



Jahrbuch 1909

Kölner Segler-Club.

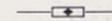


„Liesel“ des Herrn **Dr. Pfaff**, erfolgreichstes Boot 1908.
 Konstrukteur u. Erbauer: **Balt. Conrad, Köln**.



Vorstand und Ausschuß 1909.

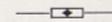
- Wilh. Liesegang**, I. Vorsitzender,
 Adr.: Rodenkirchen b. Köln, Karlstraße.
- Dr. Aug. Pfaff**, II. Vorsitzender,
 Adr.: Köln, Hohestraße 35–37.
- Franz Bohrer**, Schriftführer,
 Adr.: Köln-Bayenthal, Brühlerstraße 60a.
- Gustav Grates**, Schatzmeister,
 Adr.: Köln, Zülpicherplatz 17.
- Peter Pott jr.**, Beisitzer,
 Adr.: Köln, Schaafenstraße 63.
- Louis Schmalz**, Beisitzer,
 Adr.: Köln, Neue Maastrichterstraße 6.
- Georg Spelling**, Beisitzer,
 Adr.: Köln, Flandrischstraße 4.



Clubadresse:

Rodenkirchen b. Köln, Uferstraße.
 Für Postsendungen: Schriftführer.
 Für Geldsendungen: Schatzmeister.

Clubabzeichen und Stander
 sind von Herrn Peter Pott **jr.**, Schaafenstrasse 63 zu beziehen.



Jeden **ersten Donnerstag** im Monat findet die **ordentliche Monatsversammlung** statt, im Sommer im Clubhaus Rodenkirchen, im Winter Restaurant Kränkel, Martinstraße. Hierzu wird nicht besonders eingeladen.

Jeden Donnerstag zwangloser Clubabend.

Die Mitglieder betreffende Mitteilungen werden durch Rundschreiben, Anschlag im Clubhaus oder Zeitungsanzeige bekanntgegeben.

Jahresplan 1909.

- April 24. Eröffnungs-Essen (Herrenabend).
Mai 9. Ansegeln. Geschwaderfahrt.
" 23. Agger- und Siegtour mit Beibooten.
" 30. 31. Pfingstfahrt von Coblenz.
Juni 13. Interne Segelregatta.
Gemeinsame Fahrt mit Begleiddampfer der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft nach Remagen od. Rolandseck.
" 27.-29. Geschwaderfahrt nach Emmerich.
Juli Vaterländische Festspiele:
Interne Segelregatta Urfeld-Bismarcksäule.
Picknick im Urfelder Busch. Begleitboot.
" 25. Picknick auf dem Herseler Wert.
Aug. Kreuzfahrten Holland und Oberrhein.
Sept. 5. Interne Segelregatta. Mülheim-Düsseldorf.
" 26. Geschwaderfahrt Remagen-Rodenkirchen.
Okt. 10. Absegeln. Geschwaderfahrt.
Dez. 12. Generalversammlung.

Segel- u. Motorboot-Regatta-Termine.

- Mai 20. R. S. V. Mainz.
Mai 15.-23. Berliner Woche.
Juni 23.-Juli 2. Kieler Woche.
Juli 11.-26. Münchener Woche.
Juli 19. Rhein. S. V. Bodenseeregatta.
Juli 31.-Aug. 8. Bodensee Woche.
Aug. 12.-16. Rheinwoche.
Aug. 15. Motorbootwettfahrt vor Köln.
Aug. 27.-Sept. 8. Berliner Woche.

Rheinische Ruderregatta-Termine.

- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| Juni 19. 20. Mainz. | Juli 11. Ems. |
| " 27. 28. Frankfurt a. M. | " 18. Duisburg-Ruhrort. |
| Juli 4. Mannheim. | Aug. 15.-16. Straßburg. |
| " 4. Essen (Ruhr). | |



Jahres-Bericht.

Wieder ist ein Jahr in den Strom der Zeiten untergetaucht, und an den Chronisten tritt aufs Neue die Aufgabe heran, den Mitgliedern und Freunden des Clubs zu berichten, was das Jahr Gutes und Schlechtes im Sport gebracht. Das Jahr 1908 war für die Entwicklung des Clubs recht günstig. Da ist es dann eine Freude für den Berichterstatter, die einzelnen Ereignisse nochmals vor den Augen der Beteiligten Revue passieren zu lassen und sie aufzuzeichnen zur dauernden Erinnerung und Nacheiferung.

