

*Ständige*  
***Sonderschau***

---

in  
deutschen  
und  
amerikanischen  
Automobilen

Chevrolet 1950 ab DM 12900.—

**Automobilsalon**

*Walter Schumacher*

---

**DÜSSELDORF**

Graf-Adolf-Straße 41 und 46  
Rufnummer 12555 und 15332



**30 JAHRE**  
**DÜSSELDORFER**  
**SEGLER-VEREIN**  
E. V.

# *Gesellschafts-Abend*

AUS ANLASS DER

## *30 jähr. Gründungsfeier*

DES

DUSSELDORFER SEGLER-VEREIN<sup>E.V.</sup>

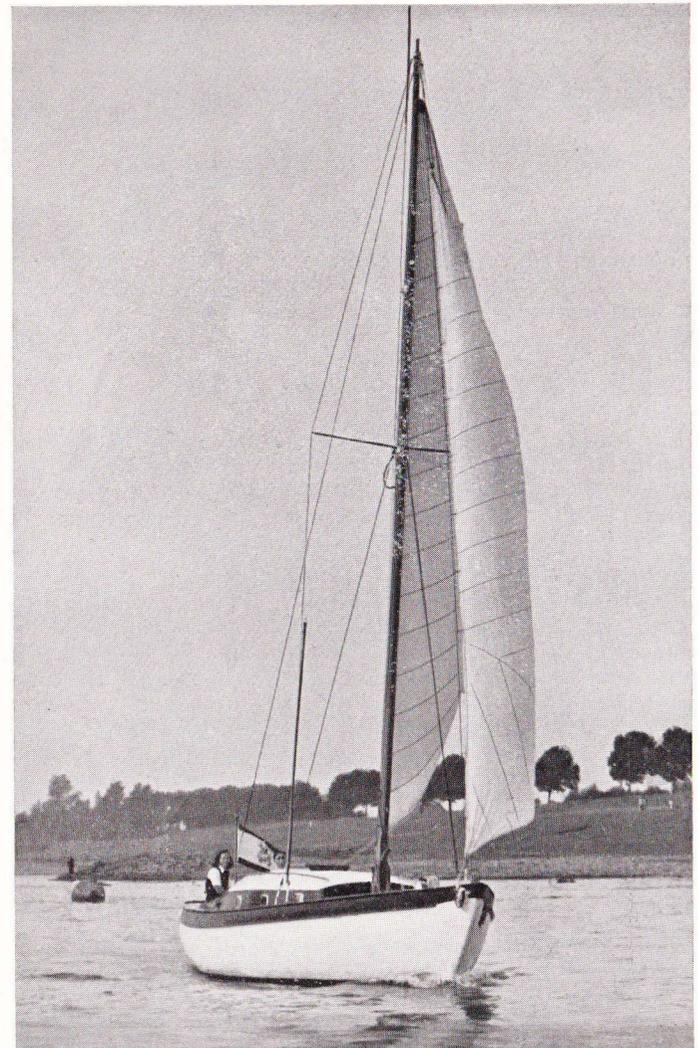
AM 15. APRIL 1950

IN DEN RÄUMEN DES

„MALKASTEN“ (JACOBI-HAUS)



**Gebr. Klüth**  
Schiffs- und Yachtenmakler  
HAMBURG 36  
Neuerwall 44 · Ref. 342582/533964  
DUISBURG-RUHRORT  
Rhein Stahlhaus  
Ref. 41947/48 u. 32795



## 30 Jahre Düsseldorfer Segler-Verein.

Der erste Weltkrieg war vorüber. Glänzender Sonnenschein lag auf den grünen Uferwiesen beim alten Volmerswerth, lag auf dem grünen Strom, der eilenden Schrittes die niederrheinische Landschaft durchzog. Mehr als je übte der altvertraute Strom seine Anziehungskraft auf die Segler, Ruderer und Paddler aus. Aber vorerst stand der Ausübung des geliebten Sports ein Verbot von „Hoher Hand“ entgegen. Doch schließlich glitten wieder die ersten weißen Segel über den breiten Strom. Allmählich schloß sich auch in Volmerswerth wieder ein kleiner Kreis sportbegeisterter Segler zusammen, welche in der „Alten Fähre“ ihr Quartier aufschlugen. Der Ankerplatz der Boote befand sich gegenüber der jetzigen Endhaltestelle der Linie 17 — damals gab es noch keine Straßenbahn nach Volmerswerth — in unmittelbarer Nähe der Anlegestelle des Fährbootes, welches von Volmerswerth nach Grimlinghausen übersetzt.

Aus diesen kleinen Anfängen heraus wurde im Sommer 1920 die „Volmerswerther Wassersport-Vereinigung“ ins Leben gerufen. Ausgezeichnetes Einvernehmen unter den Mitgliedern und unerschütterlicher Drang nach sportlicher Betätigung waren der weiteren Entwicklung förderlich. Am 8. April 1922 nahm der Verein die Bezeichnung „Wassersportverein Volmerswerth“ an. Auch in der Folgezeit fanden zahlreiche interne Regatten und Wanderfahrten statt. Im November 1924 wurde der Verein in den Deutschen Segler-Verband aufgenommen. Die Patenschaft hatte der Düsseldorfer Yacht-Club übernommen, ein gutes Vorzeichen für ein freundschaftliches Verhältnis und tatkräftiges Zusammenarbeiten im Interesse unserer gemeinsamen Ziele! Die Aufnahme in den Verband wirkte sich vor allem in sportlicher Hinsicht aus. Konnten doch nunmehr die Yachten des Vereins an den offenen Regatten der Verbandsvereine teilnehmen. In der Tat war der Stander des Volmerswerther Vereins überall vertreten.

Schwere Sorgen brachte dem Verein die immer weiter fortschreitende Verschlammung des alten Ankerplatzes. Eine Ausbaggerung erwies sich aus mancherlei Gründen als undurchführbar. Es mußte nach einer anderweitigen Liegestelle für die Boote Umschau gehalten werden, sollten nicht ernstliche Schwierigkeiten entstehen. Dieses Problem wurde dank des Entgegenkommens der staatlichen und städtischen Dienststellen in geradezu idealer Weise gelöst: Der bisherige Fährhafen der früheren Grimlinghauser Fährgenossenschaft wurde als Segelhafen ausgebaut, wobei sich die Ausbaggerung in Verbindung mit der Erhöhung der Hochwasserschutzmauer am Rheinpark im Gesolei-Jahr 1926 durchführen ließ. Sodann wurde das vom Segelhafen bis zum Hochwasserdeich reichende städtische Gelände hinzugepachtet. Dieser neue Segelhafen liegt bei Stromkilometer 735, etwas rheinabwärts von der Endhaltestelle der Linie 17, also in Richtung Hamm.

