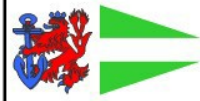


1920 - 2020

DÜSSELDORFER SEGLER-VEREIN E.V.



Eine kurze Vereinsgeschichte im Zeitraffer



Liebe Mitglieder,
Liebe Gäste und Freunde aus benachbarten Vereinen,
Sehr verehrte Förderer und Unterstützer unseres Vereins

Da verständlicherweise ist keines der Gründungsmitglieder heute persönlich anwesend sein kann, habe ich die Aufgabe und das Vergnügen, sie mit auf eine kurze Zeitreise durch die Vereinsgeschichte zu nehmen.

Mein Name ist Ekkehard Schulz und ich bin der amtierende Schriftführer. Vor mehr als 50 Jahren kam ich mit meinen Eltern in den Verein und habe so einiges selber miterlebt. und dann gibt es noch manche Anekdote, die mir von alten Mitgliedern erzählt wurde. Sicher hat jedes der anwesenden Mitglieder auch noch ein Döneken auf Lager, das es Wert wäre erzählt oder in der Rubrik „Flaschenpost“ veröffentlicht zu werden.



Wollen Sie

daß Luft, Wasser und Sonne
solches Wohlbehagen auch
auf Ihre Züge zaubern?



Dann treiben auch Sie Segelsport!

Vor 100 Jahren wird unser Verein als „Volmerswerther Wassersport Vereinigung“ gegründet. Im November 1924 wird er dann Mitglied im Deutschen Segler-Verband: Der Teilnahme an Regatten steht nun nichts mehr im Weg und der Verein wächst rasch. 1927 bekommt er dann seinen heutigen Namen „Düsseldorfer Segler-Verein e.V.“

Aus dieser Zeit wir kennen wir die Namen der Gründerväter und haben auch ein Archiv mit vielen Bildern. (Wen es interessiert, alle Bilder finden sich auf unserer Website in der Galerie [„Zeitraffer“](#).)

Allerdings lassen sich Namen und Personen auf den Bildern einander meist nicht mehr zuordnen. Wer sind die Segler auf dem Boot? Einiges findet sich in den Festschriften zum [10-jährigen](#), [30-jährigen](#), und [75-jährigen Jubiläum](#), die aus diesen 100 Jahren berichten.



Man muss sich vorstellen: 1920, der erste Weltkrieg ist gerade 2 Jahre vorbei, das linksrheinische Ufer noch immer französisch besetzt und da kommen Menschen zusammen und haben nichts wichtigeres im Sinn als einen Wassersportverein zu gründen.

Zunächst sind es einige Unentwegte mit kleinen Jollen und Segelkanus, die vom Ufer aus zu Wasser gelassen werden, etwa dort, wo heute bei KM 734 das Hotel Fährhaus ist.



Bereits vier Jahre später, am 24 Mai 1924 kann ein eigenes Clubhaus bezogen werden. Der mittlerweile in „Wasserportverein Volmerswerth 1920“ umbenannte Verein hat da schon 60 Mitglieder.



Im November 1924 wird der Verein mit der Nummer 004 in den Deutschen Segler-Verband aufgenommen, so dass die Boote des Vereins nun an offenen Segelregatten teilnehmen können, darunter an der Rheinwoche, die es seit 1922 gibt.

Früh im Morgengrauen sind wir aufgestanden und warten auf den Dampfschlepper. Wenig später läuft dieser mit schwarzer Rauchwolke und einer kleinen Armada von Booten im Schlepp stromauf. Einen eigenen Motor besitzen die Boote damals nicht. Nach 4-5 Stunden sind wir in Köln.

Am frühen Nachmittag ist dann der eigentliche Start zur Regatta stromab. Es wird, wie heute, mit Einsatz und allen Tricks gesegelt. Wir denken, heute sei viel Verkehr auf dem Rhein. Stimmt, aber damals gab es kilometerlange Schleppzüge, und wenn man da das Pech hatte, die falsche Seite zu erwischen, kostete das viele Plätze oder, wenn man mit dem Glück des Könners die richtige Seite nahm, war der Sieg sicher. Es wird von Wagemutigen berichtet, die mit hochgezogenem Schwert über durchhängende Schleppseile hinweg auf die andere Seite gewechselt sind.

