

„Ein bisschen Gestern“

Die beeindruckende Erfolgsgeschichte der Klasse „Havel Klassik“

Von Wolfgang Bayer



Vorsicht Untiefe - 2013er Veteranen-Luwkampf zwischen 50er Seefahrtskreuzer und W-Klasse vor der alten Heilandskirche (Ost)



Foto von Sönke Hucho

Agil, kontaktfreudig und ein Organisationswunder - so schätzen die Mitglieder des Berliner Akademischen Segler-Vereins (ASV), jenes Vereins, der zur China-Olympiade mit Studentencrews auf eigenem Kiel unterm Bären-Spi Peking anliefe, ihren so genannten Alten Herrn Claus Reichardt, 67. Der passionierte Blauwassersegler organisiert nun schon mit seinem ASV im 17. Jahr auf der Unterhavel, dem eigenen Revier, die „Havel Klassik“, ein Erfolgsmodell. Weil Reichardt „die größte Binnenregatta des FKY und zugleich die größte Regatta Berlins“ engagiert „angestoßen und auf den Weg gebracht“ habe, verlieh ihm Initiator Wilfried Horns nach der diesjährigen Wettfahrt Ende Juni den "Ehrenpreis" 2013 des Freundeskreises. Auch für die keineswegs berlinfrömmelnde Zeitschrift „Yacht“ rangiert dieses „Highlight der Szene“ ganz oben. Was „Kult, Kultur und Kapriolen“ (die „Yacht“) tatsächlich bewirken, wie die „Havel Klassik“ zudem im geschichtsträchtigen Revier Renaissance, Reminiszenz und ein Stück lebendiger Vereinigung in sich bündelt, untersucht dieser Bericht.

Als West-Berlin noch Halbstadt war, da wussten alle, die geborenen, die gelernten und auch die „Rucksack“-Berliner, dass in dieser Stadt selbst im Westen der Osten beginnt. Aber wie damit umgehen?

Gaviota, die betagte 6m-R-Yacht, macht es so: Es ist Wende-, Pionierzeit im Frühherbst 1990, die alte Dame, Baujahr 1928, durchteilt die Wellen Richtung Jungfern-, Lehnitz-, Krampnitzsee. Für Wessis einst verbotene Brandenburger Gewässer, doch es ist der allerletzte Tag einer in der Wiedersehensfreude weggeknutschten DDR-Hoheit. Morgen steht die Einheit auch formal, seit Monaten schon entfällt der Anlegezwang am Kontrollkai, Ausweis hochhalten genügt. Bei *Gaviota* Gischt an Bug und Heck. So sollte es mal in der Regatta flutschen.

Der DDR-Wächter am Kontrollturm guckt grimmig. Keine Nelke im Lauf der Kalaschnikow. Der Skipper sucht die Papiere. Keine dabei. So fällt er ab, soweit es geht. Dann hält er seine Camel-Filter-Packung hoch. Der Zoni muss ja blind sein.

Ist er nicht. Bei der Rückkehr kurzes Belfern: „Festmachen!“ - „Wieso das denn?“ - „Sind Sie taub?“ - „Keine Lust!“ - „Ich befehle es Ihnen“. *Gaviota* gleitet weiter in Richtung westliche Havel: „Ich ersuche Sie zum letzten Mal, hier anzulegen!“

Noch fünfzig Meter, noch zwanzig. Die Freiheit winkt. Der Grenzer strafft sich ein letztes Mal. Souveräne Hilflo-sigkeit, sozialistische Chuzpe, preußische Pflichterfüllung oder umgekehrt: „Wenn das so ist, dann verlassen Sie unverzüglich das Gebiet der DDR“. Chapeau!

