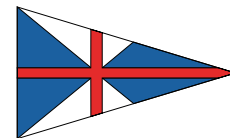
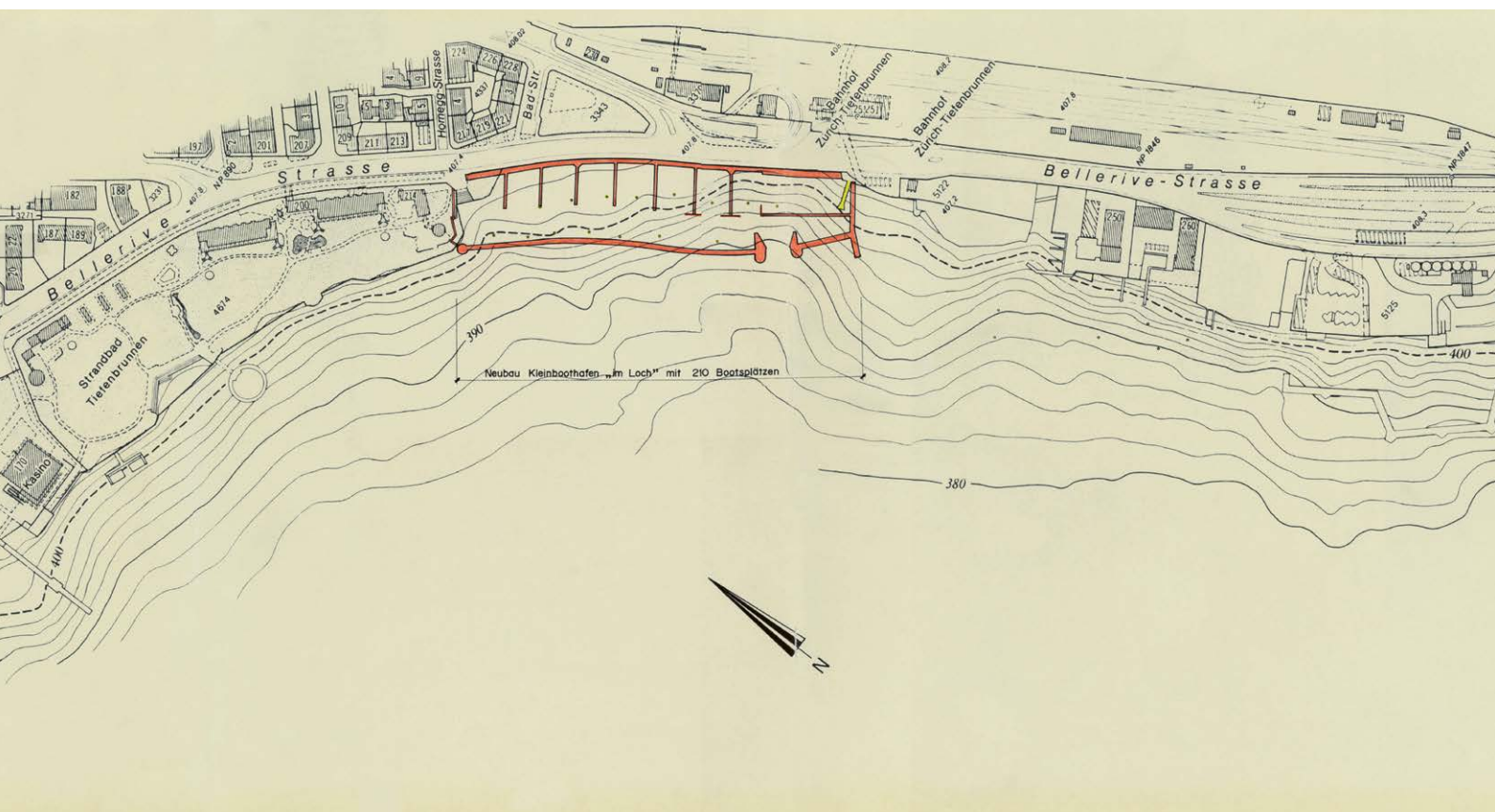


# VORSTAG



Das Magazin des Zürcher Segel Club

1/2017



Die Häfen des ZSC



Liebe Leserinnen und Leser

Heute halten Sie eine besondere Ausgabe der ZSC-News in den Händen. Nachdem Roberto Pascolo das Amt als Chefredaktor Ende 2016 zurückgab hat sich Beat Schwengeler bereit erklärt die Redaktionsleitung zu übernehmen. Mit im Redaktionsboot hat er Hansjürg Zollinger. Im Vorfeld hat mir Beat von seinen Ideen für die Weiterentwicklung der ZSC-News erzählt. Was ich gehört habe hat mir durchwegs gut gefallen. Die neuen Ideen zu Inhalt und Gestaltung kommen zur rechten Zeit, dem Aufbruch ins zweite Jahrhundert des Clubs.

Im Zeitpunkt wo ich dieses Vorwort schreibe habe ich keine Ahnung wie die neue Publikation grafisch aussehen wird. Als ich eines Abends im Clubhaus vorbeischaute, waren Beat und Hansjürg auch da. Man musste sie zwar hinter Bergen von Ordnern und Plänen suchen, denn das Schwerpunktthema soll die seit Jahrzehnten dauernde Geschichte vom Hafen im Loch zur Marina Tiefenbrunnen werden. Für den ZSC ein Thema, welches ihn immer schon stark beschäftigt hat und nun in greifbare Nähe rückt.

Ganz nach dem Motto «Lass begeisterten und engagierten Akteuren kreativen Freiraum» zog ich mich schnell zurück. Nun bin ich gespannt wie die erste Ausgabe daherkommt. Die Vorfreude ist bei mir auf jeden Fall gross.

Über Ihr Feedback zur neuen Ausgabe freut das Redaktionsteam sehr.

Viel Spass beim Lesen der neuen ZSC-News (sofern sie noch so heisst)

Reinhard H. Finazzi  
Präsident

Liebe Mitglieder und Gäste

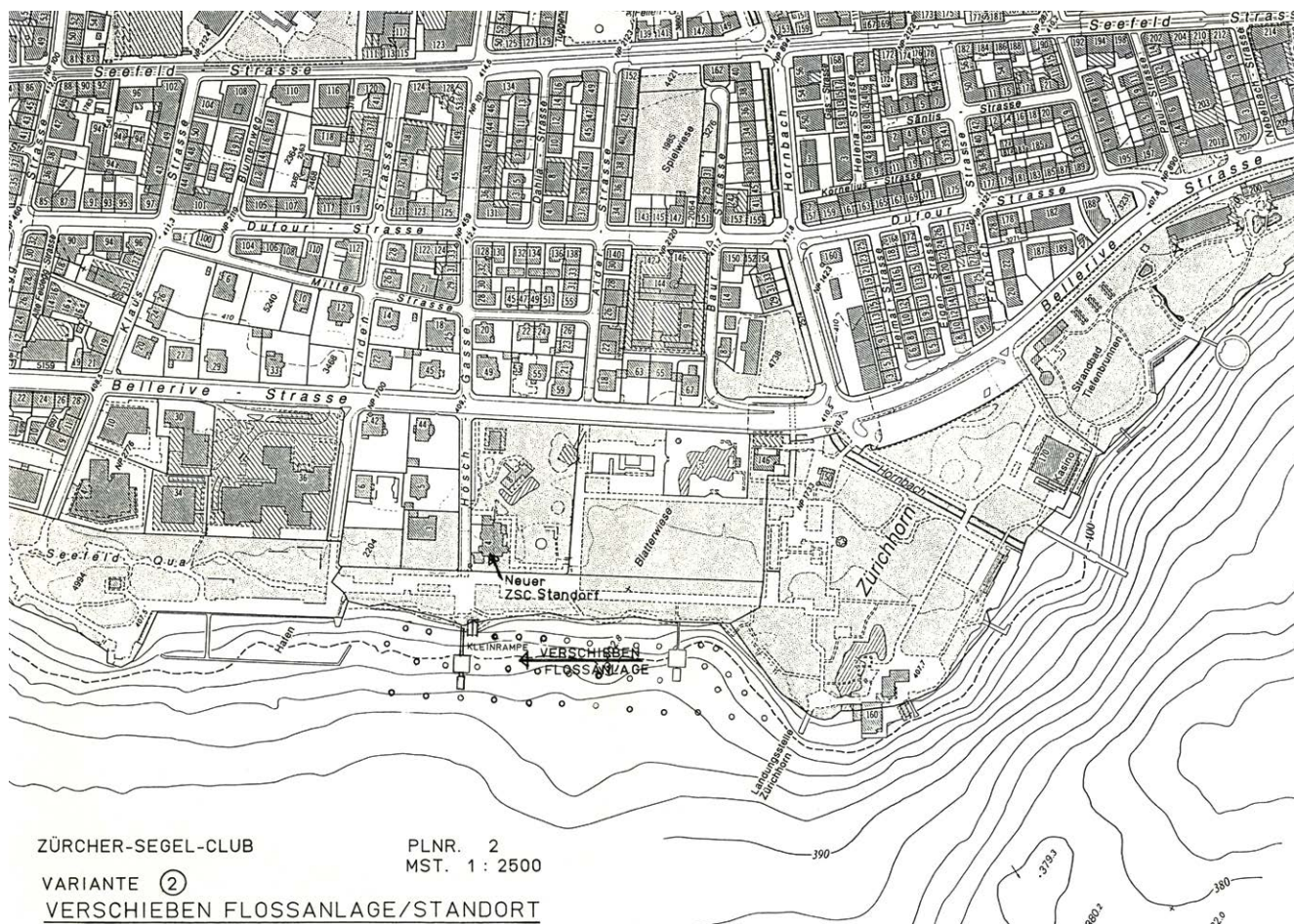
Die ZSC-News haben ausgedient: es lebe das Vorstag - das vorliegende Magazin. Unsere Clubzeitschrift hat eine gute Tradition (geschätzt etwa 20 Jahre) und dazumal konnte man mit gutem Gewissen diese Publikation noch als Neuigkeiten – oder in Neudeutsch als «news» bezeichnen. In der heutigen, extrem schnelllebigen Zeit aber kommen «news» ja (fast) zeitgleich mit den Ereignissen... keine Chance für ein Druckergebnis, das von Amateuren in deren Freizeit erzeugt wird. Unser Clubmagazin hat sich ja schon entsprechend positioniert und Rückschau auf besondere Aktivitäten und Anlässe gehalten. Damit sollen unter anderem nicht nur die Abwesenden informiert, sondern auch motiviert werden, beim nächsten Anlass mit dabei zu sein, besonders in unserem Jubiläumsjahr 2017.

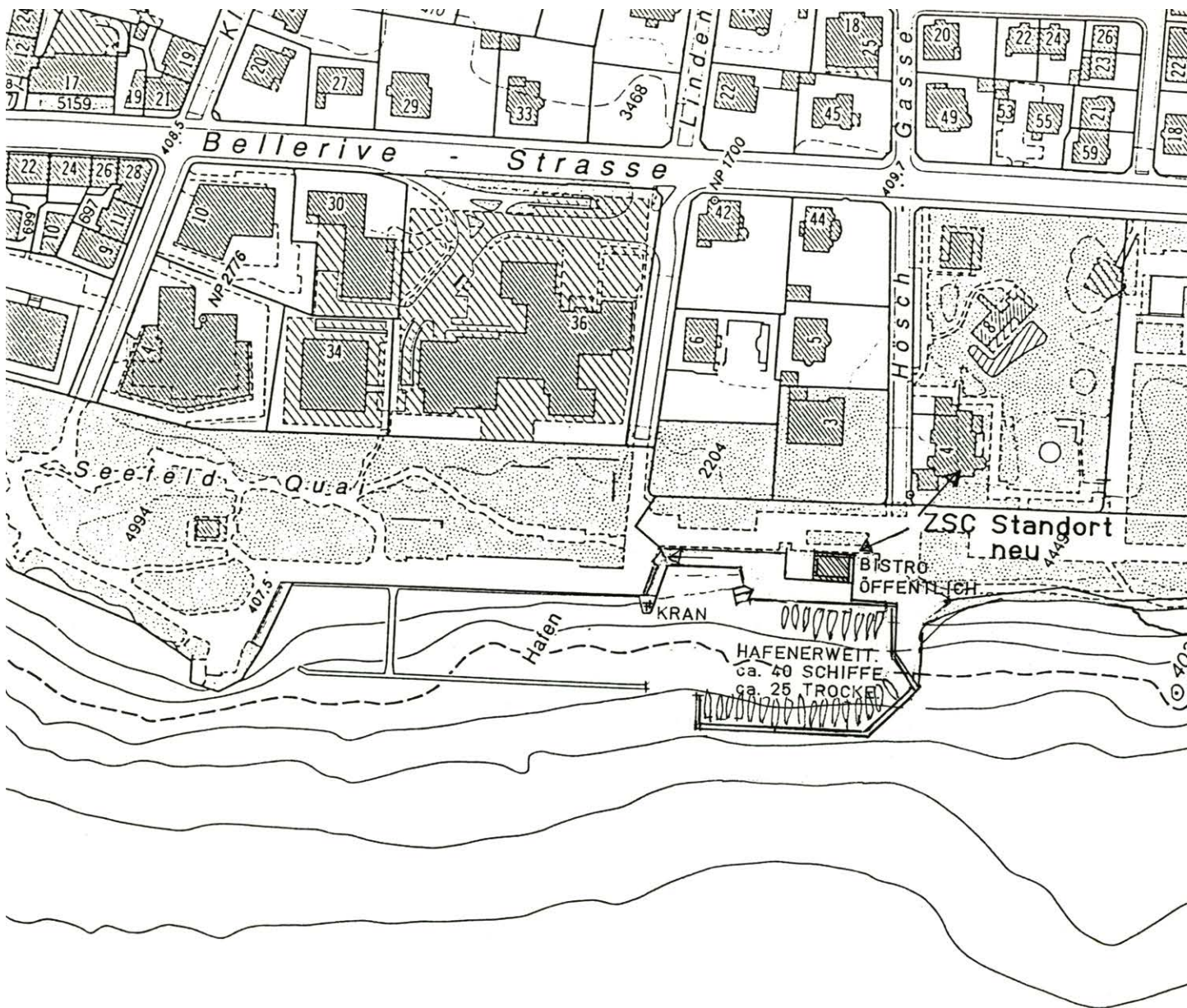
Solche Rückblicke wollen wir vom Redaktionsteam gerne weiter pflegen; wir planen jedoch, pro Ausgabe ein Thema zu vertiefen: aus der Vergangenheit, aktuell laufend oder auch in die Zukunft führend. Dieses Mal geht es um die Hafenanlage des ZSC. Als Name für unser Clubmagazin haben wir Vorstag gewählt – ein nautischer Begriff, der nach vorne weist, ein wesentliches Teil des Riggs bezeichnet und auf allen etwas grösseren Segelbooten unabdingbar ist. Hoffentlich ist unser Produkt spannend, optisch ansprechend und vielleicht auch geistig anregend!