Das war ausgesprochen gefährlich und ist in einem Fall auch nicht gut gegangen. Das Boot war anschließend nur noch Kleinholz für den Ofen.



In den 20-er Jahren waren nationale Jollen recht verbreitet 6,10 m lang und mindestens 1,70 m breit. 1933 wird sogar eine Europameisterschaft in dieser Klasse ausgetragen.

Wer nun denkt, Regattasegeln sei ein reiner Männersport gewesen: Falsch. Unser Verein war einer der ersten Segelvereine in Deutschland, der auch Frauen aufgenommen hat. So gab es eine Steuerfrau mit eigener nationaler Jolle „Rhena“-nicht etwa „Rhenus“-die den Konkurrenten sie Stirn bietet...

Agnes Pauli



Nach dem Krieg hatte sie eine O-Jolle „Groll“.

Agnes Pauli war bis ins hohe Alter das Herz des Vereins und hat viele Jahre das Amt der Kassiererin inne. Ich erinnere mich noch daran wie in Zeiten vor dem Computer alle Briefumschläge von ihr handbeschriftet

wurden, und wehe, man gab den Umschlag nach Erhalt des Inhaltes nicht zurück...

Sie wohnt nach dem 2 Weltkrieg zunächst im Clubschiff, dann im Holzhaus hinter dem heutigen Clubhaus und sie war immer da! Vielen von uns hat sie das Segeln beigebracht und dabei hielt ein strenges Auge auf unseren Umgang mit den Vereinspiraten. Unter ihrer Anleitung entwickelten sich bemerkenswerte Regattasegler, die bei der Rheinwoche und der deutschen Meisterschaft und sogar bei den Olympischen Spielen in Neapel vorne mit segelten.

Einmal segelte sie mit Mia Svitalla und einer weiteren Freundin, nennen wir sie Herta, bei viel Wind. Herta war das nicht geheuer was Mia zu der Bemerkung veranlasste: „Agnes zieh nochmal an der Leine, dann Schreit Herta so schön“

Bis kurz vor ihrem Tod 1986 sah man sie, 90 Jahre alt, bei jedem Wind und wetter mit dem Fahrrad auf dem Deich.

Noch heute trägt unser Fahrtenseglerpreis ihren Namen, obwohl... eigentlich war sie ja Regattaseglerin



Der Verein richtet nun regelmäßig Regatten aus und übernimmt bei der Rheinwoche die Organisation der Strecke Volmerswerth-Duisburg. So ist es nur logisch, dass er 1927 seinen heutigen Namen bekommt „Düsseldorfer Segler-Verein“, abgekürzt DSV.

Das ist dem großen DSV, dem Deutschen Segler Verband ein Dorn im Auge. Im Treppenhaus können heute noch heute den Schriftwechsel nachlesen, in dem dieser die Abkürzung DüSV verlangt. Ohne Erfolg.



Segler und Motorbootfahrer: Ja die gibt es in unserem Verein schon immer. Stoßen da zwei Welten aufeinander? Zumindest damals! Ich kann mich erinnern, dass es bis in die 60-er Jahre eine ungeschriebene Regel im DSV gab, nach der man 10 Jahre ein Segelboot gefahren haben musste, bevor man „altersbedingt“ auf ein Motorboot umsteigen konnten.

Ein Segler weigerte sich sein Folkeboot mit einem „Geschwür“, also einem Außenbordmotor auszustatten. Heute glücklicherweise unvorstellbar.

Gerne nimmt der motorlose Segler die Hilfe der motorenden Kameraden in Anspruch, wenn zu wenig Wind ist oder der Wind aus der falschen

Richtung weht. Dann lässt man sich gerne schleppen. Oder Bei Regatten sind Motorboote als Begleitung auch stets willkommen. An dieser Stelle: Einen herzlichen Dank an die Motorbootfahrer.

Und Motorbootfahrer segeln auch mit. Eine Motorbootfahrerin war bei schwachem Berg-Wind an Bord eines Segelbootes und bemerkte ganz erstaunt, das der Rhein Strömung hat: „So langsam bin ich ja noch nie Richtung Volmerswerth gefahren“.



Die Boot werden größer, und die Liegestelle verschlammt zusehends...