Beautys im Weltkulturerbe

Fast 23 Jahre später: Nur eine gute halbe Meile vom damaligen Dialog entfernt wieder Wende, Halse, Wende, dieses Mal in Backbord der Lennéschen Sichtachse zwischen Pfaueninsel-Schlösschen (West) und Marmorpalais (Ost): Unesco-Weltkulturerbe. Rund achtzig Boote der diesjährigen „Havel Klassik“, gestandene Mahagonis, fein ondulierte Schönheiten und schwimmende Steinways darunter, die meisten



Man sieht sich zweimal- 6mR-Yacht einst auf Mauerstreifen-Exkursion kurz vor der Einheit, nun entspannt auf Wettfahrts-Kurs

sich bespiegelnde Intarsien-Wunder aus Glanz und Epifanes - all diese Beautys runden um die südliche Wendemarke im einstigen Ost-Gewässer.

Egalité, Fraternité, so die neue Devise - das Feld der schwimmenden Präziosen, der historischen Jollen, Jollenkreuzer, Drachen, Nationalen, Meteryachten, Schären und Seefahrtskreuzer, es hat sich längst durchmischt wie ein Satz Pokerkarten - die schnellen Schönen wie immer vorweg, die weniger Flotten, die wie immer bei solchen Ereignissen sieglos bleiben, aber das engagierte Gros stellen, folgen ebenso eindrucksvoll im Pulk.

Olaf Krügers 5,5er *Heaven Can Wait* rauscht wie gehabt einem Spitzenplatz entgegen, kein Wunder, auch die Typvariante „Modern“ sichert das Abonnement; Peter Hölterhoff, Steuermann des ASV-Sechser *Luv*,

liefert sich, was sonst, Luv-Kämpfe mit *Eos*-Skipper Matthias (Matze) Grothues - Spork - zum Schluss nach 14 Meilen liegt 6G25 eine gute halbe Minute vor der 22er Schäre; Maria Buschs Sieben Segellängen-Kreuzer *Illusion*, weit jenseits der Hundert das Schiff, bucht sich nach berechneter Zeit letztlich ein zwischen *Arunga III*, einer 5,5er *Evolution*, und *Hol Di Ran*, einer feinen 30er Schäre.

Dazwischen und davor wiederum wieseln sie, die kleinen Klarlack-Antiquitäten, so ansehnlich, dass das Auge schmerzt. Respektlos wie kleine Pinscher beim Anklaffen eines Retriever-Rudels holen sie am Ende auch gegen die Großen Gesamtsieg, Einlauf-Erfolge und Vizeposten: Dirk Frischmuth mit seiner 15er Rennjolle *Aeumorphia*, der sich 7 Minuten und 11 Sekunden vor dem zweitschnellsten



berechneten Kielboot *Luzie und Max*, einem gekonnt pilotierten Drachen, ins Ziel windet beispielsweise oder Ulf Meusels *Windspiel*, eine H-Jolle mit dem eindrucksvollen Typenzusatz „Alt“ b. Segel Nr. 539.

Der erneute Zulauf zum Veteranen-Run war, bei sonst überall stagnierenden Teilnehmerzahlen, keineswegs so vorherzusehen - für Thomas Hellner aber logisch.

„Eine Affäre mit der Nymphe“

Der ebenso bescheidene wie ambitionierte Regatta-Freak, der angesichts seines Fünfers *Greif* mit brasilianischer Segelnummer noch heute die dortigen Nachregatta-Feste „mit viel Caipirinha und Feijoada“ preist und das Boot bei der „Havel Klassik“ mehrmals nach vorn und einmal zum Gesamtsieg steuerte, „Schönste“ war die Yacht zudem, sieht es mehr musisch: „In der Stadt von Karajan und Sir Simon Rattle kann man doch nicht immer nur U-Musik spielen“.

Günter und Tina Wolber, die Berliner FKY-Gesandten und souveräne Steuerleute ihres Nordischen Kreuzers *Rapsodi*, auch diese laut Tina „zumindest im Cockpit gleichberechtigt“ geführte Oldie-Perle schon einmal Miss „Havel Klassik“, nehmen den Trend mehr philosophisch. Die alten

Salzbucket und Salzjäckchen hätten, so Wolber, „allesamt eine Affäre mit ihrer *Nymphe*“, das schweiße zusammen. Mit anderen Worten: verrückt sind sie ja alle ein bisschen.