Der Jahresplan, welcher die seit einigen Jahren schon üblichen Veranstaltungen aufwies, konnte im wesentlichen durchgeführt werden. Nur zwei weniger bedeutende Programmnummern mußten ausfallen in der Hauptsache, weil die offiziellen Veranstaltungen sich zu sehr gehäuft hatten. So wurde die geplante Beibootfahrt auf Agger und Sieg von Sonntag zu Sonntag verschoben und mußte schließlich ausfallen, da die Agger im Spätsommer nicht genügend Wasser führte. Das geplante Picknick auf dem Herseler Wert kam auch nicht zustande, weil der Termin mit den Vaterländischen Festspielen zu nahe zusammen fiel. Die übrigen Veranstaltungen sind indes programmäßig durchgeführt worden unter großer Beteiligung und gestalteten sich zu vollen Erfolgen für den Club.

Die Saison wurde offiziell eröffnet am 12. April durch ein Festessen, welches wie im Vorjahr an Bord eines Salondampfers während der Fahrt nach Königswinter gehalten wurde. Leider war das Wetter auch in diesem Jahre bei dieser Eröffnungsfahrt recht unfreundlich, was freilich der guten Stimmung an Bord keinen Abbruch tat.

Zu Ostern machte Perle eine Fahrt von Mainz zu Tal, Slepner von Coblenz, Zephyr segelte zu Berg bis Hersel und

zurück. Das Wetter war in diesen Tagen so rauh, daß diese Osterfahrt den Beteiligten noch lange in der Erinnerung bleiben dürfte.

Zu einem besonderen Ereignis gestaltete sich die Taufe der im Frühjahr für unseren verehrten Vorsitzenden, Dr. Pfaff, erbauten Yacht Liesel. Der Taufakt wurde in feierlicher Weise durch Frau Grates vollzogen, welche die Champagnerflasche mit Grazie und Schwung am Steven zerschellte. Mit diesem Boot, in welchem unser Mitglied, Herr Conrad, seine reichen Erfahrungen als Stromsegler verkörpert hat, ist unserem heimischen Bootbauer ein ausgezeichnete Wurf gelungen. Trotzdem das Boot als reines Tourenboot nur mit Rücksicht auf die Stromverhältnisse, Bequemlichkeit und Sicherheit gedacht war, erwies sich dasselbe als ein außerordentlich schnelles Boot, welches auch den Wettbewerb ausgesprochener Rennboote nicht zu scheuen brauchte.

Beim Ansegeln am 17. Mai vereinigte sich eine recht ansehnliche Flotille zur Geschwaderfahrt. Die stattlichsten Boote der rheinischen Segelflotte: Perle, Zephyr, Nyota, Sleiþner, Isolde und Liesel, segelten am Sonntagmorgen in geschlossenem Geschwader, bei lachendem Sonnenschein, an der Stadt vorbei zu Tal und boten den zahlreichen Sonntagswandlern ein schönes Bild des sich entwickelnden Segelsportes, an des Dichters Worte erinnernd:

Des Sonntags in der Morgenstund'
Wie wandert sich's so schön
Am Rhein, wenn rings in weiter Rund
Die Morgenglocken geh'n!

Ein Schifflin zieht auf blauer Flut,
Da singt's und jubelt's drein;
Du Schifflin, gelt, da fährt sich's gut
In all die Lust hinein!

Bis Kasselsberg ging die Fahrt, wo die Kölner Boote zum Picknick vor Anker gingen, während Nyota allein ihre Fahrt nach ihrem Heimatshafen Wittlaer fortsetzte. Nachmittags benutzten die Boote zur Heimfahrt Schleppgelegenheit, da die Briesse hierfür nicht ausreichte.



Im Schlepp.