Das kommt uns auch heute noch irgendwie bekannt vor...

Da ist es ein Glücksfall, dass der alte Hafen der Fähre nach Grimlinghausen bei KM 735,1 nach dem Bau der Südbrücke 1929 nicht mehr benötigt wird. Als 1926 zur „Große Düsseldorfer Ausstellung für Gesundheitspflege, Soziale Fürsorge und Leibesübungen, GESOLEI“ das Düsseldorfer Ufer befestigt wird, kommt ein Teil des Kieses aus dem Volmerswerther Hafen. So ergibt sich die einmalige Chance für den Verein an diesem Hafen das Gelände von der Stadt zu pachten und eine Steganlage, sogar mit Sprunganlage, zu bauen. Ist dann mal kein Wind so wird eifrig geschwommen.



1941 friert dann im „Polarwinter“ der Rhein komplett zu! Die Eisschollen türmen sich zu riesigen Bergen. Wie durch ein Wunder bleibt die Steganlage unbeschädigt.





Restauration Fischerhaus, Volmerswerth (Inh. Joh. Schwinpert)

Auf der anderen Seite des Deiches lag die Gaststätte „Fischerhaus“ von Herrn Spinnrad. Dort mietet der Verein Räume an. Wegen der überdachten Brücke zum Deich hat das Restaurant den Spitznamen „Der D-Zug“.



1950!! Die Festschrift zum 30 Jährigen Bestehen beginnt mit den gleichen Worten wie die 20 Jahre zuvor „der Weltkrieg war vorüber“.

Dieses Mal der zweite Weltkrieg. Unermesslich sind im ganz Europa die Zerstörungen. Schmerzlich sind die Opfer, auch in der Mitgliedschaft.



Die Brücken, wie hier die Südbrücke, sind zerstört und gesunkene Schiffe blockieren den Strom. Von den 21 Booten im Verein sind nur neun, teilweise schwer beschädigt, übrig geblieben.



Ein Boot allerdings bleibt unbeschädigt. Sein Eigner, Baldi Böcklin, ist Hafendirektor und nutzt die Möglichkeit, im Schutze einer provisorischen Halle unbemerkt eine riesige, 13 m lange Grube auszuheben. Gut in Planen eingepackt, versenkt er dort hinein seinen 50-ger Jollenkreuzer „Klabautermann“. Darüber legt er Eisenbahnschwellen. Zum Schluß kommt der Aushub oben drauf. So übersteht sein Boot den Bombenhagel. 1947 erlaubt die Militärregierung das Segeln auf dem Rhein für Booten ohne Motor bis 9 m wieder. Sein Boot ist als eines der ersten wieder segelklar, allerdings weitaus länger als 9 m. Das ruft Neider auf den Plan und fast wäre sein Boot von der Militärregierung beschlagnahmt worden. Statt dessen geht es mit 9 Personen auf den ersten Nachkriegstörn nach Holland.





Durch Beziehungen kann der Verein 1946 von der Firma Plange ein im Krieg halb versenktes Wohnschiff bekommen. Es wird gehoben und in Eigenarbeit als Clubschiff wieder aufgebaut. Es steht sodann im Vorflutgelände an Land.



Was heißt an Land? Regelmäßig wird das unteres Gelände ab Pegel 6 m überflutet. Gut wenn man da ein Club-“Schiff“ hat.



Die Feste auf den Clubschiff sollen, wenn man Zeitzeugen glauben darf, legendär gewesen sein.

Als nach einer ausgelassenen Feier einige Jugendliche nackt im Rhein baden kommt es zum Eklat. Austritt oder Ausschluss! Der Yachtclub Novesia nimmt die Jugendlichen auf.

Der „Weiße Sport Segeln“ war zu Kaisers Zeiten eine Sache besser gestellter Kreise. Die Festschrift zum 30-jährigen Bestehen dokumentiert eine neue Zeit: „Das Hauptstreben des Vereines war und ist: „Eine wirkliche Sportgemeinde in echt kameradschaftlichem Zusammenschluss zu sein. Auf Grund dieser Einstellung mussten Veranstaltungen rein gesellschaftlicher Art auf besondere Gelegenheiten und einen für alle tragbaren Rahmen beschränkt bleiben...“ Standesunterschiede sollten keine Rolle spielen.