Nicht umsonst sind viele seit Jahrzehnten speziell in und um Berlin vertraute Namen in dieser Exotenflotte - selbst *Gaviota*, Segelzeichen 6G3 und 1928 unter dem Namen *Wannsee* vom Berliner Top-Verein VSaW für die Amsterdamer Olympiade vorgehalten, müht sich nun angesichts von so reichlich Patina im mittleren Hinterfeld um eine *Bella Figura*.

Das gelingt leidlich und das in einmaliger Kulisse. Entlang der Regattastrecke platzieren sich so manche Zeugnisse der Ahnen: Preußenzinnen und Gründerzeit-Villen, aber auch Nickligkeiten, die kein Baedeker kennt.

Zum ersteren zählen die ehemalige britische Stadt-Kommandanten-Villa, die Helmut Kohls Hauptstadtplaner, keine Segler wohl, als Residenz verschmähten; der Oldie Grunewaldturm, bei dem abends immer die Flaute einsetzt; die nur zu oft von märkischem Sand bei unter zwei Meter Wassertiefe umrahmte Pfaueninsel mit einem Lustschlösschen, das Preußenkönig Friedrich Wilhelm II. („der dicke Lüderjahn“) für seine Geliebte Gräfin Lichtenau konspirativ erbauen ließ.



Daneben die restaurierte Sacrower Heilandskirche, einst von Grepo-Vandalen auf Mauerwacht verwüstet, oder die Kirche St. Peter und Paul auf Nikolskoe, deren Glockenspiele („Üb Immer Treu und Redlichkeit“) Freund und Feind berieselten. Und und und. Das Zweitere hat es, je nachdem, ob Berlin gerade als Spionagezentrale oder Historien-Speicher durchgeht, in sich: die renaturierten Radarkuppeln auf dem Teufelsberg etwa, berlinisch *Sacre Coeur*, wo die Amerikaner, noch kein Whistleblower (englisch für „in die Pfeife blasen“) in Sicht, bis zum Ural alles einschließlich elektrischer Zahnbürsten der Russen belauschen konnten; die Landzunge Schildhorn drunten am Ufer, wo Wendenfürst Jaczo von



Segler-Wende in den Berliner Ost-West-Gewässern - einst off limits, heute Luv weicht Lee

Kult und Kultur in Preußisch-Arkadien-„HavelKlassik“-Flottengewirr hinterm Pfaueninsel-Schlösschen (unten), schnelle H-Jollen „Alt“ unterm Oldie Grunewaldturm (links), 150er Seefahrtskreuzer neben der Glienicker Brücke (rechts oben), im Kalten Krieg Stätte des Agententauschs



Köpenick auf einem Pferd auf der Flucht vor den Schergen Albrechts des Bären quer über die Havel geflüchtet sein soll.

Schließlich auf Schwanenwerder, Inselstrasse 10 und Grusel genug, die einstige Goebbels-Villa. Nach dem Abriss wurde sie durch das amerikanische Aspen-Institut ersetzt. Etwas südlicher dann, dort wo einst Hohenzollern-Ästhetik blühte, eine lange als Liebesnest von Brad Pitt und Angelina Jolie verdächtige voluminöse Quader-Architektur oder, Hausnummer 16, die moderne Konzernrepräsentanz der Unternehmensgruppe Würth, einst das deutsche Schrauben-Imperium, deren gefälligere Fronten die Planer prompt als einen „bewussten Verzicht auf architektonischen Historismus“ deminutivierten.

Weiter im Jungfernsee. Zur Linken der Wendetonne die Schlösser Glienicke und Babelsberg wie die Glienicker Brücke, auf der einst im Kalten Krieg der US-Spionageflieger Francis Gary Powers gegen den UdSSR-Schlapphut und Atomspion Rudolf Iwanowitsch Abel ausgetauscht wurde und Alexander von Humboldt der Euphemismus eingefallen sein soll, von hier aus wetteifere der Blick „mit den schönsten Punkten der Welt.“

Zur Rechten der Tonne reichlich gedungen und versteckt das Tudor-Schloss Cecilienhof, wo 1945 die Sie-

ger Truman, Stalin und Churchill das implodierte Nazireich besiegelten.