An der Pfingstfahrt von Boppard aus zu Tal, beteiligten sich wieder Zephyr, Sleiþner und Isolde, Liesel schloß sich von Coblenz an, während Trude schon vorgeeilt war. Bei der Schleppfahrt hatte Zephyr eine schwere Leckage erhalten, und es war nur dem Zufall zu danken, daß die Yacht nicht gesunken war. Die meisten Teilnehmer an der Fahrt hatten sich schon Samstags in Boppard versammelt. Ein feuchtfröhlicher Vorabend bei Erdbeerbowle brachte Duisburger und Kölner Segler näher und bildete eine



Pfingsten. An Bord der Isolde.

gute Einleitung einer vergnügten Pfingstfahrt. Der Sonntag erwies sich als ein Segeltag erster Ordnung, indem eine recht kräftige Bergbriesse stand. Am Spätnachmittage sammelten sich die Boote in Kripp, wo sich unterhalb der Fähre ein günstiger Ankerplatz bot. Die Quartierbesorgung in dem von Pfingstausflüglern überfüllten Linz bot noch einige Schwierigkeit und auch komische Intermezzos. Glücklicherweise, die sich hierum nicht zu sorgen brauchten und an Bord Unterkunft hatten. Eine fidele Sitzung im Hotel bildete auch den Schluß dieses Tages. Am 2. Tage begünstigte wieder eine frische Briesse die Fahrt, so daß die Boote rechtzeitig an ihrem Ankerplatz eintrafen.

Am 21. Juni veranstaltete der Club die erste interne Segelregatta. Die Lokalpresse bezeichnete die Wettfahrt als ein wassersportliches Ereignis, und in der Tat, es war ein voller Erfolg für den Club. Zu der Wettfahrt hatten 12 Boote gemeldet, welche sich auch am Start in Bonn einfanden. Das meiste Interesse bot die Gruppe der großen Boote, in welcher sich noch 5 Konkurrenten trafen, obgleich Isolde, deren Kapitän streikte, nicht startete, sondern ihre Schlepptrasse auf den Begleitdampfer gab. Besonders gespannt war man auf das Abschneiden von Perle, der Clubyacht des Kölner Club für Wassersport, und Nyota, der Clubyacht des Duisburger Yacht-Club, welche ihr Können zum ersten



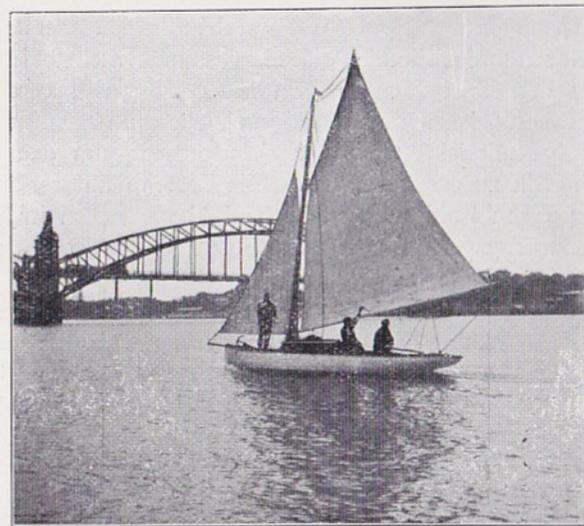
Juni 21. Vor dem Start in Bonn.

Male gegen die älteren Boote zeigen sollten. Perle, war zufolge des guten Rufes, welcher ihr von ihrer Berliner Zeit vorherging, von der Handicap-Kommission ziemlich hoch eingeschätzt worden. Ihr Debut auf dem Rheine entsprach jedoch nicht den berechtigten Erwartungen. Schnellstes Boot wurde Zephyr; es fehlten ihm indes Sekunden, um infolge der Handicap-Vergütung Anwartschaft auf einen Preis zu haben. Der erste Preis der Klasse fiel Slepner zu, welcher sich sehr wacker gezeigt hatte. Der 2. Preis fiel an Nyota, welche sich als schweres Kielboot bei dem leichten Winde den Schwertbooten gegenüber gut gehalten hatte.

