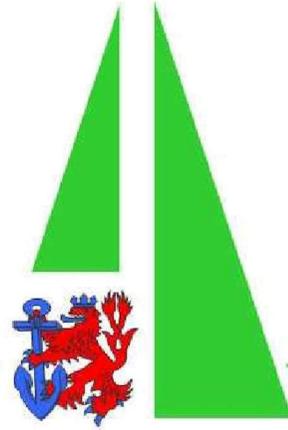


DÜSSELDORFER SEGLER-VEREIN E.V.

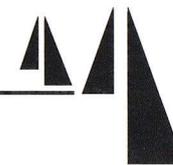


**Festschrift  
zum  
75 jährigen Jubiläum  
1920 - 1995**





## Inhalt



### 75 Jahre DSV

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| Zum Geleit                      | 2  |
| Kurs Zukunft                    | 3  |
| Die frühen Jahre                | 5  |
| 60 Jahre im Verein              | 10 |
| Regattasegeln in den 30ern      | 15 |
| Kriegsjahre und Wiederaufbau    | 22 |
| Erinnerungen an die Jugend      | 28 |
| Eine Kindheit im Verein         | 33 |
| Die Clubhäuser des DSV          | 37 |
| Auf zu neuen Ufern              | 41 |
| Unter braunen Segeln            | 46 |
| Eine Frau an der Pinne          | 48 |
| Agnes Pauli Fahrtenseglerpreis  | 51 |
| Annäherung an einen Verein      | 52 |
| Vereinte Individualisten        | 54 |
| Rundum logisch                  | 56 |
| Rheinwoche 1995                 | 66 |
| Steuerleute auf der Brücke      | 74 |
| DSV Fakten                      | 77 |
| Verzeichnis der Mitglieder 1995 | 78 |
| Yachten der Mitglieder 1995     | 85 |
| Pressespiegel                   | 88 |
| Zeitraffer                      | 92 |
| Beiträge + Slipordnung 1960     | 95 |

Jubiläumsschriften können Erinnerungen wecken, Vergangenes beschreiben, Entwicklungen aufzeigen.

Zum 10jährigen Bestehen begann die Festschrift, in Erinnerung an die Gründung des Vereins, mit dem schlichten Satz: Der Weltkrieg war vorüber. Zum 25jährigen Bestehen des Vereins erschien keine Festschrift. Wie hätte sie wohl beginnen können? Sicherlich wieder mit demselben schlichten Satz!

Seitdem konnten wir 50 Jahre in Frieden segeln. Nach dem Beseitigen von Trümmern konnten wir neu anfangen, auch Unzerstörtes vorfinden, weiter nutzen, pflegen und entwickeln. Welch ein Geschenk!

Die Gemeinschaft zeigte, wozu sie fähig ist. Im Wohlstand von 50 Jahren Frieden schuf sie Gemeinschaftseinrichtungen wie Clubhaus und Steg. An die in vielen Jahren von vielen Clubkameradinnen und Clubkameraden geleistete Arbeit möchten wir in unserer Festschrift erinnern und die beachtliche Gemeinschaftsleistung, die unser Vereinsleben prägt, würdigen.

Seit 1920 hat sich der Wassersport, insbesondere auch das Segeln, zu einem Volkssport entwickelt. Segeln als Volkssport, dieser Idee fühlte sich der DSV immer verbunden. Mit viel Einsatz und Gemeinsinn arbeiteten die Mitglieder an der Verwirklichung dieser Idee. Heute sind viele Schiffe im DSV größere, oft seegehende Segeljachten. Wassersportler setzen sich jetzt weitgesteckte Ziele, manchmal sogar weltweite.

Der Rhein, unser Heimatrevier, ist eine europäische Wasserstrasse geworden. Als FahrtenSportler profitieren wir von der nahezu grenzenlosen Freiheit auf dem Weg nach Süden oder Norden, auf die Weltmeere. Die Möglichkeiten, unseren schönen Sport auszuüben, wachsen in gleichem Maße wie der europäische Gedanke.

Die Festschrift zum 75-jährigen Bestehen unseres Vereins beginnt nicht mit dem Blick auf das Ende eines Krieges, sondern in dankbarer Erinnerung an 50 Jahre Segeln in Frieden und in der Hoffnung auf eine Zukunft in Frieden und Freiheit.

Dr. Klaus Diemert  
1. Vorsitzender

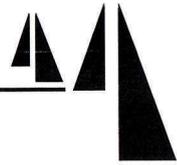


75 Jahre Düsseldorfer Segler-Verein - das sind 75 Jahre Stromauf- und Stromabsegeln, erholsame Sonntagssegelei, spannende Regatten und erlebnisreiche Langfahrten, aber auch (mindestens) 75mal Hoch- und Niedrigwasser, Schiffe und Hafen winterfest machen, im Frühjahr wieder auf die Saison vorbereiten, 75 Jahre mit Versammlungen, auf denen um Wohl und Wehe des Vereins gestritten wurde, mit geselligen Veranstaltungen, Kameradschaft, Freundschaft, Fehden und Meinungsverschiedenheiten, sich Zusammenraufen und Miteinander.

Zu jeder Zeit waren Ideen, Einsatzbereitschaft und Idealismus gefragt- und Liebe zur Rheinsegelei, denn sonst gäbe es den DSV schon lange nicht mehr.

Wir werden 75 ! Wie ist das möglich? Die wenigsten von uns zählen so viele Lebensjahre. Nein! Wir, das sind alle Mitglieder des DSV gemeinsam: Die Gründerväter und -mütter aus dem Jahr 1920, die Segler, die die Flotte des DSV wachsen ließen, die treuen, beharrlichen, die ihn vor 50 Jahren fast aus dem Nichts wieder aufbauten und weiterleben ließen, diejenigen, die Steg, Slipanlage und Clubhaus bauten, die erfolgreichen Regattasegler aller Zeiten und die Fahrtensegler, die den Stander des DSV auf weit entfernte Reviere trugen - bis hin zu den heutigen, allen voran unser unermüdlicher Vorsitzender Klaus, die durch ihre tatkräftige Arbeit unser „Geburtstagsgeschenk“ bauten, die neue Steganlage, mit der wir in die nächsten 25 Jahre unseres Bestehens gehen werden.

Die heutigen Mitglieder kennen die ersten schon lange nicht mehr. Ein 75 jähriger Verein gleicht einem Schiff, auf dem die Mannschaft an- und abheuert, die Besatzung auf der Brücke wechselt und das trotzdem immer wieder zu neuen Reisen aufbricht und seinen Kurs in die Zukunft steuert. Was bleibt, ist die Freude am Segelsport, die Liebe zum Rhein und die Verbundenheit mit dem DSV. So haben wir allen Grund zu feiern und stolz zu sein auf das, was wir geschaffen haben.



### Mitglieder berichten

Unsere Festschrift soll, wie zum 10ten, 30sten und 50sten Jubiläum, die vergangenen Jahre Revue passieren lassen. Dabei wollten wir die Mitglieder selbst berichten lassen. Schwierig waren die zwanziger Jahre, denn es gibt niemanden vom DSV mehr, der aus jenen Zeiten erzählen könnte. So haben wir sie aus der ältesten Festschrift übernommen und auf diese Weise die Gründungsmitglieder noch einmal zu Wort kommen lassen.

Das Ergebnis aller Berichte ist diese Sammlung von DSV-Erinnerungen aus ganz persönlicher Sicht. Am Ende steht ein Ausblick auf die Zukunft.

*Barbara Schulz*

Barbara Schulz  
2. Vorsitzende



## Die frühen Jahre

### Treffpunkt "Alte Fährre"

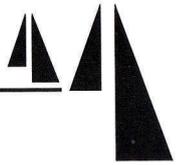
Der erste Weltkrieg war vorüber. Glänzender Sonnenschein lag auf den grünen Uferwiesen beim alten Volmerswerth, wo der große Strom eilenden Schrittes die niederrheinische Landschaft durchzieht. Mehr denn je übte der altvertraute Rhein seine Anziehungskraft auf Paddler, Ruderer und Segler aus. Doch zunächst stand dem Wassersport ein Verbot entgegen. Endlich glitten auch in Volmerswerth wieder die ersten Boote über den Fluß. Bald fand sich ein kleiner Kreis sportbegeisterter Segler zusammen. Die Boote wurden zwischen den Kribben verankert. Nach dem Segeln traf man sich in der Gaststätte "Alte Fährre".

Aus diesen kleinen Anfängen heraus wurde im Sommer 1920 die "Volmerswerther Wassersport-Vereinigung" ins Leben gerufen. Der im Anfang recht lose Zusammenschluß wurde mit der Zeit immer enger, wenn sich die Mitglieder untereinander bei der Instandsetzung der Holzboote halfen. Am 8. April 1922 gab sich der Verein die



Bezeichnung "Wassersport -Verein Volmerswerth 1920". Mit dem gleichen Tag nahm der rührige Vorsitzende Dr. med. Willy Kauhausen das Zepter im Verein fest in die Hand und konnte den Verein schon nach wenigen Monaten auf die stattliche Anzahl von 60 Mitgliedern bringen.

Die neu hinzugekommenen Boote ermöglichten zahlreiche interne Regatten und Wanderfahrten, und der Stander des Vereins war jetzt schon auf vielen Revieren zu finden. Überaus hemmend für die Weiterentwicklung des Vereins wirkte sich das Fehlen eines eigenen Clubhauses aus. Daher wurde das Angebot eines Vereinsmitgliedes, ein solches zu bauen, begeistert aufgenommen. Auf dem Gelände, das zu der Gastwirtschaft "Alte Fährre" gehörte, entstand in den Frühjahrsmonaten 1924 ein massives Haus; dabei mußten eine Menge

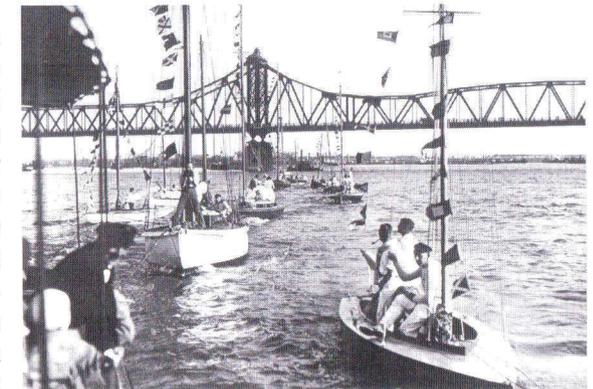


### Ein Name wird Programm



Auflagen erfüllt werden, die für das Bauen im Vorflutgelände bestanden. Auch die gesamte Inneneinrichtung wurde von den Vereinsmitgliedern selbst geschaffen, und am 24. Mai 1924 konnte die feierliche Einweihung des eigenen Clubhauses erfolgen.

Im November 1924 wurde der Verein in den Deutschen Segler-Verband aufgenommen. Die Patenschaft hatte der Düsseldorfer Yacht-Club übernommen, ein gutes Vorzeichen für das freundschaftliche Verhältnis zwischen beiden Vereinen. Die Aufnahme in den Verband wirkte sich vor allem in sportlicher



Hinsicht aus, denn nun konnten die Yachten des Vereins an den offenen Regatten der Verbandsvereine teilnehmen; in der Tat wehte der Stander der Volmerswerther Segler bald auf vielen Rheinregatten zwischen Koblenz und Emmerich. Im Jahre 1926 übernahm man bereits die Ausrichtung der Etappe Düsseldorf-Duisburg der Rheinwoche und führte damit die erste offene Regatta durch. Um die speziell betriebene Sportart auch äußerlich zu kennzeichnen, beschloß man, den Verein ab dem 1.3.1927 "Düsseldorfer Segler-Verein" zu nennen. ▶

75

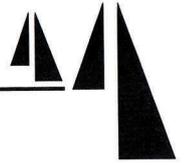
JAHRE

## Die frühen Jahre

Ein eigener Hafen bei km 735



Große Sorgen bereitete schon seit 1926 , daß der angestammte Ankerplatz der Vereinsboote immer mehr verschlammte. Ein Ausbaggern war an dieser Stelle nicht möglich, so daß nach einer anderen Liegestelle Umschau gehalten werden mußte. Im Herbst des selben Jahres zeichnete sich jedoch schon eine geradezu ideale Lösung ab: es ergab sich, daß die Hochwasserschutzmauer am Rheinpark im Jahr der Ausstellung "Gesolei" erhöht werden sollte. Um an das Material für diese Erdbewegungen zu kommen, bot es sich an, den alten, verschlammten Fährhafen der früheren Grimlinghausener Fährgenossenschaft bei Rhein-km 735 auszubaggern. Der entstehende Hafen wurde den Volmerswerther Seglern zur Verfügung gestellt, die im Hafen die nötigen Anlagen schufen und gleich noch das vom Segelhafen bis zum Hochwasserdeich liegende stattliche Gelände dazupachteten, einfriedeten und Umkleideräume bauten.



## Ziel vieler Regatten

Im Frühjahr 1928 war das Werk vollendet, und die Volmerswerther Segler besaßen, worum die auswärtigen, rheinischen Vereine sie beneiden konnten: einen schönen, brauchbaren Segelhafen. Im Juli 1929 wurde die erste Regatta gesegelt, die am neuen Hafen ihr Ziel hatte.

Da kein Verein auf die Dauer ohne Clubräume auskommt, wurden in dem hinter dem Deich gelegenen Restaurantgebäude von Jakob Spinrad im ersten Stock ansehnliche Klubräume angemietet. Hier fanden zahlreiche Feste statt und wurden die Siegerehrungen der Regatten vorgenommen.

Die Zukunft des Vereins war gesichert. ◀



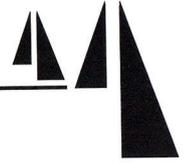
Eintrittsdatum in den Verein: 1.4.1936, so steht es in den Akten des Düsseldorfer Segler-Vereins verzeichnet, hinter den Namen Conrad und Katharina Degreff. Damit sind die Degreffs die nach Frau Helene Böckling dienstältesten Mitglieder unseres Vereins. Erfahrungen und Erinnerungen aus fast 60jähriger Mitgliedschaft im DSV- das ist eine Quelle, die sich anzupapfen lohnt, und es wird ein hochinteressanter Abend im Bungalow der Degreffs in Wuppertal.

Wir sind an einem Frühlingsabend 1995 dort zu Gast. Mit vielerlei maritimen Schmuckstücken, Erinnerungsstücken aus Jahrzehnten und Möbeln aus einer fast schon vergessenen Zeit liebevoll ausgestattet, strahlt das große Wohnzimmer Vergangenheit aus, und es fällt leicht, sich in das Jahr 1934 zurückzusetzen...



...in diesem Jahr sind Degreffs an einem schönen Wochenende wieder mal auf dem Rhein unterwegs. Mit dem Kanu immer schön im Neerstrom, da kommt man auch gut zu Berg. Abends wird das Kanu zwischen den Kribben in Höhe von Benrath vor Anker gelegt, da gibt es einen Kanuclub. Den Conrad hat es immer schon zum Rhein gezogen, vom fernen Wuppertal aus gingen

seine Sehnsüchte hin zum großen Strom, auf dem die langen Schleppverbände mit riesigen Rauchfahnen fuhren. Wuppertal-Benrath hin und zurück per Fahrrad - kein Problem, wenn man den Rhein wirklich liebt!



Zurück zu dem Sommerwochenende im Jahr 1934: unterwegs im Kanu fallen den Degreffs die Segler auf, die erst vereinzelt, in den letzten Jahren aber immer zahlreicher, elegant mit ihren Gaffelsegeln über den Strom kreuzen und von Volmerswerth heraufgesegelt sind. Was die immer für schöne weiße Hosen anhaben, fällt der Käthe auf, überhaupt immer alles schneie in blau-weiß, dazu diese kecken Schiffermützen, da müßte man dazugehören! In Düsseldorf gibt es zu der Zeit nur zwei Segelvereine, am ganzen Niederrhein nur ein halbes Dutzend.

Im Jahre 1936 gehören Conrad und Käthe mit ihrem umgebauten Segelkanu "Fips" zum DSV.

Und wie sah es dort aus? 12 Jollen und 7 Kielboote ankerten im Hafenbecken, in dem aber auch schon eine kleine hölzerne Steganlage schwamm. Es stand ein Zaun um das Gelände herum, und oben, hinter dem



Deich, gab es eine Ausflugs-Kneipe, genannt "D-Zug", ein tatsächlich Eisenbahnwaggon-ähnliches Bauwerk, das den heutigen Parkplatz bis zur eigentlichen Gastwirtschaft auf dem Gelände des heutigen Clubhauses

überspannte. Wenn die Vereinsmitglieder in Volmerswerth übernachteten wollten – und das taten die meisten an jedem Wochenende –, dann schliefen sie in sogenannten "Wohnkarren", die hinter dem Deich abgestellt waren, Vorläufer heutiger Caravans. ▶

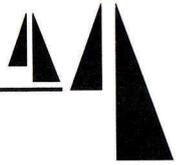
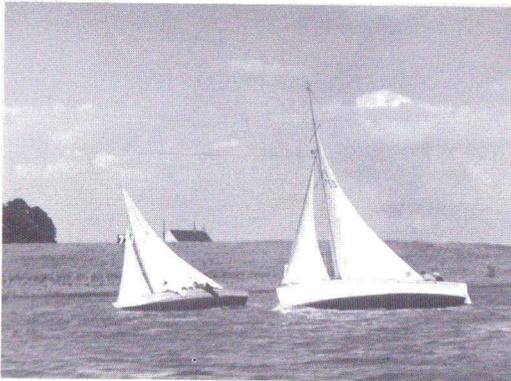
Es wurde oft gesegelt. Die Teilnahme an den Vereinsregatten war nach ungeschriebenem Gesetz des DSV obligatorisch, kaum einer traute sich, **nicht** zu melden. In den Ferien wurden schöne Wanderfahrten rheinaufwärts unternommen, Main und Neckar bereist. Nur mit etwa 3-4 km krochen die Schleppverbände stromauf, eine Geschwindigkeit, bei der man es sogar wagen konnte, über Nacht angehängt zu bleiben und dabei gemütlich in der Koje zu schlafen. Als Dank erhielt der Schiffer üblicherweise eine Flasche Schaumwein.

Während des 2. Weltkrieges wurde Conrad, wie viele der Vereinskameraden, einberufen und mußte sein Boot verkaufen. Nach 1945 begann die unendlich mühsame Aufbauarbeit; ohne den aufopfernden Einsatz einiger weniger Mitglieder wäre der DSV sicher nicht mehr auferstanden aus Ruinen. Zu denen, die gleich wieder unermüdlich nach vorne blickten, gehörten auch die Degreffs,

denn schon im Jahre 1948 baute Conrad an einem neuen Boot; ein 30er Kielschwertkreuzer aus Stahl sollte es werden, und dieses Boot, "Jan Maat", wurde sogar Vorläufer einer ganzen Reihe von weiteren Schiffen. Die Bedingungen für den Bootsbau waren nicht schlecht in der Stadt an der Wupper, war Conrad Degreff doch Inhaber einer erfolgreich wirtschaftenden Maschinenfabrik. Dort wurden Maschinen für die Verarbeitung

von Zuckerrüben hergestellt und gewartet – ein Saisongeschäft, das zwischenzeitlich die Anfertigung von Stahlbootrümpfen zuließ, die nach gelieferten Plänen für Clubkameraden gebaut wurden und im DSV ihren Heimathafen fanden.

Aber es wurde nicht nur gebaut, sondern auch gesegelt. Wanderfahrten wurden wieder unternommen. 1952 segelte "Jan Maat" zum ersten Mal Richtung



## Als Slippen noch harte Arbeit war

Holland. Der Grenzübertritt war damals noch nicht so einfach, zwingend vorgeschrieben war die Führung eines "Seefahrtsbuches", in dem wie in einer Musterrolle die Funktionen der Besatzung vermerkt sein mußten, also Schiffsführer: Conrad Degreff, 1. Matrose: Katharina Degreff. Die Niederlande selbst müssen eine einzige Oase der Ruhe gewesen sein. In Enkhuizen zum Beispiel lagen die Degreffs mitten im Sommer mit drei anderen Yachten. Abschließen der Kajüte war verpönt, in Holland wie auch im DSV, ja galt geradezu als Beleidigung der umliegenden Boote.

In späteren Jahren, während einer Moselreise, wurde für "Jan Maat" der Schleusenschein Nr. 1 der neuerbauten Schleuse Koblenz ausgestellt!

Als langjährigem Hafen- und Zeugwart lagen Conrad Degreff immer die technischen Anlagen des DSV am Herzen: Die 1956 gebaute Slipanlage wurde zunächst mit einer Handwinde bedient, erst Ende der fünfziger Jahre wurde das Gelände "elektrifiziert", bis dahin verbreiteten nur Petroleumlampen ihr stimmungsvolles Licht auf Gelände und Steg. Die Slipwagen, von denen die meisten noch heute in Gebrauch sind, wurden in seiner Werkstatt in Wuppertal gebaut. Ihre Räder stammten von Portalkränen und Feldbahnen. Auch die Pontons und Ausleger der 1967 erstellten stählernen Steganlage sind das Werk von Conrad Degreff.