„Zierlich gestagte Takelage“

In der Mitte, wo jetzt eiche- und mahagoni-beplankte Nautiquitäten im Regatta-Clinch heranrauschen und deren Skipper lautstark „Raum“ einfordern, dort vor der einstigen „Matrosenstation“, befand sich eine der Wiegen des Berliner Segelsports. Hier war die Mini-Fregatte *Royal Louise* an der Boje vertäut, einst vom englischen König hintereinander in zwei Ausfertigungen „mit ihren schmucken, seegerechten Formen und der seemännisch und zierlich gestagten und gebrastten Takelage“ (so 1913 das Periodikum „Wassersport“) dem befreundeten deutschen Herrscherhaus spendiert - und auch heute wieder, nach dem Wiederaufbau durch ein Berliner Beschäftigungsprojekt für arbeitslose Bootsbauer Regatta-Blickfang Nr. 1.

„Langsamere Masse, rascher Kiel“

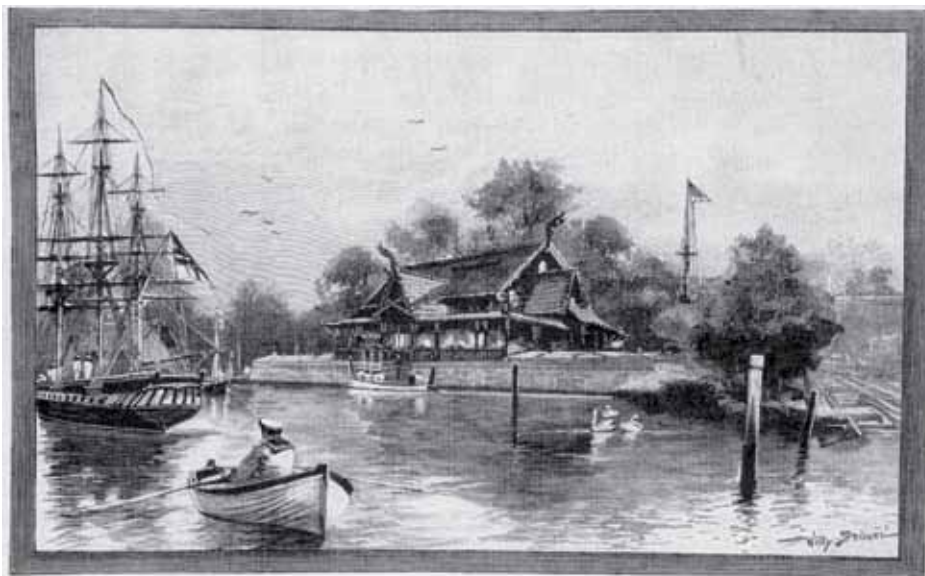
Hier schließlich etablierten sich, eher als in Hamburg, Kiel oder in Nord- und Ostseehäfen, die ersten Zeugnisse einer deutschen Segelflotte - angeführt von Holzschiffen im barocken Corso „leicht und schlank gebaut, die Segel spannend und die langsamere Masse der anderen mit raschem Kiel

umschwärmend“ (so die „Illustrierte Zeitung“ 1852). Hier auch formierte sich nach historischen Quellen erste Rivalität zwischen Berlin und seiner kleinen Schwester Potsdam auf dem Wasser, dieser Lebensader zwischen Mark und Metropole: ein Engländer, der einen Franzosen überhole, das sei ebenso ärgerlich „wie für einen Berliner noch hinter einem Potsdamer zurückzubleiben“.