Und so ist es bis heute: Unser Verein ist eher der Renovier- als der Renomier- Verein. Gemeinschaftsarbeit ist bis heute Teil unserer Vereins-DNA.



Die Boote werden größer und der lose verlegte Schienenstrang erweist sich zunehmend als Problem. So entwickelten einige Mitglieder den Plan, eine neue Slipanlage zu bauen.



Die alte Holzsteganlage wird auch immer baufälliger und unentwegt geflickt.

Ich erinnere mich noch gut: Als meine Eltern mit mir 1966 in den Verein eintreten müssen sie, um einen Liegeplatz zu bekommen, einen Baumstamm als Ausleger mitbringen. Darauf wurde dann eine Lauffläche aus Brettern genagelt.



Irgendwann geht das nicht mehr und es wird der Plan gefasst eine Steganlage aus Stahl zu bauen. Aber die Kosten!

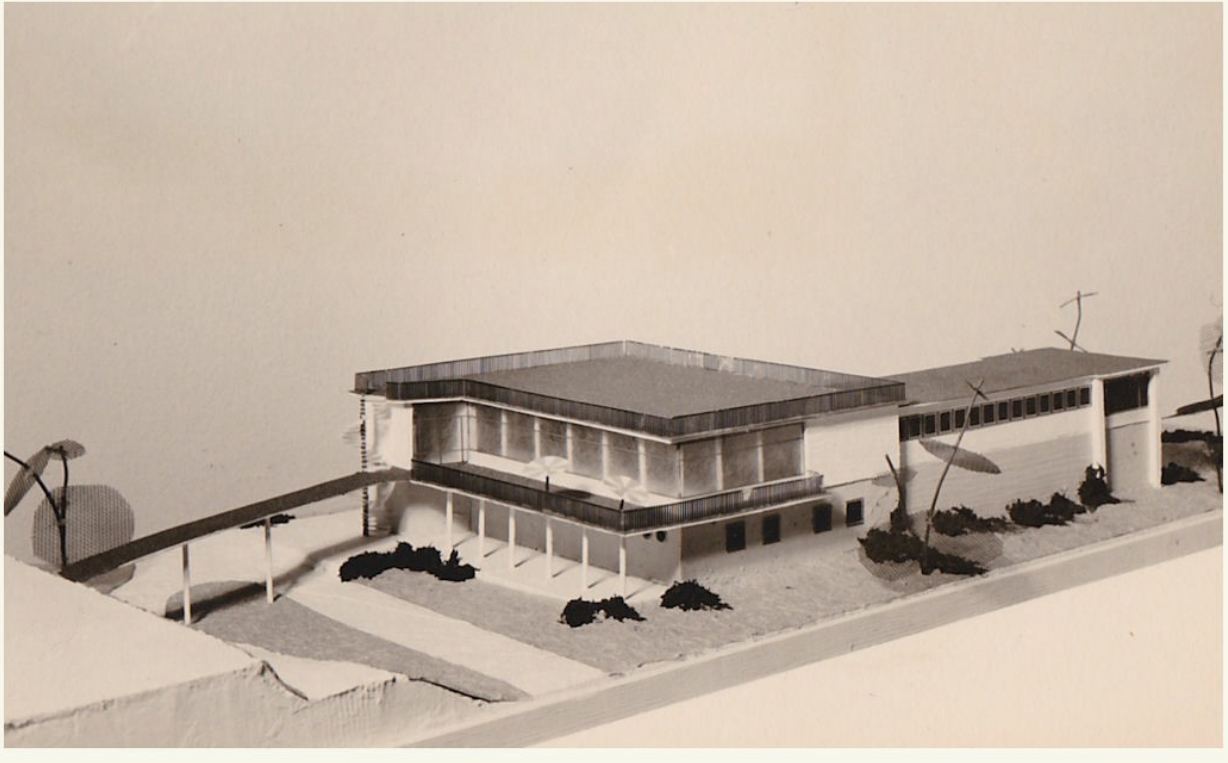
Bei einem der Hochwasser reißt die Steganlage ab und liegt danach zerstört auf der Unterstromseite des Hafens. Die Entscheidung ist gefallen.