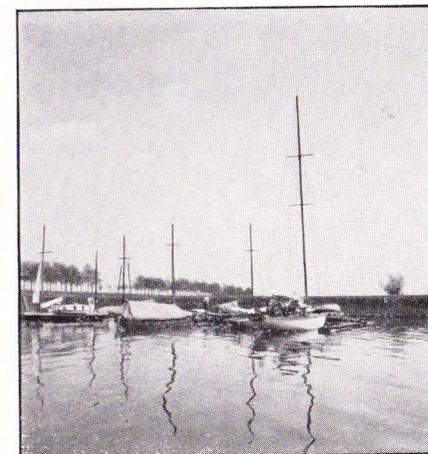


Heimwärts in den  
Segelhafen  
bei Hochwasser

Die nächsten Aufgaben des Vereins, welcher ab 1. März 1927 den jetzigen Namen

## „Düsseldorfer Segler-Verein“

angenommen hatte, waren die Einzäunung des Vereinsgeländes und die Anschaffung einer großen schwimmenden Steganlage, die sogar mit einer Sprunganlage für den ebenfalls eifrig betriebenen Schwimmsport versehen wurde. Im oberen Vereinsgelände wurde ein großer Boots- und Geräteschuppen errichtet; in dem hinter dem Deich gelegenen Restaurationsgebäude wurden im ersten Stock ansehnliche, vom Verein selbst hervorragend ausgestattete Clubräume gemietet, ferner im Kellergeschoß Räume, die mit Spind- und Umkleide-Einrichtungen versehen wurden.



Boote am  
Steg  
(Hochwasser)

Der Stolz des Vereins war jedoch der ausgezeichnete Segelhafen und die dort liegende stattliche Yachtflotte, angefangen vom schnittigen Segelkanu bis zu den schnellen Rennjollen und den imposanten Kielyachten. Unvergeßlich sind jene Jahre mit dem eifrig betriebenen Regattasport und den schönen Touren und Wanderfahrten.

Urlaubsfreuden  
Bordfrühstück  
auf der Lahn



Auch nach Ausbruch des verhängnisvollen zweiten Weltkrieges fanden Regatten und Wanderfahrten statt. Aber das unerbittliche Kriegsgeschehen zeigte mehr und mehr seine verheerende Auswirkung. Nachdem einige einberufene Mitglieder sich zum Verkauf ihrer Boote hatten entschließen müssen, fiel von den 1941 noch vorhandenen 21 Booten eins nach dem anderen dem Kriegsgeschehen zum Opfer. Bei Kriegsende waren nur noch 9 Boote vorhanden, davon einige schwer beschädigt, deren Instandsetzung bei den schwierigen Nachkriegsverhältnissen unendlich mühsam war. Noch schlimmer wurde das Vereinseigentum betroffen, denn es wurden vollständig vernichtet: Die Gelände-Einzäunung sowie der Flaggenmast; die Umkleideräume nebst Einrichtung und Spinden; das Clubzimmer mit Einrichtung; der Werkzeugschuppen nebst Inventar; der Fahrradschuppen nebst Fahrradständern; schließlich der Bootsschuppen.

Am schmerzlichsten waren jedoch die Opfer, welche der Krieg aus den Reihen der Mitglieder verlangte.

*HANS BÜCKLING  
GERHARD BÖDEGE  
HANS-DIETER HORSTMANN  
HERMANN NOACK  
HANS SCHMITZ JR.*

**sind gefallen;**

*JULIUS SCHAEFER  
WILLY TRIBBELS*

**sind noch vermißt!**

Die Arbeiten, welche nach Kriegsende erforderlich waren, um den Verein als solchen wieder zu beleben, hatten alsbald erfreulichen Erfolg. Denn trotz allem Schweren, wovon auch die Mitglieder betroffen waren — langer Kriegsdienst, Verwundung, bittere Gefangenschaft, Verlust der Wohnung und oftmals der ganzen Habe — lebte bei allen die Liebe zum heimatlichen Strom und zum Segelsport in alter Stärke fort. Doch, wenn sie sich auf dem einstmals so schönen Vereinsgelände wiedereinfanden, dann bot sich nicht einmal hier draußen in der Natur ein Bild des Friedens wie nach dem ersten Weltkrieg: Überall Trümmer und Zerstörung, selbst im Strombett, wo die zahlreichen Schiffswracks das Bild des sonst so friedlich seines Weges ziehenden Rheines gänzlich veränderten, während in der Ferne die grausam zeretzten Bogen der Neußer Brücke und der Hammer Eisenbahnbrücke wie anklagende Mahnmale zum Himmel ragten. Wie anders als bedrückten Herzens konnten da die noch verbliebenen wenigen Bootseigner dann und wann unter Segel gehen!

Wie durch ein Wunder war die Steganlage der Zerstörung entgangen. Allerdings hatte dieselbe durch den Polarwinter 1941 schwere Schäden erlitten, deren nachhaltige Beseitigung der Tatkraft und dem Geschick des damaligen Vorsitzenden, unseres Kameraden Schmitt, zu verdanken war. Zu der geretteten Steganlage kam als weitere Grundlage des Vereinslebens und Sportbetriebes hinzu, daß uns in dankenswerter Weise das Wohnschiff „Plange“ pachtweise zur Verfügung gestellt wurde, welches von den Mitgliedern als Clubschiff ausgebaut wurde. Durch weitere Gemeinschaftsarbeit der Mitglieder wurden auf dem oberen Vereinsgelände die Trümmer beseitigt und eine neue Umzäunung geschaffen.

Doch über all' dieser aufopferungsvollen Tätigkeit wurde das Segeln nicht vergessen. Es ließ die sportbegeisterten Mitglieder nicht ruhen und keine Opfer scheuen, bis sie wieder ein Boot ihr eigen nennen konnten. Bis zum Herbst 1949 war die Yachtflotte wieder auf 24 Boote angewachsen, davon 8 Selbstbauten — eine Leistung, die von großem handwerklichen Geschick und unermüdlichem Fleiß zeugt und volle Anerkennung verdient. Zu Beginn oder im Laufe der Saison sehen 4 weitere Neubauten dem Stapellauf entgegen. Eine großzügige Förderung seitens berufener Stellen ermöglichte sodann die Wiederherstellung eines Boots- und Geräteschuppens sowie die notwendige gründliche Instandsetzung der Steganlage.