Hansjürg Zollinger und Beat Schwengeler

# 1978

**Alois Keller: Verschieben der Flossanlage.**





ZÜRCHER-SEGEL-CLUB

PLNR. 3

MST. 1 : 2500

VARIANTE ①

VERGRÖSSERUNG HAFEN RIESBACH

Der Start der Berichterstattung über die Hafensammlung des ZSC ist 1978. Nachdem der ZSC erst 1964 sein Clubhaus bekam, erstaunt es doch, dass bereits 14 Jahre später grosse Expansionsgedanken unseren Segelclub umtrieben. Ein Hafen mit 40 Schiffen, 25 Trockenplätze, ein öffentliches Bistro und das Clubhaus in der Villa waren ein nicht gerade bescheidener Start.

Bereits zum Anfang also ein spannendes Konzept mit durchaus realisierbarem Potenzial.

Die Triebfeder solcher Planungen war aber meist die Stadt Zürich. Immer wieder hiess es «schaut mal was man machen könnte». Der Sandstrand anstelle des Bojenfeldes gibt eine Idee um was es der Stadt damals ging.

Am Anfang war seitens des ZSC Alois Keller an der



Front. Der Architekt war auch Juniorenleiter. Die ersten drei Varianten gehen klar auf ihn zurück.

Allerdings war da die Familie Ganz nicht weit weg. Vater Edgar Ganz war in den 60er Jahren bereits ZSC Präsident gewesen. Die Söhne Jürg und Robert standen kurz davor als Präsident (Jürg) und als Juniorenleiter (Robert) ebenfalls in den ZSC-Vorstand gewählt zu werden. Alle drei waren sie Architekten

Liebe Mitglieder und Gäste

Das Hauptthema der ersten Ausgabe des «Vorstags» sind die Hafenprojekte des ZSC. Die Älteren unter uns sind diesem Thema gegenüber wohl etwas abgestumpft. «Nicht schon wieder», werden sie wohl denken. Tatsächlich scheint das Hafen Planen und Diskutieren neben dem Segeln in den letzten fast 40 Jahren die wichtigste Nebensache in unserem Club gewesen zu sein. Es gab nur wenige Jahre, in denen Hafendiskussionen selten waren. Denjenigen, die erst in der aktuellen Phase des Hafenplanens zu unserem Club gestossen sind, sei mit diesem Heft gezeigt, dass sehr viel Vorleistung nötig war, um heute kurz vor dem Durchbruch zu stehen. Denjenigen, die alles schon kennen, sei diese Hafensammlung als Dokumentation gegeben.

Wir beginnen dieses Heft mit den alten Hafenprojekten seit den achtziger Jahren bis etwa 2002. Diese Projekte sind konkret für die heutige Planung nicht mehr gefragt. Danach folgt der clubinterne Teil mit Berichten von Anlässen und Regatten. Zum Schluss zeigen wir die aktuelle Planung und wie es dazu kam.

Mit diesem Heft möchten wir auch allen Akteuren der früheren Zeit einen Kranz winden in der festen Meinung, dass ohne diese Vorleistungen wir heute nicht so weit wären.

Beat Schwengeler und Hansjürg Zollinger

**Alois Keller zeichnete drei Versionen von denen zwei hier gezeigt werden.**

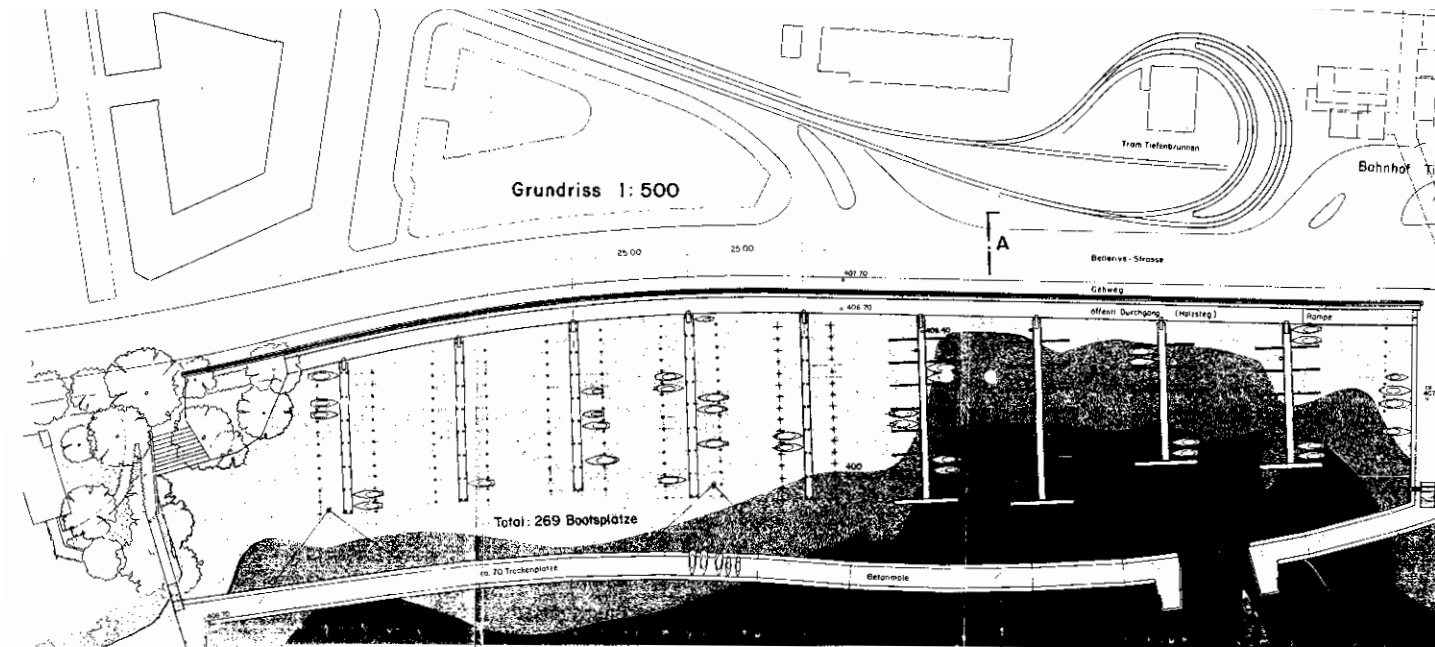
und sollten die nächsten 20 Jahre Hafenplanung bestimmen.

Die Hafendiskussion war mit einem gewagten Beitrag gestartet.



# 1982

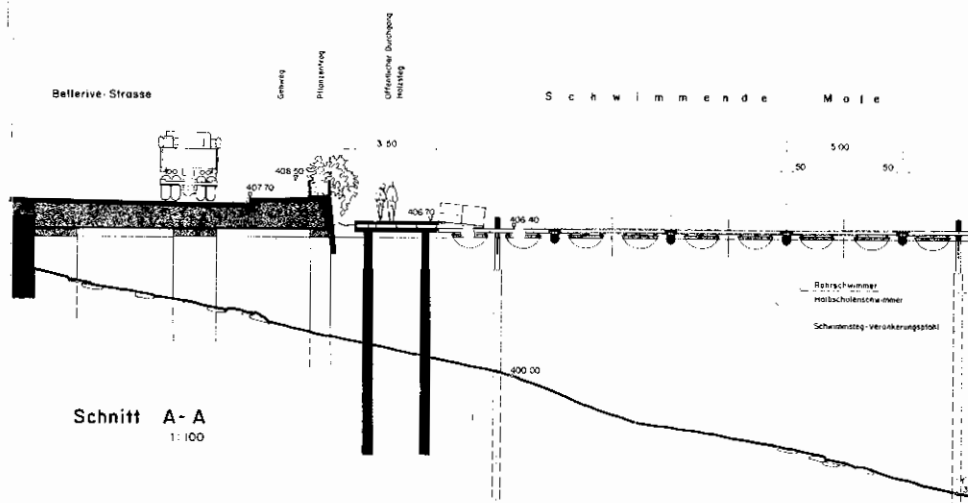
Die Hafenpläne im inneren Seebecken hatten Früchte getragen. Die Stadt Zürich (Tiefbauamt) wurde selbst aktiv und hat einen Hafen zeichnen lassen. Den Auftrag dazu hat das Tiefbauamt nicht irgendwem gegeben. Stücheli, Huggenberger und Stücheli zeichneten diesen Hafen. In den 80er Jahren gehörten sie zu den besten in Zürich. Bemerkenswert war auch, dass mit Benno Bernardi ein ausgewiesener Fachmann die Details und die Statik (und Dynamik: ein Hafen soll sich durchaus bewegen, er schwimmt da) entwarf und auch die Projektleitung hatte.



## Seeufergestaltung Tiefenbrunnen

Kleinboothafen "im Loch" mit Hafenrestaurant  
Vorprojekt

Grundriss 1: 500  
Charakteristische Schnitte 1: 100



STÜCHELI - HUGGENBERGER - STÜCHELI ARCHITEKTEN		Werner Stücheli dipl. Arch. BSA/SIA Theo Huggenberger dipl. Arch. ETH/SIA Ernst Stücheli dipl. Arch. ETH/SIA
8007 Zürich Gartenstrasse 6 Telefon 01-201 22 46		Aktiengesellschaft
Ingenieurbüro für Hochbau, Tiefbau und Brückenbau <b>benno bernardi</b>		Röschstrasse 15 8008 Zürich Tel. 01 363 90 00
8007 Zürich Gartenstrasse 6 Telefon 01-201 22 46		8111-1a
D 50/126		
SH 18.11.82		
ST 1:100		
1:100		

Dazu ein kleiner Einschub: Der Zürichsee ist sehr schnell tief. Bereits nach wenigen Metern würden Stützen so lang, dass es unvernünftig und teuer wäre. Deswegen wird jeder Hafen, den wir planen schwimmen.

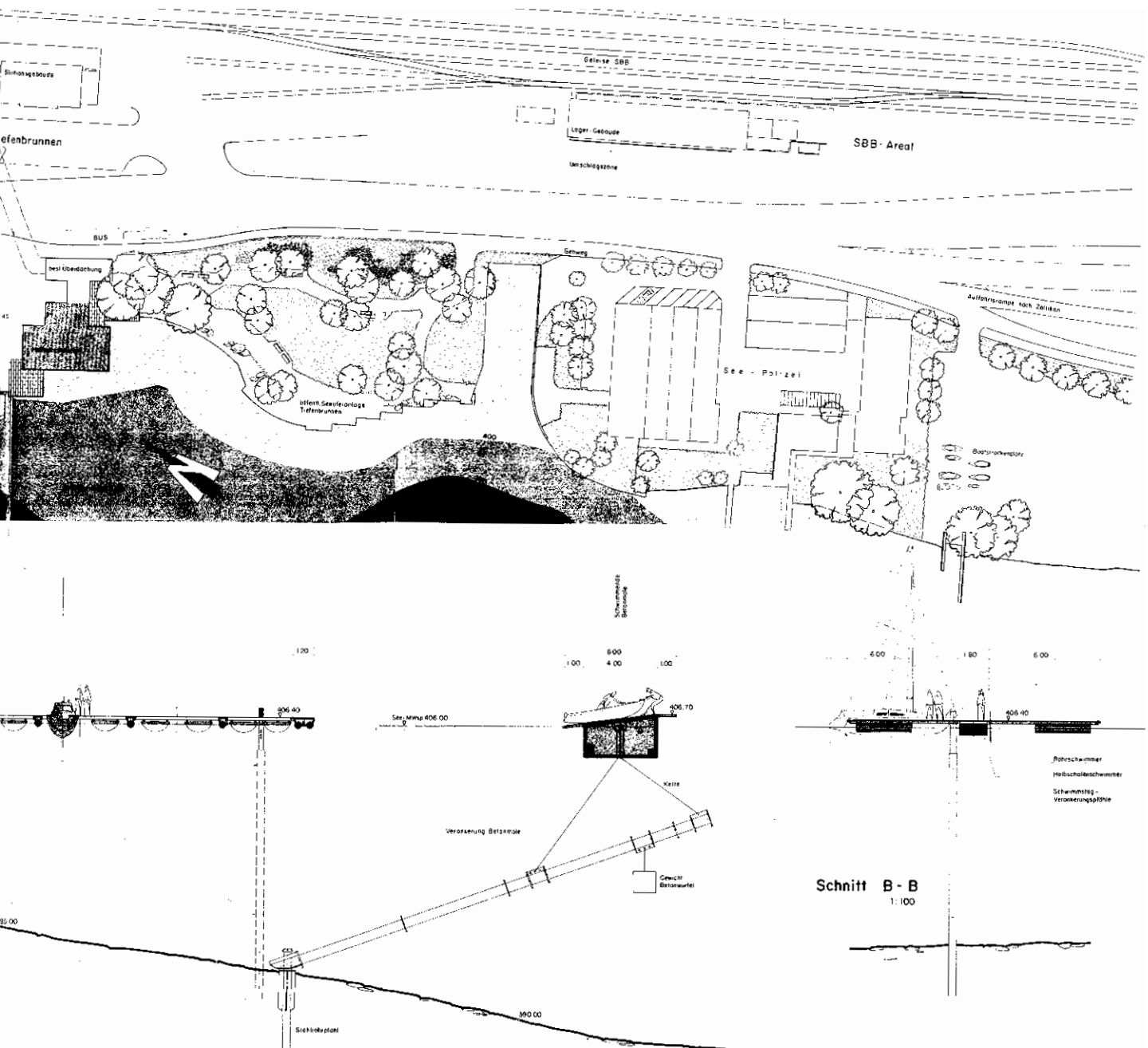
Der erste Hafen «im Loch» hatte bereits 269 Bootsplätze. Es war also von Anfang klar, dass wir da nicht die Einzigen gewesen wären.