„Stiller Furcher der Wasser“

Und hier zuletzt bewegten die Kronprinzen ihre geliebten „Sonderklassen“, ließ Kaiser Wilhelm II. seine kleine Berlin-Yacht „Niagara“ für eine der fünf Frühjahrsregatten auftakeln. Die erste Wettfahrt wurde zwanzig Jahre vor Wilhelms Machtübernahme angeschossen - damals schon vermittelte das Fachorgan „Über Land und Meer“ Eindrücke, die in Rhythmus und Kadenz jede heutige Segellyrik deklassieren würden: „Lautes Hurra scholl über das Wasser und suchte das mürrische Echo, wenn ein Segler vornauf um eine Hafenslänge seinen Vordermann überholte, bis ein anderer stiller Furcher der Wasser sich wieder an dessen Bug vorschob“.

Licht und Schatten, Luv und Lee: Segel-Fan Wilhelm II. machte den Yachtsport zur nationalen Aufgabe. Das brachte Land und Meer einen



Rechte Seite:

Schnelle Truppe (von oben: 6mR-Yacht, Gesamtsieger 15 qm-Rennjolle, Segelzeichen M 226, 5mR-Yacht) - auf 14 Meile 2013er Regatta-Strecke Solidarität unter Gleichgesinnten

Wo einst Kronprinzen auftakeln ließen – die ehemalige Matrosenstation am Potsdamer Jungfernsee, Keimzelle des deutschen Yachtsports

einzigartigen Aufschwung. Durch das ungehemmte Seemachtstreben des Herrschers und seiner Clique habe das Segeln später, bilanziert Yacht-Historiker Klaus Kramer, „zugleich seine friedliche sportliche Unschuld verloren“. Die Segler in den verbliebenen Berliner Revieren, von Dahme bis Kuhlake, erwiesen bis heute mehr Beständigkeit. Ihre alten Segelboote, die sie nicht selten nach Ende des Zweiten Weltkriegs zeitweilig vor Beute-Siegern versenkten, überlebten in größerer Zahl als anderswo. Hinzu kam ein spezieller Diaspora-Effekt, der später auch den Erfolg der lupenreinen Klassikerregatta sichern sollte - das auch über Grenzen nie erlahmte Zusammengehörigkeitsgefühl der Szene.

„Ergonomie einer Badewanne“

Klassik allenthalben - Trend zurück zu Beständigkeit, Eleganz und Handwerk, wer wüsste es besser als der Freundeskreis, ist überall ein Faktum - weg „von der Conger Jolle mit der Ergonomie einer Badewanne“, wie es Klassiker-Chronist Erdmann Braschos begnadet analysiert, hin zu „ein bisschen Gestern im vertrauten Teak-Aroma“.

Doch mit seinem Drehwind-Revier von 3 bis 5 Beaufort will und kann sich das vereinigte Berlin, 600 Kilometer Ufer, geschätzte 40.000 Boote in rund 875 Steganlagen, nicht entfernt mit Küsten- oder Offshore-Arenen, Laboe oder St. Tropez etwa, messen. Binnen heißt auch, dass alles in verkleinertem Maßstab abläuft - aber, was keinen Hauptstädter wundert, oho.

Oho ging es, in den beiden ersten Jahren noch unter dem Namen Flag-gengala, den sich aber das Ostpendant von Müggelsee und Bad Saarow gesichert hatte, schon los. So flutschte es weiter. Havel-Nelson Reichardt bekam, die Gene, die Gene, gar familiäre Unterstützung: Sohn Maximilian, der im US-Seglermekka Newport höhere Bootsbauerweihen erhält, machte schon im 10. Jahr die Wettfahrtsleitung. Zum 1997er Auftakt gab es so manches Ritual, was inzwischen am ASV-Lagerfeuer Legenden-Charakter angenommen hat. So bewegt sich seitdem jedes Jahr eine rare Kavalkade durch Berli-





Rechts: 5 mR "Greif" mit brasilianischer Segelnummer BRA 1

Gelebte Einheit - die Grünauer 30er Schäre auf Jungfernfahrt im alten Westen

ner Kernzellen des Segelsports. Vorneweg ächzt der Floß-Schlepper *Aurora*, Baujahr 1920, am Steuer sein Kapitän Werner Ahrens, am Haken für den jeweils vierstündigen Schlepp hin und retour durch die alte Stadtmitte eine oder zwei Handvoll Ost-Boote.