Aber gerade bei dem erfreulichen Aufstieg auf dem Gebiet des Segelsports lastet doppelt schwer eine Hauptsorge auf dem Verein — die gleiche, welche vor Jahren schon einmal akut war und die damals in solch hervorragender Weise gebannt wurde: der jetzige Segelhafen ist infolge besonderer Umstände, welche mit dem Kriegsgeschehen und den abnormen Hochwassererscheinungen des Jahres 1947 zusammenhängen, in solchem Maße verschlammte und versandet, daß schon bei normalem Wasserstand für Boote mit größerem Tiefgang nicht einmal mehr die Einfahrt in den Hafen möglich ist, geschweige denn das Anlegen an der etwas weiter zurückliegenden Steganlage; bei niedrigem Wasserstand im Sommer sind selbst die flachgehenden Jollen in der gleichen Weise betroffen. Zwar haben sich vorübergehende Notlösungen gefunden. Die Städt. Hafenverwaltung hat in dankenswerter Weise gestattet, daß die größeren Boote im Städt. Hafen liegen können. Auf die Dauer geht dies jedoch in Anbetracht der ständig zunehmenden Inanspruchnahme des Städt. Hafens durch die Berufsschiffahrt nicht an. Es würde auch dem Vereinsleben abträglich sein, wenn gerade die großen Yachten ständig in dem 6 km stromabwärts gelegenen Städt. Hafen ihren Liegeplatz hätten. Für die Jollen wurden im vergangenen Sommer

provisorische Ankerplätze außerhalb der Hafeneinfahrt angelegt. Auch dies hat seine Schattenseiten; für Segelboote ist nun einmal eine feste Vertäuerung in der Steganlage, also etwas abseits von dem schnellfließenden Strom, das einzig Zweckmäßige. Es ist zu wünschen und zu hoffen, daß es den zuständigen Behörden, welche bereits seit längerem der Angelegenheit ihr Interesse und ihre Bemühungen zugewandt haben, gelingen möge, diese Angelegenheit alsbald einer befriedigenden Lösung zuzuführen.

Der Leser, der dem äußeren Entwicklungsgang des Düsseldorfer Segler-Vereins während der verfloßenen 30 Jahre gefolgt ist, möchte aber vielleicht auch etwas über die nähere Art des Vereinslebens erfahren. In der Tat wäre die Darstellung unvollständig, wenn hierauf nicht eingegangen würde.

Das Hauptstreben des Vereins war und ist: eine wirkliche Sportgemeinde in echt kameradschaftlichem Zusammenschluß zu sein. Auf Grund dieser Einstellung mußten Veranstaltungen rein gesellschaftlicher Art auf besondere Gelegenheiten und einen für alle tragbaren Rahmen beschränkt bleiben, wohingegen das zwanglose, mitunter improvisierte Zusammentreffen den Mitgliedern manch fröhliche, unbeschwerte und oft unvergeßliche Feierstunde im wahrsten Sinne des Wortes schenkte. Eine selbstverständliche Folge jener grundsätzlichen Einstellung ist die, daß vereinsfremde Angelegenheiten irgendwelcher, insbesondere politischer Art, zu allen Zeiten ausgeschlossen blieben, ferner, daß private Standesunterschiede der Mitglieder keine Rolle spielen.

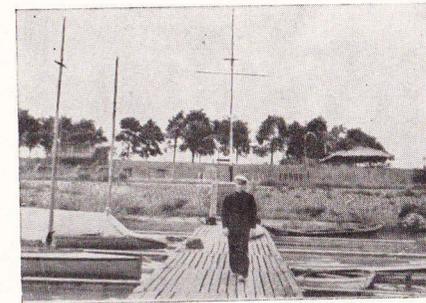
Ein weiteres wesentliches Merkmal des Vereins war und ist die Gemeinschaftsarbeit und Gemeinschaftshilfe. Um auch minderbemittelten Seglern die Mitgliedschaft zu ermöglichen, sind die Beitragssätze mäßig; dies wird dadurch erreicht, daß alle aktiven und Jugendmitglieder die in jedem Frühjahr und Herbst erforderlichen Arbeiten auf dem Vereinsgelände gemeinsam ausführen, wodurch die Inanspruchnahme bezahlter Arbeitskräfte weitgehend vermieden wird. Wer sich hieran nicht beteiligt, hat ein bestimmtes „Fehlgeld“ zu zahlen. Erfreulicherweise ziehen auch die besser gestellten Mitglieder die Teilnahme an der Gemeinschaftsarbeit vor. Darin zeigt sich echter Sportsgeist, wie er für eine Seglergemeinschaft und auch den einzelnen Segler unerläßlich ist. Von allen denen, die sich im Sommer an dem heiter-schönen Bild der gleich großen Schmetterlingen auf dem Rhein dahinziehenden Segelyachten erfreuen, wissen wohl die wenigsten, daß Segeln mit dauernder Arbeit verbunden ist. Diese Arbeit beginnt im zeitigen Frühjahr mit der gründlichen Überholung des Bootes; sie setzt auch während der Saison nicht aus und findet erst spät im Herbst ein vorläufiges Ende, wenn das Boot seinen Platz im sicheren Winterlager „gefunden“ hat. — Für alle aktiven Mitglieder ist es eine Selbstverständlichkeit, daß im Frühjahr das Zuwasserbringen der Boote und im Herbst ihre Herausbringung aufs Land durch gegenseitige Gemeinschaftshilfe bewerkstelligt wird.\*) Das sich immer wiederholende Zusammenarbeiten stärkt und fördert die Kameradschaft. Schon wenn sich die Mitglieder im Arbeitszeug zusammenfinden, vermöchte ein zufällig sich einfindender Zuschauer kaum zu sagen, wer von der Arbeitsgruppe von Haus aus Kaufmann, Beamter, Ingenieur, Handwerker oder Arbeiter ist. Geht es ans Werk, dann ist das Mitglied, welches die Woche über hinter dem

\*) Eine ideale Art der Gemeinschaftsarbeit wäre die, daß bei dem zu erwartenden Anwachsen der Jugendgruppe letztere den Selbstbau einer Segeljolle, z. B. des auf dem Rhein seit den letzten Jahren sehr beliebten und verhältnismäßig preiswerten „Pirat“-Bootes, in Angriff nehmen würde.

Schreibtisch gegessen hat, bestrebt, genau so kräftig und sachkundig mitzuschaffen wie sein Kamerad, der vor ein paar Stunden von der Hobelbank oder aus der Werkstatt gekommen ist.

Die Frühjahrsarbeit auf dem Vereinsgelände ist aber immer schnell geschafft. Und dann zieht es den Segler wieder hinaus auf sein Element, den Strom. Vom Volmerswerther Segelhafen aus kann bei den hier vorherrschenden Windrichtungen auch bei mäßigem Wind fast stets zu Berg gesegelt werden — also stromaufwärts in die idyllische Niederrheinlandschaft. Wird es Sommer, dann beginnt die Regattazeit mit ihren abwechslungsreichen Wettfahrten, worüber der folgende Aufsatz näher berichtet. Manch schöne Erinnerungen begleiten den Segler während der Wintermonate; sie bilden das Gespräch auf gemütlichen Vereinsabenden und helfen dem Segler, die Zeit des Wartens und der Erwartung zu verkürzen.

Möge in weiterer erfolgreicher Sporttätigkeit dem Düsseldorfer Segler-Verein eine glückliche Zukunft beschieden sein!