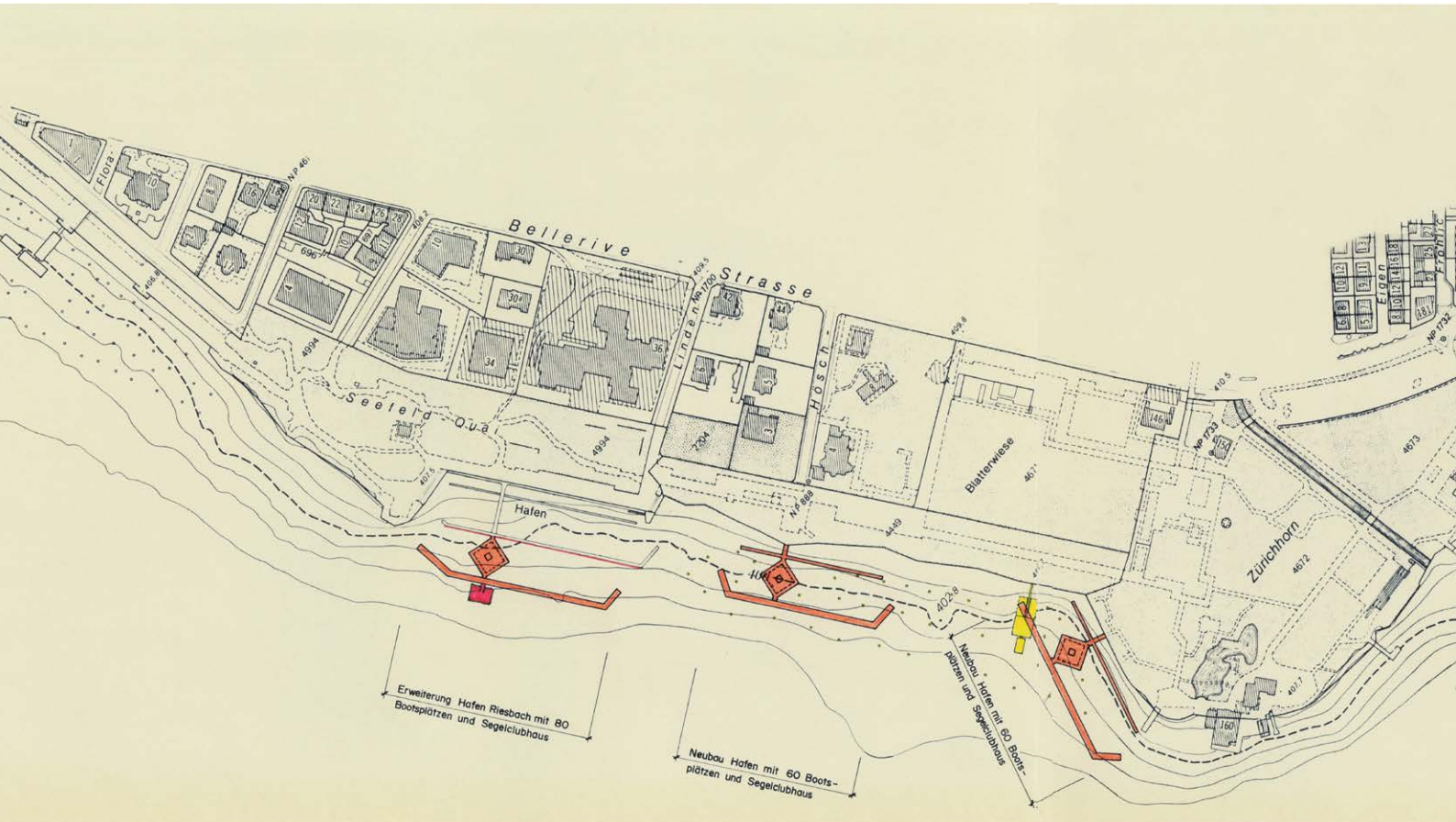
Man erkennt im kleinen Park auch schon ein Gebäude. Ob das ein Restaurant, ein Clubhaus oder Beides sein sollte, ist unklar.

Warum wurde dieser Hafen nicht weiterbearbeitet? Das ist unklar. Im Tiefbauamt war dieser Auftrag wohl nicht optimal angesiedelt, zu viele weitere Planungsschritte hätten über den Hochbau laufen müssen. Es war auch kein Betriebskonzept vorhanden. Vielleicht wollte auch niemand den Baukredit organisieren.

Auf der anderen Seite war man 1982 praktisch gleich weit wie 2007. Der Hafen «im Loch» wird den ZSC jetzt 25 Jahre beschäftigen.

### Der erste Hafen «im Loch».

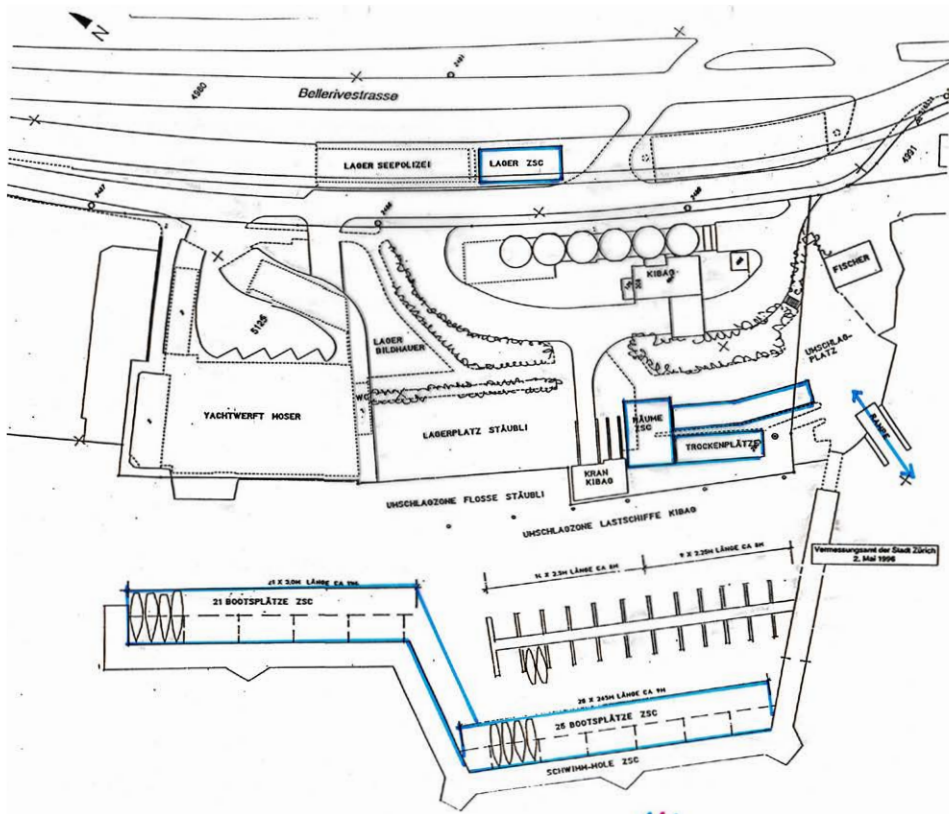
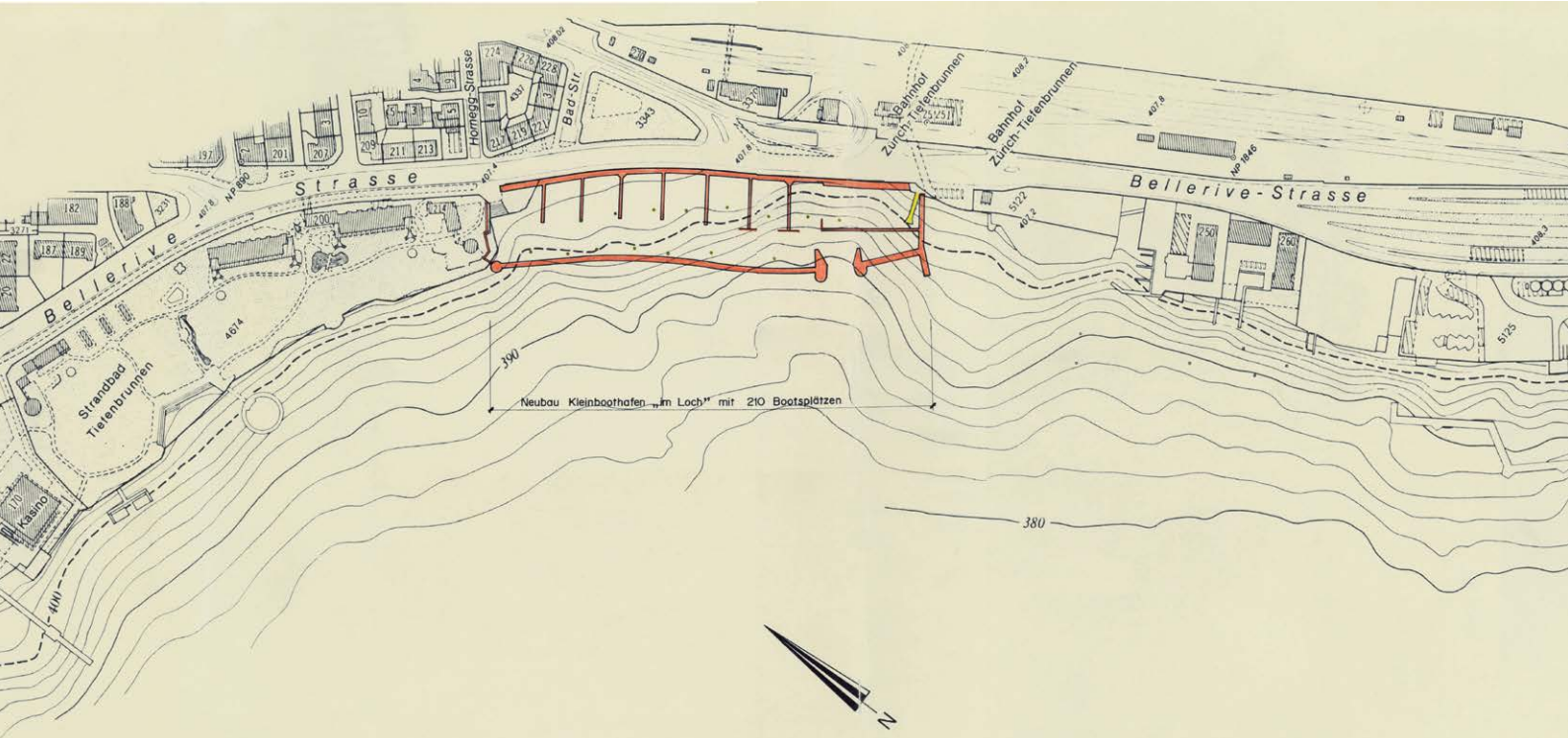




# 1990/96

Dieser Plan hat uns sehr gut gefallen. Er zeigt sehr schön wie viele Möglichkeiten es ja eigentlich gab. Auf der anderen Seite drückt er auch eine gewisse Ratlosigkeit aus. Es war die Zeit als man sich langsam vom inneren Becken trennen musste. Es wurde zusehends klarer, dass die Zukunft weiter draussen, im Gebiet Tiefenbrunnen sein würde.

Allen Entflechtungsargumenten (wir werden davon noch mehr berichten) zum Trotz hätten wir grosse Freude an einem kleinen ZSC Hafen im Zürichhorn gehabt. Das wäre ein kleiner feiner ZSC- Hafen geworden und wir begraben diese Pläne mit etwas Wehmut. Die Zukunft sollte viel grösser werden, der ZSC wird darin allerdings nur noch eine Nebenrolle spielen.