Aurora ist natürlich auch Startboot für die denkwürdige Regatta. Das und die ganze Zug-Nummer gelten im denkmalgeschützten ASV-Seglerhaus inzwischen als ebenso unersetzlich wie das angeblich tonnenweise ausgeschenkte Freibier zur Regatta-Nachlese.

„Feucht, hart, lässig“

„Meine schönste Dienstreise“ schwärmte ein Reporter, als er einmal für den *Aurora*-Trip auf Jutta Boergers' Sonderklasse *Tigra* geschanghait worden war. Das Boot, eine Konstruktion des genialen Max Oertz, natürlich ein ASV-Mitglied, war am 16.06.1903 als *Benjamin*, dem Biernamen von Oertz, wie überliefert wird, vom Stapel gelaufen. Bei der Wettfahrt zum Hundertsten 2003 fand es Jutta, rote Mähne auf weißem Deck, die wie ihr Partner Götz Gärtner über die von Kaisers geadelte Sonderklasse forscht und nur Selbstgedrehte raucht, bei anhaltenden 7er Windböen „feucht, hart, lässig“.

Wie dramatisch Flauten ablaufen können, notierten Unterhavel-Chro-

nisten bereits im Anfangsjahr. Die drei Führenden, „Pinguin“, ein von Martin Pitschora gesteuerter 50er Seefahrtskreuzer, *Prosit IV*, der von Martin Sauthoff pilotierte 150-qm-Seefahrtskreuzer des ASV und *Goa*, die von Otto Metzner „taktisch brillant“ (die „Yacht“) bewegte 5m-R-Yacht, lieferten sich fast fünfzehn Minuten eine Viertel Meile vor dem Ziel ihr absolutes Showdown. Es gab reichlich Wendungen, Dreher und Windlöcher, eine Berliner Spezialität, ehe zunächst *Prosit* als erste passierte, dann 15 Sekunden später die *Pinguin*, im weiteren Sekunden-Abstand danach die *Goa* - die sich rechnerisch den Topf für den Gesamtsieger schnappte.

„Neue Beize, acht Schichten Lack“

Töpfe gab es in den letzten 17 Jahren viele, Tränen auch. Im November 2010 stellte Rolf Schaefer seinen professionell restaurierten 35er Nationaler *Key Largo* auf der Berliner Messeschau „Boot and Fun“, Sponsor der „Havel Klassik“, vor. Da war das Boot schon schönstes am ASV-Schwimmsteg. Am 11. Januar des Folgejahres brannte das Kleinod, bei einem Großfeuer auf der Berliner Marina Lanke-Werft, bis auf ein paar Kielbalken nieder. Schaefer legte dann mit der 83 Jahre alten 30er Schäre *Hathi* nach, die laut Vorbesitzer vom Bodensee „in Rauschefahrt flach

wie ein Surfbrett“ wird. Die schaffte dann ebenfalls die demokratische Kür ins La Belle-Oberstübchen. 2013 musste sie, Klassiker-Los, pausieren, weil ihr der Eigner „eine neue Beize und acht Schichten Lack“ verpassen lässt. Von „Solidarität unter Gleichgesinnten“ ist viel die Rede, als am 2013er Juni-Wochenende Unterhavel-Regisseur Reichardt mit seiner Tjalk „Anna“ auf des alten Kaisers und der Prinzen liebsten Potsdamer Wellen mit Fans und Förderern Patrouille fährt. Während die Passagiere noch richten, ob seine Daueruniform, ein vierzig Jahre alter Colani mit güldenen Metallknöpfen, nun zu klein oder zu groß geraten sei, setzt er den neuen Maßstab. Die Renaissance der Klassiker in Berlin, so verklärt auch er, entspringe „einer nur hier verdichteten Gemengelage - der Attraktivität des Reviers, der Liebe und Ausdauer der Bootseigner und dem einmaligen Bootsfundus im Westen wie im Osten“.