## Der erfahrene Segler

bestellt

### H. Meyerdiercks Yachtsegel

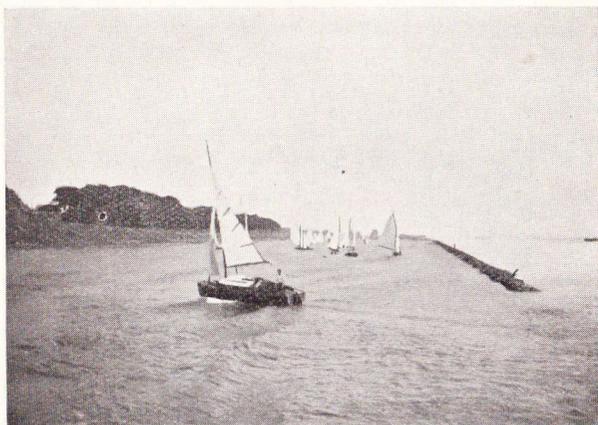
Keine Luxuspreise  
Erstklassige Arbeit

Bremen  
und  
Bremen - Vegesack

Prompte Lieferung  
la. Referenzen

## Regatta — Segeln auf dem Rhein!

Viele Rennsegler, die an der Küste oder an großen und kleinen Binnenseen beheimatet sind, meinen, man könnte auf einem schnellfließenden Strom keine einwandfreie Wettfahrt segeln. Doch — man kann es, wenn auch unter ganz anderen, ungleich schwierigeren Verhältnissen als auf stehenden Gewässern. Natürlich kann man auf dem Strom keinen Dreieckkurs abstecken und ohne



Regatta-  
Start  
in Hitdorf

Rücksicht auf Windrichtung und -stärke diese Bahn ein- oder mehrmals umsegeln; weht der Wind zu schwach, können die schweren Boote nicht mehr gegen den Strom an, und weht er gar zu Tal, also mit der Strömung, dann kann auch das schnellste Rennboot nicht mehr stromauf kommen, denn gegen Wind und Strom vermag man nicht zu kreuzen. Darum werden die Regatten auf dem Rhein obligatorisch nur stromabwärts gesegelt.

Am Morgen der Regatta werden die Boote gemeinsam zum Startplatz geschleppt, je nach der Länge der Bahn, 40—50 km stromauf; oft ist diese Schleppfahrt weit anstrengender als die eigentliche Wettfahrt, denn 4—5 Stunden im kleinen Boot an der Pinne sitzen, im wirbelnden Kielwasser der größeren Yachten, aufmerksam steuernd, wenn schnelle Dampfer und Motorschiffe entgegenkommen oder überholen, dabei ständig die eigene Schlepptrasse und die des nächsten Nachbarn beobachten, das ist keine Kleinigkeit. Aber auch die Wettfahrtleitung hat viel Arbeit zu bewältigen. Das Startgerät muß auf dem Begleitdampfer verstaut werden, Flaggen, Signale, Rückrufnummern, nichts darf vergessen werden, und da das Begleitboot in der Regel auch als Schleppboot dient, so fängt der Dienst der Wettfahrtleitung sehr früh, oft schon mit dem Morgengrauen an. Es gehören sehr viel Umsicht und Liebe zu unserem schönen Sport dazu, um solch eine Regatta oder sogar die Rheinwoche, d. h. eine Reihe von Wettfahrten, die

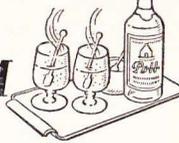
früher von Koblenz bis Emmerich, heute meistens nur von Königswinter bis Düsseldorf führt, zu organisieren und reibungslos zu allseitiger Zufriedenheit abzuwickeln. Trotz all dieser Schwierigkeiten sind die rheinischen Segler sehr aktiv, und Regattafelder von 60—70 Booten und mehr sind keine Seltenheit. Die früher so beliebten 22er und 20er Rennjollen wurden von der Olympia-Jolle und in neuerer Zeit von den Piraten abgelöst, während die 30er Binnenkielklasse nach wie vor sich auf dem Rhein behauptet und in den meisten Fällen das schnellste Boot des Tages stellt. So starteten bei der letzten Rheinwoche 18 Piraten und 8 Boote der 30er Binnenkielklasse, zwei sportlich schöne Klassen, wenn auch das Gros der Flotte aus bequemeren Tourenschiffen besteht, die sich gleichwohl in den Ausgleichsklassen oft ebenso zäh wie spannend bekämpfen.

Hören Sie einmal zu, was ein Teilnehmer der Rheinwoche aus den Jahren zwischen 1926 und 1930 berichtet:

So eine Rheinwoche in den Jahren 1927 oder 1928, das war schon ein Erlebnis, und um sie mitmachen zu können, mußte man über viel Zeit und auch — besonders als Bootseigner — über eine einigermaßen gefüllte Brieftasche verfügen. Das fing schon 8—10 Tage vorher an. Ich hatte meine nationale Jolle nach allen Regeln der Kunst überholt, geschliffen, lackiert, gebohrt und dann wurde sie eines frühen Morgens auf den Dampfer verladen, der einen Teil der Yachten von Düsseldorf nach Koblenz schleppen sollte. Da stand sie nun, fein verpackt, neben dem Kamin, auf der anderen Seite einer ihrer Konkurrenten, der aus Bequemlichkeit nicht einmal den Mast gelegt hatte, und ich schaute gedankenvoll dem imposanten Schleppzug nach.

Zwei Tage später bestieg ich mit meinem Bestmann — der Dritte war schon mit der Flotte unterwegs — den D-Zug nach Koblenz, wo wir unser Schiffchen schon sauber aufgeriggelt in der Moselmündung vertäut vorfanden. Sorgfältig wurde noch einmal die ganze Takelung überprüft, die mitgebrachten Beisegel, u. a. ein nagelneuer Kreuzballon, im Vorschiff verstaut, und dann ging es zum Hotel, wo man schon die Kameraden vom Rheingau traf und fröhliches Wiedersehen feierte. Jedoch nicht allzulange, denn anstrengende Tage standen uns bevor. Am Morgen der ersten Wettfahrt Koblenz—Bonn, etwa 60 km, ca. 33 Seemeilen, herrscht emsiger Betrieb in der Moselmündung; der Start ist 200 m unterhalb, und es weht ein mäßiger Wind moselabwärts. Wir können also ohne Anker starten, denn bei unserem Probeschlag im Strom laufen wir mit halbem Wind gut zu Berg. Ich lasse den neuen Kreuzballon setzen und freue mich schon auf die langen Amwindstrecken, die es unterwegs geben wird, und bei denen man so bequem an den großen Schleppzügen vorbeilaufen kann. Der Vorbereitungsschuß ist bereits gefallen, und das ganze Feld läuft oberhalb der Startlinie auf und ab. Einige der ganz schweren Ausgleichsklassen haben sich in der Moselmündung vor Anker gelegt, damit sie nicht etwa von der Strömung zu früh durch die Startlinie treiben. Inzwischen brist es ein wenig auf, und es ist ein überaus schönes Bild, als sich die größeren Boote, 45er, 35er und die 30er Binnenkielyachten geschlossen auf die Reise machen. Wir haben den zweiten Start, fünf 22er, ebensoviel 20er, einige der einst so beliebten 40er Rheinjollen und drei 15er. Wir starten nach unserem bewährten Prinzip; ein Mann bedient das Vorsegel, der Bestmann neben mir nur die Backstagen; er muß gleichzeitig auf die Stoppuhr achten und die Minuten bzw. Sekunden laut vorzählen. Mit dem Startschuß der ersten Gruppe laufe ich auf die Linie zu, wende etwa 100 m oberhalb und gehe wieder stromaufwärts. Nach drei Minuten drehe ich wieder zu Tal, fiere das Großsegel und laufe nun mit halber Fahrt zur Startlinie. Wir haben noch eine Minute. Ich hole langsam dicht, noch 50, noch 40, 30, 20 Sekunden. Wir nehmen alles dicht und passieren herzklopfend 4—5 Sekunden nach