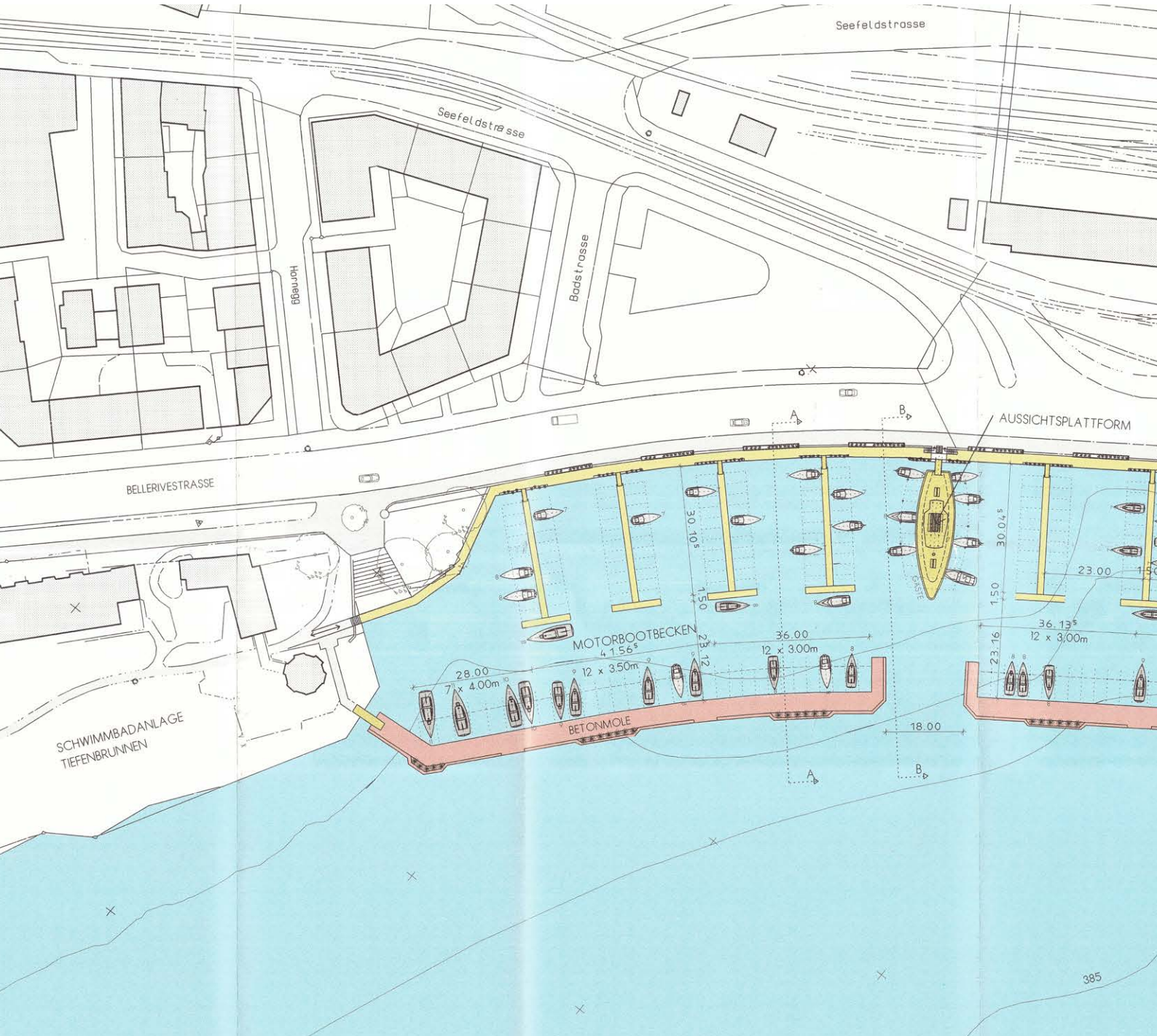
**Oben:  
Hafensammlung  
des ZSC.**

**Links:  
Versuch den  
Segelclub in den  
alten Hafen  
Tiefenbrunn  
zu integrieren.**

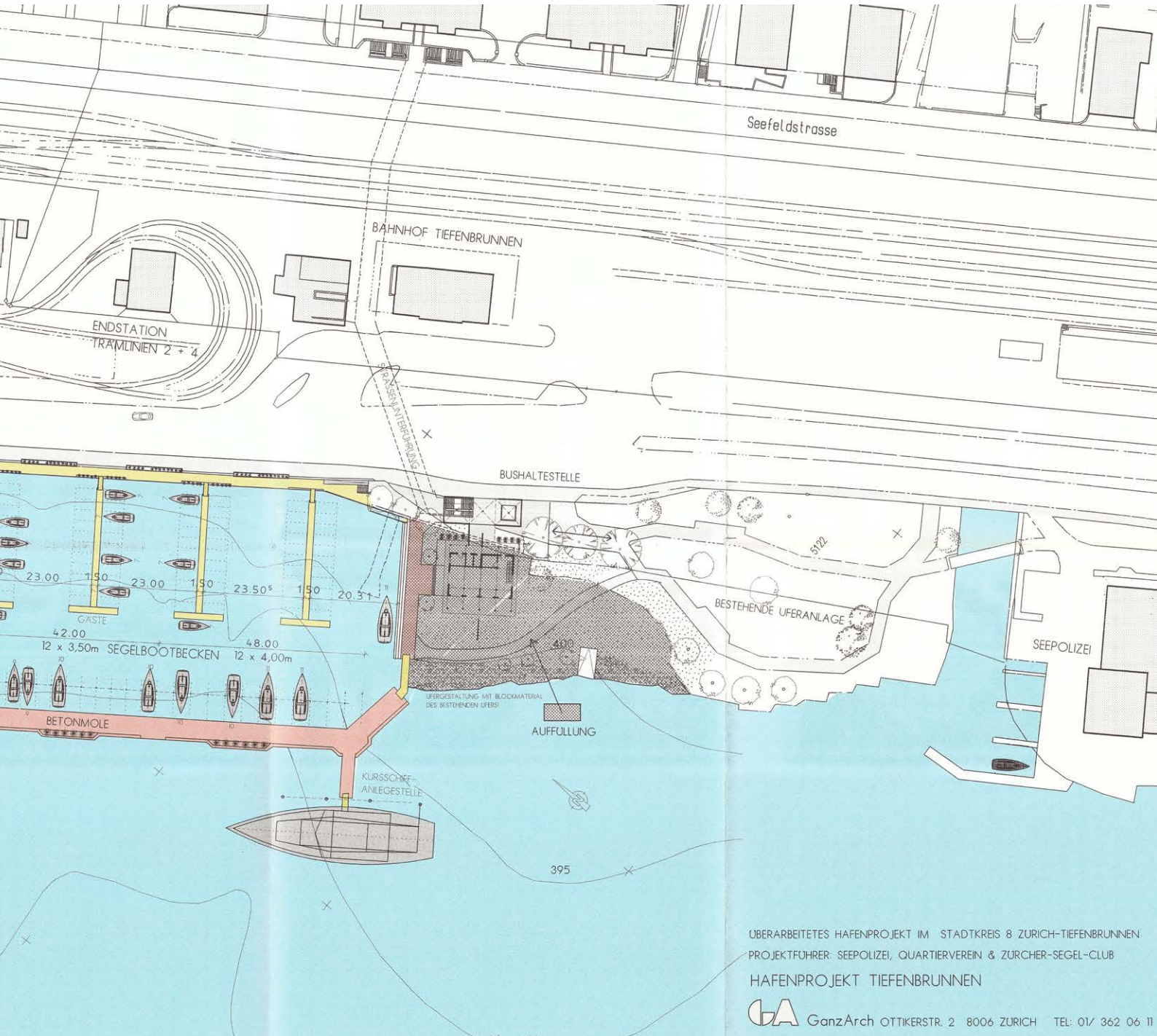




# 2000

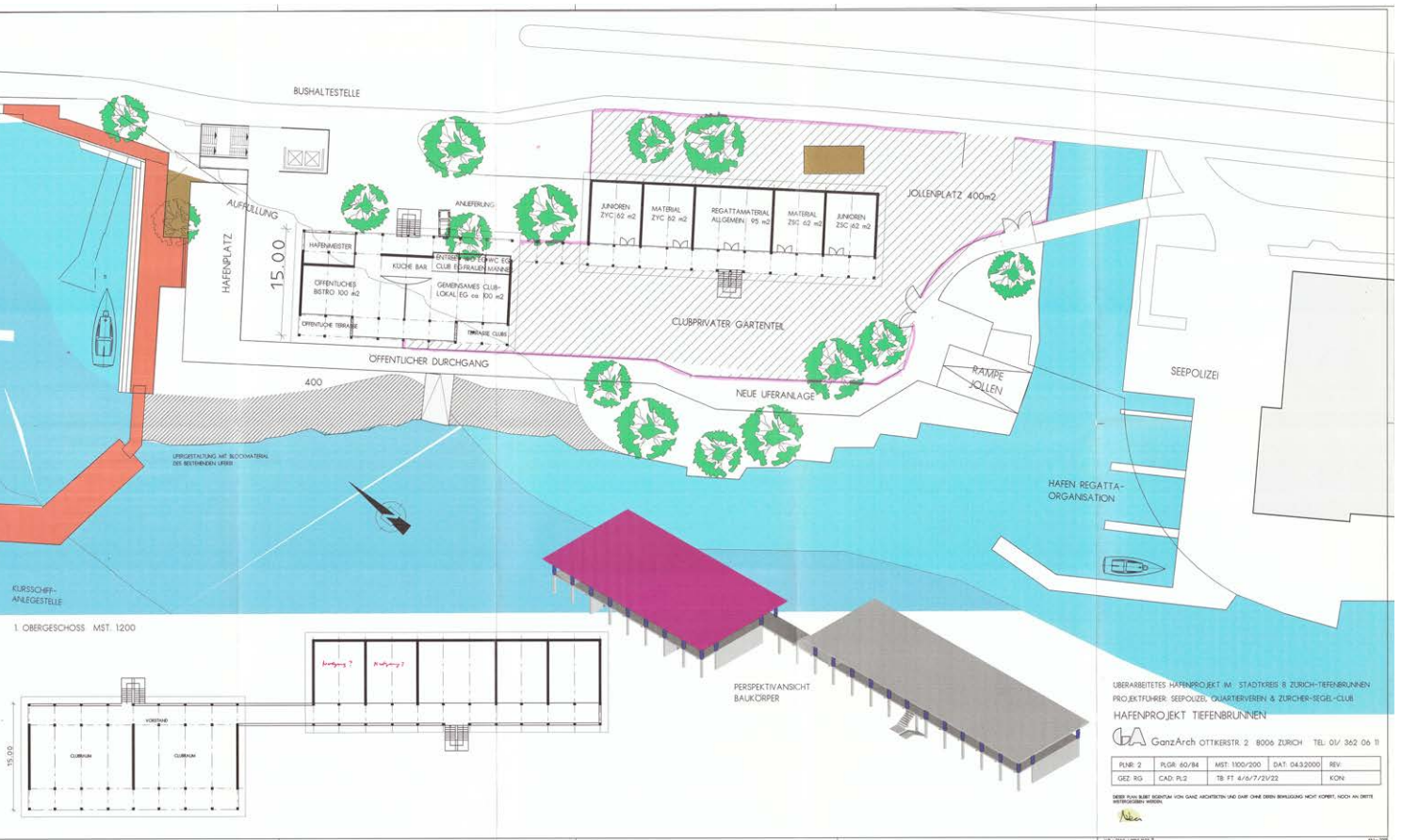


Einer der Häfen von Robert Ganz.





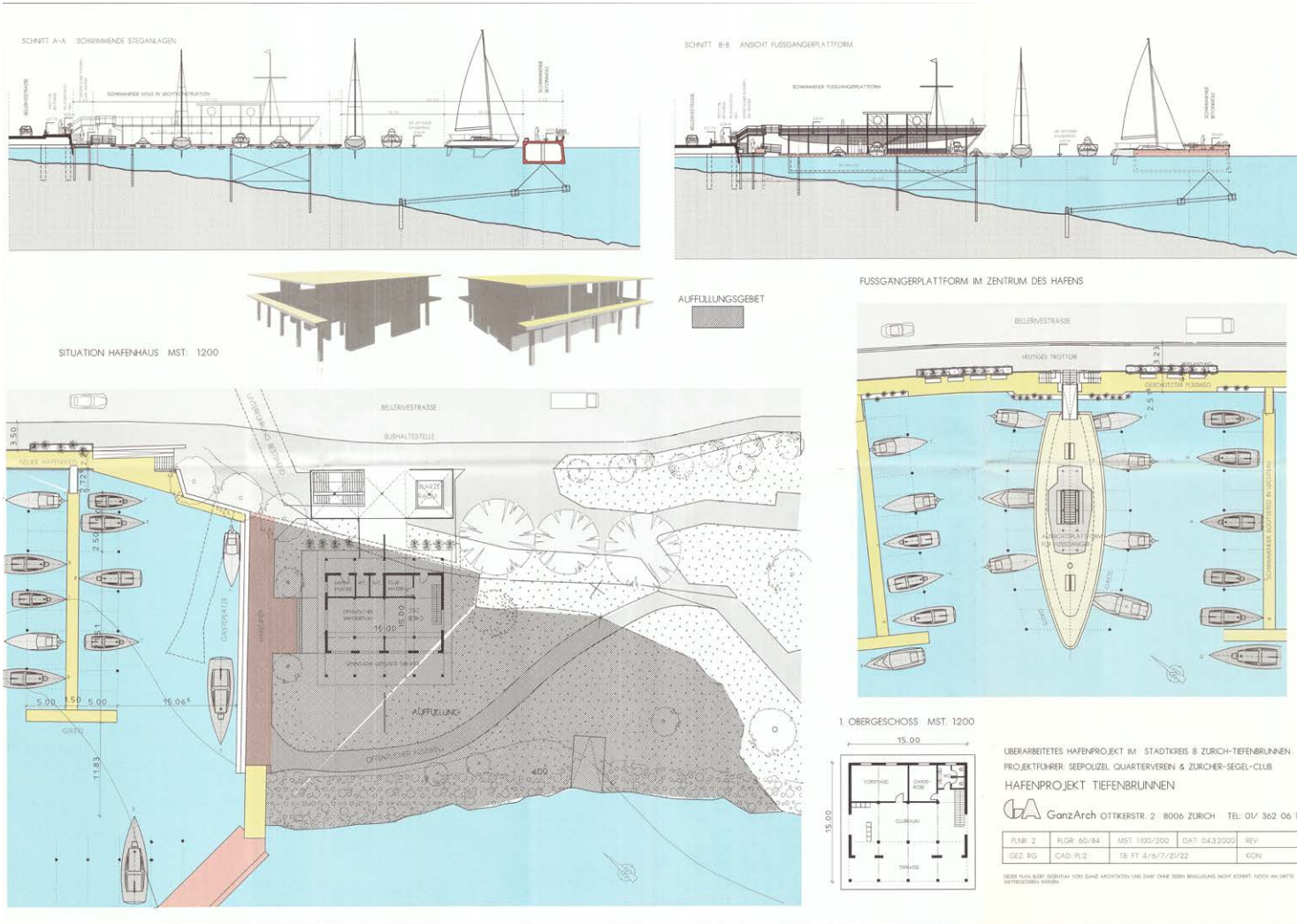
# 2000



## Clubhaus «im Loch»

Ende des 2. Jahrtausends begannen die Gespräche mit der Seepolizei (heute Wasserschutzpolizei) und der damaligen Stadträtin K. Martelli wieder intensiver zu werden. Der Hafen «im Loch» war die absolut favorisierte Lösung und so entstanden im Büro Ganz (hauptsächlich Robert Ganz) weitere Hafenpläne. Die Jahre 2000 und 2001 waren bezüglich Hafen und Gesprächen in alle Richtungen sehr intensiv. Es

beschäftigen Auflagen wie Fussgängerverbindungen entlang dem Wasser oder die Suche nach einem wirklich gangbaren Platz für ein Clubhaus und ein Restaurantgebäude. Bemerkenswert waren auch Zeichnungen in denen plötzlich der ZYC auftauchte, wie wenn er mit uns in den Hafen einziehen würde. Die Fussgängerverbindung entlang dem See beschäftigte damals stark. Da es praktisch unmöglich ist,



die Fussgänger aussen auf der Mole zu führen (Brücke über Hafeneinfahrt, Sicherheitsüberlegungen, private Schiffe) war die Idee eine Aussichtsplattform mitten im Hafen zu schaffen. Der 100% Nautiker Robert zeichnete diese in Form eines Schiffes. Ich Bauch dieses angedockten Bootes hätte auch eine Hafenkaffe oder etwas anderes Platz gefunden. Jedenfalls wurde in dieser Zeit sehr viel am Hafen

gearbeitet. In dieser Phase endet auch das Engagement von Robert Ganz. Er hatte fast 2 Jahrzehnte am Karren gezogen. Es sollte indes nicht der letzte Hafen „im Loch“ sein. Die Flurbezeichnung «im Loch» wurde fortan in Marina Tiefenbrunnen geändert. Es sollte allerdings noch einige Jahre gehen, bis die heutige Position des Hafens angepeilt wurde.



## Ansegeln 7. April 2017

hz. Ja, der Neptun hat zu Recht geschimpft: Seit Jahrzehnten segeln unsere clubeigenen Ynglings in Schweizer und manchmal auch ausländischen Gewässern, ohne mit Stil und Anstand getauft worden zu sein. Das wurde nun beim Ansegeln am 7. Mai in Würde nachgeholt.

Unsere umtriebige Segelchefin Mireille hat einen besonderen, wunderschönen Ort für den ersten Jubiläumsanlass rekonstruiert, nämlich das Bootshaus des GZ-Ruderclubs am Mythenquai. Nach einem feinen Apéro eröffnete mit der alten Startkanone (bräuchte sicher einen Waffenschein) unser Präsi Reini mit einem spitzbübischen Lachen im Gesicht das Jubiläumsjahr. Neptun übernahm, las uns die Leviten und die vier Ynglings wurden durch Claudine auf die Namen Freya, Solva, Yrsa und Aasa (nordische Göttinnen oder Sagengestalten) getauft. Danach folgten unsere neuen Clubboote J70, die ja auch schon einige Seemeilen (besser Regattameilen) am Kiel haben, mit den Namen Jane und Jill.

Genauso wie sich die Segelchefin nicht ums Segeln kümmert, wurde am Jubiläums-Ansegeln auch nicht gesegelt, sondern sehr gut gegessen, getrunken, geredet, fantasiert oder auch nur still genossen. Es war nämlich ziemlich eng (aber gemütlich) und laut im Saal des Ruderclubs. Und zum Abschluss gab's noch ein Geschenk für alle in rot und weiss – je eine Flasche Jubiläumswein. So ist keiner verdurstet auf dem Heimweg.





## Frühjahrspreis 29./30. April 2017 Punkte-meisterschaft Yngling

*hz.* Im Telegrammstil (für die jüngere Generation: Telegramm = Vorfahre von SMS, Twitter & Co.);  
14 Boote am Start; schönsten Wetter mit traumhafter Kulisse; fünf einwandfreie Läufe bei wenig Wind; 4 ZSC-Boote; Giovanni Müller und Christian Wisemann punkten für unseren Club mit dem zweiten Rang; grossartige Verpflegung unter der Leitung von Regula Hug!