Das Vereinsleben im DSV war früher wohl reger als heute, es gab auch weniger sonstige Ablenkungen, da nutzten die Leute ihre Schiffe im Hafen wesentlich öfter. Verschiedene Clübschen innerhalb der Mitgliederstruktur gab es seit eh und je, zum Beispiel die mittwochnachmittägliche Kaffeerunde oder der

Donnerstagsclub, – man soll ja auch nicht den Anspruch stellen, mit allen in so einem Verein gleich gut zu stehen - so gab es auch immer Parteienbildungen, die sich nach einigen Jahre stets wieder auflösten.

Was auffällt an den Erzählungen der Altvorderen, ist, daß es früher viel mehr Möglichkeiten gab, bei Ausfahrten irgendwo idyllisch festzumachen, zum Beispiel im "Silbersee" gegenüber Himmelgeist, in dem es klares Wasser und einen wunderschönen Strand gab. Auch im Neusser "Floßhafen" verbrachten die Segler vom DSV gerne das Wochendende, denn dort

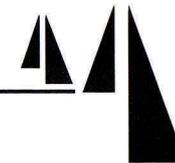
verlockten natürliche Ufer und Natur ringsherum zum Ankern. Und als der "Paradieshafen" in Lörick noch nicht existierte, konnte man in diese schöne Bucht hineinfahren und auf dem See, wo sich heute das Strandbad befindet, gut den Anker werfen. Heute sind diese Ziele der Industrie gewichen, Heimat neuer Vereine geworden oder für viele der größeren Yachten nicht mehr erreichbar.



Als Resümee des gemütlichen Abends bei Konrad und Katharina Degreff nehmen wir mit nach Hause: es war sicherlich nicht alles besser früher, die Aufbauarbeiten der Generation, bei der wir zu Gast sein durften, waren sehr mühsam und das Leben manchmal hart – aber es gab trotz aller Konventionen doch den einen oder anderen Freiraum, den wir in unserer durch-technisierten, aber auch irgendwie eingegengten Welt heute nicht mehr haben.

Sechs Wochen nach unserem Gespräch im Hause Degreff ist Frau Käthe Degreff, hochbetagt, leider verstorben. ◀

Andrea Dominique Remagen



In den 30er Jahren kam der Düsseldorfer Segler-Verein bereits in sein zweites Lebensjahrzehnt, er wurde Teenager. Da wird man im allgemeinen etwas übermütig oder steht - anders gesehen - in vollem Saft. Das zeigt sich auch an den Ergebnissen der DSV-Segler in den 30er Jahren. Doch bevor wir uns diesen Ergebnissen in den Regattalisten zuwenden, vorab noch einige Grundsatzanmerkungen zum Segeln auf dem Rhein in den 30er Jahren. Unabhängig von der Wirtschaftsentwicklung im bis 1939 ja noch friedlichen

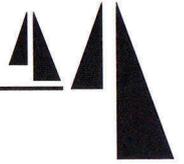


Deutschland nahm der Segelsport seinen langsamen, aber kontinuierlichen Aufschwung auf dem Rhein. Im Gegensatz zu heute war der Rhein das für alle naheliegende Erholungsgebiet. Die durch die heutigen Baggerseen und Talsperren gegebenen vielen Ausweichangebote fehlten. So kamen auch eine Reihe von Seglern gerade im DSV aus Wuppertal oder aus dem Düsseldorfer Umland. Daneben waren natürlich auch die Düsseldorfer, insbesondere aus dem Düsseldorfer Süden, in ihrem DSV immer gut zu Hause. ▶

Man nutzte den Rhein nicht nur als Wassersportrevier, sondern auch als Transportweg. Segeln "auf dem Anhänger" war gänzlich unbekannt, und Schiffe gehören ja schließlich ins Wasser und nicht auf die Landstraße! Gab es einmal Regattakontakt zu auswärtigen Revieren, wurde noch die Eisenbahn eingesetzt. Kontakte zu anderen Clubs bestanden vornehmlich in dem Gebiet Köln, Hitdorf, Düsseldorf, und Segler aus Hitdorf spielten in den Regattaergebnissen der 30er Jahre bereits eine große Rolle. Bei den Jollen war das dominierende Boot der "Zweiundzwanziger", die J-Rennjolle. Bei den Kielbooten



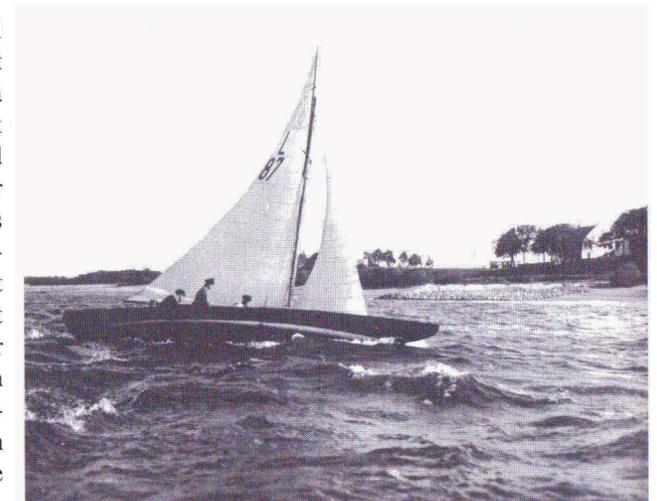
begann in den 30er Jahren die Tradition der 30 qm Binnenkielklasse, der L-Boote, bei denen es ja nach dem Krieg auch noch zu Neubauten kam, die L 201 im Rheingau und die L 202 "Kleine Brise" in Düsseldorf. Das L-Boot im DSV war der "Kater" von Herrn Driever-Tribbels. Die Gebrüder Mertens aus Oberkassel, die in der Schnelle an ihrem Schokker eine 22er Rennjolle liegen hatten, fanden auch den Weg in



den DSV. Die Brüder Jupp, Karl und Willi Mertens waren auf dem Wasser groß geworden, und in den 50er Jahren war der Sohn von Jüppken, Knubbel, mit seiner Ziehharmonika ja noch eine augenfällige Erscheinung, insbesondere an den Regatta-Vorabenden in Hitdorf.

Wie viele Segler, liebten es die Mertens-Brüder, ihre Wochenenden auf dem Strom zu verbringen. Sie schleppten zu Regatten oder einfach zu Wochenenden etwa zur Rheininsel Hersel oberhalb von Köln. Damals hatte man noch nicht die Schutzkleidung oder das Ölzeug von heute, man hatte oft keinen trockenen Faden am Leib, geschweige trockene Vorräte. Die findigen Mertens-Brüder packten alles in Marmeladeneimer, die wasserdicht verschlossen waren, und legten sie in Bug und Heck ihres 22ers, mit dem sie nach einem geeigneten Schlepp Ausschau hielten. Die 22er waren auch stolz auf ihre Vorzeigemannschaft, Peter Freiburg aus Hitdorf mit seinen Mitseglern, Steff Keufen und Klaus Leven, die auf der Alster anlässlich einer 22er-Regatta Preise davontrugen und den Ruhm der weitestgehend auf den anderen Revieren unbekanntem rheinischen Segler bereits in den 30er Jahren begründeten. Bis heute ist es so, daß Rheinsegler besonders gut kreuzen können, denn unsere Rheinregatten sind ja meistens durch die Kreuz zu Tal bestimmt.

Ein weiteres Kapitel war das Segeln mit "Vergütung", das ja heute unter Yardstick fröhliche Urständ feiert. Von der Vergütung gibt es folgende schöne Geschichte: Ein nicht näher genanntes Boot des Düsseldorfer Yachtclub nahm immer an den Regatten von Hitdorf nach Düsseldorf teil, ohne

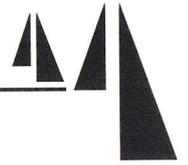


Nicht nur mit Verjütung

sich allerdings nach Einrechnung auch des Vergütungszeitfaktors auf den vorderen Plätzen wiederzufinden. Aufmerksamen Beobachtern entging freilich nicht, daß dieses Boot während der Regatta Hitdorf-Düsseldorf immer in Zons Halt machte, um frischen Kaffee (und Schnaps) zu holen. Um dieses Zeitdefizit auszugleichen, forderte der Eigner, vergleichbar heute der Diskussion um die Yardstickwerte, einfach mehr "Verjütung"!

Beispielhaft für eine Reihe von Regatten sei die Ergebnisliste der Sommerregatta vom 5. Juni 1932 zitiert, die als gemeinsame Wettfahrt vom Düsseldorfer Segler-Verein und Düsseldorfer Yacht-Club auf der Strecke von Hitdorf nach Volmerswerth stattfand. Man segelte in drei Ausgleichsklassen, den Ausgleichsklassen A, B und C, und in der 22er Rennklasse. Die Ergebnisse lassen den DSV sich freudig an die 30er Jahre erinnern und sollten zugleich Verpflichtung sein, auch weiter in den 90er Jahren die Flagge des Vereins auf dem Rhein hochzuhalten. 

Gerd Müller-van Ißem



Ergebnisse aus "Die Yacht", 1932

**Sommerregatta vom 5. Juni 1932**

## Ausgleichklasse A

|    |            |           |     |
|----|------------|-----------|-----|
| 1. | Alte Liebe | Danisch   | DSV |
| 2. | Brassel    | Derendorf | DSV |
| 3. | Lieselotte | Ständeke  | DSV |

## Ausgleichklasse B

|    |         |                  |     |
|----|---------|------------------|-----|
| 1. | Hanseat | Dr. Frauenfelder | DSV |
| 2. | Liesel  | Cardeneo         | DYC |
| 3. | Ahoi II | Roeseler         | DSV |

## Ausgleichklasse C

|    |               |              |     |
|----|---------------|--------------|-----|
| 1. | Seehund       | Voogd        | DYC |
| 2. | Visurgis      | Schneider    | DYC |
| 3. | Klabautermann | Böckling     | DSV |
| 4. | Greif         | Bücker       | DYC |
| 5. | Muzi          | Frielinghaus | DYC |

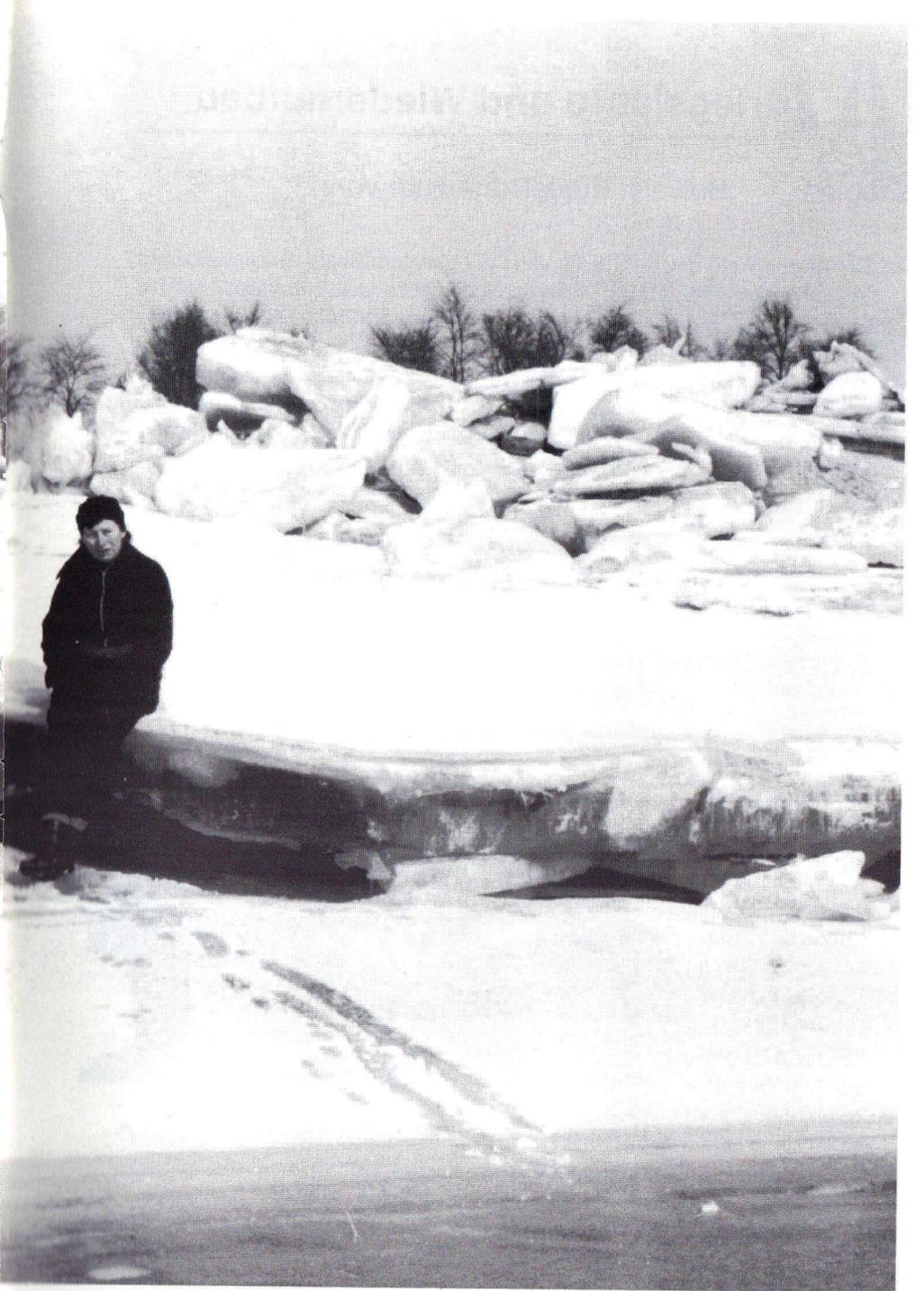
## 22er Rennklasse

|    |            |             |     |
|----|------------|-------------|-----|
| 1. | Föhn       | Schmitten   | DSV |
| 2. | Küken      | Wolf        | DYC |
| 3. | Sonnenkind | Dr. Zinneke | KSC |
| 4. | Loopmeer   | Schalbruch  | DSV |
| 5. | Lausbub    | Holz        | DSV |
| 6. | Rhena      | A. Pauli    | DSV |
| 7. | Föhn       | Huber       | DSV |

**Regatta der 22er am 28. August 1932**

|    |         |            |     |
|----|---------|------------|-----|
| 1. | Strolch | J. Mertens | DSV |
| 2. | Rhena   | A. Pauli   | DSV |
| 3. | Küken   | H. Wolf    | DYC |





„Beweist Eure Treue zum Verein...

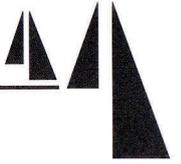
Der Zweite Weltkrieg brachte für den DSV gleich zu Beginn einschneidende Veränderungen: Sein Hafen wurde durch die Wehrmacht beschlagnahmt. Im März 1940 mußte die Steganlage demontiert werden. Man ließ sie auf dem unteren Vorflutgelände trockenfallen, was zur Folge hatte, daß die Fässer, die ihre Schwimmkörper bildeten, stark verrosteten. Eine Schadenersatzforderung in Höhe von 1300 RM wurde abgelehnt, aber man erklärte sich bereit, die Fässer abzunehmen, zu entrostern, zu streichen, wieder anzubringen und die Anlage wieder zu montieren, sofern der Verein das erforderliche Material bereitstellte.

Der 1. Vorsitzende, Gustav Schmitt, verschickte ein Rundschreiben an die Mitglieder, mit dem dringenden Aufruf, kurzfristig zu beschaffen: 10 verzinkte oder eiserne Teerfässer, 300 m Eisenband, 80 m Vierkanthölzer, Teer, 3 - 4 Baumstämme, Asphalt, Carbolinum, 3 Ketten von 10-15 m Länge, Eisenringe, Mennige, Schrauben, Nägel, Muttern, neue Anker und Trossen.

Tatsächlich gelang es, all diese Dinge aufzutreiben, und im Frühjahr 1941 wurde die hölzerne Steganlage durch Wehrmachtspioniere instandgesetzt und wieder eingeschwommen.



Vom Volmerswerther Hafen aus konnte wieder gesegelt werden!



...durch Taten"

Doch die nächste Bewährungsprobe folgte bald. Der „Polarwinter“ 1941/42 brachte extreme Kälte. Riesige Eisschollen verursachten eine solche Eis- und Stauwasserkatastrophe auf dem Rhein, daß die Anker und Trossen aller 12 Volmerswerther Bootshäuser, in denen viele DSV-Schiffe ihr Winterlager hatten, brachen. In einer mehrtägigen, dramatischen Rettungsaktion, wiederum mit Pionierhilfe, gelang es, das Mobilar der Bootshäuserfamilien und die eingelagerten Schiffe über das Packeis in Sicherheit zu bringen.



In den folgenden Jahren zeigte der Krieg zunehmend seine Auswirkungen. Immer mehr Mitglieder wurden einberufen und mußten ihre Boote verkaufen. Viele kündigten, diejenigen, die als Soldaten Mitglieder blieben, waren von ihren Beitragszahlungen

befreit, so daß die finanzielle Situation immer schwieriger wurde. Bald konnte die Hafenspacht nicht mehr bezahlt werden. ➡

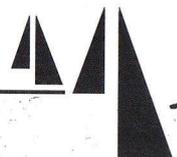
Und doch schien der Verein Glück zu haben, denn bis zum Frühjahr 1945 blieben das Gelände und die Vereinsanlagen vor Schäden bewahrt. Doch dann, in den letzten 6 Wochen des Krieges, als die US-Truppen bereits auf dem linken Rheinufer lagen, folgte die totale Zerstörung. Einzig die Steganlage und die wenigen verbliebenen Boote, durch Granatentreffer schwer beschädigt, blieben übrig. Die Reste der Umzäunung fielen Plünderern zum Opfer, das Postscheck-Konto mit dem verbliebenen „Vereinsvermögen“ wurde gesperrt und beschlagnahmt. Wie überall in Deutschland, hatte auch für den DSV die Stunde Null geschlagen.

Doch diese traurigen Reste waren der Keim für Hoffnung auf bessere Zeiten und den Mut zum Wiederaufbau. Noch im Sommer 1945 veranlaßte G. Schmitt die Reparatur der Steganlage, scharte die Mitglieder, die den Krieg überlebt hatten und die auffindbar waren, um sich und hielt Ausschau nach einem neuen Clubheim.

Eine kleine Gruppe treuer Mitglieder, gebeutelt durch jahrelangen Kriegsdienst, Verwundung, Gefangenschaft, Verlust der Wohnung und oft des ganzen Besitzes sowie Rationierung der Nahrungsmittel, hauchte ihrem Verein neues Leben ein. Man räumte die Trümmer weg, reparierte notdürftig die verbliebenen 9 Boote und segelte bereits 1946 wieder auf dem geliebten Rhein, dessen Fahrwasser durch zerstörte Brücken und zahllose Schiffswracks noch fast unpassierbar war.

Inzwischen hatte G. Schmitt im Düsseldorfer Hafen ein durch Beschuß halbversenktes Wohnschiff ausfindig gemacht, heben lassen und für seinen Verein angemietet. Am 23. August 1946 wurde es in den Volmerswerther Hafen geschleppt. Auf der ersten Nachkriegsversammlung, die am nächsten Tag in der Gaststätte Coenenberg stattfand, wurde eine Arbeitsgruppe zur Instandsetzung gebildet. Zwei Mitglieder gaben zinslose Darlehen von je 2000 RM, durch Spenden kamen weitere 1000 RM zusammen.

Die Renovierung konnte beginnen. Sicherheitshalber quartierte man die Damen Agnes Pauli und Mia Switala auf dem neuen Clubschiff ein, „zwecks Bewachung der Clubanlage und des sonstigen Vereinsgutes“. So wurde



Düsseldorfer Segler-Verein e.V.

Düsseldorf, den 20. August 1946  
Volmerswertherstr. 277  
Ruf: 25377Rundschreiben Nr. 1/46.Kameraden und Kameradinnen des DÜSV!

Das vom Bombenkrieg verschonte Volmerswerther Hafenviertel ist im 6/2wöchigen Vorfeld-Beschuss des kriegerischen Schlußdramas zwischen dem 2.3. und 16.4.1945 "ausstrahlt" worden, womit auch der DÜSV alles: sein Clubzimmer mit Einrichtung, seine Umkleideräume, seinen Werkzeugschuppen, Einzäunung, Flaggenmast und meinen für die Sommermonate als Übernachtungsraum gedachten eigenen Bootschuppen verloren hat. Die Steganlage allein blieb - wie durch ein Wunder - ziemlich verschont und bildet damit das Fundament unseres Neuaufbaues!

Während mit mir zahlreiche Kameraden durch Totalverlust ihrer Boote vor dem sportlichen Ruin stehen und unsere sommerliche Plauderei auf dem Clubgelände die einzige Ausspannung ist, haben 6 Kameraden ihre beschädigten Boote im Laufe des ersten Jahres nach Einstellung der Kampfhandlungen wieder reparieren können und erfreuen sich in diesem Sommer bereits wieder bei 1050 Kalorien zwar weniger Kraft strotzender, aber ungestörter Segler-Freuden!