dem Schuß die Startlinie in voller Fahrt. Wir haben Glück, denn während unseres Startmanövers behinderte uns kein Schleppzug. Dafür sehe ich aber jetzt schwarzen Qualm unterhalb der Insel Niederwerth aufkommen, und an diesem Qualm muß ich feststellen, daß es nichts mit den langen Amwindstrecken ist, denn kaum sind wir von der Mosel weg, müssen wir kurze Schläge kreuzen, und da meine Mannschaft mit dem großen Kreuzballon noch wenig Übung hat, klappt es nicht so, wie es soll. Der Wind wird immer lebhafter, und einer unserer Konkurrenten, ein ausgesprochenes Schwerwetterboot, kreuzt uns glatt aus. Wir nehmen also das große Vorsegel weg und setzen unsere normale Kreuzfock. Eben sind wir damit fertig, da sehen wir, wie unserem Gegner vor uns in einer Fallbö die Gaffel von oben kommt. Innerlich voll Genugtuung, äußerlich mit Bedauern, segeln wir an ihm vorbei. Er hat das Segel geborgen und ein Mann ist dabei, ein neues Pickfall einzuscheeren; es dauert auch nicht lange, da ist er uns erneut auf den Fersen. Aber nun kommt er nicht so schnell vorbei. Erst zwischen Andernach und Brohl, als uns ein Schleppzug ins stillere, stromlose Fahrwasser drückt, erfaßt er blitzschnell seine Chance und geht in ganz kurzen Kreuzschlägen an der anderen Seite des Schleppers durch die schmale, aber schnellfließende Gasse. Der Wind, der ständig gegenan steht, hat sich zu einem kleinen Sturm entwickelt. Eigentlich müßten wir reffen, aber in Anbetracht meiner gewichtigen Mannschaft beschließe ich, das volle Zeug zu halten. Einmal muß doch eine raume Strecke zum Ausruhen kommen. Ein sorgenvoller Blick nach achtern beruhigt mich etwas. Außer den 20ern, die sehr viel Wind vertragen, fangen alle Jollen an, ihre Segel zu kürzen. Unangenehm an dieser langen Strecke sind die Berge an beiden Ufern, ganz gleich, wie sich der Fluß auch dreht, der Wind kann nur mit oder — wie in diesem Fall — gegen den Strom wehen. Da die Großshoot wegen der ständigen Fallböen aus der Hand gefahren werden muß, wechseln wir uns hierin ab. Es ist allmählich eine arge Schinderei geworden. Wir müssen dicht an einem Passagierdampfer vorbei, der mit seinem Radkasten das ohnehin schon unruhige Wasser aufwühlt. Dabei gehen uns die Spritzer bis über den Kopf und — was noch schlimmer ist — es schwapsen uns erhebliche Mengen Wasser ins Boot, die eiligst wieder ausgeöst werden müssen. Drei Stunden sind wir schon unterwegs, und ich schätze, wir haben erst die Hälfte der Strecke hinter uns. Gleich hinter Linz empfängt uns die Erpeler Ley wieder mit prächtigen Fallböen; aber unterhalb Remagen wird es etwas ruhiger, und wir stärken uns schnell mit etwas Schokolade und einem Schluck Pott-Rum. Vorbei geht es an Unkel und Oberwinter, und ausgerechnet an der Insel Nonnenwerth laufen zwei Schleppzüge nebeneinander in dem engen Fahrwasser. Zum Überfluß kommt noch ein großer Talzug, der mit schrillum Dampfpeifensignal Platz verlangt. Nun heißt es aufpassen, wie aufgeschuchte große Vögel kreuzen die Segelboote mit ganz kurzen Schlägen im engsten Fahrwasser. Es gilt, nicht nur von den Schleppern und den anhängenden Lastkähnen klar zu kommen, es müssen auch die Ausweichregeln den Regattateilnehmern gegenüber beachtet werden. Man windet sich hindurch, so gut es geht, nur Fahrt muß man im Schiff halten. Wenn eine Wende versagt, gibt es Kollision und Havarie. Endlich sind wir hindurch. Wir haben den Drachenfels mit den letzten Wirbelböen hinter uns und freuen uns nun an der steifen, aber stetigen Brise. Gleichmäßig ist das Wasser mit kleinen Schaumköpfen bedeckt, und weit voraus sehen wir schon die ersten Boote durchs Ziel gehen. Auch unseren Gegner sehen wir leider gut voraus, aber den zweiten Preis haben wir ziemlich sicher, so denken wir, denn der nächste Konkurrent liegt ebenso weit zurück wie der erste vor uns. Da gibt es plötzlich einen Knall, und unser Mast schnellt wie ein Peitschenstock hin und her. Der Vorstagbeslag ist aus dem Deck gerissen, Vorstag und Fock fliegen ohne Halt umher. Ich schieße in den Wind und wir bergen schnell

\***POTT-RUM** 

**IM GROG UND TEE**

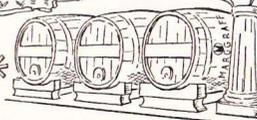
 **ZU PUNSCH**

**UND BOWLE** 

**POTT JAMAÏKA** 

**RUM SEIT 1848** 

**POTT BATAVIA** 

**ARRAK** \* 

das wild flatternde Großsegel. Während wir den Schaden besehen und überlegen, was zu tun ist, geht der Erste durchs Ziel und der Zweite triumphierend an uns vorbei. Es bleibt uns nichts anderes übrig, als zu den Paddeln zu greifen, und verbittert und geschlagen machen wir wenig später am Bootshaus der Bonner Segler fest, nachdem wir uns fast 6 Stunden gerackert und gemüht hatten. Doch wir sind nicht die einzigen, die Bruch gemacht haben. Die ausnehmend lange und harte Kreuztour hat noch mehr Opfer gefordert, und die Schmitting-Werft in Bonn-Beuel hat alle Hände voll zu tun, um die havarierten Boote wieder regattaklar zu machen. Das besorgt sie denn auch in vorbildlicher Weise, und am nächsten Vormittag ist alles wieder in bestem Trimm am Start. Diesmal geht die Strecke bis Köln-Rodenkirchen, ca. 16 Seemeilen, dafür weht aber auch nur ein leiser Hauch, und wir müssen vor Anker starten. Kaum haben wir das Eisen