In der Gruppe der kleineren Boote konzentrierte sich das Interesse auf die neuerbaute Liesel. Unter Führung ihres Erbauers sicherte sie sich nicht nur den ersten Preis ihrer Klasse, sondern wurde sogar absolut schnellstes Boot der ganzen Regatta, sodaß ihr

auch der prächtige Extra-Preis zufiel, welchen unser Gönner, Herr Gustav Stinnes, dem Club zur Verfügung gestellt hatte. Anne Marie, Einheitsyacht des R. S. V., kam gegen Liesel überhaupt, nicht in Betracht. Ein Typ wie Liesel dürfte den rheinischen Verhältnissen auch im Übrigen, was also kräftige Bauausführung, Bequemlichkeit und geringen Tiefgang angeht, mehr entsprechen, als ein reines Kielboot, wie es die Einheitsyacht des R. S. V. darstellt.

In der Gruppe der Rennboote sicherte sich Filia Rheni wieder den Preis. Die Wettfahrt war begünstigt von einer mäßigen



Nyota, Clubyacht des D. Y. C. vor der Brücke in Düsseldorf.

Nordwestbriese, welche den meisten Booten noch volles Tuch gestattete. Als Begleitboot diente die Dampfyacht Borussia, welche sich allerdings für den Zweck nicht geräumig genug erwies, da auch in diesem Jahre wieder zahlreiche Freunde und Freundinnen des Clubs sich an der Fahrt beteiligten. Nach mehrjähriger Pause hatten wir wieder eine Musikkapelle verpflichtet, welche sowohl während der Fahrt nach Bonn und zurück auf dem Dampfer als auch später bei der Preisverteilung konzertierte. Diese Neuerung fand allseitig solchen Beifall, daß wir auf die Musikbegleitung trotz der erheblichen Mehrkosten nicht mehr verzichten werden. Das Festessen fand wie in den früheren Jahren im Hotel Rheineck

in Bonn statt; die Preisverteilung abends im Restaurant Paul in Rodenkirchen, wo man noch recht lange vergnügt zusammenblieb und Gelegenheit nahm die verschiedenen Preise, welche hierzu geeignet waren, gebührend einzuweihen. Die Damen kamen dann auch noch zu ihrem Rechte, indem die Kapelle zuguterletzt noch zum Tanze aufspielte und immer noch eins zum Besten gab. So nahm dieser schöne Tag einen allseitig befriedigenden Abschluß. Erwähnt sei noch das stetig größer werdende Interesse des Publikums, welches in tausendköpfiger Menge das Ufer beim Ziel besetzt hielt.

An der Geschwaderfahrt von Rodenkirchen nach Wittlaer am 28. Juni beteiligten sich Nyota, Isolde, Filia Rheni, Liesel und Butt. Wieder eine hübsche Flotille, welche zusammen rheinabwärts zog, um einen herrlichen Tag auf dem Wasser zu verbringen. Auch diese Fahrt gestaltete sich bei günstigem Wetter und leichtem Winde besonders genußreich. Gerade noch rechtzeitig um den letzten Zug nach Cöln zu erreichen, kamen die Boote in Wittlaer an. Die Besatzungen von Isolde und Filia Rheni übernachteten in Wittlaer um anderen Tags die Boote anzuhängen und verbrachten noch einige herrliche Tage beim Jupp.

Die 2. interne Wettfahrt wurde aus Anlaß der vaterländischen Festspiele am 19. Juli veranstaltet. Es hatten sich 16 Boote gemeldet, doch fanden sich nur 11 am Start ein. Elsbeth vom R. S. V. segelte außer Konkurrenz mit und gab einen guten Maßstab für die Leistungen der Liesel. Schon am Vormittag sammelten sich die Boote am Urfelder Uferbusch, während die Damen und Gäste des Clubs mit einem Motorboot heraufkamen. Nachdem die Vorräte und sonstigen zum Lagerleben gehörigen Utensilien ausgeschifft waren, konnte die ganze Gesellschaft sich im Walde an windgeschützter Stelle lagern. Die Reize und Szenen eines solchen Segler-Picknicks zu schildern, würde zu weit führen; es waren köstliche Stunden, die nur zu schnell verstrichen, und allzubald ertönte das erste Signal für den Start. Seit dem frühen Morgen wehte eine scharfe Bergbriese, welche die Seglerherzen höher schlagen ließ, galt es doch für manchen Scharten vom letzten Mal auszuwetzen. Die Briese nötigte die meisten Boote schon zum Reffen. Die dicht vor der Startlinie kreuzenden Boote gewährten einen prächtigen Anblick. Nach dem Startsignal passierten die meisten Boote innerhalb weniger Sekunden die Linie, nur Perle ging mit kleiner Verspätung auf die Reise. Die herrschende kräftige Briese schien ihr aber besonders zu behagen. Perle bekannte end-