Soweit mir selbst eine äußerst angespannte Tätigkeit im Dienste der Militär-Regierung und unserer Düsseldorf überhaupt Zeit läßt, habe ich zunächst die beiden Granatvolltreffer an der Steganlage und sonstige kleinere Schäden beseitigt und finanziert und im übrigen jede mögliche Ausschau nach einem neuen Bootshaus gehalten.

Die einjährige Suchaktion ist von Erfolg gekrönt!

In wenigen Tagen wird unser neues, angemietetes Wohnschiff im DÜSV-Hafen vor Anker gehen, eine große Ankerwinde das Hochholen von Booten ermöglichen und damit

die Grundlage für ein langsames Wiederaufleben des Vereinslebens geschaffen sein!

Nun aber heißt es wieder: "Alle Mann an Bord zur Instandsetzung dieses kleinen Bootshäuschens und zur Bereitstellung der Geldmittel, der Baustoffe und der Arbeitskräfte, damit unser "Volmerswerth" nicht nur für die aktiven Segler, sondern auch für den nunmehr vermehrten Kreis der "Nur-Mützen-Segler" eine Stätte der Ruhe und Erholung wird.

D. W.

langsam wieder Besitz angesammelt und eine Grundlage für die Zukunft des DSV geschaffen.

Im März 1947 wurden Segelsportvereine durch die Militärregierung wieder erlaubt und das Segeln auf Binnengewässern und in Hafemündungen mit Booten bis 9 m Länge und ohne Motor gestattet.

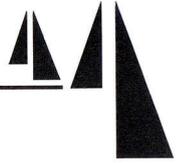
In einem Rundschreiben gab der 1. Vorsitzende diese erfreulichen Entwicklungen bekannt und schloß mit dem Wunsch: „Mögen Sie alle, als freiwillige oder durch die Verhältnisse gezwungene Nicht-Segler, auf unserem provisorisch wieder umfriedeten, alten, geliebten Fleckchen Volmerswerth in den bevorstehenden Sommermonaten wieder Ruhe und Entspannung suchen - und finden!“

Doch es gab viel Arbeit. Bis zum Herbst 1948 war die Yachtflotte wieder auf 24 Boote angewachsen, davon 8 Selbstbauten. Langsam lebten auch die Regatten wieder auf. Im August 1951 wurde die erste Rheinwoche nach dem Krieg auf der Strecke Brohl-Düsseldorf gesegelt, wobei sich der DSV mit der Ausrichtung einer Etappe beteiligte.

Doch ein Problem machte dem Verein in diesen Jahren schwer zu schaffen: Sein Hafen. Während der Kriegsjahre niemals ausgebaggert, durch ein extremes Hochwasser im Frühjahr 1947 weiter zugeschlammmt, drohte er völlig zu versanden.

Die Kielboote mußten bereits außerhalb im Strom ankern oder im städtischen Hafen festmachen, und selbst die Jollen konnten im Sommer nicht mehr am Steg liegen. Etliche Bootseigner wanderten ab und kündigten.

Die Stadt Düsseldorf, selbst finanziell gebeutelt, wollte den Hafen Volmerswerth aufgeben. Sie plante, einen neuen Wassersporthafen in Himmelgeist anzulegen und den DSV dort anzusiedeln. Nachdem sich dieses Projekt durch die Ausdehnung des Wasserwerkes zerschlagen hatte, bot man dem Verein an, in den Paradieshafen nach Lörick umzuziehen.



„Und durch kommen wir doch!“

Auf einer Versammlung im September 1951 lehnten die Mitglieder diesen Vorschlag einstimmig ab und baten den Vorstand, erneut mit der Stadt zu verhandeln. Den unzähligen Schreiben und zähen Verhandlungen des 2. Vorsitzenden, Dr. Gerhard Wendel, ist es zu verdanken, daß schließlich im Frühjahr 1952 doch gebaggert wurde. Alle Boote konnten in ihre Boxen zurückkehren. Wieder hatte der DSV eine Klippe umschiffen, und es konnte weiter aufwärts gehen. Ganz Kühne träumten bereits von einer Slipanlage und einem festen, eigenen Clubhaus...



Durch schwere Jahre hindurch hatte den DSV-Seglern immer wieder ihr alter Wahlspruch Mut verliehen: „Und durch kommen wir doch!“

Barbara Schulz

## Erinnerungen an die Jugend

75

JAHRE

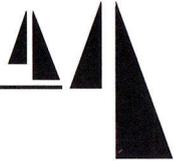
War einst ein Segelschiffchen...

„Also treffen wir uns noch 2 bis 3mal in der Woche zum Weitermachen hier?“  
Weitgehende Zustimmung unter den Jugendlichen des DSV, die auf einer alten Setzerei der Druckerei Ohligschläger in Bilk die Dekoration für das erste Jugendfest des Düsseldorfer Segler-Vereins nach dem Krieg in Abend- und Nachtstunden kunstwerkelt.

Die Jugendgruppe war im Jahre 1957/58 ziemlich stark geworden und bestand aus 16 Jugendmitgliedern (14 bis 21 Jahre) und 10 Junioren (22-25 Jahre) mit entsprechenden Freunden und Freundinnen. Es mußte eine Feier her- ohne Erwachsene- versteht sich. Also konnte man von dieser Seite auch keine Hilfe erwarten.

Das Clubschiff auf dem Untergelände gab mit seiner schlichten Bootshaus-Ausstattung keine Atmosphäre für eine Fete ab, und so hatten wir beschlossen, die Wände zu verkleiden. Wir bemalten Packpapierbögen, als handele es sich um Mauerwerk eines wohl vom Hochwasser überspülten Kellers, in dem sich Fische und anderes- sogar plastisch von der Decke baumelndes Wassergetier, wie Krebse und Kraken- tummelten. Der Kern der Truppe war mit von der Partie: Horst Scheid, Hans Deuß, Oskar Kessler, Helmut Wilmshöfer, Rolf Malzahn und vor allem sein künstlerisch sehr begabter Bruder Dieter, genannt „Bläschen“.

Es waren harte Wochen vorher. Darüberhinaus wurde noch ein **R u n d g e s a n g** gedichtet und einstudiert, mit dem fast alle durch den **Kakao** gezogen wurden. Es wurde ein toller Abend, und es kamen auch die



... Pirat G 812

Jugendmitglieder, die sonst nicht immer anwesend waren. Einige Namen kann man noch heute in unseren Listen finden: Klaus Küster, Franz-Josef Mertens, Gisela Büsdorf (Bung), Werner Rexroth, Irmgard und Christine Böckling, Hans und Egon Kämmerer, Hella Backs, Klaus und Peter Mayer, Wolfgang Breuer, Lothar Blum, Helmut Gerhards, Walter Molle, Ingrid Hermanns, Hans-Georg und Karl-Heinz Kreuz, Axel und Karl Pellmann, Franz-Theo Welbers, usw...



Erst nach dieser Party, man beachte die Reihenfolge, fand auch die erste **J u g e n d -** Versammlung des DSV am 31. Oktober 1957 statt (wieder ohne Erwachsene- nur mit den Vorsitzenden Dr. Wendel, Josef Herfurtner und Agnes Pauli als

Vertreter des Vorstandes zur Einführung), bei der 2 Jugend-Obleute gewählt und alle Wünsche und Notwendigkeiten zur Verbesserung der Segelsituation vorgetragen und beschlossen wurden.

Natürlich bildete das Segeln das Hauptinteresse der Jugendlichen. Es gab die „Jugend“, G 812, den Jugendpiraten, mit dem wohl alle ihre Anfänge gemacht haben. Viele unserer jetzigen Mitglieder werden das Boot noch kennen. Es gab eine BM-Jolle, es gab Piraten im Eigenbesitz, wobei die Gebrüder Kämmerer als erfolgreichste Segler des Düsseldorfer Segler-Vereins mit Jugend- und Deutschen Meisterschaften, später auch im Flying Dutchman, und Hans Kämmerer allein im Finn Dinghi als Olympia-Teilnehmer hervorzuheben sind. ▶

## Erinnerungen an die Jugend

75

JAHRE

### Singen mangels Disco

Was aber die Clique am stärksten zusammenhielt, das waren die gemeinsamen Abende, an denen mangels Disco gesungen wurde! Dieter Malzahn mit seinem Mini-Akkordeon (nicht größer als eine Clown-Harmonika) und seinen



Wedekind-Songs: „Ich hab` meine Tante geschlachtet, meine Tante war alt und schwach...“ Dazu kam Mecky mit seinem Banjo. Aber was uns wohl allen am längsten und lästigsten in Erinnerung blieb, waren die 27 Strophen der Seemannslieder, wie: „War einst ein Segelschiffchen, das fuhr noch nie, nie, nie, noch nie zur See“ oder der „Hamburger Fährmaster“ und wie sie alle hießen. Die Texte wurden verteilt und alle 3 Wochen beim festgesetzten Jugendabend als Abschluß gesungen.

Unser herzensguter Jugendwart, Hans Nölke, akzeptierte alle unsere Ideen und war Mittelperson zwischen den etwas konservativen Eltern und Vorständen und den nach Neuerungen suchenden, jungen Leuten. Ihm folgte Adi Gerhards als Jugendwart, der eine andere Linie einschlug.

Im Winterhalbjahr wurden von der Jugendgruppe Schwimmkurse mit Tauch- und Rettungsschwimmen bei der DLRG im Schwimmbad Münsterstraße absolviert, wo manche Mädchen zunächst einmal den Kopf- oder Startsprung erlernten, um dann besser zum Tief- und Bahnentauchen zu kommen. Das Rettungsschwimmen (Abschleppen einer verletzten Person) war sehr anstrengend, und wir mußten uns anschließend mit einem zünftigen Abendessen in einer nahegelegenen Gaststätte wieder aufrüsten.



Bereits ein halbes Jahr nach dem oben beschriebenen Jugendfest lud die Jugendgruppe mit einem von Helmut gefertigten Linolschnitt (es gab noch keine Computer für diese Zwecke) zum närrischen Kostümfest ins Clubschiff ein; Motto: „Hurra, wir sind versoffen...“, denn es war wieder einmal Hochwasser, und unsere Gäste, zum Teil vom Essener Yachtclub Baldeneysee angereist, mußten mit dem Nachen geholt und auch zur einzigen Toilette, dem Häuschen mit Herz hinten in der Ecke des Obergeländes, gerudert werden.



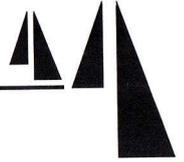
Wie die Jugendlichen in den späteren Jahren ihre besonderen Erlebnisse hatten, mit Fahrten zur Maas, Botterfahrten, usw., hatten auch wir eine wunderschöne Zeit, denn die Jugendarbeit ist die Lebensader für einen Verein, der weiter bestehen will. ◀

Irmgard Wilmshöfer (geb. Böckling)

## In den 60igern



## Eine Kindheit im Verein



### Die goldenen 50 er

Mein Elternhaus stand nicht weit entfernt vom Rhein. Zu meinen frühesten Erinnerungen gehört das Tuckern von Schiffsmaschinen und das Tuten ihrer Signalhörner. Fast jeder Spaziergang führte zum Deich. Auf der Hochwassermauer vor der Volmerswerther Kirche stehend, genoß ich den Blick auf den Strom und die Schiffe.

Eines Tages fuhren wir mit den Rädern den Deich weiter entlang. Bis zu den Paddlern war die Straße befestigt, dann kamen nur noch Schlaglöcher. Schließlich holperten wir über eine lange Abfahrt den Deich hinab, näher zum Wasser. Wir standen am Rande eines kleinen Hafens. Ein hölzerner Steg war belegt mit etlichen Booten. „Hier wird unser Schiff liegen!“, sagte mein Vater und auf den zaghaften Einwand meiner Mutter: „Aber Du kannst doch überhaupt nicht segeln“, kam ein zuversichtliches „Ach, das bringe ich mir schon selbst bei.“

Das war gar nicht nötig, denn es gab mehrere Vereinskameraden, die ihn bei den ersten Fahrten mit unserer H-Jolle unterstützten. Sie war schon älter, hatte aber einen wunderschönen, klarlackierten Holzrumpf, der niemals ganz dicht war. Hatte die Sonne tagelang auf die Bordwand geschienen, sickerte das Wasser bei jeder Krängung durch die Planken. Vor jeder Ausfahrt mußte also zunächst die Bilge gelenzt werden. Dann wurden die ausgebleichenen gelben Baumwollsegel gesetzt, mein Vater setzte sich an die große Gabelpinne, und es ging los!

Wir umrundeten die Sandbank und die erste Kribbe und segelten langsam stromauf. Bis zum alten Raddampfer, der „Hansa“, ging es meist gut vorwärts, doch dahinter lag das „Kirchenloch“ mit seinen berüchtigten Strudeln. Der Strom mußte hier gequert werden, und das war manchmal schwierig. Es gab bei der Berufsschiffahrt kaum Einzelfahrer, dafür große Schleppzüge, bei denen ein Schlepper 4-5, manchmal noch mehr Kähne zog. So mancher Bergfahrer stellte unsere Geduld auf eine harte Probe. Aber hilfreich waren sie auch, denn wenn der Wind zu schwach war, schleppten wir an und ließen uns bis Benrath oder Stürzelberg mitnehmen. Ein beliebtes Ziel der DSV-Schiffe war nämlich der Silbersee, dessen Einfahrt eine Brücke versperrte. Aber wir hatten ja ein Gaffelsegel! So wurde nur kurz das Piekfall gefiert ,



dann wieder dicht gesetzt, und wir konnten das herrliche, sandige Ufer des Sees ansteuern. Gern zog man auch vor Himmelgeist das Schwert hoch, fuhr zwischen zwei Kribben auf das Ufer und verbrachte dort ein paar ruhige Stunden.

Gesegelt wurde viel. Die breite hölzerne Steganlage mit den morschen Planken, auf denen ich mir im Sommer die Füße mit Teer schwarz machte und riesige Splitter in die Fußsohlen trat, war tagsüber fast leer. Erst gegen Abend kehrten die Boote zurück. In eine dicke, unbequeme Kapock-Schwimmweste verpackt, stand ich bald mit auf den Auslegern und reichte Festmacher an. Jeder Ausleger bestand aus einem Baumstamm mit Lauffläche und trug nicht mehr als eine Person. Nasse Füße und Absacken bis zu den Knien waren normal.

Ich streifte gern auf dem Gelände umher. Stieg man die Treppe vom Hafen hoch, so stand man unter dem hölzernen Clubmast mit den Flaggen. Links und rechts standen Steinbänke und zwei kleine Weiden, die von unserem ersten Vorsitzenden Dr. Wendel hingebungsvoll gepflegt wurden, indem er jede Raupe ablas und die Bäumchen begoß.

Da, wo das untere Gelände ansteigt, lag das Clubhaus, ein altes Wohnschiff. Vorn kam man zunächst in einen kleinen Raum mit Gaskocher und einer großen Holzkiste, in der auf Eisblöcken Flöckchen-Limo und Bier kühl lagerten. In einem Regal ein Sammelsurium von ausrangiertem Geschirr und

Blechbesteck. Der große Raum, mit vor den Fenstern angeordneten schmalen Tischen und vielen Stühlen, war durch eine Wand unterteilt, an der ein großes Steuerrad hing. Ganz hinten ein winziger Umkleideraum, in dem jedes Mitglied einen Kleiderbügel hatte, auf den es seinen Namen geschrieben hatte. Unten im Rumpf raschelten und piffen die Ratten.

Das Beste war eine rostige Leiter an der achteren Außenwand, über die wir Kinder aufs Dach kletterten. Als die Wiese mit Sensen geschnitten wurde, konnte man von oben herrlich in einen großen Heuhaufen springen.

Die Sanitären Anlagen? Trinkwasser pumpten wir mit der Schwengelpumpe, und für die anderen „Bedürfnisse“ gab es auf dem oberen Gelände zwei Plumpsklos, ein hölzernes und eins aus Blech, die man durch hohe Brennesseln erreichte.

Seltsamerweise überquerte man zwischen Clubschiiff und Pumpe ein Gleis. Des Rätsels Lösung kam im Herbst: Plötzlich fuhr eines der Boote auf einem Wagen das Gleis hoch, gezogen von einem Drahtseil. Der Weg am Draht entlang führte mich zu einem Bretterhäuschen, aus dem Rumpeln und Brummen drang. Vorn hatte es eine Öffnung, in der sich eine große Rolle drehte. Das Boot war schließlich auf dem oberen Gelände an-SSgekommen und wurde von 6-8 Männern auf den Schultern vom Wagen gehoben und auf Böcken gelagert. Dann wurde der leere Slipwagen wieder nach unten geschoben. Bald lagen alle Schiffe oben, eingepackt in graue Planen.

„Heute kommt der Nikolaus zum Hafen“,



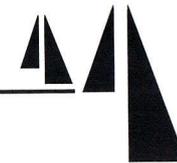
### Das Clubhaus schwimmt!

wurde mir einige Wochen später verkündet. Als wir unsere Fahrräder durch das Törchen des DSV-Geländes schoben, bot sich meinen verwunderten Augen ein unerwartetes Bild: Die Wiese war weg, das graue Rheinwasser schwappte bis zur obersten Treppenstufe, und unser Clubhaus war endlich ein richtiges Schiff. Es schwamm!

Bei Kakao und Kuchen begann das Geschirr plötzlich zu rutschen und die Wände schwankten. Hysterisches Gequiecke unter Kindern und Müttern! Aber es waren nur die älteren Jugendlichen, die vom Nachen aus auf die Festmacher geklettert waren und „Schiff im Sturm“ spielten. Später standen wir urplötzlich im Dunklen, so daß die Kerze für den Nikolaus die einzige Lichtquelle war. Was war nun passiert? Nichts weiter, als daß auf dem oberen Gelände jemand über das Verlängerungskabel gestolpert war, mit dem wir vom Windenhaus den Strom bekamen.

Irgendwann schien wieder die Sonne, und es wurde wärmer. Die Planen verschwanden, Arbeitsgeräusche und Lackgeruch zogen durch die Luft. Bald rumpelte wieder die Winde. Der Frühling war da, die Segelsaison begann. Es sollten noch viele folgen. ◀

Barbara Nölke



### Clubräume im "D-Zug"

Schon unmittelbar nach der Gründung des Düsseldorfer Segler-Vereins im Jahre 1920, damals noch „Volmerswerther Wassersport-Vereinigung“, wurde das Fehlen eines eigenen Clubhauses als Hemmnis betrachtet. So ist es jedenfalls in alten Jubiläumsschriften nachzulesen. Und tatsächlich muß es damals ein massives Clubhaus gegeben haben, mit einer Inneneinrichtung, die von den Mitgliedern selbst geschaffen wurde. Die Einweihung fand am 24. Mai 1924 statt.

1928 kam dann der Umzug nach Strom km 735 und die Umbenennung des Vereins in „Düsseldorfer Segler-Verein“.

Ich zitiere aus der Festschrift zum 50jährigen Jubiläum:



„da kein Verein auf die Dauer ohne Clubräume auskommt, wurden in dem hinter dem Deich gelegenen Restaurationsgebäude von Jakob Spinrad im ersten Stock ansehnliche, vom Verein selbst hervorragend ausgestattete Clubräume gemietet und im Kellergeschoß Räume, die mit Spinden und Umkleideeinrichtungen versehen wurden. Hier fanden zahlreiche Feste statt, es wurden die Siegerehrungen nach den Regatten vorgenommen, und hier war auch während der Woche der Treffpunkt unserer Segler. Der Stolz jedoch war der ausgezeichnete Segelhafen im schönsten am Niederrhein gelegenen Segelrevier, mit der dort beheimateten Yachtflotte, angefangen vom schnittigen Segelkanu, bis zu den schnellen Rennjollen und den imposanten Kielyachten.“

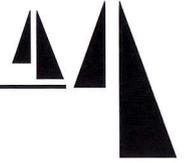
Das Restaurationsgebäude hinter dem Deich, wegen seiner Bauweise „D-Zug“ genannt, wurde vor Kriegsende durch Beschuß völlig zerstört. ▶

In der Aufbauphase nach dem Krieg fehlte wieder ein Heim. Durch die Verbindungen des damaligen 1. Vorsitzenden, Gustav Schmitt, wurde ein beschädigter, halbversenkter Ponton mit Aufbau von der Firma Plange

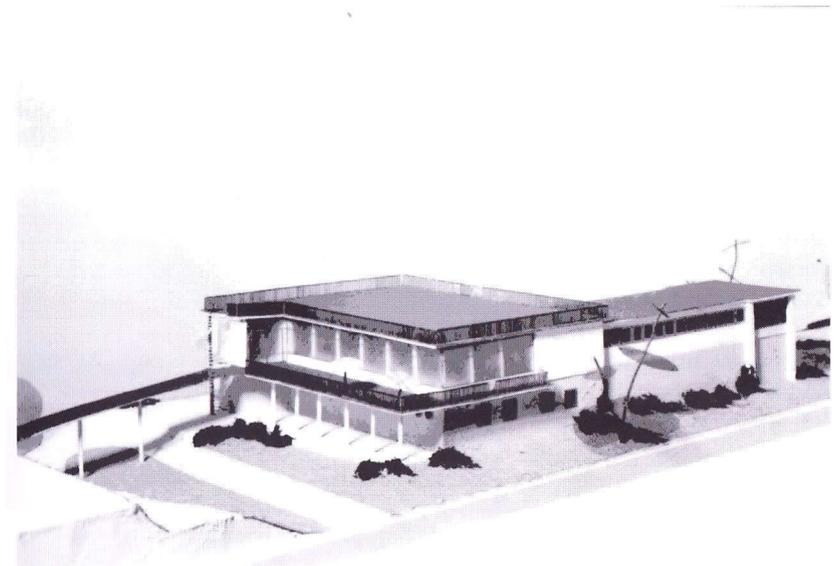


angemietet und von den Mitgliedern instandgesetzt. Die älteren Mitglieder des Vereins erinnern sich noch an dieses Clubschiff, das erst im Hafen und dann auf dem unteren Gelände lag und bei jedem Hochwasser aufschwamm. Auch wenn dann nur mit dem Nachen eine

Verbindung herzustellen war, gefeiert wurde trotzdem, ganz gleich ob Sylvester, Karneval oder Aschermittwoch (je ein Hering). Im Clubschiff gab es weder Wasser noch Strom. Eine mit Zink ausgeschlagene Kiste diente der Lagerung von Bierflaschen, bei Festen sogar mit Stangeneis. Als Beleuchtung gab es eine Propangasanlage. Sogar ein zweiflammiger Propangasherd war vorhanden.