liegen, kommt ein wenig Wind ins Segel und läßt uns darüber segeln. Also wieder raus damit, das amüsante Spiel wiederholt sich noch einige Male, und wir sind froh, als wir endlich unseren Start hinter uns haben und unterwegs sind. Durch die Stromgeschwindigkeit wird der leichte Wind verstärkt, und es ist eine wahre Vergnügungsfahrt gegen gestern. Unseren gefährlichen Viel-Wind-Gegner können wir heute gut in Schach halten, dafür kommen uns aber die Flautenläufer brenzlich näher. Einer ist schon neben uns, und nur durch eine raume Strecke, in der unser gutstehender Kreuzballon prächtig zieht, entgehen wir ihm. In dem Bogen von Sürth nach Porz können wir sogar noch den Spinnacker setzen — es ist zwar nur ein Hauch Wind, aber es langt soeben, daß alle Segel voll stehen. Beim ersten Backschlagen verschwindet der Spinnacker, und dann kreuzen wir die letzte Strecke aufmerksam, immer in der schnellsten Strömung bleibend, und gehen freudestrahlend als Erster unserer Klasse durchs Ziel. — Am Abend vereint dann eine fröhliche Geselligkeit alle Teilnehmer,

Schlachtenbummler netzt Freunden und Gönnern unseres schönen Sports im gemütlichen Clubheim des Kölner Segel-Clubs. Die Räume sind gespickt voll, und immer noch wird zusammengerückt, um noch einige aus dem Garten oder in der Nachbarschaft requirierte Stühle zwischenzuschieben. Trotz aller Enge findet die Jugend noch Platz, ein wenig zu tanzen, und als in vorgerückter Stunde sich der Schwarm der Gäste ziemlich verlaufen hat, stellt sich heraus, daß gerade die aktivsten Segler noch keine Neigung zeigen, zur Koje zu gehen. Erst beim Morgengrauen verschwinden die Letzten mit leichter Schlagseite in den verschiedenen Kajüten oder unter der Persenning zu kurzem Schlummer auf der am Abend vorsorglich schon aufgepumpten Luftmatratze. Am dritten Tag der Rheinwoche sammeln sich alle Yachten unterhalb der Mülheimer Brücke zum Start nach Düsseldorf. Es ist wieder eine lange Strecke, etwa 28 Seemeilen. Diesmal weht der von allen so gefürchtete leichte Talwind. Es ist richtig schönes Sommerwetter, wolkenloser, blauer Himmel, reichlich warm schon am Vormittag, und wenn nicht von irgendwoher ein kleines Gewitterchen erscheint, wird es eine trostlose Treiberei geben. Der Start ist denn auch danach. Einige von den größeren Kielbooten haben den Anker zu früh hochgenommen, und als sie sehen, daß sie über die Linie zu treiben drohen, werfen sie ihn wieder weg. Jetzt hält er natürlich nicht, und als er endlich hält, sind sie schon drüber weg und kriegen ihre Rückrufnummern gezeigt. Es bleibt ihnen nun nichts übrig, als zu warten, bis alle Boote ihrer Klasse gestartet sind, und das dauert eine Weile. Die Letzten von ihnen starten mit uns in der zweiten Gruppe, und wie ein Knäuel toter, hilfloser Fische treiben alle gemächlich zu Tal. Es wäre so eine schöne Gelegenheit, den versäumten Schlaf der Nacht nachzuholen, aber leider müssen wir unsere ganze Aufmerksamkeit dem Schleppverkehr zuwenden. Weit unten sehen wir so ein Räberboot ankommen mit 6 oder 7 Lastkähnen im Anhang. Schon jetzt müssen wir kalkulieren, wie wir ohne Kollision vorbeikommen, nur mit Hilfe der Strömung und des mehr als flauen Windes. Die Mannschaft verteilt sich in Lee des Bootes, um ihm eine günstige Lage zu geben, und mit halb gefierten Segeln versuchen wir, etwas Wind zu fangen. Ganz, ganz langsam machen wir leise Fahrt quer zum Strom und kommen allmählich aus dem Fahrwasser des Schleppers. Aufatmend schaukeln wir in seinen Wellen an den anhängenden Schiffen entlang, sie wollen gar kein Ende nehmen, so scheint es uns, und gleich dahinter schnaubt ein schnelles Motorschiff heran. Dessen Bugwelle wirft uns ordentlich durcheinander und nimmt uns das letzte bißchen Fahrt aus dem Schiff. Die Feststellung, daß unsere Konkurrenz auf der anderen Seite des Schleppzuges wesentlich schneller vorgetrieben ist, hebt unsere Stimmung keineswegs. Vor uns läuft das Feld nun in eine starke Kurve und wir sehen die Ersten schon mit leicht geblähten Segeln lebendig werden. Jetzt hat unser Gegner den Windstreifen erwischt und vergrößert unwahrscheinlich schnell seinen Abstand; endlich stehen auch unsere Segel voll und ich spüre wieder so etwas wie Ruder im Schiff. Leider ist die Freude nur von kurzer Dauer, denn bei der nächsten Stromkrümmung kommen wir wieder vor Wind und unsere Segel hängen schlaff wie alte Gardinen an den Spieren, während am Ufer wie zum Hohn einige Flaggen munter auswehen. Es ist der üble Zustand, daß die Stromgeschwindigkeit etwa gleich der Windgeschwindigkeit ist und dadurch den Booten im wahrsten Sinne des Wortes der Wind aus den Segeln genommen wird. Wieder treiben wir knapp an einem Dampfer vorbei, ein größeres Boot der Ausgleichklasse kommt nicht mehr klar und läßt im letzten Moment seine Maschine anspringen. Er nimmt die Rennflagge herunter zum Zeichen, daß er die Wettfahrt aufgibt, und als er nun gemütlich an uns vorbei motort, wird er fast beneidet. Noch mehr wird er beneidet und nicht nur von uns, als er an einer schattigen Gastwirtschaft am Ufer anlegt, wo sich die Mannschaft dann an kühlen Hellen erquickt, während

uns die Zunge am Gaumen klebt, denn unser geringer Vorrat an Mineralwasser ist längst verbraucht. Noch manches Mal müssen wir vorsichtig und mit allen Schikanen lavieren, um von den Schleppzügen klarzukommen, und einige Male haben wir die Paddel schon in der Hand. Aber es geht jedesmal ohne, und wir hoffen auf das Reck von Heerdt nach Düsseldorf, wo der Rhein — statt wie üblich von Südosten nach Nordwesten — umgekehrt fließt, und wo wir auf Bergwind rechnen könnten. Es erweist sich jedoch, daß der Wind inzwischen ganz eingeschlafen ist, und nur ein durch den Strom erzeugter, ganz flauer Hauch läßt die Boote gegen 19 Uhr durchs Ziel kreuzen. Acht Stunden waren