## Swiss Sailing Super League Act II 12.–14. Mai 2017

hz. Nach unserem grossen Erfolg bei der Organisation des Abschlusses 2016 der Super League wurde dieses Jahr das Programm etwas reduziert, um die Kosten im Griff zu behalten. Die Wasserorganisation unter der Leitung von Rolf Frey hatte sich bestens bewährt und wurde demzufolge wieder gleich gemacht; das «race village» im Casino Zürichhorn und unser Clubhaus mit «Anbau» beherbergte Segler und Helfer und Angehörige, wenn nicht regattiert werden konnte. Dies war leider häufig der Fall – eine labile Druckverteilung produzierte kaum Winde. Diese wurden aber bestmöglich genutzt und es resultierten immerhin 5 gültige, faire Läufe. Am Abend zogen jeweils Gewitter auf und am Samstag wagte es unser WFL, die heftig (aber leider nur kurz) auftretenden Winde zu nutzen: Lohn war u.a. einige spektakuläre J70-Ritte unter Genacker (mit «Seitenschnäuzen» wie Motorboote). Als die elektrische Wettersituation dann doch sehr heftig wurde, musste zum Rückzug geblasen werden. Ein Teilnehmer monierte dann auch, dass es sehr gefährlich auf dem Wasser sei bei Blitzen. Allerdings: Wäre 10 Minuten früher Rückzug geblasen worden, wären wohl einige Teilnehmer auf dem Weg von den Booten ins Clubhaus ernsthaft gefährdet gewesen – schlug doch der Blitz in einen Baum an diesem Weg ein und wurde komplett entrindet; infolge Umsturzgefahr noch am selben Abend gefällt und abtransportiert. Merke: Segeln findet immer noch in der Natur statt, aber an Land ist es genauso gefährlich...

Das seglerische Niveau ist massiv gestiegen und unsere Crew (Amrei, Alessandro, Theresa, Felix) schlug sich gut mit einem neunten Rang (für Unwissende: es nehmen jeweils 12 Crews teil). Für unsere Gastfreundschaft durften wir wieder viel Lob ernten.

- 1 – RCO Regattaclub Oberhofen
- 2 – SVKr Seglervereinigung Kreuzlingen
- 3 – RCB Regattaclub Bodensee
- 4 – SNG Société Nautique de Genève
- 5 – CVN Cercle de la Voile de Neuchâtel
- 6 – YCB Yachtclub Bielersee
- 7 – YCZ Yachtclub Zug
- 8 – ZYC Zürcher Yachtclub
- 9 – ZSC Zürcher Segel Club
- 10 – BT Bordée de Tribord – La Neuveville
- 11 – TYC Thunersee Yachtclub
- 12 – Société Nautique Rolloise



## Distanzfahrt Züri-Rappi 3.6.2017

*Die Redaktion schätzt sich glücklich, zwei ganz unterschiedliche Berichte von aktiven Seglern, den Brüdern Jürg, Daniel und Remo Stocker (Aphrodite IOI SUI 208 Solaya) veröffentlichen zu dürfen, das ist spannender als trockene Berichte von den Organisatoren:*

Die meteorologischen Vorhersagen mit Bisentendenz und allfällig folgenden Gewittern sind auf Grund lokaler thermischer Bedingungen, der Topografien mit Föhneinfluss, nicht eingetroffen. Es galten die alten Weisheiten der Zürichsee-Seebuben mit dem Scannen der Oberfläche und dem Erkennen der möglichen Windstrassen im Kontext zum langjährigen Erfahrungsschatz und der Strömungsverhältnisse im Bereich Meilen und Horgen.

Das Feld der Aphrodite wurde kurz nach dem Start dreigeteilt. Das erste Drittel konnte mit gutem Ostwind nach Rapperswil aufkreuzen. Das Mittelfeld wurde vom nachlassenden Wind ziemlich rasch erfasst, womit sich die Spitze des Feldes zügig absetzen konnte. Der Schlussdrittel schliesslich fiel so weit zurück, dass sich die Distanzen zur Mitte und zur Spitze immer klarer abzeichneten.

Schliesslich änderten sich die Windverhältnisse Richtung Südwestwind, sodass im Raum Meilen die dort

dümpelnden Boote rasch wieder auf Kurs kamen und das Feld von hinten her aufrollen konnten. Die Windbahn war diesmal nicht entlang der Uferzone sondern seemittig.

Der auffrischende Spätnachmittagswind aus S-SW brachte nun den nötigen Vortrieb. Einige Taktiken und Einschätzungen der Windsysteme unter Nutzung von extremen Kursen brachten dann vielen Regatteuren nicht den nötigen Erfolg, um noch platziert zu werden. Bei Beat Schwengeler und seiner Mannschaft konnte bis heute nicht geklärt werden, ob die feinen Brötli und das kühle Bier den Ausschlag für das DNF gaben oder ob er allenfalls auf Höhe der guten Fischbeizen in Stäfa verharrete, um einen Abgang machen zu können.

Auch dieses Jahr galt: Die Meteoprognozen mit vorherrschenden Mikrosystemen bei Wind und Thermik sowie Kanal- bzw. Seeströmungen sind und waren erneut die Herausforderungen für die Mannschaften. Die Kenntnisse der Systeme, die Segeltaktik und das Quäntchen Glück brachten den erfahrenen Seebuben erneut die «Kanne».

Allenfalls wird nächstes Jahr auf dem Weg zum Start für den Vizepräsidenten des ZSC noch der Anlass «Wer hat den schnellsten Dieselmotor bei der Aphrodite IOI» durchgeführt.

Fazit: Nur nicht mitmachen geht nicht!



**Simon Koster und Yo Wiebel** haben am 8. Juli 2017 einen neuen 24-Stundenweltrekord für Strandkatamarane bis 20 Fuss mit 361 Meilen aufgestellt. Der Rekord wird nicht offiziell bei WSSC geführt.





*Und hier der Bericht im Stil eines Logbuches, allerdings mit etwas anderen Schwerpunkten:*

06.50 Uhr	Eintreffen Bächau	Persenning runter, Deck klarmachen
07.05 Uhr	Marina Bäch	Diesel tanken (muss allenfalls reichen für hin und zurück) Beat Schwengeler mit Aphrodite SUI 19 dampft bereits zügig Richtung Zürich
07.15 Uhr	Ablegen unter Motor	Erste Verpflegung
07.30 Uhr	Mitten im See	Beat klar voraus. Wir beginnen mit Gewichtsverlagerungen nach vorn und starten die Wettfahrt unter Motor...
08.30 Uhr	Entlang der Goldküste	Airbus A380 in gleicher Richtung, nur etwas höher...
08.37 Uhr	Küsnacht	Gewichtsverlagerung hat sich ausbezahlt.
09.05 Uhr	ZSG Wollishofen	Noch nicht zu glauben, dass hier bald der Grossanlass des ZSC über die Bühne gehen soll mit bis zu x-hundert beteiligten Booten...
09.10 Uhr	1. Zwischenbilanz	8 Pint Diesel 3 Apfelschorle 2 Bananen 1 Sandwich
09.30 Uhr	Startbereich	aus allen Richtungen kommend haben innert kürzester Zeit unzählige Segelschiffe das unterste Seebecken vereinnahmt.
09.35 Uhr	Vorbereitung	Spi setzen, halsen, Spi bergen
09.45 Uhr	Letzte Vorbereitungen	Mützen auf und Austreten in Lee
09.50 Uhr	Startposition	Vom linken Ufer her nähern wir uns unter Volltuch mit Backbordschoten halbwind der Startlinie, unterlaufen im Lee knapp die sich bereits in Position gebrachten Boote, halten uns frei.
10.00 Uhr	Start	Geglückter Start.
10.03 Uhr	Kollision	Dynamic 35 wendet uns unmittelbar vor den Bug. Bilanz: 1 Bug- & 1 Hecklicht.
10.05 Uhr	1. Standortbestimmung	Bootsgeschwindigkeit im Vergleich; gut Winkel an der Kreuz im Vergleich; gut Windverhältnisse am linken Seeufer besser.
10.07 Uhr	Taktische Wende	Die gute Performance erlaubt trotz Steuerbordschoten einen Befreiungsschlag Richtung Kilchberg.
10.28 Uhr	Begrüssung	Martin Stockar mit Aphrodite SUI 555 Playmate 2 liegt gleich auf mit Backbordschoten, wir fallen kurz ab und passieren im Heck.
10.43 Uhr	2. Standortbestimmung	Die SUI 555 passiert uns achtern mit zwei Bootslängen Abstand.
11.30 Uhr	Lagebesprechung	Der südöstliche Wind hält sich. Entgegen unserer Erfahrung halten wir gebührenden Abstand zur Goldküste und bleiben dem Ufer fern.
12.15 Uhr	Fähre Horgen – Meilen	Seemittig passiert
12.30 Uhr	Halbinsel Au	Die alles entscheidende Frage: wie üblich in Ufernähe zur chemischen Fabrik oder unter Ufer entlang der Halbinsel Au? Wir entscheiden uns für mittendurch.

12.55 Uhr	3. Standortbestimmung	Das Feld – wir haben es verloren: Im Lee vor uns ein kleines Feld, auf Höhe Meilen ein weiteres. Wie sind wir da einzuordnen?
13.30 Uhr	Stäfner Stein	Passieren zwischen Ufer und Stäfner Stein. Der Wind schläft ein. Der Speedometer hält uns bei Laune
14.00 Uhr	Stäfner Stein	Nein, wir sind nicht aufgelaufen.
15.00 Uhr	Kempratner Bucht	Das Ziel ist in Sicht, nur der Weg dorthin nicht. Wir fahren jedem Winddreher nach, entscheiden uns irgendwann pragmatisch für den kürzesten Weg.
15.21 Uhr	Zieleinlauf	Gesegelte Zeit: 5: 21:29 Berechnete Zeit: 5:00:23 Gefühlte Zeit: .....
17.00 Uhr	Bächau	Persenning rauf.
19.00 Uhr	Clubhaus ZSC, Apéro	Kühle Blonde und Seemannsgarn.
20.00 Uhr	Nachtessen	6 Teller Spaghetti 5 Bier 1 Mineral
21.00 Uhr	Rangverkündigung	1 Zinnbecher Rangliste für die Abgekämpften zum mitnehmen: 0 Aphrodite IOI; Teilnehmer: 7; aufgeführt: 6 Total Teilnehmer: 113 Zieleinläufe: 81 Zielliste Solaya Platz: 48; in der Gruppe S3: Platz 2 Internationale Einheitsklasse Aphrodite IOI; Platz 1
21.30 Uhr	Dessertbuffet	à discrétion





# 2004

Mit der Konzeptstudie „Visionen zum Seeufer, Stadt Zürich“ startet die neue und auch aktuelle Hafenplanung. Mit tollen Ideen und schönen Darstellungen ist es ein richtiges Feuerwerk der Lösungsansätze. Natürlich wurden diese Ideen nicht zu Ende gedacht. Man sollte auch nicht mit der Haltung: «Das könnte man ja nie bauen» durch diese Zeichnungen gehen. Es gibt darin eine Vielzahl von Möglichkeiten, sich etwas her-

aus zu nehmen, es versuchen weiter zu denken. Es ist auf eine Art wie Kunst im öffentlichen Raum mit erstaunlicher Nähe zur Realität.

Es war richtig, den Prozess zum Umbau der Uferanlagen mit einer Ideensammlung zu beginnen. Es gebührt der Stadt Zürich grossen Dank, dass mit einer solchen Arbeit begonnen wurde. Internationale Teams machten sich über das Becken von Zürich Gedanken. Was hat denn dabei herausgeschaut?, kann man sich fragen. Die ganze Diskussion um das Seebecken wurde in Fachkreisen und in der Politik angeschoben. Es wurden plötzlich Diskussionen um Entflechtungen geführt. Bei so vielen Nutzern und Nutzungen an einem Ort muss entflechtet ( Seepolizei, Naturschutz,



**Neue Hafenanlage  
im Tiefenbrunnen  
als Idee.**

öffentlicher Schiffverkehr, privater Schiffverkehr) werden, war der Tenor. Diese Diskussion sollte für unseren Hafen zentral werden. Neben der Natur waren die privaten Boote im Seebecken das grosse Thema. Von allen Projekten, die bislang zu diesem Thema entstanden sind, taugte in dieser Diskussion keines. Auch der Hafen im Loch fiel durch, weil von dort die Querung der Strasse und das Erstellen von Hochbauten (Restaurant, Wassersportzentrum, Clubhaus) nur an Orten, wo die Natur höher gewichtet wurde möglich wäre. Dazu wurde die Entflechtung durchaus maximal verstanden. Die privaten Boote mussten so weit wie möglich raus aus dem Becken. Wenn man genau hinschaut, findet man in diesen Visionen den einen

oder anderen Hafen, über den wir wohl auch gerne gesprochen hätten.

Im Bericht des Beurteilungsgremiums (Schlussbericht) stand z.B. «Die wasserorientierten Nutzungen am See werden entflochten und bilden Schwerpunkte.» Oder:

- Flache Ufer sind als Badeufer geeignet
- Ökologisch wertvolle Flachwasserzonen an geeigneten Stellen erhalten
- Bojenfelder oder Häfen dort konzentrieren, wo sie nicht in Konflikt mit der Zugänglichkeit zum See (vor allem der Badenden), der Archäologie, der Ökologie und wichtiger Ausblicke stehen.
- Wasserfremde Nutzungen sind zu vermeiden

**Versuch den Ufergrünraum mittels Baumalleen ins Seefeldquartier hinein zu verlängern.**





Weiter stand da: «Beispiel Blatterwiese am Zürichhorn: Die Erholungs- und Freizeitaktivitäten geraten zunehmend in Konflikt mit dem Bojenfeld des Segelclubs»  
 «Ein neuer zusätzlicher Hafen würde eine teilweise Verlagerung von Bojenfeldern ermöglichen»  
 Der Zitate wären noch viele. Es ist zu hoffen, dass klar wurde, wie wichtig dieses Öffnen des Blickwinkels war. Es war das richtige Mittel um entscheidende Fragen zu stellen und um auf die entscheidende Spur zu kommen.