Im Verein entstand der Wunsch nach einem festen Clubhaus. Zur Schaffung von Eigenkapital wurde der Kauf von sog. „Bausteinen“ beschlossen, als Darlehen gedacht, von den meisten Mitgliedern jedoch gespendet. Da vor dem Deich nicht gebaut werden durfte, wurde das Gelände hinter dem Deich, wo der „D-Zug“ gestanden hatte, erworben.



Dann ging es an die Planung, zunächst für ein kleines Haus hinter dem Deich. Danach kamen neue Überlegungen: Es sollten alle Veranstaltungen in eigenen Räumen stattfinden können. Auch wollte man vom Clubhaus auf den Rhein sehen können. Unterstützt wurden diese Überlegungen, die die Größe des Clubhauses betrafen, durch die Absicht der Stadt, den Sportboothafen Volmerswerth wesentlich zu vergrößern, was dann an den zunächst nicht bekannten Eigentümerverhältnissen der Grundstücke scheiterte.

Nach langwierigen Verhandlungen war es dann endlich soweit, die Baugenehmigung lag vor. 

Im Frühjahr 1959 wurde der Grundstein für den Neubau gelegt, und am 26. August 1960 konnte die erste Mitgliederversammlung im eigenen festen Clubhaus abgehalten werden. Aber niemand darf sich vorstellen, daß das Clubhaus fertig war! Es war ein großer, kahler Raum, die Deckenverkleidung fehlte noch, keine Heizung, der Boden Zementestrich, die geringe Möblierung bestand aus Stühlen, Sesseln, Tischen, zusammengetragen von den Mitgliedern. Und trotzdem fand hier ein Jazz-Festival statt, das Haus war voll, man saß auf Gerüstdielen.

Nach und nach kam dann der weitere Ausbau, zum Teil vorfinanziert mit Darlehen einzelner Mitglieder, unter dem Motto: DSV - „Die Schuffte Viel“. Tische und Stühle wurden von der Köln-Düsseldorfer-Dampfschiffahrtsgesellschaft gespendet. Von einer Oberkasseler Gaststätte, die abgebrochen wurde, erhielten wir durch Vermittlung zweier Mitglieder die Theke. Es wurde damals scherzhaft behauptet, die Beiden hätten durch Stehen an der Theke diese schon zweimal bezahlt.

Es liegt im Trend der Zeit, daß das Clubhaus heute nicht mehr, wie anfangs, durch eine Ökonomie bewirtschaftet wird. Die Mitglieder führen in eigener Regie Veranstaltungen durch.

Zur besseren Ausnutzung der Räume erhielten die DRK-Wasserwacht, der Düsseldorfer-Unterwasserclub und der Akademische Seglerverein Gastrecht.

In den achtziger Jahren wurde das Clubhaus saniert, mit Wärmedämmung und neuen Fenstern, Renovierung der Duschen und WC-Anlagen. Alles erschien in neuem Glanz, und wie immer: „Die Schuffte Viel“. In der letzten Zeit wurde der Eingangsbereich neu gestaltet und der Terrassenbelag erneuert.

Neue Renovierungspläne liegen schon wieder vor. Die ständige Instandhaltung ist erforderlich, damit auch die kommende Generation ein intaktes, gemütliches Clubheim vorfindet. ◀

Jakob Siegers

Als wir mit unserem ersten Schiff in den Verein kamen, gab es noch die alte Holzsteganlage. Man mußte einen Baumstamm von bestimmter Länge für

einen zusätzlichen Ausleger anliefern. Am Steg lagen viele Jollen: Piraten, O-Jollen, Zugvögel, Jollenkreuzer, dazu mehrere BMS und Starboote, außerdem wenige Kielkreuzer und einige Motorboote. Viele der Schiffe waren Eigenbauten.



Unser neues Clubhaus war bewirtschaftet und wurde gerne besucht. Luxus an Bord war rar, statt Kühlschranks hingen Bierflaschen im Netz neben der Bordwand, Wein wurde mit unserem Aufnehmer umwickelt und in den Wind gestellt. In dieser Zeit erfand Dr. Wendel das Spülen mit nur einer Tasse Wasser, das sogenannte „wendeln“.

Die Hauptaktivitäten der Segler waren die Rheinwoche und Regatten der hiesigen Clubs, Ausflüge zur Sandbucht oberhalb von Himmelgeist, der sogenannten „Ärgernisbucht“, oder Wochenenden im Neusser Holzhafen, wo man im sauberen Wasser schwimmen konnte. Leider gab es später eine Numerierungspflicht mit Gebühren und dann ein gänzlich Verbot.

Bei Hafenfesten wurden die 100-jährigen (Pirat) und die 150-jährigen-Regatta ausgesegelt. „Agnes, segelst Du mit mir?“ „Nee, Du bist mir zu alt, ich kann mir was Jüngerer leisten!“ ▶

## Aufbruch zu neuen Ufern

75  
JAHRE

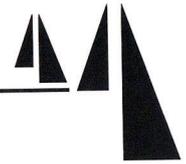
„Was heißt eigentlich FEET?“

Die Ziele der Ferienreisen waren die Mosel, die Lahn und zu Pfingsten Grafenwerth. In Holland befuhr man die Biesbosch, die Friesischen Plassen, und ganz Mutige besegelten bereits das abgedeckte Ijsselmeer.

Eine Führerscheinpflcht für Sportboote gab es noch nicht, und kaum ein Mitglied besaß einen A-Schein. Nun wurden im neuen Clubhaus in jedem Winter A-Schein-Kurse abgehalten. Außer Segeltheorie, Knoten u. Spleißen und den Kenntnissen in der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung gehörten die „Yachtetikette“

dazu, also: Flaggenführung, Grüßen und Kleidung. Die heutige bunte Freizeitkleidung gab es noch nicht, man hielt sich an „Blau-Weiß“. Von Agnes Pauli ist überliefert, daß sie einen weißen Sonnenplisseerock, sorgsam in einen Strumpf verpackt, für die Preisverteilung mitführte. Beliebt bei den Männern war im Sommer der weiße Mützenüberzug aus Piquee, der „Regattadeckel“.

Bald waren die Mitglieder bis hinab zu den 14jährigen Jugendlichen Führerscheininhaber, und es ging weiter: Kurse für B- und C-Scheine. Sie begannen jeweils im Herbst und wurden bis zum Frühjahr mit Ausdauer durchgestanden. Arbeiten an der Seekarte, mit HO-Tafeln und Sextant, für viele etwas ganz Neues, erweiterten die Kenntnisse. Eines Tages stand das erste Echolot auf dem Tisch, respektvoll bewundert, und irgend jemand fragte schüchtern: „Was heißt eigentlich FEET?“



## Der Traum vom Dickschiff

Als endlich die Prüfung bestanden war, gab es ein zünftiges Grünkohlessen mit Damen und Überreichung des „Patents“. Die Einnahmen durch Werners Kurse bescherten dem Verein im Laufe mehrerer Jahre eine Filmleinwand, eine neue Bestuhlung, eine Seglerbibliothek und eine Stereoanlage.

Ermutigt durch das neue Wissen wuchs die Neugier, die Ziele der Ferienreisen weiter zu stecken: Ijsselmeer, Grevelinger- und Veerse Meer, ja Oostende und Texel wurden „entdeckt“. Erste Reisen zur Ostsee, nach England oder auf der Adria konnten wir auf Dias im Winterprogramm erleben. Die Zahl der Blauwassersegler im Verein mehrte sich.

Die BOOT gab es noch nicht, wer es sich zeitlich und finanziell leisten konnte, fuhr zur HISWA. Beladen mit Prospekten, konnte er am nächsten Clubabend mit großem Interesse rechnen. Da entrang sich manchem Jollensegler der Seufzer: „Ich krieg später auch mal ein Dickschiff“.

Innerhalb weniger Jahre veränderten sich die Schiffe unserer DSV-Flotte völlig. Es war „Wirtschaftswunderzeit“. Kunststoff als Bootsbaumaterial nahm einen großen Aufschwung. Manch einer, der schon lange vom „Dickschiff“ geträumt hatte, machte seinen Traum wahr und kaufte sich einen Kreuzer von 8 oder sogar 10 m Länge.

Die Jollenkreuzer verschwanden, und es gab immer mehr Kielboote. ➤



## Aufbruch zu neuen Ufern

75

JAHRE

Fernreisen nach Skandinavien

Fast jedes Wochenende gab es eine Schiffstaufe in Volmerswerth, und wenn`s nur ein Beiboot war. Sogar einen Wiedertäufer hatten wir damals. Bei solchen Gelegenheiten griff manch einer rund ums Clubhaus auf den Kappesfeldern zu, um der Bordfrau etwas „Langstieliges“ zu überreichen: 3 Stangen Porree, fein in Seidenpapier verpackt. Und es wurde viel mehr gesungen als heute: Rhein- und Seemannslieder mit Ziehharmonika oder Gitarre...-

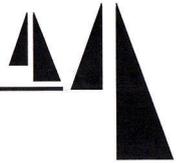


Statt unseres Schwertzugvogel „Willwind“ bekamen wir den Sperrholzkreuzer „Najade“. Auf dem Trailer ging es nach Heiligenhafen, und dort wurde eingekrant. Wir machten uns auf, Skandinavien zu entdecken.

Damals gab es noch nicht diese riesigen Marinas. Man lag in Fischerhäfen oder winzigen Clubs als Gast. Selten gab es eine Dusche. Es gab keinen Laden am Hafen, oft lief man zum Dorf 2-3 km weit oder machte von den nett dargebotenen eigenen Erzeugnissen Gebrauch, die am Wegrand standen: Erdbeeren, Salat, Spargel, Kartoffeln, Zwiebeln, mit Preis versehen, und Kästchen für das Geld. Am Hafen gab es Schollen oder Krabben. Die Liegegebühren bewegten sich um 5 Kronen; meistens lag man ganz umsonst. Es war üblich, einen kleinen Clubstander-Vorrat mitzunehmen, mit dem man sich bedanken konnte. In Nyord am Smaalandsfahrwasser nahm man 3.75 Kronen für die ganze Saison!

In Nyborg auf Fünen sagte man uns: „Unser Club ist nicht so arm, daß er von Gästen Geld nehmen muß. Wenn Ihr nett sein wollt, kommt ins Clubhaus

## Kindertage der Fahrtensegelei



zum „vertellen“. Manchmal kamen Männer nach der Arbeit per Rad zum Hafen und begannen ein Gespräch mit uns. Nach einer Viertelstunde bedankte man sich: „Nun habe ich alle meine Wörter gebraucht. Vielen Dank. Gute Reise!“

Ein- und ausklariert wurde viel mehr als heute. Oft kamen drei Amtspersonen hintereinander an Bord, mit schwarzlackierten Holzschuhen und säuberlich aufgemalten weißen Schnürriemen: Zoll, Hafenmeister und Fremdenpolizei. Nicht nur Schiffslänge, Name und Heimathafen wurden gefragt - nein, auch Zweck der Reise. „Affair? (Geschäfte), Familie-Besock?“, Segeln! Das stieß auf Unverständnis. Endlich wurde die richtige Vokabel gefunden: „Lyst-Tour“! Da hatten wir es schwarz auf weiß. Man kann es sich, wenn man naß und kalt gen Nord stampft, vorlesen: Lyst-Tour.

Später bekamen wir noch einmal ein größeres Schiff, „Troll“. Nur noch auf dem Wasserwege, rheinabwärts, wurden unsere Ziele noch exotischer: Utklippan, Stockholm, die Alandinseln, der Limfjord, Oslo...

Etwas wehmütig denken wir heute in einer Marina mit 1800 Liegeplätzen an die Kindertage der Fahrtensegelei, angesichts von Wolken aus Currywurst und Pommes an den Duft aus einem Kro, der uns beim Abendspaziergang verlockte. ◀

Doris Schulz

## Unter braunen Segeln

Zeil mee op de „Mallejan“



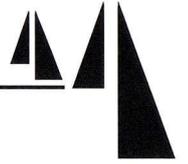
Vor etwa 20 Jahren stand die „Braune Flotte“, heute ein vertrautes Bild auf dem Ijsselmeer, noch am Anfang ihrer Entwicklung. Junge, traditionsbewußte Niederländer hatten ihre Liebe zu den alten Lastenseglern entdeckt, die im Laufe der Zeit zu motorisierten Frachtkähnen geworden waren, renovierten sie, takelten sie wieder auf und warben um Mitsegler unter dem Motto: „Zeilen op traditionele schepen“. Da konnten natürlich auch wir nicht widerstehen.

Sommer 1984. Am zweiten Septemberwochenende gehen wir, eine Crew von 16 Seglern zwischen 3 und 63 Jahren, zur diesjährigen DSV-Oldtimerfahrt an Bord der Tjalk „Mallejan“.

Wie immer ist es spannend, „unser“ Schiff zwischen den vielen alten Aaken, Klippern und Tjalken im Enkhuizer Spoorweghaven zu finden. Schipper Joris, Maat Andre, den wir bereits von früheren Fahrten her kennen, und der Bordhund Rotzak sitzen noch beim Abendessen.

Um 22.00 Uhr sind wir schließlich vollzählig, eingetrudelt aus allen vier Himmelsrichtungen. Einige haben einander wochenlang nicht gesehen, und es gibt eine freudige Begrüßung.

Der Samstag zeigt sich leider trübe und regnerisch. Dennoch lassen wir uns nicht abschrecken und laufen frühzeitig aus, um den Start einer Klipperregatta zu beobachten. Die großen Schiffe kreuzen nach Ankerstart bei gutem Wind aus dem engen Fahrwasser vor Enkhuizen heraus und werden einzeln gezeitet.



## Zeilen op traditionele schepen

Nachdem sie alle auf Kurs sind, kreuzt „Mallejan“ nach Hindelopen. Der Regen hat aufgehört, aber die Sonne hält sich versteckt. Wie gemütlich ist es abends, als wir alle rund um die schöne, alte Petroleumlampe sitzen und musizieren, erzählen und Spaß haben.

Der Sonntag beschert uns dann traumhaftes Wetter! Bei herbstlichem Sonnenschein und leichtem Wind kommen unsere begeisterten Segler voll auf ihre Kosten. Zu Groß, Besan, Fock und Klüver setzen wir unter Joris Anleitung noch ein großes Stagesegel, so daß „Mallejan“ mit schäumender Bugwelle zurück nach Enkhuizen rauscht.

An Deck wird gesont und „Master Mind“ gespielt. Die Steuermänner und -frauen unserer Gruppe erliegen der Faszination des großen Schiffes, das sich eigentlich gar nicht so viel anders verhält als unsere kleinen.



Der Höhepunkt des Tages ist die Zielkreuz der Klipper, die wir aus nächster Nähe miterleben.

Als wir uns am Sonntagabend verabschieden, ist unsere Crew so richtig zusammengewachsen. Wieder einmal war das schöne Wochenende viel zu kurz. ◀

Barbara Schulz

## Eine Frau an der Pinne

### Segeln war ihr Lebensinhalt

Stets hat es Mitglieder gegeben, die dem Verein in ganz besonderer Weise gedient haben, sei es durch jahrelange Vorstandsarbeit in besonders schweren Zeiten, großzügige materielle Zuwendungen, engagierte handwerkliche und andere berufliche Arbeiten oder Einsatz für die Ausbildung der Clubkameraden durch Führerscheinkurse (bevor es allorts Sportbootschulen und Volkshochschulkurse gab). Stellvertretend für all jene, denen die Gemeinschaft sehr viel verdankt, sei an ein bestimmtes Mitglied hier noch einmal gedacht:

Im Jahre 1986 verstarb im 90sten Lebensjahr Agnes Pauli. Sie war nicht nur Ehrenmitglied des DSV, sondern auch Ehrenvorstandsmitglied und das erste Mitglied, dem die goldene Ehrennadel des Vereins verliehen wurde. Diese äußeren Zeichen der Ehre und der Verbundenheit geben jedoch nur unvollkommen die Rolle wieder, die sie in unserem Verein gespielt hat, und die Bedeutung, die der Verein für sie selbst hatte.

Als sie im Alter von 19 Jahren 1915 mit dem Segelsport begann und etwa ein Jahrzehnt später anfang, Regatten zu segeln, gab es in ganz Deutschland kaum segelnde Frauen. Kein Verein war bereit, sie als Mitglied aufzunehmen. Sie war bereits eine erfolgreiche Regattaseglerin und kannte die Reviere des Rheins zu Berg und zu Tal wie ihre Westentasche, als ihr der DSV die Mitgliedschaft anbot. Seit dem Jahr 1930 vergrößerte sie mit ihrer Rennjolle „Rhena“ die Flotte des Vereins, bis die Regattasegelei durch den Krieg zum Erliegen kam.



### Agnes Pauli 1896-1986

Gleich nach Kriegsende gehörte sie zu den Mitgliedern der ersten Stunde, bewohnte ab 1946 das „alte“ Clubhaus und bildete so einen Mittelpunkt für den Wiederbeginn des Vereinslebens.

Im Jahre 1950 bezog sie das Blockhaus hinter dem heutigen Clubhaus. Ihre Zeit als aktive Regattaseglerin lag hinter ihr. Stattdessen widmete sie sich nun dem Verein. Sie leistete viele Arbeiten im Vorstand, richtete Regatten aus und half neuen Mitgliedern dabei, Anschluß zu finden. Über all diesen Tätigkeiten versäumte sie es natürlich nicht, regelmäßig mit ihrer O-Jolle zu segeln.

Agnes Pauli bemühte sich ganz besonders um die Ausbildung und Förderung der Jugendlichen. Unkonventionelle Unterstützung erfuhren wir durch sie, wenn sie uns, obwohl noch keine A-Schein-Inhaber, bei leichten Winden erlaubte, mit einem der Clubpiraten auf dem Strom zu segeln, oder uns sogar ihr eigenes Schiff lieh. Uns Mädchen ermunterte sie, nicht nur an der Vorschot zu ziehen, sondern die Pinne selbst in die Hand zu nehmen und Vertrauen in unsere eigenen Fähigkeiten zu haben.

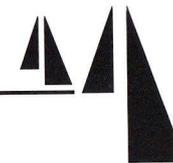
Man konnte ihr keine größere Freude machen, als erfolgreich und bei Wind und Wetter segelbegeistert zu sein. Anerkennung und Lob ernteten einige Lasersegler, die den schönen Wind am ersten Weihnachtstag nicht ungenutzt ließen und von ihr anschließend mit heißem Tee empfangen wurden.

Zum Andenken an diese ungewöhnliche Frau verleiht der DSV jährlich den Agnes Pauli-Preis. Ehrungen für Fahrtensegler als Vermächtnis einer leidenschaftlichen Regattaseglerin? - Ihre Sympathie galt allen Seglern, die mit dem Herzen bei der Sache waren!