Hier ist ein Name zu erwähnen: Conrad Degreff, damals Hafen- und Zeugwart. Er hatte in Wuppertal eine kleine Maschinenfabrik und fertigt dort auch Boote wie seinen „Jan Maat“. Da ist eine Steganlage doch eine Kleinigkeit. Wesentliche Merkmalen wenn nicht sogar Stegteile leben bis heute fort.



Stolz wird die neue Anlage 1966 auf den Namen „Tatzelwurm“ getauft.
Der Verein hat zu diesem Zeitpunkt bereits 50 Segel- und 12 Motorbote.



Aber es gibt auch Mitglieder mit anderen Prioritäten: 1954 ist der Rumpf des Clubschiffes völlig verrostet und es besteht die Gefahr, dass es bei Hochwasser nicht mehr aufschwimmt.

Ein modernes Clubhaus wird geplant. Damals hatte Adi Gerhards im Vorstand große Visionen. Der Hafen soll in Richtung Volmerswerth riesig erweitert werden, und bei den zu erwartenden astronomischen Mitgliederzahlen ist ein repräsentatives Clubhaus ein Muss.

Es soll dann doch noch bis 1960 dauern bis der Bau steht. Zur Erweiterung des Hafens ist es allerdings nie gekommen.

Der Bau hatte eine Besonderheit: Auf der Rückwand gab es ein kleines Fenster, genau dort wo jeder vernünftige Mensch einen Schrank hinstellen würde. Dieses war auf besonderen Wunsch des Vorsitzenden Wendel gebaut worden: „Damit man auch einen schönen Blick zum Südfriedhof hat“. Das Fenster ist heute zugemauert.

Irgendwie ist die Frage der Prioritäten bis heute geblieben: Hier Hafen, dort Clubhaus. Nur gut dass sich keine der Gruppen durchgesetzt hat und beides realisiert wurde!



Und kaum ist das „Seglerhaus“, in Vielem noch provisorisch, fertig, gibt es jede Menge Gründe und den Raum jetzt auch zum Feiern zu nutzen.



Im Sommer gehen die Mitglieder mit ihren Booten auf Törn in die Niederlande und weiter.

Nach der Rückkehr berichtet ein Mitglied am Stammtisch sogar von Dover. Dass es mit der Fähre von Oostende aus dorthin gefahren ist, kommt erst Jahre später durch Zufall heraus.



Beliebt sind Wochenendausflüge nach Himmelgeist. Da es sich zumeist um Jollen handelt, ist es möglich dort ans Ufer zu fahren.

Heute ist diese Bucht selbst für Jollen zu flach. Das kommt daher, dass sich der Rhein jedes Jahr um etwa 1 cm in sein Bett eingräbt. Das sind seit Gründung des Vereins 1 m. Und da sprechen manche Lobbyisten von einer notwendigen Rheinvertiefung!

In den Dokumenten findet sich ein Bericht aus den 60-ern, der begeistert hervorhebt, dass der Hafen auf eine Tiefe von 1 Meter über Rheinpegel ausgebaggert wurde. Vor 4 Jahren wurde der Hafen zuletzt auf das Niveau des Rheinpegels in Düsseldorf ausgebaggert, allerdings zeigt dieser bei Niedrigwasser oft deutlich weniger als 1 m. Also entweder sind die Boote zu groß oder der Hafen zu flach.



Von Himmelgeist aus startete damals in traditionell das Ansegeln:

Der Vorstand hat also für 15:00 für die gemeinsame Talfahrt angesetzt. Nun ist es ein schöner Sommertag und die Wenigsten haben Lust, so früh wieder in den Hafen zurückzukehren. So fährt der erste Vorsitzende pünktlich, aber alleine, zu Tal. Das gibt Ärger, und diese Bucht ist bis heute als „Ärgernissbucht“ bekannt.

Doch heute soll nicht von altem Ärger die Rede sein, nicht von Gerichtsverhandlungen zur Frage, welche Hälfte des Vorstandes aus Weihnachtsmännern besteht, nicht von den rivalisierenden Cliques im Verein wie Mittwochs- und Donnerstags-Runden, nicht von Rivalitäten zwischen Motorbootfahrern und Seglern, nicht von angeblicher Geldveruntreuung beim Möbel-Gate vor 3 Jahren.