lich Farbe und schob sich in unglaublich kurzer Zeit an sämtlichen Booten vorbei, um dann ihren Abstand immer mehr zu vergrößern, daß es am Ziele den Eindruck erweckte, als gehöre sie nicht zu der wettsegelnden Flottille. Die Spitze des übrigen Feldes, welches über die größte Strecke ziemlich geschlossen blieb, hielt Liesel, bis sie schließlich von Isolde überholt wurde, welche heute ihren guten Tag hatte und im Kreuzen die modernsten Typen schlug. Elsbeth und Liesel lieferten einen hartnäckigen Zweikampf, der aber auch mit dem Siege Liesels endete. Ilse, das Vereinsboot des K. R. V. v. 77 hielt sich als reines Schwertboot gegen seine modernen Gegner ausgezeichnet und unterlag nur mit wenigen Sekunden. Interessant gestaltete sich das Rennen noch dadurch, daß nach dem erstmaligen Passieren des Zieles nochmals eine Strecke zu Berg zu segeln war. Hierbei waren selbstverständlich die leichteren Boote im Vorteil und besonders Filia Rheni konnte auf dieser Strecke ihre glänzendsten Eigenschaften zur Geltung bringen. Auf der kurzen Bergstrecke verbesserte sie ihre Position derart, daß sie sich vom 8. auf den 4. Platz schob. Sieger waren in der Klasse der größeren Boote Perle I., Isolde II., in der Klasse der kleineren Boote Liesel I., Ilse II., in der Klasse der Rennbote Corsar I. Die Sieger erhielten Eichenkränze und Ehrendiplome.

In diesem Jahre wurden auch in Bonn am 30. August zum 1. Male Vaterländische Festspiele veranstaltet, und kam auch eine Segelregatta bei diesem Anlaß zustande. Trotzdem das Arrangement etwas übereilt getroffen werden mußte, beteiligten sich 6 Boote in 2 Gruppen. Der Start lag in Remagen, das Ziel an der Gronau in Bonn. Der Wind war leider sehr schwach. Zephyr, Filia Rheni und Feucht erhielten die Eichenkränze. Die Preisverteilung in der Stadthalle in der Gronau gestaltete sich auch zu einer schönen Feier. Der Monat August war sonst für Fahrten nach dem Oberrhein und Holland freigelassen. Perle und Sleipner hatten eine längere Tour nach Holland und der Küste geplant. Infolge der ungünstigen Witterung waren diese Fahrten solange aufgeschoben worden, bis man sie schließlich ganz fallen lassen mußte.

Als Ersatz wurde von unserem Freunde Ernst Hilgers eine originelle Segelfahrt nach Holland auf einem Frachtsegelschiff arrangiert. Über diese Fahrt wird an anderer Stelle ausführlich berichtet. Wenn diese Fahrt auch nicht als hervorragend sportliches Ereignis anzusprechen ist, so war es doch für unseren Club ein bedeutsames Unternehmen, welches auch für den Sport die besten

Folgen haben wird. Abgesehen von dem Vergnügen der Beteiligten lag der Hauptwert dieser gemeinsamen Fahrt darin, daß 16 unserer Mitglieder, welche sich vor der Fahrt zum Teil noch nicht so kannten, einander näher gebracht wurden und das freundschaftliche Verhältnis, wie es unter den älteren Mitgliedern des Clubs immer bestand, auch auf die neuen Mitglieder ausgedehnt wurde. Des weiteren aber wurde durch diese Fahrt bei einer größeren Anzahl von Mitgliedern, welche bis dahin die schönen holländischen Segelreviere noch nicht kannten, der Sinn und das Interesse für größere Fahrten nach dem Niederrhein und den holländischen Gewässern geweckt, so daß weitere ähnliche Fahrten in der kommenden Saison die Folge sein werden. Unserem Freunde Hilgers gebührt für seine eifrigen Bemühungen zum Gelingen des eigenartigen Unternehmens die Anerkennung und der Dank des Clubs. Herr Gustav Stinnes nahm Veranlassung, bei dieser Gelegenheit wieder dem Club sein Wohlwollen zu bezeigen, indem er den Segelkahn auf der Rückreise unentgeltlich nach seinem Heimatshafen schleppen ließ. Auch an dieser Stelle sprechen wir Herrn Stinnes unseren herzlichen Dank aus für das dem Club bei jeder Gelegenheit bezeugte Wohlwollen. Nyota machte zur selben Zeit eine Fahrt Rhein und Yssel abwärts über die Zuyderzee nach Amsterdam. Auch diese Fahrt verlief so, daß die Teilnehmer sich geschworen haben, im nächsten Jahre für längere Zeit nach der Zuyderzee zu gehen.