Agnes Pauli über sich selbst: „Ich liebte meine Freiheit - und war mit dem Segelsport verheiratet. Das war mein Lebensinhalt.“



## Der „Agnes Pauli-Preis“



### Ehrung für DSV-Fahrtensegler

Dieser im Jahr 1989 neu gestiftete Wanderpreis wird jährlich vereinsintern verliehen. Preisträger sind Crews, die mit ihrem Schiff eine Reise unternommen haben und in einem Vortrag oder Artikel darüber berichten. Die Kriterien sind nicht Seemeilen oder Länge der Fahrt, sondern jede Reise wird durch andere Aspekte als preiswürdig betrachtet, Schiffsgröße, Alter der Crew, Erfahrung oder neue Reviere.

| Jahr | Preisträger                      | Fahrt  |
|------|----------------------------------|--|
| 1989 | Werner u. Doris Schulz           | Mit „Klabauter“ von Nizza nach Düsseldorf durch Frankreich   |
| 1990 | Georg Mahnert<br>Doris Sauer     | Mit „Libra“ von Griechenland zum Rhein nach Volmenswerth   |
| 1991 | Charly Seeberger<br>und Crew     | Etappenweise Überführung der „Al Bonicha“ von Düsseldorf ins Mittelmeer entlang der französischen und spanischen Küste |
| 1992 | Sven Schulz<br>Stefan Schmitz    | Wanderfahrt mit Pirat „Karotte“ über Ijsselmeer und friesische Seen  |
| 1993 | Andrea Remagen<br>Gisela Tücking | Reise durch die Wattensee zu den Nordseeinseln mit „Callas“  |

JAHRE Vereinsleben, man weiß ja, wie sowas abläuft!

Ein Spätsommertag zu Anfang der Neunziger Jahre. Wir radeln über den Hammer Deich. Seit wir vor einem Jahr in Holland Segelboote beobachtet haben, interessieren wir uns brennend fürs Segeln. Auf einer Talsperre haben wir vor kurzem den "A-Schein" erworben und nennen ein kleines Kajütboot unser eigen.

Hier irgendwo muß doch laut Stadtplan noch ein "Seglerhafen" zu finden sein! Tatsächlich, dahinten vor dem Deich sind Masten auszumachen. Eigentlich ganz idyllisch hier. Wir legen oberhalb des Hafens unsere Fahrräder ins Gras und setzen uns auf ein Mäuerchen. Unten liegen Boote, wie schön, es sind fast nur Segler, zum Teil ganz stattliche Schiffe. Ob die von hier aus auch große Reisen unternehmen? Seetüchtig scheinen einige zu sein. Unten herrscht geschäftiges Treiben. Hier schrubbt eine Bordfrau das Deck, dort ist einer am Basteln. Da kommt ein Schiff mit flutternden Segeln um die Kribbe herum gelaufen. Die segeln hier ja ganz richtig auf dem Rhein!

Je länger wir hier sitzen, umso mehr gefällt uns dieser kleine Hafen. Hier müßte man Mitglied sein, dann könnten wir mit dem Fahrrad zum Schiff radeln. Die langen Anfahrten zum Schiff sind wir nämlich leid. Vielleicht lernen wir sogar das Segeln auf dem Strom, zum Rhein hat es uns schon immer hingezogen.

Ob die wohl noch einen Platz frei haben? Wassersportverein in Düsseldorf, das ist doch bestimmt etwas ganz Elitäres, und dann das Vereinsleben, man weiß ja, wie sowas abläuft! Aber versuchen kann man es doch mal, das Gelände ist einfach zu schön, ein Traum, hier ein Schiff liegen zu haben.

Der erste Kontakt am Telefon ist schon vielversprechend, wir werden gleich zum Ansegeln auf ein Boot eingeladen. Dann geht es zum erstenmal auf den Rhein, es gibt ein Glas Sekt, auf diesem Schiff sind die Leute recht offen und zugänglich. Und dann das Wichtigste: ich habe es kaum zu hoffen gewagt, es ist tatsächlich noch ein Liegeplatz für unser Boot frei!

Recht bald wird ein Antrag auf Mitgliedschaft ausgefüllt, unser Schiffchen



Mit Stolz führen wir den Stander auf Reisen

darf als Gastlieger bereits an den Steg. Mit einem erfahrenen Rheinsegler erfolgt wenig später die erste Segelpartie auf dem Rücken von Vater Rhein.

In den nächsten Jahren gibt es viel zu lernen. Die Rheinsegelei zum Beispiel: die ist nicht ganz einfach, wenn man noch nie auf einem Flußrevier gesegelt hat, aber es gibt genügend Leute im Verein, die hier auf dem Strom großgeworden sind und gerne ihre Kenntnisse weitergeben. Einem wichtigen Lernprozeß sind auch die zahlreichen Arbeiten am Schiff unterworfen, die man als Eigner auszuführen hat. Im DSV ist Selbermachen angesagt, von erfahrenen Bootsbesitzern ringsherum kann man so ziemlich alles auf diesem Gebiet erfahren. Es ist befriedigend, sein Schiff auf diese Weise immer besser kennenzulernen.

Ja, und dann das Vereinsleben... wir waren nie "Vereinsmeier", haben uns eigentlich die Mitgliedschaft in einem Verein nie so recht vorstellen können. Aber inzwischen sind wir da einfach hineingewachsen. Natürlich "kann man" nicht mit allen Leuten im Verein gleich gut, aber es ist doch erstaunlich, wie viele gute persönliche Beziehungen sich hier für uns ergeben haben bei einer Auswahl von naturgemäß sehr unterschiedlichen Menschen.

Die Mitgliederversammlungen im Winter sind zuweilen anstrengend; um manche Entscheidung muß gerungen werden, aber Demokratie ist nunmal ein mühsames Geschäft, eine Alternative gibt es für sie nicht. Am Ende kommen meist weitsichtige Entschlüsse heraus, die die Weichen für die nächsten Jahre stellen.

Inzwischen ist uns der Düsseldorfer Segler-Verein erstaunlich wichtig geworden, und wir führen seinen Stander auf Reisen mit Stolz! 

Andrea Dominique Remagen



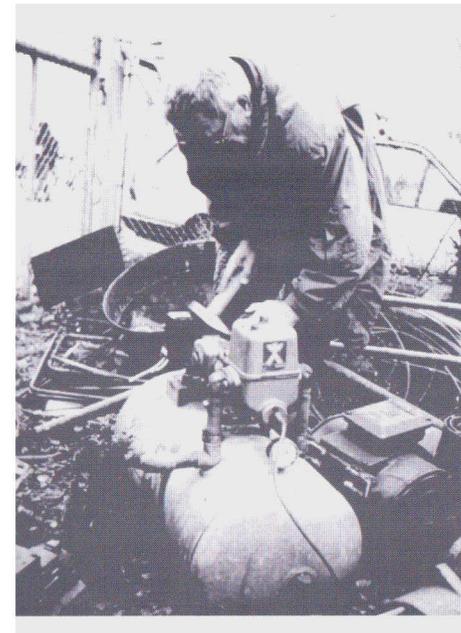
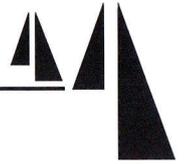
Was ist unser Verein ? Ein erstaunliches, soziales Experiment! Ein Haufen unterschiedlichster Menschen, nur verbunden durch ihr gemeinsames Hobby: Regattasegeln auf dem Rhein? Oder Fahrtsegeln in Holland? Oder Basteln am Boot, unten renovieren, innen umbauen, hinten anbauen? Selbst hier prallen schon verschiedene Interessen aufeinander. Man wagt gar nicht, sich vorzustellen, was bei uns los wäre, wenn der DSV nicht per Satzung politikfrei wäre... .

Unterschiedliche Ziele, Ideen und Geschmäcker ergeben eben unterschiedliche Vorstellungen vom Aussehen unseres Vereins. Und so arbeiten wir unter dem gemeinsamen Gedanken „Unser Verein soll schöner werden“ an Steg, Gelände und Clubhaus, und alle bringen ihre Ideen ein.



Da entstehen verschiedenfarbig geprimerte Ausleger, mit unterschiedlichsten Röllchen am Ende. Ja sogar ein Edelstahlausleger ist schon zu bewundern. Ein Mitglied legt liebevoll ein Kiesbett um den Clubmast an, ein anderes ein Blumenbeet, jemand baut einen Schuhputzer neben den Eingang, man stellt eine Windmühle aufs Dach, eine Seilbahn wird gebaut, Pavillons aufgestellt, ein Heißwasserhahn ins Heizungsrohr gebaut, und die Diemert-Gedächtnishalle (demontierbar!) wird errichtet. Die Liste ließe sich noch lange fortsetzen, so viel Schönes, Praktisches, Lustiges und Nutzbringendes entsteht. Wen das beunruhigt, dem sei gesagt: dies ist ein Zeichen für einen lebendigen Verein und für engagierte Mitglieder. Und: es war schon immer so.

In den wilden Siebzigern zu Zeiten der Lasersegler gab es die „Lappenburg“, von den Älteren sehr ungeliebt. Aber zu deren Zeiten, da war vielleicht was



los! Einer zog Tomaten, ein anderer die Trauerweiden, jemand wünschte sich ein eigenes Törchen in den Zaun, und während die eine Hälfte des Vereins die Slipanlage umbaute, baute die andere das Clubhaus. Überhaupt, das Clubhaus: was wurde da nicht alles geplant, verworfen, geändert oder einfach gemacht. Man braucht nur mal zum Beispiel nach dem Schmittfenster zu fragen...

Und so soll es immer sein. Wir werden mauern, graben, schweißen, nageln, sägen, bohren, flexen, schrauben, ziehen, drücken, schufteln, schwitzen und vielleicht auch mal segeln. Jeder für sich und alle zusammen.

Keiner weiß, was los ist, aber alle machen mit! Wir waren immer schon liberal. ◀

Sven Schulz





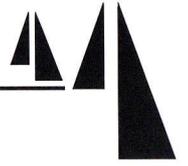
## Hätte man damit leben können?

trockener Herbst ergaben für praktisch alle Sporthäfen in der Region, daß die größeren Schiffe festlagen und Wassersport nur noch für Laser und kleine Jollen möglich war. Niedrigwasser im Rhein ist, wie die Statistik zeigt, im August und September normalerweise nichts Ungewöhnliches. Verstärkt durch Folgen der Flußbetterosion, in Volmerswerth ca. 2 m in den letzten 30 Jahren, wirkte es sich aber zunehmend negativ auf die Existenz unseres Sportvereines aus.

Mit einem Monat Einschränkungen im Jahr hatte man leben können, aber mit mehreren Monaten, und das auch noch für weitere Jahre? Wo lagen die Gründe? Klimawandel? Was war zu tun? Staustufen bauen? Hafen vertiefen? Uferböschungen spunden? Es gab viele Pläne, aber welche waren umsetzbar, welche finanzierbar?

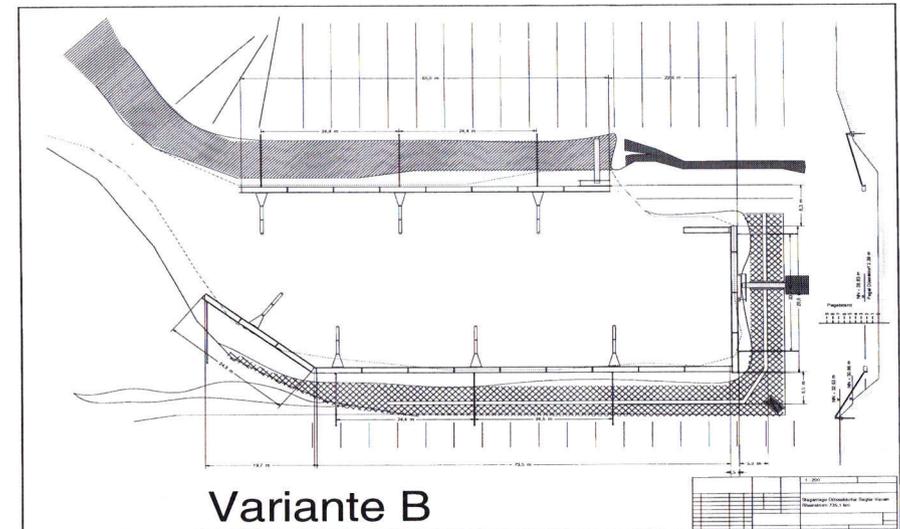
In Gesprächen mit der Stadt wurde versucht, auf die Situation im DSV hinzuweisen. Doch der Sporthafen Volmerswerth mit seinen Schwierigkeiten ist in Düsseldorf kein Einzelfall! Anerkennenswert war und ist, daß die Mitarbeiter der Stadt sich bemühten, trotz knapper Kassen die Funktionsfähigkeit der Sporthäfen zu sichern. Jedem war klar, daß die städtischen Kassen erschreckende Löcher aufwiesen. Immer mehr Wünsche sollten aus den knappen Mitteln befriedigt werden! Wie verhindern, daß der Wassersport hierbei leer ausging?

Eine Lösung, die der DSV selber in der Hand hatte, war der Neubau der Steganlage! Eine Rundumanlage würde die vorhandenen Wasserflächen zusammenfassen, mehr Raum im Hafen bringen und damit die Ausübung des Sportes erleichtern. Nach umfangreichen Vorarbeiten durch Werner Schulz und den Stegausschuß, langen Vorbereitungen durch Versammlungen und Vereinsbesprechungen waren die meisten Mitglieder bereit, den Neubau in Angriff zu nehmen. Es wurde beschlossen, aus eigenen Mitteln Kosten bis zu 160000,- DM zu tragen. Die Anträge auf die Genehmigung der Neuanlage bei den Fachbehörden - WSA, Stadt und RP - konnten gestellt werden. Gute alte Zeit: 1966 genügte ein zweifacher Antrag mit einem Umfang von etwa 10 Seiten, 1993 war ein siebenfacher Antrag, etwa 70 Seiten dick, erforderlich. Die Bearbeitung erfolgte aber zügig, prompt und sehr kooperativ. Ein Kompliment an die beteiligten Stellen! Von Beamtenmief keine Spur!



## Anträge und Anerkennung

Parallel zu diesen Aktivitäten setzte die Bemühung um Unterstützung unserer Neuanlage aus Sportfördermitteln ein. Die ersten Anträge wurden 1992 gestellt. In den folgenden Jahren wurden weitere Anträge nachgereicht, zusätzliche Unterlagen beigebracht, Begründungen und fehlende Daten nachgeliefert. Das Ergebnis ist erfreulich: Bei einem Kostenrahmen von 220.000,- DM wurden schließlich von Stadt und Land zusammen ca 98.000,- DM als Unterstützung zugesagt. Der DSV empfindet diese Hilfe als Anerkennung seiner als Gemeinschaft geleisteten Arbeit und als Ansporn, sich weiterhin für die Förderung der regionalen Wassersportaktivitäten einzusetzen! Er bedankt sich bei den Förderern und wird auch in Zukunft, wie in den zurückliegenden Jahrzehnten, die Wassersportmöglichkeiten in Volmerswerth aktiv hochhalten.



Zur Anlage selbst: Das Konstruktionsprinzip ist im wesentlichen gleich geblieben. Die Neukonstruktionen der Schoorbaumhalterungen und der aus statischen Gründen - Kippsicherheit - zusätzlich erforderlichen Seitenschwimmer müssen sich noch bewähren. Ansonsten war geplant, die Anlagenteile der alten Anlage soweit wie möglich weiterzuverwenden. ➡

### Am schwarzen Dienstag...

Im Herbst 1994 wurde noch einmal gebaggert, der Hafen optimal vorbereitet. Im Januar 1995 signalisierten Stadt und Land freie Fahrt. Die „Riesenheringe“ der landseitigen Schoorbaumhalter wurden gerammt und der Auftrag an den Stahlbauer, als günstigem Bieter wieder an die Firma Stahlbau Becker, vergeben.



Dann gab es Ende Januar wieder ein erneutes kleines „Jahrhunderthochwässerchen“. Am schwarzen Dienstag, den 31. 1. 95, zerbrach die Steganlage. Von treibenden Bäumen waren u.a. Ausleger unter Wasser gedrückt worden. Obwohl alle Seile hielten, rissen z.T. die Anker aus der Böschung, und die Anlage schwoite mit dem Strom. Bei fallendem Wasser bestand die Gefahr, daß sie auf Land trockenfiel und der Schaden noch größer würde.

Wenn es eine Tradition aus 75 Jahren DSV geben sollte, die es lohnt zu bewahren, dann würde ich die gemeinsame Unerschrockenheit nennen,



### ...zerbrach die Steganlage

schwierige Probleme anzugehen. Schon 4 Tage später schwamm der Rest der zerbrochenen Steganlage wieder im Hafenbecken. Und damit gab es nur noch eine Möglichkeit, den Hafen zur Rheinwoche wieder betriebsbereit zu bekommen, die Flucht nach vorne. Die Menge der Details, aber auch die



Einsatzbereitschaft der "immer gleichen" Mitglieder waren überwältigend.

Zunächst mußten die Plattformreste beseitigt werden. Der Stahl war verformt, die Pontons hatten große Löcher und waren untergegangen, es war, als ob eine Riesenhand die Teile zerknüllt hätte. Eine Arbeitsgruppe war mehrere Wochen damit beschäftigt, die Teile zu bergen, zu zerlegen und, soweit möglich, instandzusetzen.

Die Anlieferung der neuen Stegteile zog sich über mehrere Wochen hin, bis das obere Gelände am Rande seiner Kapazität angelangt war. Bodo Heimbucher und Eduard Weiland waren bei jedem Wetter zur Stelle, um die

### Panik und schlaflose Nächte

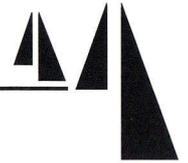
Stegteile abzuladen, die Lastwagen für Lastwagen eintrafen. Gleichzeitig wurde darüber diskutiert, wie das Einschwimmen bewerkstelligt werden



könnte. Wer zählt die Meinungen, kennt die Namen, die im Diskurs zusammenkamen. Frei nach ...

Zuletzt kamen die riesigen Schoorbäume aus der Verzinkerei, und das Problem ihrer Montage sorgte nochmals für gelinde Panik und schlaflose Nächte. Als Ergebnis zog sich Eduard Weiland mit seinem Schweißgerät zurück und tauchte zum Erstaunen aller mit einem pfliffigen Montagekran wieder auf. Auch wenn wie immer Skeptiker zur Stelle waren, sollte sich die Konstruktion später tatsächlich ausgezeichnet bewähren. Was wäre der DSV ohne diese Initiativen?

Karfreitag war es soweit. Während anderenortes Eier gefärbt wurden, wurden im DSV die ersten neuen Teile eingeschwommen. Wo war bloß der Mann



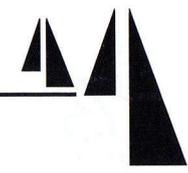
### Das Ende der Zitterpartie

mit den Plänen? Irgendwie sah im Wasser alles ganz anders aus. Doch Stück für Stück nahm die Steganlage Gestalt an. Zwar gab es noch einige "Problemzonen", doch wo rohe Kräfte sinnvoll walten...

Eines Tages wurden zwei schicke Aluminiumbrücken aus Frankreich angeliefert. Zu kurz, zu lang, wie verankern, schon wieder war Kreativität gefragt. Die obersten Stufen der Treppe wurden abgebrochen, und ein neues Fundament entstand. Provisorisch blieb noch die unterstromseitige Lösung. Für einige Mitglieder war damit endlich das Ende der Zitterpartien gekommen: "Über das Brett kann ich nicht drübergehen".

Beim Umschwimmen der Ausleger gab unser "High-Tech"-Floß aus alten Kunststoffässern und Balken zunehmend seinen Geist auf. Doch endlich war auch dies geschafft: Die Ausleger waren an Ort und Stelle, und die Boote paßten in ihre neuen Boxen. Zwar fehlten noch Strom und Wasser, auch der





## Rundum logisch

75  
JAHRE

Mehr Platz für die Optis



Anstrich war noch provisorisch, und der Theaterdonner beim Begehen der Stegteile war auch gewöhnungsbedürftig, doch kommt Zeit, kommt...

... kommt bestimmt jemand, der auch dies noch erledigt. Denen, die sich tatkräftig daran beteiligt haben,

sei herzlich gedankt.

Anstelle der alten liegt nun die neue Steganlage weitgehend fertig im Hafen. Der Nutzen ist schon jetzt sichtbar, Es ist einfach rundum logischer, beim Befahren des Hafens die tiefen Bereiche zu nutzen. Wendemanöver im Hafenbecken sind jetzt einfacher möglich.



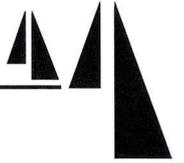
Auch für die Optimisten ist eine schöne, große Segelfläche entstanden, die schon eifrig genutzt wird. Mittlerweile hat die Anlage auch ihren ersten großen Auftritt bei der Rheinwoche mit Erfolg bestanden. Die Rhein-Swochenteilnehmer konnten alle untergebracht werden, und es zeigte sich, daß so ein Hafen voller Segelboote doch eine schöne Sache ist.

## Ein Hafen voller Segelboote



Laden Sie auch Freunde und Bekannte zu einer Party ein, wenn Sie Geburtstag haben? Was liegt da näher für einen Segler-Verein, als im Jubiläumsjahr 1995 zu einem großen sportlichen Ereignis einzuladen, und das ist nun mal die Rheinwoche. Die Dimensionen, in denen der Verein als Gastgeber gefordert ist, sind dabei etwas größer als bei Ihrer privaten Party: über 250 Teilnehmer aus über 30 Vereinen, fast 100 Schiffe, 50 Retter und Begleiter und ein Wanderzirkus über 149 Rhein- Stromkilometer, kurz die längste Flußwettfahrt Europas.