„Demo des Willens und Wollens“

Dazu kommt, dass auch das Segeln, wie der abrupte Rückgang der Meldungen bei der im Kalten Krieg heiß geliebten „60 Seemeilen-Regatta“ des Potsdamer Yacht Clubs belegt, wie alles in Berlin auch ein Politikum darstellt. Als die Kanäle dicht und die Zugänge zur See verbaut waren, galten die „60 Meilen“,



so einer der Teilnehmer, als muss und immer auch „für den Osten“ als „eine Demonstration des Willens und des Wollens“.

Auch die Klassik-Regatta hat Gesamt-Berliner Bezug. Während beim Zusammenwachsen der Berliner Stadthälften immer noch „von der Mauer in den Köpfen“ die Rede ist, gilt das riesige Berliner Revier als Einheits-Oase.

„Ich hatte daran schon kaum Zweifel, als ich noch während der Wende im Vorwinter bei der DDR-weit gerühmten Eisarsch-Regatta mit Ovation begrüßt wurde“, sagt einer der Mitsiegler. Seit der „Havel Klassik“ aber, mit Zuspruch vom oesterreichischen Mondsee bis zum 1700 Kilometer entfernten britischen Yorkshire, „bin ich mir sicher, das läuft von selber“.

Dabei halten es die Berliner mit den Klassikern wie mit den Philharmonikern. Sie sind stolz auf sie, brauchen sie aber nicht immer um sich. Im sportlich übersättigten Berlin, sagt es der „Eisarsch“-Fan, „ist Segeln zwar Volkssport, aber in erster Linie für die Segler selber“.

Das Wort, das vom Markboot am

Jungferensee zu den halsenden Skippern und den wenigen Dutzend Zuschauern auf den einst mit Total-Herbiciden geschundenen und nach dem Mauerfall mit Wiesenrispe, Straußgras und Schafschwingel behutsam rekultivierten alten DDR-Kolonnenwegen herüberdringt, ist ebenso eindeutig: „Bahnverkürzung“.

Es erreicht auch die 90 Jahre alte ehemalige schwedische Schäre *Jazz* mit den Eignern Suse und Uwe Steingroß, zu Hause bei der TSG1898, einem der ältesten Arbeiter-Segelvereine im Ost-Berliner Wassersport-Idyll Grünau. Wie einstmals für *Gaviota* die Wen-

de- Expedition ins Ungewisse, ist es hier umgekehrt auch für den Grünauer 30er Neuland - eine Jungfernfahrt über die teils westliche, teils östliche Havel.

Jazz holt den achtbaren vierten Rang bei den Kielbooten und einen elften Gesamtplatz. Bei der Restaurierung suchte Steingroß einen „Kompromiss zwischen klassischer Restauration und Innovation“ - allein der Holz-Mast mit acht Zentimeter Wandstärke gründet auf Zedernholz, das in eine 13 Meter lange Form „mit Vakuum gepresst“ wurde und überfurniertem Carbon.

Als später nach dem Festmachen auf Rasmus angestossen wird, geht es um Gott und die Welt. Eine abgegriffene West-Berliner Binse über die Frequenzierung der dünnemals eingemauerten Gewässer („Da kannste wie Jesus über det Wassa latschen, jeda Schritt een Boot“) kontern die Besitzer mit einer Erkenntnis vom vergangenen Elb-Hochwasser, die nicht nur physikalisch verstanden werden muss: „Wasser sucht sich seinen Weg“.

Die Fließrichtung könnte die „Havel Klassik“ dermal einst zur Mutter der Berliner Regatten machen.

KLASSIKER!

Fotos: Sören Hese, www.soerenhese.de

Foto von Sönke Hucho



Zum Schluss Korso und Musikantenstadl - „Havel Klassik“-Organisator Claus Reichardt an der Pinne seiner Tjalk „Anna“