Am 27. September veranstaltete der Club dann noch eine Herbstsegelregatta von Plittersdorf-Godesberg nach Rodenkirehen. Von den 15 gemeldeten Booten fanden sich 13 am Start ein. Die Boote waren wieder in 3 Gruppen eingeteilt, welche je 4 bzw. 5 Konkurrenten aufwiesen. Auch bei dieser Wettfahrt herrschte eine flotte Westbriese, welche manchmal sogar recht kräftig durchsetzte und auch zeitweilig nach Norden schralte, so daß die größte Strecke zu kreuzen war. In der 1. Gruppe löste sich gleich nach dem Start schon Ilse los und segelte dann von Bonn an das Rennen für sich, den Abstand von ihren Konkurrenten stetig vergrößern. Hilde, welche wieder mit stillstehender Schraube segelte, hielt sich recht gut, doch war die ihr gewährte Vergütung nicht ausreichend. Kurz vor dem Ziel ging Ilse der Mast über Bord, doch hatte sie solchen Vorsprung, daß sie mit dem Strom durch's Ziel treibend sich den 1. Preis noch sicherte. Ihre Anwartschaft auf den Preis als absolut schnellstes Boot ging sie allerdings durch diesen Unfall verlustig, Trude erhielt den 2. Preis der Gruppe. In

der 2. Gruppe hatte Liesel leichtes Spiel. Corsar kam nicht recht zur Geltung, Annemarie geriet an Legerwall. Liesel erhielt den 1. Preis und Knirps, der sich mit seinen kleinen Segeln gut gehalten hatte, den 2. Preis. In der 3. Gruppe hielten sich Perle, Zephyr und Nyota auf der ganzen Strecke dicht zusammen. Perle entsprach nicht den Erwartungen, und wenn sie auch absolut schnellstes Boot der Regatta wurde, so gelang es ihr doch nicht im entferntesten, die Vergütung herauszusegeln. Zephyr verscherzte sein Anrecht auf den 1. Preis dadurch, daß er aufdrehte, noch ehe er die Zielinie passiert hatte. Nyota erhielt den 1. Preis, Zephyr den 2. Auch bei dieser Wettfahrt herrschte schönstes Wetter, sodaß auch die Damen und Gäste, für welche ein Begleitdampfer zur Verfügung stand, auf ihre Rechnung kamen. Das Festessen mit anschließender Preisverteilung fand im Festsale des neuen Clubhauses des Kölner Club für Wassersport statt, welcher uns seinen Saal kameradschaftlicher Weise zur Verfügung gestellt hatte. Auch an dieser Stelle danken wir dem K. C. f. W. für sein Entgegenkommen. Die vom Club gestellten Preise waren bei dieser Regatta auch recht gut ausgefallen, da Dank freiwilliger Beiträge verschiedener Mitglieder ein größerer Betrag hierfür aufgewandt wurde. Auch der Duisburger Yacht-Club hatte einen prächtigen Preis gestiftet. Für das schnellste Boot, Perle, war ein silbernes Cockpit-Schild gestiftet und für das ohne Vergütung zweitschnellste Boot war als Extra-Preis ein Pastellgemälde, gemalt und gestiftet von unserem Düsseldorfer Freunde, Herrn Maler S. Melcher, gemeinschaftlich mit Herrn Aug. Peters, ausgesetzt. Dieser Preis fiel auch an Zephyr. Den gütigen Gebern der Preise danken wir nochmals herzlichst. Eine gemütliche Sitzung hielt die Regattateilnehmer auch nach der Preisverteilung noch lange zusammen. Besondere Verdienste um das Gelingen des Abends erwarben sich Fräulein Pott durch ihre hervorragenden Gesangsvorträge und Herr Peter Horatz durch seine humoristischen Darbietungen. Außerdem hatte Herr Horatz mehrere gemeinschaftliche Lieder für den Abend verfaßt. So war denn die Regattasaison für das Jahr zu Ende. Der Club kann mit Befriedigung auf die Regatten des vorigen Jahres zurückblicken, welche alle volle Erfolge waren. Wir haben unseren Mitgliedern dreimal, und wenn wir die improvisierte Wettfahrt in Bonn mitrechnen, viermal Gelegenheit gegeben, die Waffen zu kreuzen. Das Handicap-System, welches für unsere Verhältnisse das einzig mögliche ist, hat sich auch in diesem Jahre nicht schlecht bewährt, wenn es ja auch nicht möglich ist, den Wünschen aller