Doch wer ist „Der Verein“? Das sind die vielen unermüdlichen, freiwilligen Helferinnen und Helfer, die schon Monate vorher mit den Planungen für das Ereignis begonnen haben. Das fing an mit den großen Entscheidungen über die Strecke, bei der es einen nie dagewesenen Ablauf geben sollte: Drei Etappen an einem Tag mit „fliegendem Start“ in Walsum. Aber auch die unzähligen Details von A wie Anhängertransport, über Begleitboote, Computer, Drucker, Essen, Flaggen, Getränke, Handy, Infoschilder, Jazzband, Konto, Preise, bis hin zu Z wie Zielmast waren zu bedenken. Die Vorschläge und Ideen füllten nicht nur die Aktenordner, sondern besonders die Köpfe und Freizeit der engagierten Mitglieder. Nicht alles war jedoch planbar! Wie würde das Wetter werden? Würde es brauchbaren Segelwind geben? Wie würde der Wasserstand sich entwickeln? Da brauchte man eine riesige Portion Optimismus, Glück und den direkten Draht zu Petrus. Für die Teilnehmer sollte unsere Jubiläums-Rheinwoche schließlich eine gelungene Veranstaltung werden.



## Zupfen, Trimmen, Tricksen

Am 3. Juni um 13:00 fiel in Hitdorf der Startschuß für die sechs Starboote der ersten Gruppe. In der zweiten Gruppe sollten neben den Solings die 30-er Schärenkreuzer folgen, die aber mit ihren hohen Masten bei dem außergewöhnlichen Wasserstand unter den Brücken nicht mehr passieren konnten. Auf die zwölf H-Boote folgten bereits als vierte Gruppe die Piraten, eine der vielen Anregungen der aktiven Seglern, die wir als Neuerung aufgegriffen hatten. Zwölf Zugvögeln folgten die langsamen Kielyachten (YS>108). Leider waren keine weiteren Jollenfelder zustande gekommen, so daß Laser, 420-er, FDs und H-Jollen unter Verrechnung gegeneinander antreten mußten. Als letzte starteten die schnellen Yardstick-Yachten mit Faktor  $\leq 108$ , von denen die ersten die 10 Minuten Vorsprung der sechsten Startgruppe



bald aufgeholt hatten und sich rasch durch das auseinandergezogene Feld vorarbeiteten. Da nutzte alles Zupfen, Trimmen, und Tricksen auf der „Gutedel“ nichts, ein, zwei Schläge später waren „Tabeo“, „Schaugn' ma moi“ und „C'est la Vie“ nur noch von hinten zu bewundern. Nicht umsonst war die schnellste Yacht 3 Stunden schneller auf der Gesamtstrecke von Hitdorf bis Emmerich als die langsamste. Doch bei den „Lug und Trug“-Klassen entscheidet letztlich die Berechnung. Ein Yardsticker segelt immer gegen die Uhr, und selbst wenn er als erster im Ziel ist, plötzlich ist er doch nach hinten gerechnet. Oder ob doch das Können entscheidet? ▶

80 Yachten im Hafen des DSV, welche ein Bild! Was könnte es für eine bessere Gelegenheit geben, die neue Steganlage zu taufen? Eine Jazzband spielt und die Geburtstagsparty dauert bis spät in die Nacht.



Sonntag 9:00: Start zur 2. Etappe in Volmerswerth. Es ist ausreichend Wind, und die ersten Gruppen können sich gut im Strom halten. Kein Problem also für einen optimalen Start. Dann kommt unsere Gruppe Sechs. Wie die

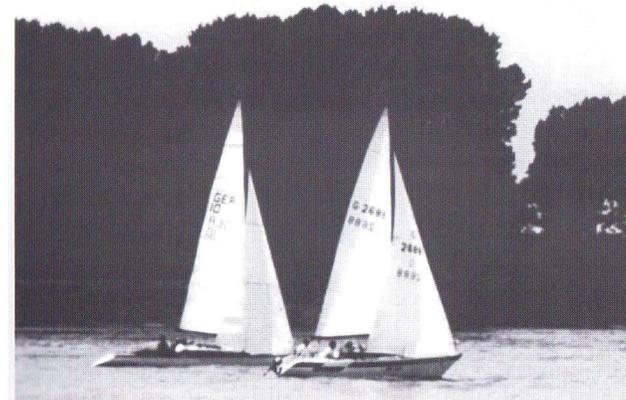
anderen, gehen wir 2 Minuten vor dem Start in die Strommitte und müssen erleben, wie dort der Wind plötzlich aussetzt. Frühstart von 6 Schiffen! Wir warten darauf, daß der Letzte über die Linie kommt, doch der war nur bis Düsseldorf mitgefahren. Nach drei Minuten dürfen wir endlich abdrehen, doch die kann man kaum noch aufholen. Da wir überhaupt nicht schadenfroh sind, beobachten wir völlig emotionslos, wie sich der Spinnaker eines Konkurrenten



## "Mir san a team"

medienwirksam im Vorstag verknottet. Ob jemand gesehen hat, daß sich unser Spifall mit einem Webleinsteg in luftiger Höhe um den Spinnakerbaum geschlungen hat, und der Spi so auf halbmast hängen bleibt? Situationen, bei denen es auf manchem Boot laut würde. Bei uns nicht, „Mir san a Team“. Nur die Uhr läuft unerbittert weiter. Gut, daß in Krefeld das Ziel ist!

14:00: Start zur 3. Etappe nach Walsum, und dieses Mal erwischen wir den Start optimal vor allen anderen Yachten unserer Gruppe. Steckte denen noch die Angst vor einem neuen Frühstart in den Knochen? Wenig später haben unsere „Angstgegner“ auf



der „Waterlander“ uns bereits wieder eingeholt. Da helfen weder Müsliriegel noch Studentenfutter, und auch ein Glas Sherry für die Besatzung und Rasmus führen nicht zum Erfolg. ▶

Als wir in Walsum durchs Ziel gehen, scheint die Sonne. Im Hafen bereiten sich die Stars bereits auf den Start zur 4. Etappe nach Wesel vor. Die Piraten haben am grasbewachsenen Ufer festgemacht und entspannen. Für „Karotte“ ist es bislang sehr gut gelaufen. Einige Spaziergänger und Angler beobachten überrascht den fröhlichen Überfall der Rheinwochenarmada. So etwas hat dieser Industriehafen noch nicht erlebt! Das Hochwasser tut ein übriges, hat die öden Uferbefestigungen überschwemmt und den Hafen so in eine grüne Idylle verwandelt. Schon heißt es auch für uns: vorbereiten auf den Start. Es wird Zeit, eine günstige Position zu finden. Das ist nicht so leicht, denn Wind, Strömung, Berufsschiffahrt und die anderen Yachten unserer Gruppe müssen in das Kalkül einbezogen werden, und dann kommt der Start wieder einmal zu plötzlich! Am Startmast wird die Pistole gehoben, noch 5 Sekunden, noch 4,3,2,1, Schuß! Der Zahlenwimpel sinkt, auf Kurs gehen, Ruhe ins Schiff, optimal segeln! Voraus wird es dunkel, und eine Gewitterfront zieht auf. Wir bereiten uns auf eine harte Kreuz vor. Stattdessen wird der Wind schwächer, und im Regen kann man kaum noch das Ufer erkennen. Als es aufklart, sieht man in der Ferne bereits die Antennen bei Wesel. Es dauert jedoch noch mehr als eine Stunde, bis wir im Ziel sind. Der Regen hat sich verzogen, die Segler diskutieren im Freien am „Männerkarussell“ bei einem Bier den Tag mit seinen drei Wettfahrten und warten auf die Preisverteilung. Hinter den Kulissen fällt der Wettfahrtsleiter ein Stein vom Herzen: Das Experiment ist gut gelungen und wird von den Teilnehmern positiv bewertet.



... da erlöst uns der Startschuß



Montag morgen 10:10. Günter, sonst immer die Ruhe selbst, sucht verzweifelt seinen Vorschoter. Noch 15 Minuten bis zum Start. Endlich reißt sich der vom Computer los und taucht auf. „Gutedels“ 3 PS Regatta-Außenborder quirlt mit Vollgas durchs Wasser. Vorbereitungsschuß, Motor aus. Mit dem letzten Schwung schieben wir uns Richtung Hafenausfahrt. Schnell noch die Segel durchgesetzt. Unsere Regattauhr hat keinen Strom mehr, dafür ist der Strom an der Ausfahrt um so stärker und erzeugt ein kräftiges Neer. Günther befragt seine

Armbanduhr: noch 1 Minute 30 Sekunden. Schon steckt „Gutedel“ ihren Bug in die Strömung. Nein, doch nicht! Es sind noch 2 Minuten, denn die Uhr geht falsch. Hektik! Ohne Wind treibt es uns Richtung Linie. Noch wenige Meter, da erlöst uns der Startschuß. 36 Kilometer bis Emmerich liegen vor uns. Wir kreuzen in langen Schlägen über den Strom, der durch das Hochwasser noch breiter wirkt als gewöhnlich. Die Kribben sind überflutet und nur an den Strudeln und dem charakteristischen



## Rheinwoche 1995

75

JAHRE Mal sehen, was die Auswertung bringt

Wellenbild zu errahnen. Fährt da nicht ein Teilnehmer direkt in ein benachbartes Baggerloch? Vorbei geht es an Rees und Kalkar. Die ersten der schnellen Yardstick-Yachten haben uns bereits wieder eingeholt, aber auch wir setzen an, einen Zugvogel aus der Gruppe vor uns zu überholen. Es wird ein spannendes Match. Mal liegt er vor, mal wir. Im Ziel hat er 2 Sekunden Vorsprung, aber er gehört ja zu einer anderen Startgruppe. Und unsere Konkurrenz? Mal sehen, was die Auswertung bringt.

Wir sind schon im Hafen, als die letzte Yacht durchs Ziel geht und mit 2 Schüssen die Wettfahrt abgeschossen wird. Aber es müssen doch drei Schüsse sein! Schnell noch einen Schuß hinterher! Der Zielfmannschaft kommen die Tränen: Erleichterung? Nein, in der Hekrik war eine Reizgaspatrone zwischen die Munition geraten.

Das „Blaue Band vom Rhein“ geht 1995 an den Star „Phantom“ vom YCRE, mit einer Zeit von 9:24:10 Stunden, was einer Geschwindigkeit von fast 16 Km/h entspricht. Beste Soling war „König Dickbauch“ YCN, bestes H-Boot „La Traviata“ DSV. Bei den Piraten siegte „Karotte“ DSV. Der Beste Kielzugvogel war die „Spätlese“ ETUF vom Baldeneysee. „Waterlander“ SLC siegte bei den Yardstickern >108. Bei den Jollen machte die H-Jolle „Prickelpit“ SVSE das Rennen und bei den Yardstickern <=108 die Melges „Tabeo“ DYC.

Mit den zwei ersten Plätzen von „La Traviata“ und „Karotte“, zwei 3. Plätzen von „C'est la Vie“ und „Smörebröd“, dem 4. Platz der „Schaug'n ma moi“, zwei 5. Plätzen durch „Timpe Te“ und „Gutedel“ und dem 9. Platz der „Hokus Pokus“ waren die Boote des DSV gut vertreten. Organisieren und mitsegeln gleichzeitig ist schwierig! Die vielen an der Organisation Beteiligten sind erleichtert, daß alles so gut gelaufen ist, und freuen sich darauf, bei der nächsten Rheinwoche wieder selbst teilnehmen zu können. Das Geburtstagskind DSV war ein guter Gastgeber. ◀

Ekkehard Schulz

## Rheinwoche 1995



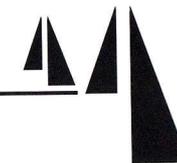
75

JAHRE

## Steuerleute auf der Brücke

Eingetragene Vorstände...

|      | 1. Vorsitzender    | 2. Vorsitzender    | Kassenwart     |
|------|--------------------|--------------------|----------------|
| 1920 |                    |                    |                |
| 1921 |                    |                    |                |
| 1922 |                    |                    |                |
| 1923 | Dr. Kauhausen      | Josef Fieks        |                |
| 1924 |                    |                    |                |
| 1925 |                    |                    |                |
| 1926 | Ernst Adrian       | Hans-K. Schmitz    |                |
| 1927 | Hanns-W. May       | Walter Börgermann  |                |
| 1928 | Willy Plate        |                    |                |
| 1929 |                    |                    |                |
| 1930 |                    | Hans-K. Schmitz    |                |
| 1931 |                    |                    |                |
| 1932 |                    |                    |                |
| 1933 |                    | Jakob Tribbels     |                |
| 1934 | Gustav Westendorf  | Gustav Schmitten   | Willy Tribbels |
| 1935 |                    |                    |                |
| 1936 |                    |                    |                |
| 1937 |                    |                    |                |
| 1938 |                    |                    |                |
| 1939 | Gustav Schmitten   | Hans-K. Schmitz    |                |
| 1940 |                    |                    |                |
| 1941 |                    |                    |                |
| 1942 |                    |                    |                |
| 1943 |                    |                    |                |
| 1944 |                    |                    |                |
| 1945 |                    |                    |                |
| 1946 |                    |                    |                |
| 1947 |                    |                    |                |
| 1948 | Heinz Huntgeburth  | Dr. Gerhard Wendel | Agnes Pauli    |
| 1949 |                    |                    |                |
| 1950 | Oskar Meyer        |                    |                |
| 1951 |                    |                    |                |
| 1952 |                    |                    |                |
| 1953 | Dr. Gerhard Wendel | Adolf Gerhards     | Agnes Pauli    |



...seit 1923 laut Vereinsregister

|      | 1. Vorsitzender    | 2. Vorsitzender   | Kassenwart      |
|------|--------------------|-------------------|-----------------|
| 1954 | Dr. Gerhard Wendel | Adolf Gerhards    | Theo Schmitz    |
| 1955 |                    |                   |                 |
| 1956 |                    | Josef Herfurtner  |                 |
| 1957 |                    |                   |                 |
| 1958 |                    |                   |                 |
| 1959 |                    |                   |                 |
| 1960 |                    | Erich Huber       |                 |
| 1961 | Adolf Gerhards     |                   | Klaus Escher    |
| 1962 |                    |                   |                 |
| 1963 |                    | Dr. Karl Diemert  | Otto Holbach    |
| 1964 |                    |                   |                 |
| 1965 | Hans Schmitt       | Jakob Siegers     | Peter Vetten    |
| 1966 |                    |                   |                 |
| 1967 | Peter Vetten       | Berthold Nohlen   |                 |
| 1968 |                    |                   |                 |
| 1969 |                    | Willy Hochscheid  | Erwin Schneider |
| 1970 |                    |                   |                 |
| 1971 | Hans Schmitt       | Jakob Siegers     | Bernd Schneider |
| 1972 |                    |                   |                 |
| 1973 |                    |                   |                 |
| 1974 |                    |                   |                 |
| 1975 |                    |                   |                 |
| 1976 |                    |                   |                 |
| 1977 |                    |                   |                 |
| 1978 |                    |                   |                 |
| 1979 | Lothar Steinbrink  | Helmut Wilmshöfer | Eduard Weiland  |
| 1980 | Hans Schmitt       | Gisela Nohlen     | Rudolf Müller   |
| 1981 |                    |                   |                 |
| 1982 |                    |                   |                 |
| 1983 |                    |                   |                 |
| 1984 | Eduard Weiland     | Ekkehard Schulz   | Detlef Merz     |
| 1985 |                    |                   |                 |
| 1986 |                    |                   | Peter Weber     |
| 1987 |                    |                   |                 |

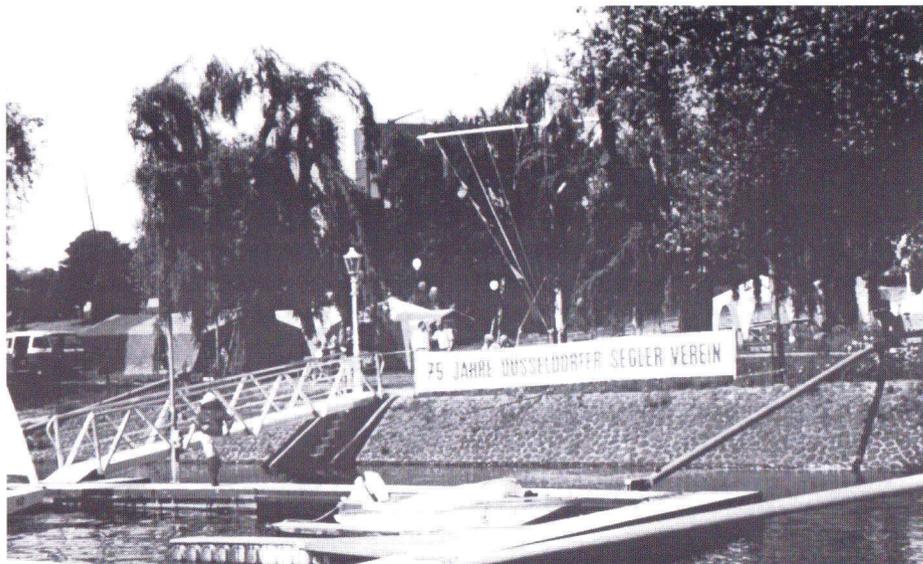
75

## Steuerleute auf der Brücke ...

JAHRE ...sind nichts ohne engagierte Mannschaft

|      | 1. Vorsitzender   | 2. Vorsitzender      | Kassenwart        |
|------|-------------------|----------------------|-------------------|
| 1988 | Joachim Schönmehl | Günter P. Rabenstein | Ursula Tams       |
| 1989 |                   |                      |                   |
| 1990 |                   |                      |                   |
| 1991 |                   |                      |                   |
| 1992 | Dr. Klaus Diemert |                      |                   |
| 1993 |                   |                      |                   |
| 1994 |                   | Barbara Schulz       | Dieter Fanenbruck |
| 1995 |                   |                      |                   |

Nicht namentlich genannt sind alle die einsatzbereiten und engagierten Mitglieder, die sich mitverantwortlich fühlen und ohne die ein Verein nicht bestehen kann.