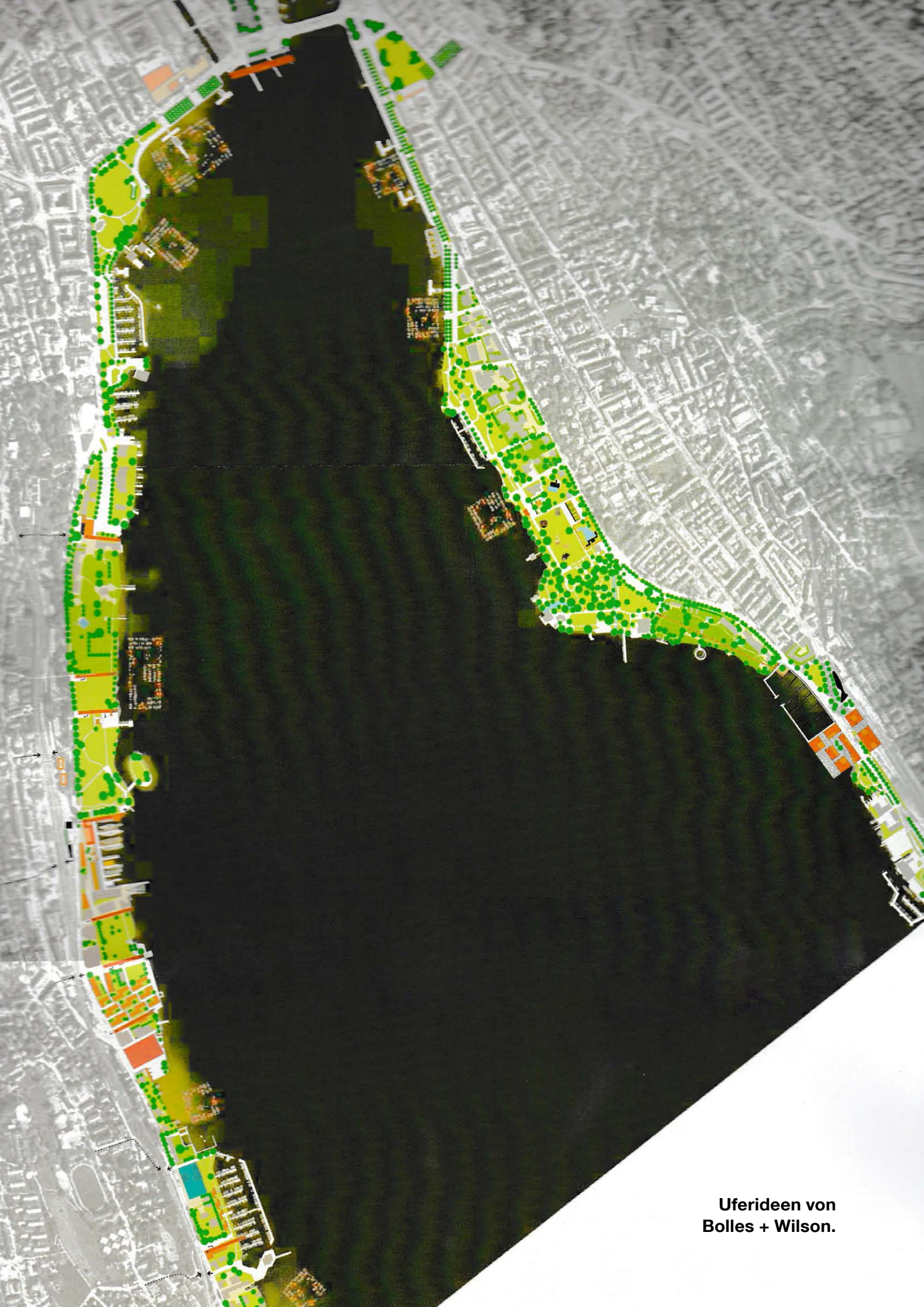
An zwei Themen wird seither gearbeitet:

- Die Seepolizei bekommt eine neue Grosswache zwischen den Ruderclubs (Dieses Projekt ist baureif, allerdings verdienen dort seit einiger Zeit nur noch die Juristen)
- Ein neuer Hafen im Bereich des alten Hafen Tiefenbrunnen

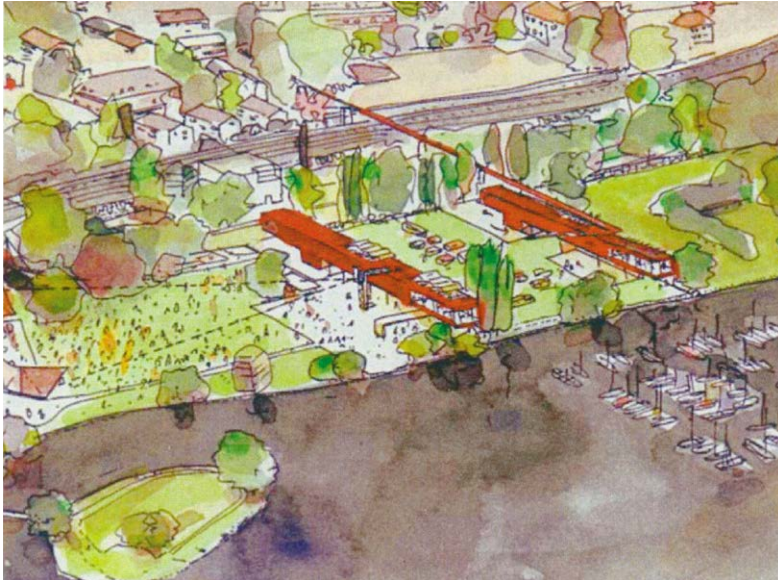
Im Jahr 2004 ist die Stadt Zürich selber aktiv geworden und hat die Führung in diesem Thema übernommen. Die Zeitspanne bis die Stadt den nächsten grossen Schritt macht sollte 5 Jahre dauern. Ab 2009 geht es dann voll zur Sache. Dazwischen hatten aber die Segelclubs noch einmal ein «Gastspiel», deshalb ist der nächste Schritt, den wir kommentieren, bei 2007 angesetzt.

**Zeichnung von Bolles + Wilson.**

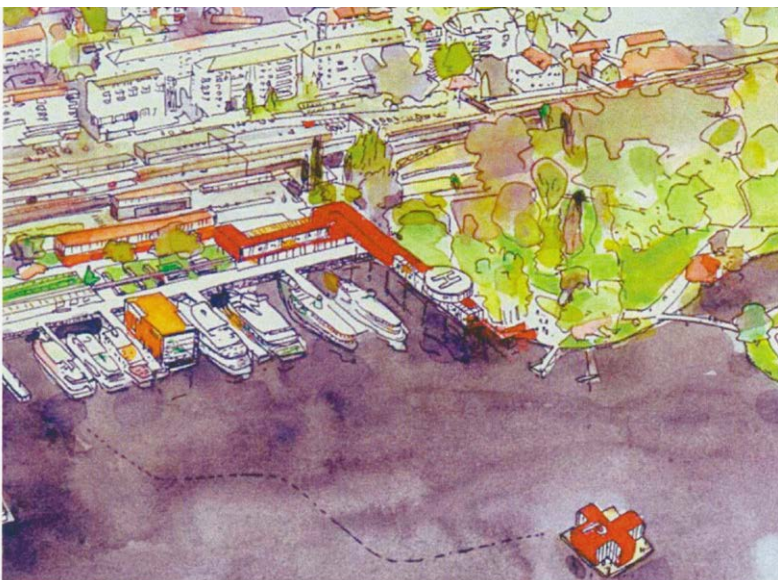




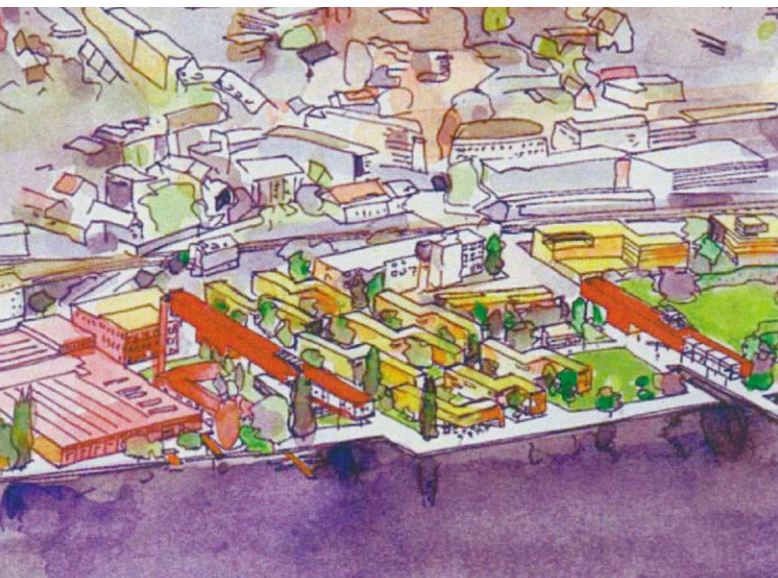
Uferideen von  
Bolles + Wilson.



**Noch einmal Bolles + Wilson**  
**Verschiedene Ideen zu sogenannten Service-Balken. Das wären mehr-geschossige Baukörper, die als Serviceträger räumlich trennen und gleichzeitig in das dahinterliegende Quartier verbinden.**



**Sie dienen ihrer Umgebung auf verschiedenste Weise: Restaurant, Cafe, Infozentrum, technische Infrastruktur usw. Wertvolle Uferflächen können so von bestehenden Parkplätzen befreit werden.**





**Team West 8: Primäre Uferfront: Der Balken zu den Alpen.  
Sekundäre Wasserfront: Städtisches Leben, geht nahtlos in den Park des Arboretums über.**





# 2007



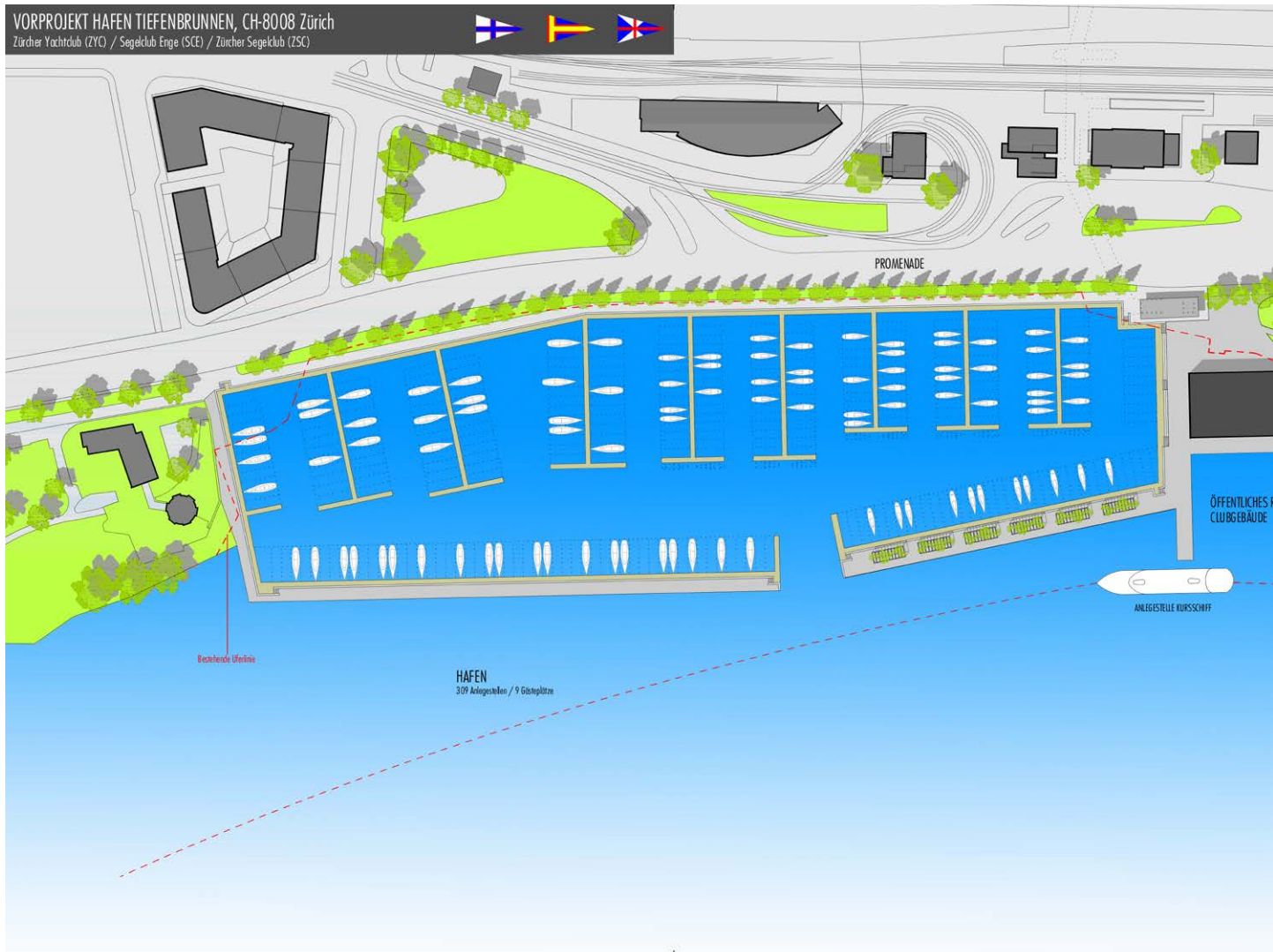
Die Marina Tiefenbrunn bekam durch diese Uferstudien starken Auftrieb. In den drei Segelclubs wurden wieder Hafenkommissionen und Ähnliches aktiviert. Es wurde wieder alles aus der Schublade geholt und auch neue Kreationen waren zu sehen. Seitens des ZSC waren zu dieser Zeit vor allem Jürg und Robert Ganz, Christian Wegenstein und Beat Schwengeler aktiv. In dieser Phase wurde weiter am Hafen «im Loch» gearbeitet. Es war der einzige Platz,

der den Planern in dieser Zeit realistisch erschien. Dort musste niemand weggeräumt werden, es brauchte keine teure Parzelle und der Bahnhof ist genau gegenüber. Gebäude könnten auch schwimmend erstellt werden. Für einmal war auch der Segelclub Enge im Rennen. Wie aus heiterem Himmel präsentierte der SCE (Architekt Kamer) eine Idee. Allerdings war diese stark angelehnt an den Beitrag von Bosshard und Luchsinger aus den Uferstudien 2004. Der Beitrag





# 2007

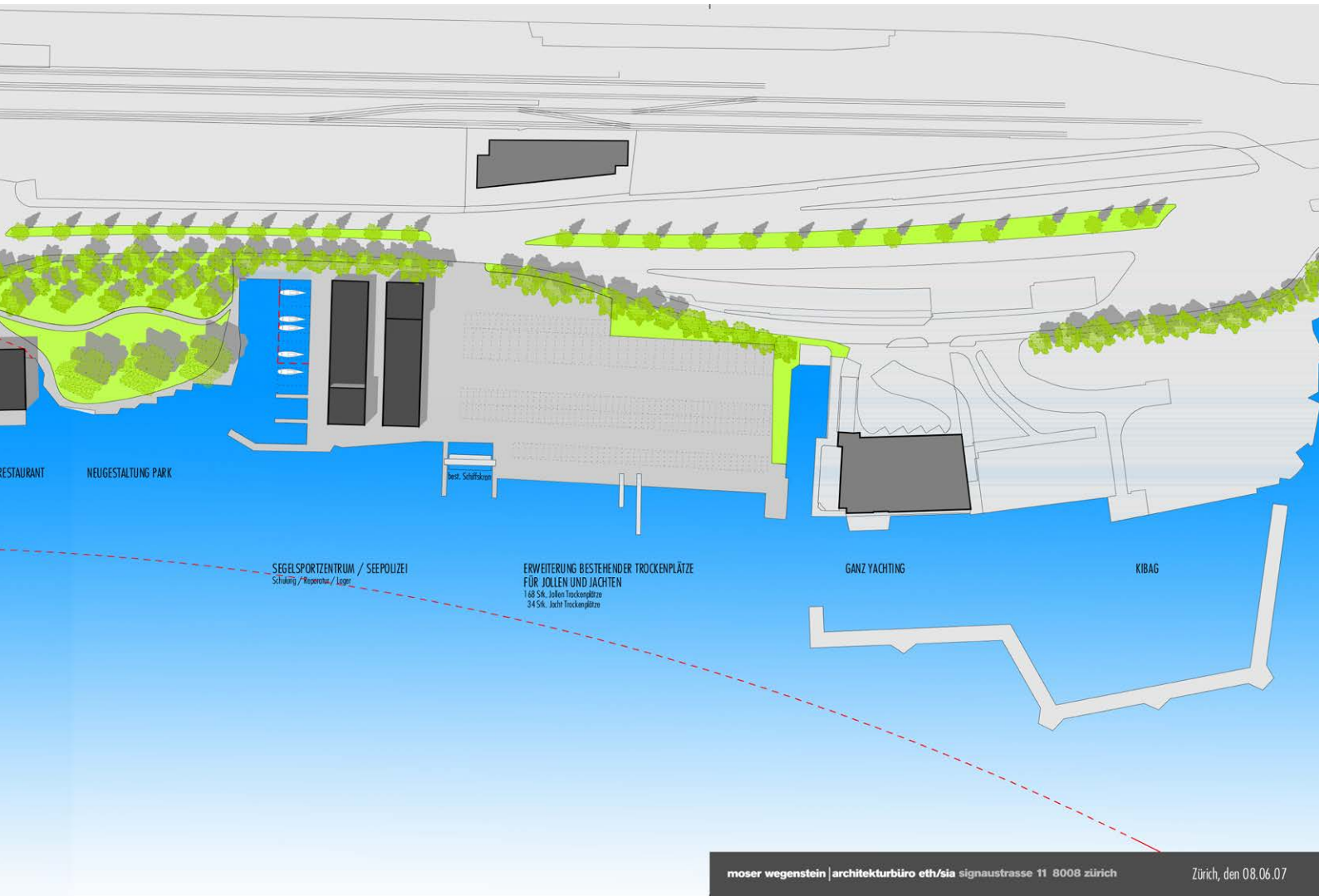


Diskutiert wurde über die Junioren und über das Regattawesen.