wir unterwegs, und nun sind wir so erledigt, daß uns schon gar nichts mehr aufregen kann, auch nicht die Tatsache, daß wir Zweitletzter unserer Klasse geworden sind. Eiligst streben wir dem Clubhaus des D.Y.C. zu, um etwas Kühles, Nasses in uns aufzunehmen, wodurch wir dann auch langsam wieder unser seelisches Gleichgewicht bekommen und den Rest des Abends damit ausfüllen, zu behaupten, bei solcher Affenflaute und Hitze sei Regattasegeln heller Wahnsinn, und die schwersten Pötte trieben bekanntlich am schnellsten, mit Aerodynamik und Kunst hätte das gar nichts zu tun und was dergleichen Reden sind, die man nach einer verlorenen Wettfahrt zu machen pflegt. Wohingegen die erfolgreicheren Steuerleute mit feinsinnigen Worten dartun, daß es bei solchem Wetter lediglich auf die besseren Nerven und das gewisse Fingerspitzengefühl ankomme, auf die genaue Berechnung, und daß es durchaus kein Zufall sei, wenn ein Boot schneller voraus käme als das andere. Gegen Mitternacht sind die Begriffe schon weit schwieriger zu definieren, und eine Stunde später herrscht bereits die einstimmige Meinung, daß es doch im großen und ganzen eine fabelhafte Sache war. Hier in Düsseldorf gibt es einige Tage Pause, damit sich Steuerleute, Mannschaften und auch die Boote von den Strapazen dieser

drei Tage erholen können. Wir betrachten es als eine willkommene Gelegenheit, den auswärtigen Kameraden die Sehenswürdigkeiten unserer schönen Heimatstadt zu zeigen, und wer es eben einrichten kann, nimmt einen oder mehrere Clubfreunde ins Quartier. Viel zu rasch entschwinden die schönen Stunden mit unseren Rheingauer, Mainzer und Kölner Freunden in unbeschwerter Ferienlaune, und dann kommt der Sport wieder zu seinem Recht. An einem ausnehmend schönen, frischen Sommermorgen versammeln sich wieder alle Teilnehmer der Rheinwoche zum Start nach Duisburg, ca. 17 Seemeilen. Ein steifer Nordwind läßt den Start zu einer sehenswerten Angelegenheit werden, mit schäumender Bugwelle rauschen die Segelyachten kreuz und quer über den Strom, und während ich mit meiner Jolle aus dem Hafen laufe, merke ich gleich beim ersten Halsen, daß es eigentlich ein bißchen zuviel für Vollzeug ist. Da jedoch die anderen nicht reffen, unterlassen wir es auch. Jetzt startet die erste Gruppe. Es ist ein prächtiger Anblick, als sie fast geschlossen über die Linie stieben. Der Augenblick erfordert unsere ganze Aufmerksamkeit. Durch den lebhaften Bergwind besteht keine Gefahr, unfreiwillig über den Start zu treiben. Alle Boote unserer Gruppe kreuzen dicht an der Linie, und jeder bemüht sich um die beste Position, d. h. jeder möchte so hoch wie möglich mit Backbordbug auf die Reise gehen. Im Eifer des Gefechtes drängeln sie sich immer mehr nach luv, ohne zu bedenken, daß sie dort viel zu dicht unter Land und in Abdeckung geraten. Ich mache, daß ich aus dem Rudel herauskomme und starte ziemlich unbehelligt mitten im Strom. Während sich meine Gegner mit Luvkämpfen und gegenseitigem Abdecken das Leben schwer machen, kann ich einen feinen, langen Schlag in der besten Strömung segeln; bei jedem kräftigen Windstoß, und daran ist kein Mangel, luvle ich sachte an und gewinne Höhe. Beim ersten Kreuzschlag kommen wir tadellos klar vor unserem Gegner vorbei; es ist unser alter Schwerwind-Rivale. Vor uns liegt eine lange Kreuzstrecke, das Wasser ist ganz dunkel, mit Schaumkronenbedeckt, und ich sehe weit voraus einzelne Boote reffen. Eigentlich müßten wir es auch, aber ich kann mich nicht entschließen. Wir können es halten, das ist sicher, wenn es nur keinen Bruch gibt. Der Bestmann bemerkt meinen sorgenvollen Blick in die Takelung. „Keine Angst, Käpten“, beruhigt er mich, „diesmal haben wir alles untersucht, heute reißt uns kein Bolzen aus.“ Es wird ein hartes Kreuzen, und wir kriegen allerhand Wasser ins Boot. Doch wir müssen es vorläufig drinlassen, denn meine beiden, schweren Männer balancieren wie die Akrobaten auf der Luvkante, um die wilden Sprünge auszugleichen, die unsere Jolle, auf dem wüsten Wasser macht. Aber alle unsere Mühe ist umsonst, wir können unseren Gegner nicht abschütteln. Jetzt kommt er uns auf Steuerbordbug entgegen, und wir zwingen ihn noch einmal zum Ausweichen. Aber mit dem nächsten Schlag geht er an uns vorbei. Indessen scheint es auch ihm ein bißchen zuviel zu werden. Er luvt etwas in den Wind und dreht schnell ein paar Ringe weg. Es zeigt sich jedoch, daß er dadurch langsamer wird, denn nach kurzer Zeit liegen wir wieder vor. Da setzt er schleunigst wieder volles Zeug und segelt uns abermals vorbei. Aber nun haben wir die Kreuzstrecke hinter uns und bleiben ihm hart auf den Fersen. Auf der langen Amwindstrecke von Wittlaer nach Uerdingen wird vor allen Dingen das Boot wieder trocken gemacht, es sind etlich zwanzig Eimer, die wir ausschütten, und dann versuchen wir, an unserem hartnäckigen Gegner vorbeizukommen. Dabei verwickeln wir uns in einen verbitterten Luvkampf, der uns immer mehr aus der Strömung bringt, und am Ende habe ich zwar meinen alten Gegner hinter mir; aber — wie so oft — hat sich der Dritte indes ganz still und leise mitten im Strom nach vorne gebracht und ist plötzlich der Erste geworden. Unmerklich ist auch der Wind ein wenig abgeflaut, und wir können mit aller Sorgfalt unseren Fehler nicht mehr gutmachen. Die Reihenfolge bleibt so bis zum Ziel kurz vor der