## DSV Fakten



### Der Vorstand im Jubiläumsjahr 1995

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| 1. Vorsitzender    | Dr. Klaus Diemert |
| 2. Vorsitzende     | Barbara Schulz    |
| Kassenwart         | Dieter Fanenbruck |
| Hafen-und Zeugwart | Klaus Holzweißig  |
| Sportwart          | Armand Hauss      |
| Sozialwart         | Lothar Eufinger   |

### Mitgliederrat

Friedhelm Adolfs  
 Andrea Remagen  
 Dieter Siegers  
 Rosi Schneider  
 Arno Schulte-Geers  
 Klaus Wolf

### Vergnügungsausschuß

Ingrid Holzweißig  
 Regina Schöttke

### Optigruppe Piratentrainer

Sigrid Abels  
 Dr. Gerd Müller-van Ißem

### Segelhafen

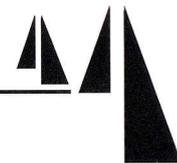
Rheinstrom-Kilometer 735  
 Stützpunkt der Kreuzerabteilung

### Clubhaus

Volmerswerther Deich 2  
 40221 Düsseldorf

### Telefon

0211 155743



# Liste der Mitglieder )\*

# 75

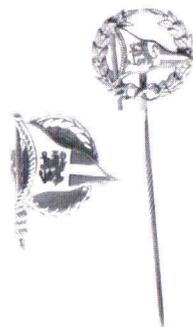
JAHRE

## Ehrenmitglieder

|          |        |      |
|----------|--------|------|
| Böckling | Helene | 1932 |
| Degreff  | Conrad | 1936 |

## Aktive Mitglieder

|             |             |      |
|-------------|-------------|------|
| Adolfs      | Friedhelm   | 1988 |
| Becker      | Hans-Günter | 1976 |
| Becker      | Rolf        | 1989 |
| Bödeker     | Wulf        | 1992 |
| Büsdorf     | Walter      | 1962 |
| Diemert     | Anke        | 1990 |
| Diemert     | Jörg        | 1971 |
| Diemert     | Klaus       | 1959 |
| Eufinger    | Lothar      | 1982 |
| Fanenbruck  | Dieter      | 1991 |
| Glodek      | Rudolf      | 1993 |
| Görtz       | Reinhold    | 1980 |
| Hauss       | Armand      | 1991 |
| Heimbucher  | Bodo        | 1977 |
| Hoffmann    | Frank       | 1994 |
| Holzweissig | Klaus       | 1985 |
| Hortz jun.  | Günter      | 1971 |
| Josten      | Rainer      | 1993 |
| Kowalski    | Helmut      | 1988 |
| Krause      | Adalbert P. | 1985 |
| Kröger      | Klaus       | 1994 |
| Küpper      | Heinrich    | 1965 |
| Küpper      | Thomas      | 1979 |
| Laumanns    | Rudolf      | 1990 |
| Lenz        | Daniel      | 1987 |
| Lenz        | Hans-Jakob  | 1968 |
| Lenz        | Viola       | 1979 |
| Lorentz     | Otto        | 1968 |
| Löwe        | Herbert     | 1983 |



)\* Mit Eintrittsdatum

## Aktive

|                 |              |      |
|-----------------|--------------|------|
| Lübcke          | Fritz        | 1962 |
| Mahnert         | Hans-Georg   | 1990 |
| Milz            | Franz-Joseph | 1982 |
| Müller-van Ißem | Gerd         | 1967 |
| Münstermann     | Monika       | 1970 |
| Niggenaber      | Dirk-Oliver  | 1992 |
| Niggenaber      | Stefan       | 1993 |
| Peters          | Paul         | 1969 |
| Plum            | Andreas      | 1984 |
| Plümacher       | Walter       | 1967 |
| Preuß           | Brigitte     | 1990 |
| Rabenstein      | Günter P.    | 1986 |
| Remagen         | Andrea D.    | 1991 |
| Ringel          | Michael      | 1988 |
| Schleuter       | Werner       | 1994 |
| Schnaas         | Alexander    | 1982 |
| Schneider       | Erwin        | 1967 |
| Schneider Jun.  | Bernd        | 1980 |
| Schönmehl       | Joachim      | 1985 |
| Schöttke        | Egon         | 1980 |
| Schulte-Geers   | Arno         | 1989 |
| Schulz          | Ekkehard     | 1965 |
| Schulz          | Sven         | 1988 |
| Schulz          | Werner       | 1962 |
| Seeberger       | Karl         | 1985 |
| Siegers         | Dieter       | 1973 |
| Siegers         | Jakob        | 1956 |
| Siegers         | Marion       | 1975 |
| Sommer          | Wolfgang     | 1992 |
| Tams            | Sönke        | 1977 |
| Teichfischer    | Günter       | 1992 |
| Volmer          | Robert       | 1995 |
| Vosloh          | Jochen       | 1974 |
| Wacker          | Dagobert     | 1987 |
| Walther         | Manuel       | 1995 |





# Liste der Mitglieder

75  
JAHRE

## Aktive Mitglieder

|            |               |      |
|------------|---------------|------|
| Weber      | Peter         | 1978 |
| Weiland    | Eduard        | 1971 |
| Wellenbeck | Thomas        | 1990 |
| Wilmshöfer | Helmut        | 1958 |
| Wolf       | Klaus         | 1977 |
| Zissig     | Heinrich Leon | 1990 |

## Passive Mitglieder

|            |             |      |
|------------|-------------|------|
| Abels      | Sigrid      | 1988 |
| Alff       | Ronald      | 1978 |
| Awater     | Rolf        | 1985 |
| Backs      | Anneliese   | 1953 |
| Becker     | Karin       | 1976 |
| Berg       | Herbert F.  | 1988 |
| Bertenrath | Rolf        | 1990 |
| Böhme      | Rolf-Jürgen | 1966 |
| Bruckmann  | Karl-H.     | 1973 |
| Bung       | Gisela      | 1952 |
| Bung       | Karl        | 1983 |
| Diemert    | Anneliese   | 1958 |
| Diemert    | Dörte       | 1988 |
| Diemert    | Jan         | 1986 |
| Diemert    | Lieselotte  | 1971 |
| Diemert    | Ursula      | 1992 |
| Dörken     | Corinna     | 1994 |
| Düppel     | Horst       | 1975 |
| Düppel     | Ursula      | 1975 |
| Escher     | Dorothea    | 1949 |
| Escher     | Klaus       | 1949 |
| Eufinger   | Michael     | 1982 |
| Freitag    | Gerhard     | 1988 |
| Göbel      | Otto        | 1986 |
| Günthner   | Ulrich      | 1990 |
| Heimbucher | Louise      | 1977 |

## Passive Mitglieder

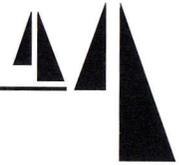
|                 |              |      |
|-----------------|--------------|------|
| Henin           | Peter        | 1970 |
| Holzweissig     | Ingrid       | 1986 |
| Hortz           | Hans-Günter  | 1968 |
| Josten          | Mary         | 1993 |
| Kalesse         | Karl-Heinz   | 1986 |
| Kaltenborn      | Maria        | 1967 |
| Kögel           | Monika       | 1989 |
| Koroscha        | I.Katrin     | 1986 |
| Kowalski        | Karin        | 1989 |
| Kulemann        | Helge        | 1989 |
| Küster          | Klaus        | 1957 |
| Lenz            | Daniel       | 1987 |
| Lenz            | Hans-Jakob   | 1968 |
| Lenz            | Maria        | 1968 |
| Lietz           | Werner       | 1972 |
| Lorentz         | Ingrid       | 1968 |
| Löwe            | Roswitha     | 1983 |
| Mayer           | Klaus        | 1955 |
| Mertens         | Franz-Joseph | 1958 |
| Merz            | Detlef       | 1982 |
| Milz            | Christoph    | 1994 |
| Milz            | Heike        | 1993 |
| Milz            | Susanne      | 1987 |
| Müller          | Gerda        | 1995 |
| Müller-van Ißem | Detlef       | 1967 |
| Niggenaber      | Christiane   | 1993 |
| Niggenaber      | Dirk-Oliver  | 1992 |
| Nölke           | Eva          | 1957 |
| Oligschläger    | Kersten      | 1988 |
| Peters          | Bodo         | 1988 |
| Peters          | Else         | 1969 |
| Pfaff           | Ewald        | 1953 |
| Plum            | Susanne      | 1984 |
| Plümacher       | Christel     | 1967 |
| Pufahl          | Horst        | 1991 |



## Liste der Mitglieder

### Passive Mitglieder

|                 |             |      |
|-----------------|-------------|------|
| Rabenstein      | Monika      | 1990 |
| Röhl            | Günther     | 1990 |
| Rüßmann         | Marianne    | 1990 |
| Rüßmann         | Rudolf      | 1990 |
| Sauer           | Doris       | 1990 |
| Scheid          | Horst       | 1990 |
| Schepers        | Hans-Jürgen | 1995 |
| Schilling       | Herbert     | 1990 |
| Schmidt         | Volker      | 1994 |
| Schmitz         | Stefan      | 1991 |
| Schnaas         | Ursel       | 1982 |
| Schneider       | Bernd       | 1963 |
| Schneider       | Bernd       | 1963 |
| Schneider       | Marlene     | 1988 |
| Schneider       | Rosemarie   | 1967 |
| Schönmehl       | Gisela      | 1988 |
| Schöttke        | Regina      | 1988 |
| Schulz          | Barbara     | 1965 |
| Schulz          | Dorothea    | 1962 |
| Seeberger       | Brigitte    | 1987 |
| Siegers         | Claudia     | 1991 |
| Siegers         | Ingrid      | 1956 |
| Siegmund        | Reiner B.   | 1986 |
| Sinzig          | Ralf        | 1963 |
| Smitmans        | Petra       | 1988 |
| Tams            | Volkmar     | 1978 |
| Tücking         | Gisela      | 1991 |
| Weber           | Regine      | 1985 |
| Weiland         | Heidi       | 1974 |
| Weirauch        | Hans-Julius | 1986 |
| Wicharz-Bödeker | Andrea      | 1994 |



### Passive Mitglieder

|            |           |      |
|------------|-----------|------|
| Wilmsböfer | Andre     | 1982 |
| Wilmsböfer | Christian | 1979 |
| Wilmsböfer | Irmgard   | 1956 |

### Jugendliche

|                 |             |      |
|-----------------|-------------|------|
| Becker          | Silke       | 1991 |
| Franzen         | Jan-Hendrik | 1994 |
| Kögel           | Dennis      | 1995 |
| Kuhlage         | Christian   | 1995 |
| Müller-van Ißem | Katrin      | 1995 |
| Schulz          | Sören       | 1995 |

### Jüngstenmitglieder

|                 |              |
|-----------------|--------------|
| Abels           | Lotte        |
| Berbuer         | Tobias       |
| Bödeker         | Till         |
| Brunner         | Max          |
| Diemert         | Sebastian    |
| Düppel          | Daniel       |
| Falck           | Tim          |
| Hilber          | Jill         |
| Löwe            | Nina         |
| Merz            | Alexander D. |
| Müller-van Ißem | Beate        |
| Siegers         | Lisa         |
| Weiland         | David        |

### Anwärter 1.7.1995

|            |             |
|------------|-------------|
| Bochskanl  | Monika      |
| Kirksaeter | Janicke     |
| Roesgen    | Dr. Michael |
| Woitalla   | Walburga    |





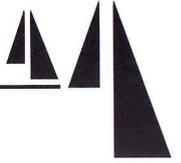
## Liste der Yachten



### Kielboote

|              |                           |               |
|--------------|---------------------------|---------------|
| AE           | Eduard Weiland            | Neptun 22     |
| Aida         | Günther Teichfischer      | Leisure 17    |
| Al Bonicha   | Karl Seeberger            | Ventura       |
| Alatna       | Dieter Fanenbruck         | Vindö 40      |
| Argo         | Jakob Siegers             |               |
| Arko         | A.P. Krause               | Neptun 22     |
| Bast-Ra      | Walter Plümacher          |               |
| BeBop        | Erwin Schneider           | First         |
| Bliss        | Helmut Kowalski           | Wibo          |
| C'est la vie | Walter Büsdorf            | Gib' Sea Plus |
| Caipirinha   | Dirk u. Stefan Niggenaber | Sun Way 25    |
| Callas       | Andrea D. Remagen         | Delanta 76    |
| Chanel       | Dr. Hans-Jürgen Schepers  |               |
| Chrissi      | Rudolf Glodek             |               |
| Ciruela      | Egon Schöttke             | Neptun        |
| Cunja III    | Rolf Awater               | Dehlya 25     |
| Dirk IV      | Ralf Sinzig               | Bavaria       |
| Ducky        | Klaus Holzweißig          | Rubin 23      |
| Fall ab      | Peter Weber               | Waarschip 700 |
| Federweißer  | Dr. Gerd Müller-van Ißem  | H-Boot        |
| Flitzer      | Reinhold Görtz            | Primat        |
| Frieda       | Adolfs/Wacker             | Contest 30    |
| Gitane       | Hans-Jakob Lenz           | Wibo          |
| Gutedel      | Günter Rabenstein         | Shark 24      |
| Hoppeditz    | Franz-Joseph Milz         | EC 8          |
| Klabauter    | Werner Schulz             | Aloa Fidji    |
| Kleine Brise | Dr. Michael Roesgen       | HD 20         |
| Libra        | Mahnert/Sauer             | Dufour        |
| Lot Jonn     | Klaus Wolf                | Sprinta sport |
| Lorraine     | Jochen Vossloh            | Southerly     |
| Mathilda     | Werner Lietz              | Meerenport    |
| Mephisto     | Paul Peters               | Hunter Legend |
| Merkur       | Dr. Klaus Diemert         | KR 6,5        |
| Mulleflup    | Dieter Siegers            | Kielzugvogel  |
| Nathali      | Helmut Wilmshöfer         | Verl          |

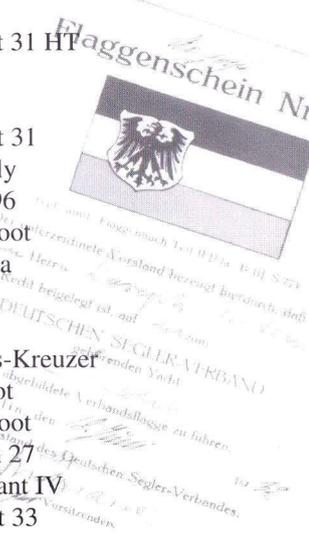
# Liste der Yachten



## Kielboote

|                  |                        |
|------------------|------------------------|
| Neorion          | Dr. Alexander Schnaas  |
| Nessaja          | Herbert Löwe           |
| Nina II          | Detlef Merz            |
| Nova             | Dr. Arno Schulte-Geers |
| Oase             | Rolf Böhme             |
| Pan Tau          | Hans-Günter Becker     |
| Pillhuhn         | Wulf Bödeker           |
| Pöttchen         | Heiner Zissig          |
| Poker            | Heinrich Küpper        |
| Schaug' n ma moi | Rainer Josten          |
| Seeadler         | Otto Lorentz           |
| Smat             | Sönke Tams             |
| Stromer          | Michael Ringel         |
| Struntje         | Bodo Heimbucher        |
| Tramontane       | Joachim Schönmehl      |
| Trekvogel        | Karl Bung              |
| Troll            | Ekkehard Schulz        |
| Uhl              | Lothar Eufinger        |
| Yellow Fever     | Armand Hauss           |
| Zwerg Nase       | Robert Volmer          |

|                 |                     |
|-----------------|---------------------|
| Contest 31      | HT                  |
| Navis           | Flaggenschein Nr. 1 |
| Contest 31      |                     |
| Westerly        |                     |
| Targa 96        |                     |
| Folkeboot       |                     |
| Varianta        |                     |
| Najad           |                     |
| RW 31           |                     |
| Vertens-Kreuzer |                     |
| Starboot        |                     |
| Folkeboot       |                     |
| Neptun 27       |                     |
| Cumulant IV     |                     |
| Contest 33      |                     |
| Contest 30      |                     |
| Eyghtene        |                     |
| Picolo          |                     |
| Imperial        |                     |



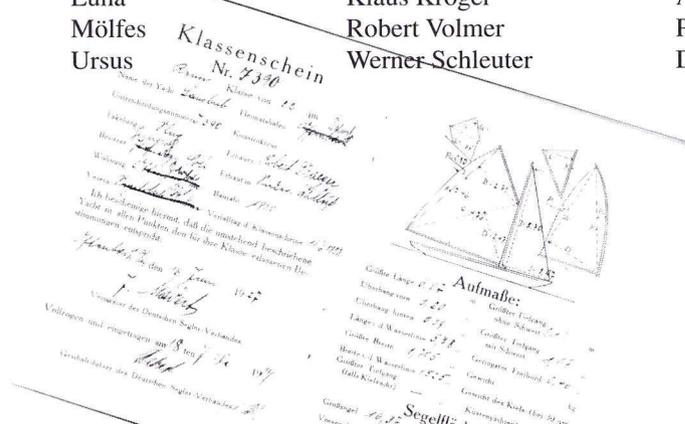
## Jollen + Jollenkreuzer

|                  |                       |                    |
|------------------|-----------------------|--------------------|
| AE2              | Eduard Weiland        | GFK-Jolle          |
| Eidotter         | Marion Siegers        | Laser              |
| Fix              | DSV                   | Optimist           |
| Floh             | Sebastian Diemert     | Optimist           |
| Foxi             | DSV                   | Optimist           |
| Huckleberry      | Peter Weber           | Laser              |
| Idefix           | Till Bödeker          | Optimist           |
| Karotte          | DSV                   | Pirat              |
| Mac't nix        | Günter Hortz          | Laser              |
| Max              | DSV                   | Laser              |
| Miramis          | Beate Müller-van Ißem | Optimist           |
| Moby Dick        | Sören Schulz          | Optimist           |
| Mond             | DSV                   | Optimist           |
| Moritz           | Wolfgang Sommer       | Laser              |
| NonSens          | Brigitte Preuss       | 505er              |
| Panik            | Thomas Küpper         | Laser              |
| PutschLoss       | Karl Bung             | Koralle            |
| Quälgeist        | Sven Schulz           | Laser              |
| Rainbow          | Viola Lenz            | Laser              |
| Schwer in        | Dagobert Wacker       | 20er Jollenkreuzer |
| Smörebröd        | Egon Schöttke         | Laser              |
| Sonne            | DSV                   | Optimist           |
| Timpe Te         | DSV                   | Pirat              |
| Walzing Mathilda | Andreas Plum          | WM 44              |
| Wizz             | Armand Hauss          |                    |
|                  | Hans-Günter Becker    | OK-Jolle           |
|                  | Dr. Jörg Diemert      | Laser              |
|                  | Michael Ringel        | Laser              |
|                  | Thomas Wellenbeck     | Laser              |

## Motorboote

|        |                  |
|--------|------------------|
| Lewitz | Eduard Weiland   |
| Luna   | Klaus Kröger     |
| Mölfes | Robert Volmer    |
| Ursus  | Werner Schleuter |

|           |
|-----------|
| Amerglass |
| Poca 19   |
| Delphin   |



RP 2. 6. 95

100 Boote werden heute zur Rheinwoche erwartet

## Risiko und Wanderpreise

Von RUDOLF H. KANEMEIER

Gut 100 Boote werden wieder zur Rheinwoche, der längsten Flußwettfahrt Europas, erwartet. Heute versammeln sie sich bereits in Leverkusen-Hitdorf, morgen um 13 Uhr starten sie zum 145 Kilometer entfernten Ziel Emmerich. Den Weg legen die Crews an drei Tagen in fünf Etappen von 26 bis 35 Kilometer Länge zurück – so ihnen nicht das Wetter mit zu wenig oder zu viel Wind einen Strich durch die Rechnung macht. Rheinsegeln ist allemal eine Risikoangelegenheit.

Dem schnellsten Schiff winkt das „Blaue Band vom Rhein“. Ansonsten sind zahlreiche Wanderpreise zu ersiegeln, vom Starboot-Preis und dem „Punktbesten Pirat“ über das „Budelschiff Rickmer-Rickmers“ sowie den „Ewigen Zweiten“ bis zum Schwiegermutter-Preis und zum „Rundumlicht“. Neu gestiftet wurden der Fritz-Müller-Erinnerungspreis für das zeitschnellste Drei-Mann-Kielboot und „Der Befahrendste“ für den ältesten Steuermann.

Allein die Namen der Preise machen

schon deutlich, daß hier zahlreiche unterschiedliche Klassen an den Start gehen. Für Starboot, Soling, H-Boot und Pirat ist die Rheinwoche Ranglisten-Regatta, gute Plätze zahlen sich also durch Punkte auf dem Meisterschafts-Konto aus.

„Hundert Boote – das bedeutet immerhin eine Gesellschaft von 400 bis 500 Crewmitgliedern und Begleitern an Land“, sagt Klaus Diemert vom Düsseldorfer Segler-Verein (DSV). Vorwiegend handelt es sich bei ihnen um Rheinanlieger, „zunehmend kommen aber auch Teilnehmer von benachbarten Seen wie Baldeney und Duisburger Seenplatte sowie aus Bayern“. Gerade solche zu locken, dazu dient beispielsweise ein Preis für den besten Nicht-Rheinanlieger-Kielzugvogel.

Der DSV, der jetzt 75 Jahre besteht, ist aus diesem Anlaß Ausrichter der Rheinwoche 1995. In seinem Hafen am Volmerswerther Deich endet morgen die erste Wettfahrt. Mit einem Fest auf den Uferwiesen wird auch gleich die neue Steganlage des Vereins eingeweiht.

## „Wanderzirkus“ auf dem Rhein

Europas längste Flußwettfahrt / 100 Schiffe

Von unserem Redaktionsmitglied Peter Littek

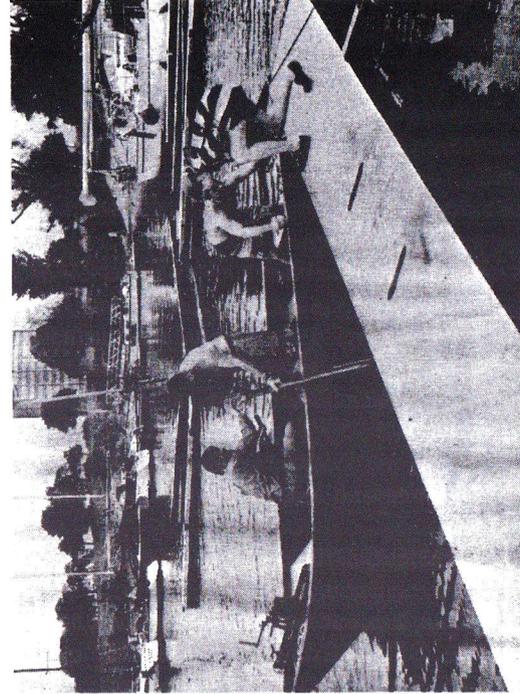
Klaus Diemert reißt das Paket mit den Startnummern auf und fällt fast aus allen Wolken: Da sind ja gar keine Zahlen drin! Doch dann erleichtert: „Ach da unten sind sie“, Diemert, 1. Vorsitzender des Düsseldorfer Segler-Vereins, beschreibt gerade die traumatische Rheinwochen-Regatta über Pfingsten vor. Der DSV ist Ausrichter.

Dieses Jahr 1995 ist aus mehreren Gründen für den DSV ein besonderes: Im Winter wurde über Deich vom Hochwasser zertrümmert, im Frühling verunsichert er die Regatta, und im Herbst schließlich soll das 75-jährige Vereinsjubiläum groß gefeiert werden. Mit all diesen Aktivitäten ist der zweitälteste Düsseldorfer Segler-Verein ganz gut ausgelastet. „Wir organisieren praktisch einen Wanderzirkus“, beschreibt Klaus Diemert das Drumherum der Rheinwochen. Für den Ausrichter bedeutet die dreitägige Regatta über Pfingsten in erster Linie viel Arbeit – wobei der Spaß natürlich nicht so kurz kommt. Schließlich sind Segler

lockere Leute, und der Törn ist mit dem Anlegen noch lange nicht vorbei...

