stimmvieh der Mitgliederversammlungen zu beleben und in zwangloser Form mit dem Vorstand in Verbindung zu bringen. Zuerst brachte jeder sein Essen selber mit, und nur das Getränk konnte aus der Clubwirtschaft bezogen werden. 1961 überraschte uns Mousy Meyer einmal mit einer ihrer Hausspezialitäten, einem herrlichen irish stew, und ab 1971 begann Frau Bolli auf Wunsch regelmässig ein warmes Plättli bereit zu halten. So hat sich auch hier das Niveau gehoben. Mit unserem «Stammvater, dem Seeclub Zürich», wie es im Jahresbericht 1971 heisst, begannen wir gegenseitige LunchBesuche auszutauschen, liessen aber diese nette Übung in der Folge leider etwas in Vergessenheit geraten. Die Flosse: Der Floss-Taufe 1952 folgte anlässlich der Regattawoche 1954 erstmals die Mittagsverpflegung der Regatteure und Schlachtenbummler am Bootshaus, organisiert durch die Brüder P. und J. Jegher mit der Kantine

Lindt & Sprüngli. Das fand grossen Anklang und brachte vor allem die Wettkämpfer nach überstandenerm und vor neuem Kampf in friedlichen Kontakt. Gleiches geschah, als wir ein Team des Oxford University Y. C. im Jahre 1956 zu einem Turnier zu Gast hatten. Damals bezogen wir herrliche Eintopfgerichte aus Giangrossis Küche, Walters Stammeis an der Sternengasse, Spaghetti al Sugo etc. !

Als ob wir es geahnt hätten, das Projekt Seepark. — «Die Stätte unseres Wirkens, diese Seele, diesen inneren Gehalt unseres Clubhauses mochten wir wieder vermehrt pflegen», heisst es im Jahresbericht 1960. Schon 1954 holte Walter aus dem nahen Kongresshaus Tische und Stühle heran und bereitete zum Seenachtsfest vom 28. August auf beiden Flossen und der Clubhaus-Terrasse 180 Sitzplätze, die von uns bis zum letzten besetzt wurden und wieder Gelegenheit zu einer herrlichen Nacht auf eigenem Territorium gaben. Gleiches geschah am Seenachtsfest vom 13. Juni 1962. Heute haben Tische und Stühle den vielen fragilen Jollen Platz machen müssen, und es ist bald eine akrobatische Kunst, sich durch die modernen Sportwerkzeuge zum vordersten Floss hindurchzuturnen. — Kein schlechtes Zeichen für das sportliche Leben im ZYC.

*Und ein anderes schönes Zeichen: Das Bratwurstessen, eingeführt vom damaligen Präsidenten H. U. Bosshard, als Dank an alle die, die sich im Laufe des Jahres durch besondere Leistungen irgendwie um den Club verdient gemacht haben, vereinigt jeden Spätherbst eine immer grössere Zahl Mitglieder. Bratwürste kann man auch anderwärts essen. Aber sie im Kreise einer grossen Zahl Gleichgesinnter zu essen, das ist Freude! *Beim Sport hört man oft das Wort, Siegen sei Nebensache, Mitmachen sei die Hauptsache. Das gilt auch für das Mitmachen im Zürcher Yacht Club. In der Einladung zur Club-Weihnacht 1956 (um auch diesen wichtigen Markstein des Clublebens noch zu erwähnen) kann man lesen, und das möchten die Chronisten aufs Ganze verstanden wissen:**

« . . . Dann mag unser Walter die zweite Flasche Wein heraufbringen, die dritte, vielleicht auch die vierte, damit wir lange und gemütlich beisammen sitzen und an unserem lieben ZYC-Garn zwirnen können. Wer weiss, vielleicht wird es die schönste Clubweihnacht seit langem, wer weiss, vielleicht für lange. Darum nütze die Zeit, carpe diem ! »

ZYC Hipp Hipp Hurra! Im Februar 1977

Simon Jegher Urs Gut