Das Schöne war und ist: Wenn jeder nach einem langen Winter wieder auf seinem Boot sitzt und mit geblähten Segeln oder tuckerndem Motor auf dem Rhein unterwegs ist, dann sind alle Konflikte vergessen.



„Najade“ rauscht im Schlepp stromauf nach Koblenz.

Zum 50-jährigen Bestehen richtet der Verein wieder die Rheinwoche aus.
Das Schleppen sieht inzwischen etwas anders aus.



Ziel ist unser Hafen in Volmerswerth bei Km 735,1 und der ist voll, als alle Regattateilnehmer eingelaufen sind... oder ist es der Hafen, der eingelaufen ist? Noch ohne MS Siebengebirge oder MS Eureka und mit den kleineren Booten kann der Ansturm der Teilnehmer problemlos bewältigt werden. Und heute?



Die Jugendgruppe ist damals ziemlich groß und sehr aktiv. Wenn der Wind gut ist, kommen die Jugendlichen des DYC nach Volmerswerth

gesegelt, darunter Namen wie Gerd Eiermann, denn hier ist immer etwas los und die Segelmöglichkeiten sind besser als vor der Stadt.

Legendär sind die Fahrten mit der „Enterprise“. Manchmal geht es allerdings daneben und man kehrt vollgelaufen in den Hafen zurück. Doppelboden und Auftriebskörper sind noch nicht verbreitet.

War das nicht gefährlich?

Ich würde heute mehr noch als damals die Antwort geben: Die Fahrt auf dem Fahrrad zum Hafen ist sicher gefährlicher als das anschließende Segeln auf dem Rhein. Auch wenn das viele Eltern nicht glauben.



Später gibt es dann eine große Zahl von „Lasern“. Damals entstand auch für eine Karnevalsfeier die Vereinshymne „[Die Segler vom DSV](#)“.



In den 1980-ern gibt es die geburtenstarken Jahrgänge und da wird es auf unseren Optis auch mal eng...

nein Unsinn... hier sind wir auf Vermittlung der DLRG-Wasserwacht in einem Hallenbad beim Kentertraining.



Ein wirkliches Problem aller Vereine ist der Übergang von der Jugend zum Erwachsenen. Dabei ist es weniger die Wahl eines geeigneten Bootes . Vielmehr führt die Tatsache, das in dieser Lebensphase der Arbeitgeber oder der Studienplatz weit weg von Düsseldorf ist, ganz zu schweigen von der Mobilität zur neuen Freundin oder später den Anforderungen einer jungen Familie mit Kindern.

In der Folge bleibt allen Vereinen nur ein kleiner Teil der Jugendlichen als Mitglieder erhalten. So auch bei uns. dabei versuchen wir nach Kräften familienfreundlich zu sein und selbst ehemalige Mitglieder berichten mit glänzenden Augen von ihrer Jugend im DSV.

Der Verein ist in den 1980-ern auf 200 Mitglieder gewachsen. Höchststand.



In dieser Zeit werden auch regelmäßig Gruppenfahrten mit Traditionseglern auf den Ijsselmeer unternommen, eine Tradition, die wir in diesem September zum Jubiläum wieder aufleben lassen.



Im Winter 1995 steigt das Wasser ...und steigt ... und steigt ...und steht schließlich mit einem Pegelstand über 10,86m auf dem oberen Gelände bis hin zum Deich. Bei der starken Strömung sammelt sich Treibgut vor der Jollenplattform im vorderen Bereich des Steges, so dass dieser kentert und dann abreißt





Angesichts dieser Katastrophe im Jahr des 75-jährigen Bestehens gelingt ein ungeheurer Kraftakt. In der Schublade liegen länger schon Pläne für eine Erweiterung der Steganlage, und die wird nur realisiert. Eilens werden neue Stegteile beschafft und rechtzeitig zur Rheinwoche, die wir in diesem Jubiläumsjahr wieder ausrichten ist sie fertig, die „Rundumanlage“ bei der man die Mitte des Hafens zum Fahren nutzen kann.