Wir zeigen aus dieser Serie das Projekt Kamer (SCE) und einen weiteren Hafen aus der Küche des ZSC von Christian Wegenstein.

Es zeigte sich in der Diskussion, dass der Standort «im Loch» mehrere Probleme bekam. Einerseits wurde bis jetzt immer argumentiert, dass dort ein idealer, weil leerer, Platz war. Der Bahnhof und das

Tram sind genau gegenüber. Das Gegenargument, dass dort einer der wenigen Plätze ist, von denen man frei auf den See blicken kann, gewann die Oberhand. Auch das Clubhaus wäre an einen Ort zu stehen gekommen, der immer stärker zum geschützten Grünraum mutierte. Wir können auch feststellen, dass erstmals alle Ämter wirklich Farbe bekennen mussten und damit erste verbindliche Aussagen auf die Arbeitstische flatterten. Hafen



## Hafen von Christian Wegenstein.

«im Loch» zum Letzten, könnte es heissen. Das letzte Mal, dass die Segelklubs Antriebshilfe leisten mussten. Ab jetzt übernimmt die Stadt Zürich eindeutig die Planungsleitung.



# 2009

Aus den Seeuferstudien ging ganz klar hervor, dass das innere Seebecken entlastet werden musste. Auch der Hafen im Loch wurde problematisch da er dort zu weit weg von den anderen Nutzungen (Werft, See-polizei, Trockenplatz der Jollen,...) liegt, und weil «im Loch» keine Möglichkeit für ein Clubhaus besteht. Der kleine Park dort kann dafür nicht verwendet werden. Immer klarer wurde auch, dass die Wassernutzer zusammengehören. Der Begriff des Wassersportzentrums kam in die Diskussion.

Die Testplanungen waren folgerichtig Maximalvarianten, man könnte auch sagen Ideallösungen. Man ging damals davon aus, dass die Stadt Zürich diese Anlage baut und auch dafür sorgt, dass alle benötigten Landparzellen und die Finanzen bereitgestellt werden.

Als die Stadt Zürich, speziell das Hochbauamt, diese grosszügigen Lösungen sah, war es verständlich, dass es ein paar Jahre ging, bis man sich wieder

grundsätzlich Gedanken zu einer neuen Marina machte. Es sollten Jahre vergehen, bis klar wurde, dass diese Projekte eine Nummer zu gross waren. Es hatte ca. 20 Jahre gedauert, bis nur die Grundstücke zur Verfügung gestanden hätten. In dieser Zeit wären auch andere Gruppen wieder aktiv geworden so z.B. Generalunternehmer, die gerne ein Kongresszentrum bauen würden, usw. Ein Projekt, welches erst Jahre später realisiert würde, hat normalerweise wenig Chancen. Es begann sich auch abzuzeichnen, dass es politisch nicht einfach sein wird für eine Marina 120 Mio. sFr. zu bewilligen. Das hätte einen politischen Kraftakt bedingt. Dazu kommt, dass Zürich im Baubereich selten visionär und mutig ist. Trotzdem waren diese Testplanungen wichtig. Sie provozierten die entscheidenden Fragen. Wer baut diesen Hafen? Und was darf er eigentlich kosten? Zurück zu den Entwürfen, welche wirklich sehenswert sind. Es haben drei Teams geplant. Aus unserer Sicht sind zwei der drei Projekte gut und wir möchten sie hier etwas näher besprechen. Es sind dies die Arbeiten von Eckert & Eckert (E2A) und von Bosshard & Luchsinger.



**Einsicht in die Marina Tiefenbrunnen.  
Rechts: Geplante Marina im Hintergrund.**

E2A Architekten  
Piet Eckert und Wim Eckert



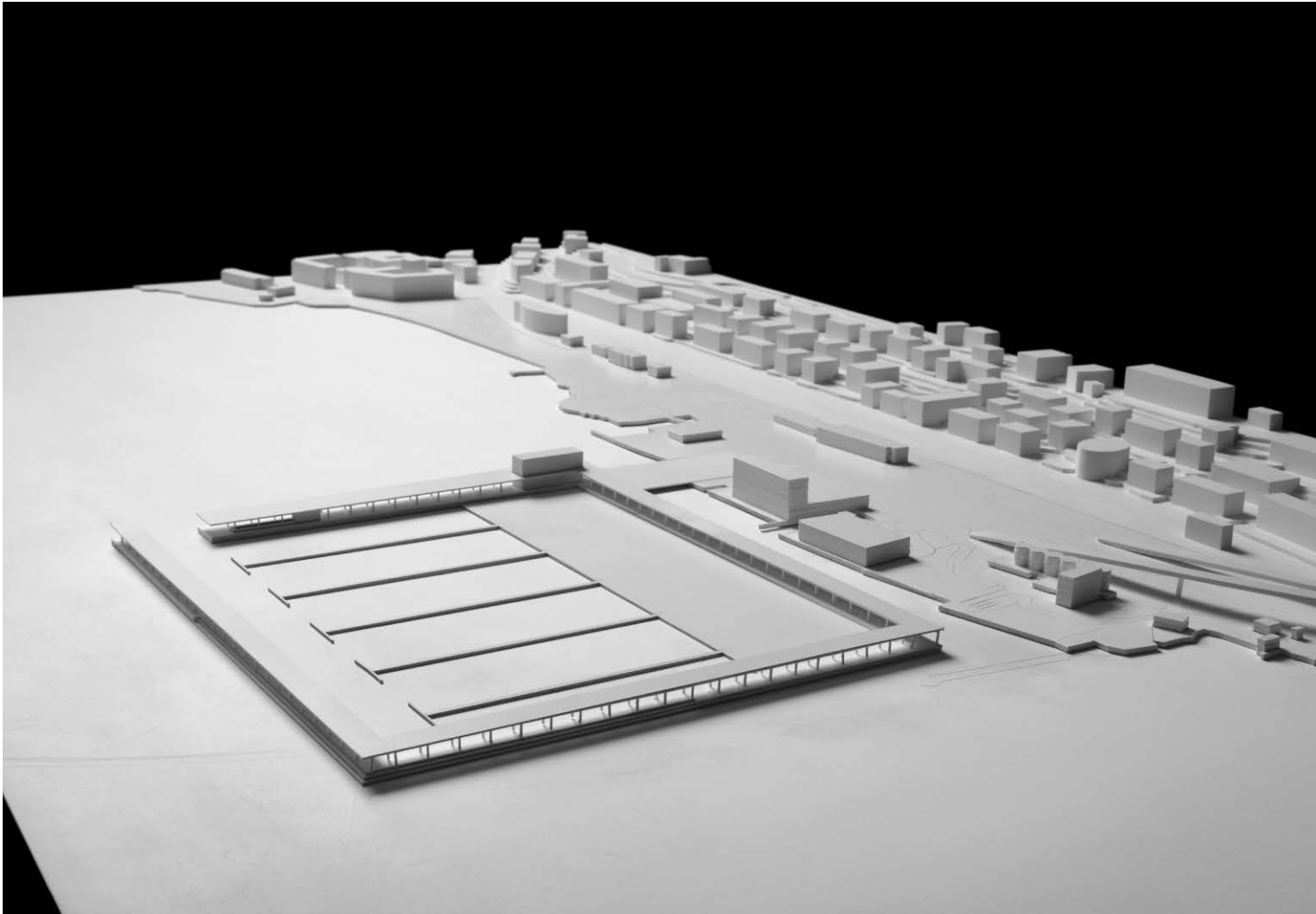


Die Arbeit von Bosshard & Luchsinger schliesst an ihren Beitrag zu den Uferstudien 2004 an. Sie haben nahtlos weiterentwickelt. Ihr Vorschlag ist ein Hafen, der eine Art neue Uferlinie beschreibt. Wir könnten vom Versuch sprechen, den Hafen und die Gebäude maximal in die Natur einzuordnen. Käme man vom See her, würde man diesen Hafen erst sehr spät entdecken. Meiner Ansicht nach ein gelungener Beitrag, den die Jury zugunsten eines anderen Vorschlags auf den Ehrenplatz verwies.

Dieser andere Vorschlag ist von unseren Clubmitgliedern Piet und Wim Eckert und ihrem Büro E2A. Sie verfolgen einen klar anderen Ansatz. Ihre Marina hat eine starke Präsenz. Ein quadratischer Hafen mit Dach im See draussen. Diesen Hafen hätte man von weitem entdeckt. Funktional ist dieser Hafen auch besser – das dürfen wir von guten Seglern auch erwarten. Dieses Konzept wurde zur Weiterbearbeitung empfohlen. Es sollte aber eine gewisse Zeit vergehen in der niemand so genau wusste: kommt jetzt diese Marina? Ein paar Jahre später wurden dann zwei Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben...



**Projekt: Bosshard & Luchsinger**  
**Ein Hafen in fast organischer Form.**  
**Der Grossteils des Hafens Tiefenbrunnen wäre stehen geblieben.**



E2A Architekten  
Piet Eckert und Wim Eckert  
Foto: Jon Naiman

**Projekt: Eckert & Eckert (E2A)**  
**Ein Hafen als klare Form im See.**



# 2012

Nach den Testplanungen 2009 waren bei der Stadt Zürich interne Abklärungen im Vordergrund. Einerseits wurde ein Masterplan Tiefenbrunnen erstellt, der mehr oder weniger verbindlich den Bau der Marina Tiefenbrunnen vorgab, andererseits war die ausgewählte Testplanung für die Stadt kaum finanzierbar. Bedenken muss man, dass Zürich seit geraumer Zeit Rot/Grün regiert wird. Diesen Parteien sind Schul-

häuser, Quartierzentren oder Altersheime politisch viel näher als eine Marina für als reich verschriene Segler und Motorbötler. Die doch zu üppig geratene Testplanung verursachte stadtintern mindestens so viel Kopfweh wie bei den Segelclubs. Eine direkte Folge dieser grosszügigen Planung war der Ausstieg der Stadt als alleinige Bauherrin.

# 2013

Die Stadt Zürich informierte im Juni 2013 die Presse: «Die Stadt Zürich wird die Umgestaltung der Marina Tiefenbrunnen aufgrund der aktuellen finanziellen Lage nicht in absehbarer Zeit umsetzen. Der Stadtrat ist aber grundsätzlich und unter Auflagen bereit, die Realisierung und den Betrieb einer Marina mit Wassersportzentrum im Tiefenbrunnen durch Private zu prüfen.»

Damit war klar dass die Stadt den Hafen will, ihn aber nicht selber bauen kann. Von diesem Zeitpunkt an waren die Segelclubs wieder voll am Tisch. Seitens der Stadt Zürich hatte der Projektstab Stadtrat des Präsidialdepartementes die Leitung übernommen. Bald war man bei den kaum finanzierbaren 90–120 Mio. Fr des aktuellen Projektes. Es wurden verschiedene Häfen besucht und ihre Zahlen verglichen. Seitens des ZSC wurde ebenfalls gerechnet und über einen Zwischenschritt bei 60 Mio landete man schliesslich bei einer Zielgrösse von 40 Mio Fr.. Will man bezahlbare Hafenplätze erhalten, dürfen die Kosten der Anlage keinesfalls höher sein.

Andere Diskussionen betrafen die Öffentlichkeit des Hafens. Die Stadt hatte im Gemeinderat und im Kantonsrat immer gesagt, die Marina werde einen starken

öffentlichen Teil haben. Wie kann das aber durchgesetzt werden, wenn eine private Trägerschaft oder eine Genossenschaft baut?

Die Frage einer Genossenschaft oder einer privaten Bauherrschaft wurde eindeutig zu Gunsten der privaten Lösung entschieden. Dies vor allem, da ein Hafen mit über 400 Plätzen, d.h. mit über 400 Genossenschaftlern ein Unding geworden wäre und auch der Betrieb des Wassersportzentrums nicht einfacher werden würde.

Dazu wollte die Stadt Zürich eine aktive Rolle im Hafen behalten und alle Entscheidungen mitgestalten. Die Hafen AG war geboren, es mussten nur noch Aktionäre gesucht werden.

Bald war die AG komplett, die Pressemitteilung dazu liess dann doch etwas auf sich warten.