Hochfelder Brücke. Dort nehmen alle Boote die Segel herunter und machen die Schlepptrossen klar, um durch den unübersichtlichen Verkehr, der von hier bis weit unterhalb der Ruhrmündung herrscht, bis zum idyllischen Hafen des gastlichen Städtchens Orsoy geschleppt zu werden. Wir müssen warten, bis alle Boote da sind und benutzen die Zeit, ein improvisiertes Dinner einzunehmen. Es besteht bei uns nach alter Sitte aus gekochten Eiern, kaltem Braten und Butterbrot, als Dessert Schokolade nebst obligatem Doppelkorn. Nachdem alle Boote durchs Ziel sind, gibt es noch ein Wirrwarr, bis alle — schön der Größe nach, die schwersten vorn, die Kleinsten hinten — sortiert sind, und dann geht es in fröhlicher Schleppfahrt rheinabwärts. Hier, im Revier der Hochöfen und rauchenden Schlotte, erregt der festlich geflaggte Dampfer mit seinem bunt bewimpelten Anhang beträchtliches Aufsehen, und wie ein freundliches Lächeln erhellt das heitere Bild für einen Augenblick den Ernst dieses von rastloser Arbeit erfüllten Gebiets. An beiden Ufern liegen Reihen von Schiffen, die auf Ladung warten und engen das Fahrwasser bedenklich ein; als wir uns der Ruhrmündung mit dem weit verzweigten Hafensystem nähern, muß unser Dampfer sich regelrecht hindurchwinden. Aus- und einfahrende Bugsierboote versperren den Weg, schwere Schlepper manövrieren hin und her, um sich aus den Haufen ankernder Schiffe ihren Anhang herauszupicken. Es ist ein Gewirr von Schiffen, Trossen und aufregenden Signalen, daß man meint, das könne unmöglich klar gehen. Bei der Brücke, die Ruhrort mit Hamborn verbindet, ist es am schlimmsten; aber auch noch weiter abwärts hält der Betrieb an. Erst unterhalb Walsum, wo wir beachtliche Schiffswerften und die typischen Fördertürme der angrenzenden Kohlenzechen bemerken, da beginnt allmählich der geruhsame Niederrhein. Mit der sinkenden Sonne erreichen wir Orsoy, dessen kleiner, von hohen Bäumen umstandener Hafen uns nach all dem Lärm wirklich wie ein Port des Friedens erscheint. Das ganze Städtchen ist auf den Beinen, um uns zu begrüßen, und der Kontakt zwischen seinen Einwohnern und den Seglern ist bald in bester Ordnung. In vorbildlicher Weise stellt man uns Quartiere zur Verfügung, und abends im Hotel Germania gehen die Wogen der Freude und Begeisterung haushoch, besonders als bekannt wird, daß der Bürgermeister von Orsoy einen Sonderpreis für die letzte Strecke der Rheinwoche gestiftet hat. Wieder geht es durch bis zum Morgengrauen, und nicht wenige begeben sich gleich vom Festsaal aus auf die Terrasse des Hotels Germania, um in bester Laune zu frühstücken. Dann werden die Yachten und Boote wieder klargemacht, und bei schönstem Wetter sammeln sich alle zur gemeinsamen Geschwaderfahrt nach Wesel. Auch hier wieder herzlicher Empfang, Gratis-Quartiere. Man gibt uns abends ein festliches Essen, ernste und fröhliche Reden werden gehalten, und wir stellen fest, daß unser schöner Sport auch im alten, festungsumgürtelten Wesel viele begeisterte Anhänger besitzt. Als wir am anderen Morgen unsere Boote fertigmachen zur letzten Wettfahrt Wesel—Emmerich, zirka 23 Sm., ist das Ufer dicht besetzt von Schaulustigen, die sich an dem schönen Bild der auf und ab kreuzenden Segelyachten erfreuen. Das Wetter läßt leider zu wünschen übrig. Es weht ziemlich hart aus Nordwest, von Zeit zu Zeit mit heftigen Regenböen. Wir holen also unser Oelzeug vor und machen uns für eine in jeder Beziehung nasse Fahrt bereit, und dann sind wir auf einmal wieder mitten drin im Startgewühl. Diesmal geht unsere Gruppe ziemlich geschlossen über die Linie, und es ist lange ungewiß, wer die Führung übernimmt. Schließlich aber, als der Wind noch etwas rauher wird, kämpft sich unser alter Gegner wieder nach vorn, wir folgen in mäßigem Abstand, und hinter uns zieht sich das Feld immer weiter auseinander. Es ist ein schönes Segeln hier auf dem Niederrhein, grüne Weiden, soweit das Auge reicht. Nur hin und wieder von einer Reihe dekorativer Pappeln unter-

brochen, nur selten sieht man ein einsames, deftiges Gehöft, fern am Horizont auch schon eine Windmühle, die uns daran erinnert, daß wir uns der niederländischen Grenze nähern. Breit und behäbig fließt der Strom am alten, romantischen Rees vorbei, die Schleppzüge scheinen uns hier weit weniger aufregend als im engen Fahrwasser der Gebirgsstrecke; man kann alles viel besser übersehen, und unwillkürlich teilt sich einem die Ruhe dieser Landschaft mit. So erreichen wir Emmerich und beenden die letzte Wettfahrt der Rheinwoche wieder als Zweiter unserer Klasse. Und dann vereint noch einmal eine große Festveranstaltung alle Teilnehmer zur Schlußpreisverteilung mit Reden offizieller und inoffizieller Art, mit viel Humor und sprühender Laune, an die sich alle, die dabei waren, noch oft und gern erinnern. Am nächsten Tag verpacken wir unser braves Schiffchen sorgfältig auf den Schlepper, nehmen Abschied von unseren Emmericher Freunden, was nicht ohne einige Runden Genever zu machen ist (nirgends gibt es so feine Schnäpse wie in Emmerich), und dann schiffen wir uns, gut verproviantiert — besonders mit letzteren — auf einem bequemen Kajütboot ein, um die gemütliche Heimreise im Kreise froher Segelkameraden anzutreten.

A. Pauli

## Yachtsegelmacherei

**FRIEDRICH BEILKEN**

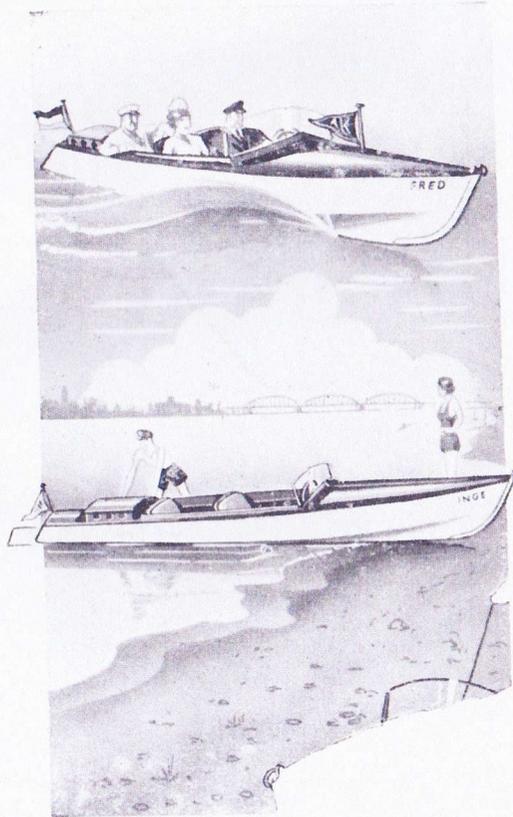
**Q u a l i t ä t s a r b e i t**

**Bremen-Vegesack · Bahnhofstraße 6 · Fernruf 2108**



# *Motorboote - Segelboote*

*SPEZ.: PIRATEN*



**BOOTSBAU ADOLF KREUSELER**

**NEUSS AM RHEIN**

Heerdter Buschstraße 11

Haltestelle „Kaiser“ Linie 16