75
JAHRE

DÜSSELDORFER
SEGLER-VEREIN

AUSSCHREIBUNG

3.- 5. JUNI 1995
PFINGST-REGATTA

149 KM AUF DEM RHEIN
LEVERKUSEN-HITDORF
DÜSSELDORF
EMMERICH

RHEINWOCHE '95

Die Rheinwoche zum Jubiläum kann kommen. Der Hafen bietet ausreichend Platz für alle Teilnehmer dieses Events zu Pfingsten.





Nur kurz vor den Start knubbelt es in der Hafenausfahrt ein wenig.



Die Segler vom DSV schlagen sich tapfer. Hier wäre Gerd Müllers auf seinem Drachen „Samtkragen“, die „Tams Brüder“ auf den vereinseigenen Piraten Lothar Lübke auf dem Laser „Brasselation“ und manch anderer zu nennen. Und das nicht nur auf dem Rhein. Die Bertenraths mit ihrem 505-er vertreten den Verein auf allen Revieren und sind so selten in Düsseldorf, so dass ihre Erfolge, wie die Plazierungen im vorderen Drittel bei der Weltmeisterschaft 1993 im Verein beinahe unbemerkt bleiben.



Aber der DSV ist nicht nur bei Regatten vertreten; Auch das Fahrtensegeln wird gepflegt. Dies nicht nur theoretisch mit Führerschein-Navigations-und Wetterkunde-Kursen sondern besonders bei den praktischen Törns auf eigenem Kiel. So sieht man Boote des DSV auf Nord-und Ostsee, oder im Mittelmeer, in den Niederlanden, Dänemark, Schweden Finnland, Norwegen...



... England, Frankreich und einmal segelte das Jutta und Herman Ludwig sogar über den Atlantik in die Karibik und berichten von dort für die Flaschenpost.



Auch im Binnenland sind die Boote unterwegs, auf Rhein, Lahn, Mosel und natürlich den Kanälen.



... und im Winter wird dann von den Reisen in Bild und Ton berichtet...

Ja so hat es vor der Renovierung hier noch ausgesehen.



Und so wie wir die Gastfreundschaft in anderen Häfen erleben, so freuen wir uns natürlich auch über Gäste, die unseren kleinen Hafen besuchen. Besonders wenn diese den Hafen wieder einmal ausbaggern. Dafür geht der Dank aller Mitglieder an die Stadt Düsseldorf!



So wechseln sich Winter, wenn die Steganlage wegen des Hochwassereisikos zusammengeschoben wird,...



... mit Sommer, und legendären Sommerfesten,...



Kaffee	0,50 €
Kuchen	1,00 €
Würstchen	1,00 €
Kotelett	1,50 €
Kartoffelsalat	1,00 €



...Hochwasser bis zu über 10 Metern ...



...mit Niedrigwasser hier bei Pegel Düsseldorf von gerade einmal 80 cm... Ein „Tidenhub“ von über 9 Metern





...Arbeit...



... mit Festen und ...





...zähe Stunden in Versammlungen ...



... mit großartigem Feuerwerk ab.

... mit großartigem Feuerwerk ab.





So ist der Verein 100 Jahre alt geworden. Wir stehen auf den Schultern unserer Vor-Väter und -Mütter und haben die Aufgabe, das Geschaffene zu erhalten und in die Zukunft zu führen, aber auch das Vergnügen, die vorhandenen Möglichkeiten nutzen zu dürfen.

Die Zeiten haben sich in diesen 100 Jahren geändert. Die Menschen und ihr Enthusiasmus für den Wassersport sind gleich geblieben.

Heute steht unser Düsseldorfer Segler-Verein in Konkurrenz zu vielen anderen Freizeitmöglichkeiten und lebt insbesondere im Umfeld professioneller Marinas, Charterbasen, Segelschulen kurz einer gigantischen Wassersportindustrie, die wir auf der Boot im Januar wieder einmal erleben konnten.

Aber unser Verein ist gerade nicht professionell, nicht profitorientiert, kein Dienstleister, kein Vermieter billiger Liegeplätze sondern eine Gruppe von Individualisten und gleichzeitig eine für alle offene Gemeinschaft von Menschen, in der gegenseitige Hilfe und gemeinsames Tun, wie vor 100 Jahren lebendig sind.



So lassen sie uns das Glas erheben:

Auf die Zukunft des Düsseldorfer Segler- Vereins.