# 2016

In Laufe der Diskussionen war bald klar, dass durch Machbarkeitsplanungen folgendes bewiesen werden musste:

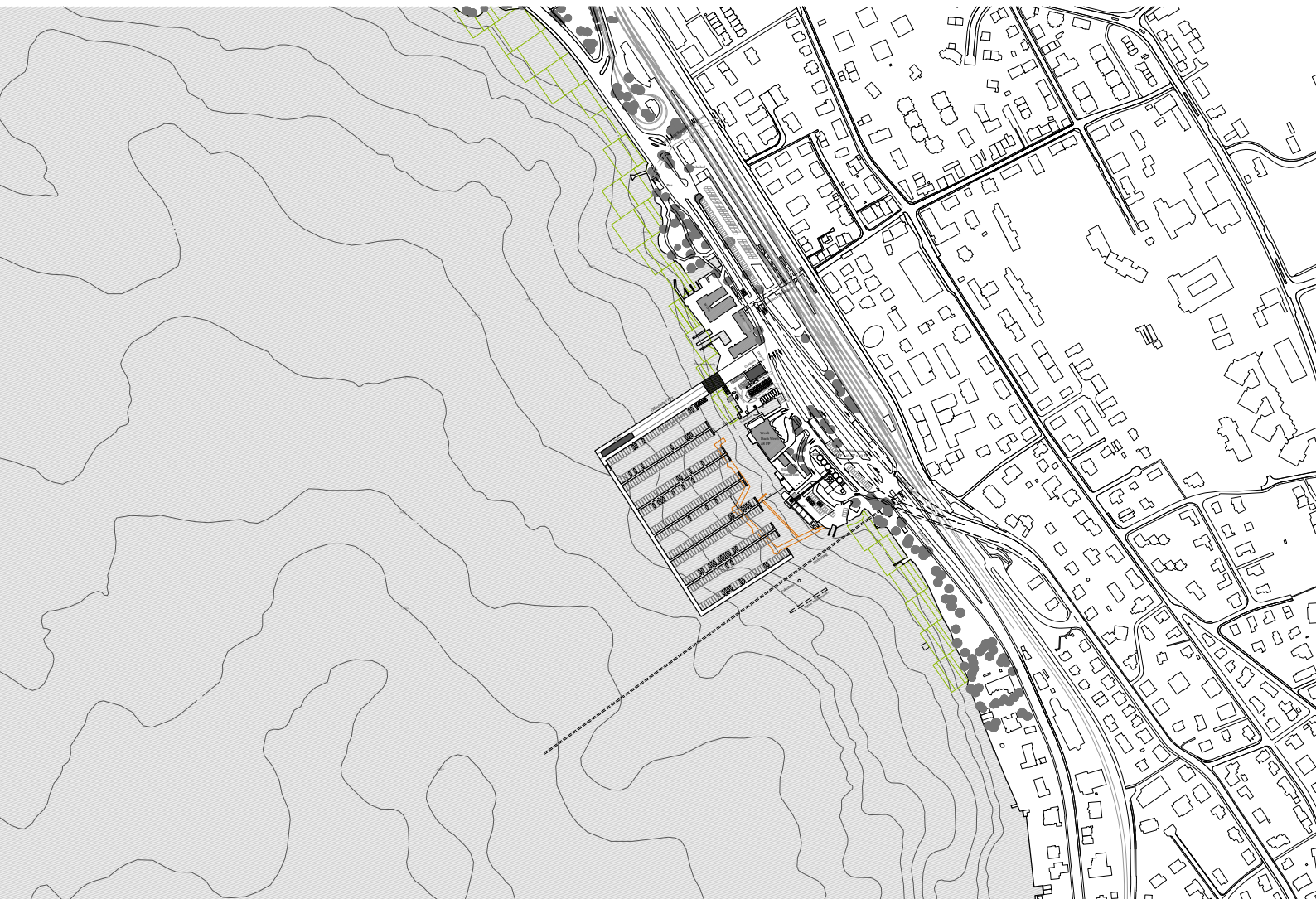
- Das einzige Grundstück, welches zur Verfügung stand, war der Trockenplatz zwischen dem jetzigen Wassersportzentrum und der Seepolizei, auf dem auch die Laser vom ASVZ und den ZSC Junioren stationiert sind. Es stellte sich die Frage: reicht dieses Grundstück?
- Ist ein Hafen dort vollständig auf dem Wasser sinnvoll realisierbar?
- Reichen 40 Mio. Fr. dazu aus?
- Ist eine Südeinfahrt möglich? Was sind die Folgen?

Mit diesen Fragen wurden einerseits die Hafeningenieure Staubli, Kurath & Partner und die Architekten Eckert & Eckert beauftragt.

Das Ergebnis dieser Machbarkeitsstudien war für alle Beteiligten hoch befriedigend. Es wurde ein Hafen entworfen, der funktional perfekt und gestalterisch ansprechend war. Es waren alle mit dem Resultat derart zufrieden, dass wir den Hafen schon vor uns sahen, dabei sollten die eigentlichen Planungen erst beginnen. Wir zeigen hier Ausschnitte aus diesen Arbeiten. Wir sind überzeugt, dass wir mit diesem Projekt schon sehr nahe an der Lösung sind. Wir zeigen aus diesen Studien Hafen und Wellenstudien Südeinfahrt.

## Realisierbarer Hafen.

E2A Architekten  
Piet Eckert und Wim Eckert





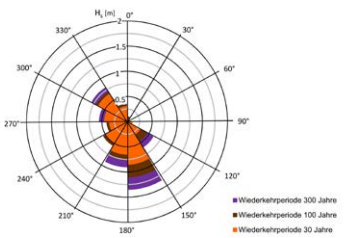
### Hafen Marina Tiefenbrunnen

**Abbildung D - Häufiges Ereignis**  
Wellenhöhe  $h=0.5m$  / Wellenlänge  $l=9m$   
Wellensituation mit Umbau Plattform und zusätzlichen Massnahmen entlang Ufermauer

**Wellenhöhe**

- < 0.2m
- 0.2 - 0.4m
- 0.4 - 0.6m
- 0.6 - 0.8m
- 0.8 - 1.0m
- > 1.0m

**Wellenrose**



**Auswirkungen auf den Hafen ohne Wellenbrecher.**

**Auswirkungen auf den Hafen mit Wellenbrecher.**

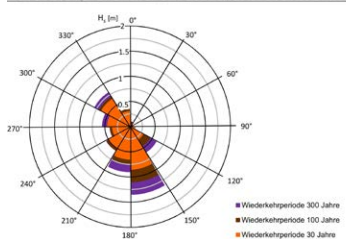
### Hafen Marina Tiefenbrunnen

**Abbildung F - Häufiges Ereignis**  
Wellenhöhe  $h=0.5m$  / Wellenlänge  $l=9m$   
Wellensituation mit Wellenbrecher bei Hafeneinfahrt

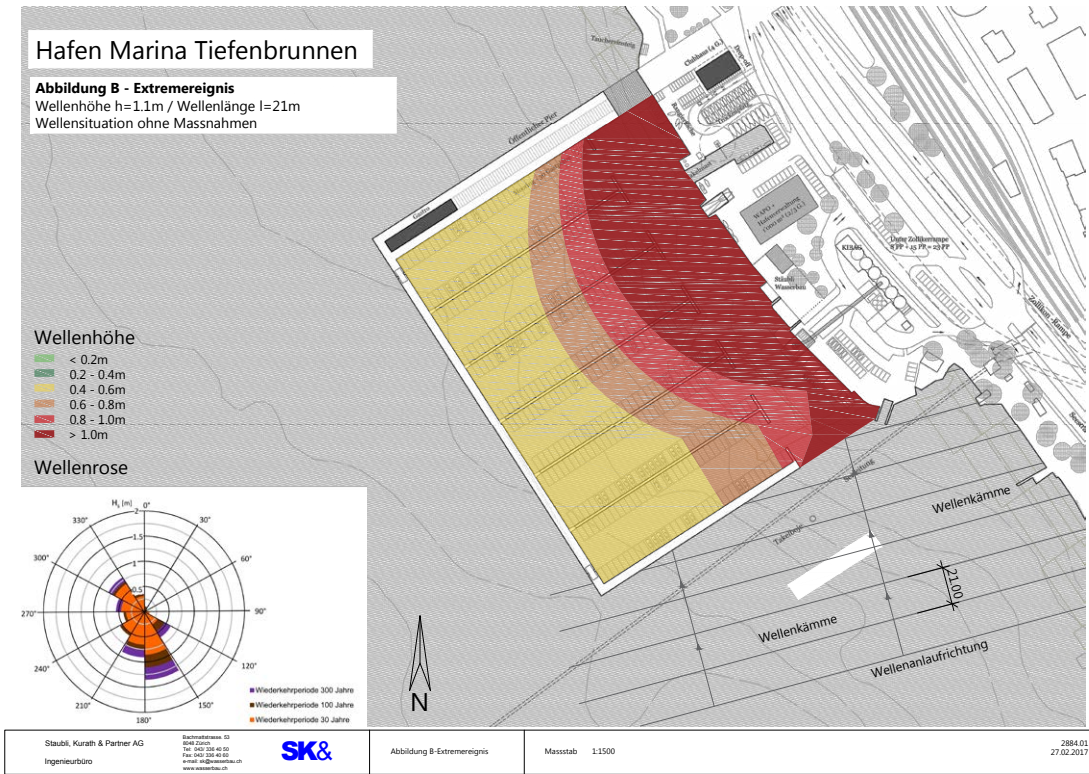
**Wellenhöhe**

- < 0.2m
- 0.2 - 0.4m
- 0.4 - 0.6m
- 0.6 - 0.8m
- 0.8 - 1.0m
- > 1.0m

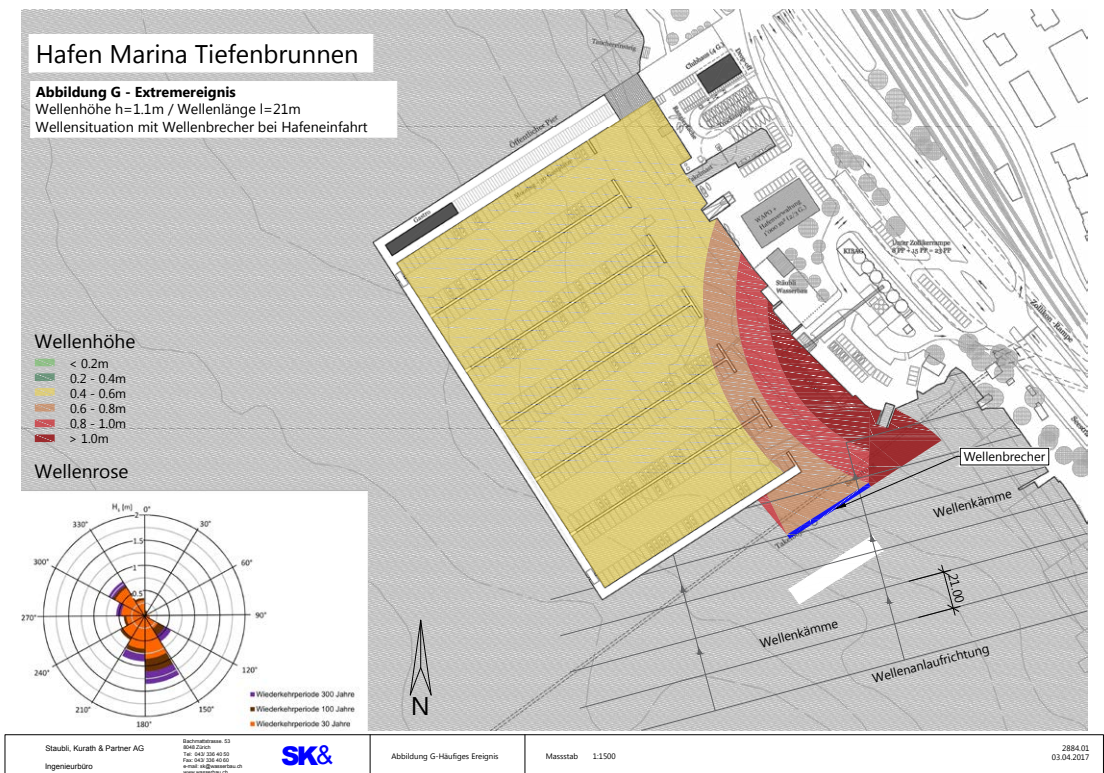
**Wellenrose**



**Auswirkungen auf den Hafen ohne Wellenbrecher.**



**Auswirkungen auf den Hafen mit Wellenbrecher.**





# 2017

Zur Zeit arbeiten wir am Betriebskonzept für das Wassersportzentrum. Genaueres Wissen, was dort wie stattfinden soll ist wichtig und als Vorgabe für den Architekturwettbewerb unerlässlich, wollen wir nicht ein Haus und einen Hafen bekommen, welche uns nicht genügend dienen. Durch den Winter 2017/2018 wird der Architekturwettbewerb stattfinden.

Danach folgen zwei weitere wichtige Verfahren. Einerseits brauchen wir einen Gestaltungsplan, der die Volumen regeln wird und das Baurecht auf dieser Parzelle definiert (zur Zeit ist dort eine Freihaltezone, eine Nicht-Bauzone).

Parallel dazu wird eine sogenannte UVP (Umweltverträglichkeits Prüfung) durchgeführt. Dort werden wir zeigen müssen, dass mit der Belastung der Umwelt, den Parkplätzen, ... alles in Ordnung ist.

Ende 2018 sollten diese Verfahren abgeschlossen sein. Es folgen dann verschiedene Genehmigungen, Zustimmungen zu einigen Dingen wie Konzession (Recht einen Hafen auf dem Wasser zu bauen), Zustimmung des Gemeinderates zur Beteiligung der Stadt, usw.

Danach könnte im Winter 18/19 frühestens die Baueingabe erfolgen – was dann irgendwann 2019 eine Baubewilligung ergäbe und der neue Hafen definitiv in die Realisierungsphase kommt.

Nein, kein Schreibfehler – es geht nicht ums Velofahren. Sondern, wie es sich gehört in dieser Zeitschrift, ums Segeln. Also: Es treten vier hochqualifizierte Leute (Olympiamedaillengewinner) Velo, um das Hydrauliksystem zur Einstellung von Flügelsegel und Foils im Wasser mit Energie zu versorgen; zwei ebenso hochqualifizierte Segler bedienen ein Rad und viele Knöpfe und leisten auch geistige Arbeit in Entscheidungen, wo die Fahrt eines Segelbootes (jetzt sogenannt fliegend) mit der erwähnten Crew hingeht. Falls es nicht klar ist: America's Cup 2017.

Scheinbar mühelos mit hohem Tempo über das Wasser zu gleiten, ist faszinierend. In nur wenigen Jahren im Vergleich zur Entwicklung des Segelns seit einigen tausend Jahren konnte die Geschwindigkeit von windbetriebenen Wasserfahrzeugen um etwa das Vierfache gesteigert werden; zumindest vorläufig dürfte eine Grenze erreicht sein, weil Foils im Wasser (sie heben das Boot heraus zum «Fliegen») bei sehr hohen Tempi Kavitation entwickeln, d.h. das Wasser an der Unterdruckseite verdampft und das Strömungssystem wird schlagartig zerstört, eventuell auch das Foil.

Ob das «Fliegen» nun die Zukunft des Segelns sein wird? Da dürften doch einige Einwände gemacht werden: bei wenig Wind funktioniert's nicht, bzw. solche Boote sind im Nachteil, das Handling ist schwierig, hohe Geschwindigkeiten sind unfallträchtig. Für den Regattasegler verliert die Taktik an Bedeutung, weil die Geschwindigkeiten der Boote sehr unterschiedlich, d.h. entscheidend sind. Und: macht das wirklich Freude, mit einem Helm auf dem Kopf, Mikrofon und Kopfhörer im Ohr zur Verständigung wie wahnsinnig Energie auf einem Velo zu produzieren, damit (vielleicht) zwei andere ihren Spass haben (sofern die Software gut programmiert wurde, welche zur Bedienung der Flügel auf dem Boot nötig ist) ?



## Nächste Anlässe 2017/2018

- 21.7. 19 h Apéro im Clubhaus
- 4.8. 17 h Schilfmatt-Grill
- 18.8. 19 h Apéro im Clubhaus
- 19.8. 17 h Bächaufest
- 20.8. Betreutensegeln, Bächau
- 28.8. Ladies' Cup, Zürich
- 1.9. 17 h Schilfmatt-Grill
- 15.9. 19 h Apéro im Clubhaus
- 23.9. 17 h Jubiläums-Segelfest, Casino Zürichhorn