An der längsten Flußwettfahrt Europas (150 Kilometer) von Leverkusen-Hitdorf über Düsseldorf, Krefeld, Duisburg, Wesel bis nach Emmerich nehmen rund 100 Schiffe verschiedener Größen und Klassen teil. Start ist am Samstag, 3. Juni. „Nachmittags können Spaziergänger vom Deich aus die Schiffe in Benneath und Volmerswerth beobachten“, schwärmt Barbara Schütze. Die 2. DSV-Vorsitzende: „Zielfahrt ist etwa um 15.30 Uhr, dann legen die Boote in unserem Hafen an.“

Der liegt recht idyllisch in einer langgestreckten Innenkurve im grünen Deichvorland im ehemaligen Fährhafen. Von hier tuckerte früher die Fähre nach Grimlinghausen zum anderen Rheinufer hinüber, und hier hat das jährliche Jahrhundert-Hochwasser im Februar verheerend gewütet. Der Strom hat viele Baumstämme gegen den Steg gerückt und ihn zerstört, erinnert sich Klaus Diemert. Zum Glück sollte die 30 Jahre alte Anlage ohnehin erneuert werden. Mit finanzieller Hilfe von Land und



Selbst den Vätertag nutzten einige Mitglieder des Düsseldorfer Segler-Vereins, um die neue Steganlage fertigzustellen. Über Pfingsten legen hier rund 100 Schiffe während der „Rheinwoche“-Regatta an. Foto: Dieter Alsteben

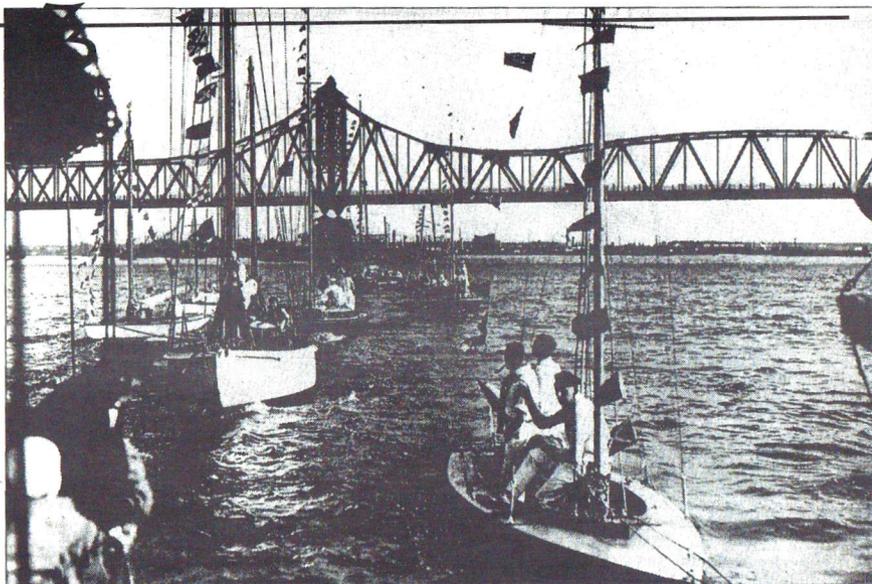
Gegenwert der Arbeit. Dafür gibt's am Pfingstsonntag eine Belohnung: Ab 16 Uhr startet ein Uferwiesen-Fest für Segler und Gäste, die neue Steganlage wird zu den Klängen einer Jazz-Combo eingeweiht. Wer anschließend nicht auf seinem Boot nächtigt, kann in einem großen Zelt vor dem Vereinshaus schlafen. Am

nächsten Morgen geht die Regatta weiter – Richtung Krefeld. Neben dem „Blauen Band vom Rhein“ für das zeitschnellste Schiff werden noch viele schöne Preise verteilt: zum Beispiel „Der ewige Zweite“ und „Der Allerletzte“. Sehr begehrt ist auch der „Köpi-Preis“. Zum Pokal gibt's 150 Dosen Bier...

Westdeutsche Zeitung, Dienstag, 30. Mai 1995

LAIUES

DN 15



Auch in den dreißiger Jahren nahmen die Düsseldorfer Sportler an Regatten und Segeltouren auf dem Rhein teil. Am Ende zogen Motorschiffe die Segler stromaufwärts.

Foto: DSV-Archiv

Steganlage als Jubiläumsgeschenk zum Jubiläum:

## „Wir waren immer liberal“

Von RUDOLF H. KANEMEIER

Der Düsseldorfer Segler-Verein (DSV) hat doppelten Grund zum Jubeln. Einmal ist er jetzt 75 Jahre alt, zum anderen macht er sich dazu selbst ein Geschenk: eine neue Steganlage. Die ist seit ein paar Tagen fertig und verändert das Gesicht seines Sporthafens vor dem Volmerswerther Deich. 185 Mitglieder sind nun dabei, dort neues Heimatgefühl zu entwickeln.

### Beträchtliche Eigenarbeit

Ein schwergewichtiges Präsent, Wert immerhin gut 220 000 Mark. Statt wie bisher in Mittellage reiht der Steg die rund 70 Boatsboxen in U-Form aneinander. Die öffentliche Hand gab eine erkleckliche Summe hinzu, und die ohnehin gemeinschaftlichen Tun verschworenen Mitglieder haben beträchtliche Eigenarbeit dazugegeben. Auch die Senioren halfen mit. Vorsitzender Dr. Klaus Diemert findet dafür das Wort „bewunderswert“.

Heute, bei der vom DSV zum

Jubiläum ausgerichteten „Rheinwoche“, kann er seine Qualitäten demonstrieren; die erste Wettfahrt endet in Volmerswerth.

Der DSV ist einer der ältesten Segelvereine des Landes. Die hölzernen Jollen der paar Segelbegeisterten, die ihn 1920 gründeten (als „Volmerswerther Wassersport-Vereinigung“), lagen noch in einem Bühnenfeld. Doch 1926 konnten sie den nicht mehr benötigten Hafen der Grimlinghauser Fähre übernehmen, später auch eine ihrer schlauchartigen Form wegen im Volksmund „D-Zug“ genannte Gaststätte als Heim beziehen. Nach dem Krieg, der die Klubanlagen zerstörte, kaufte der Verein das Trümmergrundstück hinter dem Deich von den Erben. Er baute dort sein Klubhaus, das heute auch andere Wassersportler mitbenutzen.

Zwischen Motorbootfahrern und den nach wie vor dominierenden Seglern herrscht, anders als wohl früher, laut Diemert „kein Klassen-

kampf mehr. Wichtig ist, wie das einzelne Mitglied sich in der Gemeinschaft bewährt.“ Versteht sich, daß der Verein die Kunst des Rheinsegelns hochhält. Gelegenheit zur Bewährung besteht immer wieder, vor allem bei Regatten und Wanderfahrten. Über die Winterzeit helfen öffentliche Film- und Diavorträge hinweg.

### Viele Olympiateilnehmer

Sportlich am ergiebigsten waren die 60er und 70er Jahre, in denen der DSV Olympiateilnehmer und Deutsche Meister in vielen Klassen stellte. Aber schon in den Zwanzigern wartete er mit Erfolgen auf. Eine Frau tat sich besonders hervor: Agnes Pauli. Sie segelte den Männern meist davon – zu Zeiten, als die meisten Klubs Damen nicht zuließen.

„Wir waren eben früher schon ein liberaler Verein“, sagt Diemert. „Im übrigen haben wir hier das beste Segelrevier der Region. Das nutzen wir vor allem auch für die Jugendarbeit.“



Die Regatta „Rheinwoche“ machte in Düsseldorf Station.

Fotos (3): Dieter Alseben

## „König Dickbauch“ segelte der ganzen Konkurrenz davon

„Rheinwoche“ legte an/ Große Schiffe mußten wegen Hochwasser absagen

Von unserer Mitarbeiterin  
Angela Everts

Alle reden vom Wetter - Segler natürlich auch. Nur daß sich die rund 250 Teilnehmer der „Rheinwoche 95“ am Pfingstsonntag in Volmerswerth nicht die Köpfe darüber zerbrachen, ob am nächsten Tag die Sonne scheint, sondern ob auch genügend Wind weht.

Zwischen Kaffee, Kuchen oder einem erfrischenden Glas Bier, melodisch eingebettet in die Klänge des Udo Reising Jazz-Salons, wurden auf dem Areal des Düsseldorfer Segler-Vereins (DSV) die Erfahrungen des ersten Tages der 142 Kilometer langen Tour zwischen Leverkusen und Emmerich ausgetauscht. Derweil übte sich der Seglernachwuchs im Torwandschießen und die 81 Boote, die mittags in den neugestalteten Hafen hineingetauscht waren, dümpelten friedlich vor sich. Allerdings hatten sich die Zaungäste vergebens

auf den Anblick größerer „Pötte“ gefreut: Neun Schiffe mußten ihre Teilnahme wegen des hohen Wasserstandes absagen. Die Regengüsse hatten Vater Rhein so kräftig aufgefüllt, daß ihre Masten unter keiner Brücke mehr durchpassen. Felix Hurter aus Ascona hatte dieses Problem nicht: Seine Ein-Mann-Jolle kommt bei jedem Wasserstand unter den Brücken durch, und so war der Schweizer wie jedes Jahr bei der „Rheinwoche“ dabei.

Wenige Schritte von dieser Idylle entfernt herrschte hektische Betriebsamkeit: Per Buspendeldienst holte man all seine sieben Sachen von Leverkusen nach Düsseldorf, Wettfahrtleiter Klaus Diemert organisierte Übernachtungsmöglichkeiten und Mitfahrgelegenheiten, während sein Stab im Allerheiligsten des Seglerheims die Einlauflisten zusammensetzte. Auch wenn die erste Etappe von Leverkusen-Hindorf nach Volmerswerth aus Seglersicht kein berauschender Erfolg war, schaffte es die „König

Dickbauch“ in zwei Stunden und sieben Minuten. „Wir hatten die Strecke zwar schon in weniger als zwei Stunden geschafft, aber damals wehte ein flottes Lüftchen“ meinte Diemert. Beim Start ging es zwar noch, doch dann legten sich die Windbräute schlafen. Daß die Schiffe überhaupt so schnell ankamen, hatten sie Vater Rhein zu verdanken. Denn bei einem Pegelstand von deutlich über 4,40 Meter hat der Fluß schon eine ganz schöne Strömung. Nur Schiffe mit so blumigen Namen wie „Die mit dem Wind tanzt“, „Kleine Brise“ oder „La Paloma“ hatten dabei auch keine bessere Chance als beispielsweise ein „Troublemaker“. Andererseits waren die Segler zur „Rheinwoche“ nicht unbedingt der Pokale wegen angereist, die auf den einzelnen Etappen und in Emmerich verteilt wurden, sondern auch, um Freunde und Gleichgesinnte zu treffen. Und die gab es auf der Rheinwoche genug.

## Ereignisse aus 75 Jahren

- 1920 Gründung der „Volmerswerther Wassersport-Vereinigung  
 1922 Neuer Name: „Wassersportverein Volmerswerth 1920“  
 1924 Erstes Clubhaus auf dem Gelände der „Alten Fähr“, (heute „Fährhaus“)  
 Aufnahme in den Deutschen Segler-Verband  
 1926 Erste offene Regatta als Etappe der Rheinwoche  
 1927 Neuer Name: „Düsseldorfer Segler-Verein e.V.“  
 1928 Umzug in den Hafen der Grimlinghauser Fährgenossenschaft  
 Bau eines Boots-und Geräteschuppens  
 Anmietung von Clubräumen im Restaurant „D-Zug“  
 1930 10. Jubiläum  
 1945 Zerstörung aller Vereinsanlagen  
 1946 Anmietung des Wohnschiffes „Plange“ als Clubheim  
 1950 30. Jubiläum  
 1951 Gründung des Segler-Verbandes NRW mit 10 Vereinen  
 1953 Taufe des ersten Clubpiraten G 812 „Jugend“  
 1956 Bau der Slipanlage, Kauf des Grundstückes hinter dem Deich  
 1959 Grundsteinlegung des Clubhauses  
 1960 Erste Versammlung im neuen Clubhaus  
 Hans Kämmerer Deutscher Meister im Finn Dinghi, Teilnehmer der Olympischen Regatten von Neapel  
 Klaus Küster / Klaus Diemert Jugendmeister von NRW i. Pirat  
 1962 DSV als Endpunkt der Zielsternfahrt der Binnenfahrtensegler  
 Einweihung des Stützpunktes der Kreuzerabteilung des Deutschen Segler-Verbandes  
 Hans und Egon Kämmerer Deutsche Meister im FD  
 Gewinner des Challenge Cup der FD-Woche in Holland  
 1963 Der 1. Vorsitzende, Adolf Gerhards, wird Vorsitzender der Segler-Vereinigung Nordrhein-Westfalen  
 1965 Taufe des Clubpiraten G 2577 „Teja“  
 1967 Ersatz der alten, hölzernen Steganlage durch eine neue in Stahlschwimmkörper-Konstruktion  
 Bau des 2. Gleises der Slipanlage



## Ereignisse aus 75 Jahren

- 1968 Erneuerung des Gleisbettes der Slipanlage und Bau des Quergleises  
 1969 Gerd Müller / Lothar Lübcke Sieger der Rheinwoche im Pirat  
 Otto Grimm Sieger der Rheinwoche in der Varianta  
 Helmut Klug Sieger der Rheinwoche im L-Boot  
 1970 50. Jubiläum  
 Modernisierung der Innenräume des Clubhauses  
 Angliederung des „Universitäts-Segelvereins“ (heute ASV)  
 1971 Taufe des 470er- Jugendbootes  
 Bau des 3. Gleises und Verlängerung des Quergleises  
 O. Grimm Gewinner des Varianta-Wanderpreises der Essener Woche  
 1972 Rolf Müller Sieger der Rheinwoche im Pirat  
 1973 Das Vereinsgelände erhält eine neue Umzäunung  
 1976 Taufe des Clubpiraten G 3140 „Sink Sachte“  
 Detlef Müller-van Ißem wird Drachen- Flottenmeister  
 Otto Grimm wird Varianta-Flottenmeister  
 1977 Gerd Müller-van Ißem inoff. Bayrischer Meister im Drachen  
 1978 Taufe des Clubpiraten „Karotte“ G 3404  
 Taufe der Clublaser „Max“ und „Moritz“  
 Gerd Müller-van Ißem Sieger d. Rheinwoche im Drachen  
 Teilnehmer der Drachen-Weltmeisterschaft in Melbourne  
 Detlef Müller-van Ißem Flottenmeister Rhein der Drachenklasse  
 Horst Linke Sieger der Rheinwoche in der Yardstick-Klasse  
 1979 Peter Henin Vize Weltmeister im 3/4-Tonner  
 Horst Linke Gewinner des Fehmarn-Preises im 3/4-Tonner  
 Doris u. Ellen Linke beste Damencrew der Deutschen Meisterschaft im Pirat  
 1981 Lothar Lübcke Sieger der Rheinwoche im Drachen  
 1982 Taufe des Clubpiraten G 3687 „Timpe Te“  
 1984 Umbau des Clubhauses  
 1985 Kooperation mit der DRK-Wasserwacht  
 1987 Kooperation mit dem Deutschen Unterwasser-Club  
 1989 Sönke und Volkmar Tams gewinnen im Starboot das Blaue Band vom Rhein

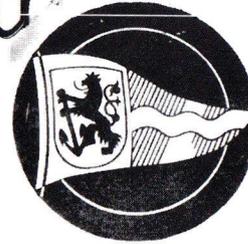
75

JAHRE

## Zeitraffer

## Ereignisse aus 75 Jahren

- 1990 Gebrüder Müller-van Ißem 1. u. 2. Platz i. H-Boot (Rheinwoche)  
Brigitte Preuß/Rolf Bertenrath Belgische Meister im 505er,  
Gewinner des Blauen Bandes der Bevertalsperre und des Spinola  
Pokals Lingen
- 1992 Rheinwoche: Gerd Müller-van Ißem Sieger im H-Boot  
Günter u. Monika Rabenstein Sieger in der Shark  
Egon Schöttke Sieger im Laser  
Brigitte Preuß/Rolf Bertenrath Sieger am Walchensee und Mönensee  
(505er)
- 1994 Brigitte Preuß/Rolf Bertenrath Gewinner des Augusta Pokals vom  
Ammersee im 505er
- 1995 Bau des U-Steges  
Feier des 75sten Jubiläums  
Gerd u. Katrin Müller-van Ißem Sieger der Rheinwoche im Pirat  
Detlef Müller-van Ißem Sieger im H-Boot  
Brigitte Preuß/Rolf Bertenrath Sieger der Travemünder Woche  
im 505er

SEGELHAFEN:  
Düsseldorf-Volmerswerth

Düsseldorfer Segler-Verein e.V.

MITGLIED DES DEUTSCHEN SEGELVERBANDES

Geschäftsstelle:  
DÜSSELDORF, Volmerswerther  
Deich 2.  
Telefon 0211 518 43.  
Kfz-Nr. 102072Beitrags- und Gebührenordnung.

19. Januar 1960.

|   | DM    |
|---|-------|
| <u>I. Von allen Mitgliedern zu zahlender Beitragsteil.</u>  |       |
| Beitrag für den Deutschen Segler-Verband;<br>jährlich am 1. Januar im voraus zahlbar; zur Zeit:   | 4,-   |
| <u>II. Aktive Mitglieder.</u>   |       |
| 1. Aufnahmegebühr   | 100,- |
| 2. a) Jahresbeitrag   | 96,-  |
| b) weiterer Jahresbeitrag (zahlbar je zur Hälfte am<br>1. Juli und 31. Dezember; dieser Beitragsteil<br>entfällt für Mitglieder, welche das 60. Lebens-<br>jahr vollendet haben). | 48,-  |
| Dieser Beitragsteil kann statt in bar durch Teilnahme<br>an der Gemeinschaftsarbeit auf dem Vereinsgelände<br>abgegolten werden; Verrechnungssatz je Stunde: 2,- DM.              |       |
| <u>III. Junioren-Mitglieder (21 bis 24 Jahre).</u>  |       |
| 1. Aufnahmegebühr (entfällt bei früheren Jugendmitgliedern)   | 100,- |
| 2. a) Jahresbeitrag   | 48,-  |
| b) weiterer Jahresbeitrag (zahlbar bzw. abzugelten<br>wie bei II 2 b)   | 48,-  |
| <u>IV. Fördernde Mitglieder.</u>  |       |
| Jahresbeitrag   | 72,-  |
| <u>V. Passive Mitglieder und Gastmitglieder.</u>  |       |
| Jahresbeitrag   | 36,-  |
| <u>VI. Jugendmitglieder.</u>  |       |
| Jahresbeitrag   | 18,-  |
| <u>VII. Anschlußmitglieder (§ 13 V der Satzung).</u>  |       |
| Jahresbeitrag ( am 1. Januar im voraus zahlbar)   | 3,-   |



**DUSSELDORFER SEGLER-VEREIN E. V.**  
MITGLIED DES DEUTSCHEN SEGLERVERBANDES

Segelhafen:  
Düsseldorf-Volmerswerth

Geschäftsstelle:  
Düsseldorf, Lichtstr. 69  
Telefon 6 26 00

Postcheckkonto  
Köln Nr. 103975

DUSSELDORF, den

S l i p - O r d n u n g  
=====

- 1) Vor der ersten Benutzung der Slipanlage hat der betr. Bootseigner schriftlich zu bestätigen, daß er vom Inhalt der Slipordnung Kenntnis genommen hat und deren Bestimmungen als verbindlich anerkennt.
- 2) Die Schlüssel der Schlösser, mit denen das Spill gesichert ist, werden vom Gerätewart (Kam. Büsdorf) aufbewahrt.
- 3) Der Bootseigner hat die Anlage sachgemäß und pfleglich zu benutzen. Er hat die Verpflichtung, zuverlässige Hilfspersonen in genügender Zahl zu stellen und diesen die erforderlichen Anweisungen zu geben. Nach dem Slippen hat er den Bootswagen frei zu machen; andernfalls geschieht dies auf seine Kosten.
- 4) Für Schäden jeder Art, welche durch unvorsichtige und falsche Handhabung entstehen, haftet der Bootseigner.
- 5) Der Verein haftet nicht für Personen- und Sachschäden, falls solche beim Betrieb der Slipanlage eintreten sollten.
- 6) Jedes Auf- und Abslippen ist in das Slip-Buch einzutragen. Vor jeder Regatta wird im Clubhaus eine Liste aufgelegt, in der sich jeder Bootseigner, der aufslippen will, einzutragen hat.
- 7) Die Slipgebühr ist im voraus zu entrichten. Es gelten folgende Gebühren für Aus- und Einslippen:

Für Vereinsmitglieder:

für Boote bis 500 kg: 2,- DM  
- - - 1 to: 3,- DM  
- - - 3 to: 5,- DM  
- - - 10 to: 7,50DM

Für Nichtmitglieder:

10,- DM  
20,- DM  
30,- DM

=====