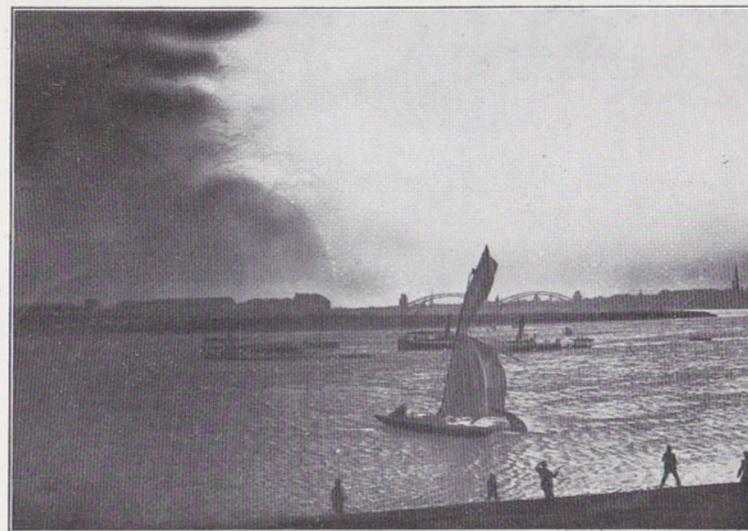
gerecht zu werden. Jedenfalls waren die Boote so scharf eingeschätzt, wie solches nur möglich ist und haben auch die Resultate die Handicap-Kommission gerechtfertigt, indem die Zeitunterschiede, wo nicht besondere Umstände mitsprechen, ganz minimale waren, wie aus den Aufstellungen ersichtlich. Den Bootseignern gebührt der besondere Dank des Clubs für ihre rege Beteiligung an den Wettfahrten, besonders wo verschiedene Boote bis zu 150 Kilometer weit herkommen mußten.

Das für den 11. Oktober angesetzte Absegeln konnte nicht programmäßig von Remagen aus stattfinden, da infolge anhaltenden Nebels keine Schleppgelegenheit war. Die Kölner Boote machten an diesem Tage doch eine größere gemeinschaftliche Fahrt. Abends fand im Restaurant Paul in Rodenkirchen als offizieller Schluß der Saison ein gemeinsames Abendessen mit Damen statt. Für diesen Abend hatte der Vergnügungsausschuß, bestehend in der Person unseres Freundes Grates, eine ganz besondere Überraschung vorbereitet, indem er ein Künstlerorchester bestehend aus den Familien der Herrn Willy Franken, Alex Maaßen und Josef Dohmen und deren Freunde bewogen hatte, dem Schlußfest der Segelsaison durch ihre hochkünstlerischen Darbietungen eine besondere Weihe zu geben. Nicht nur daß wir während des Essens erstklassige Musik hatten, auch während des ganzen Abends trugen diese Herrschaften in der selbstlosesten Weise die Kosten der Unterhaltung, indem Orchester und Solovorträge ständig abwechselten und schließlich auch noch den Tanzlustigen Gelegenheit zum Tanzen geboten wurde. Es sei uns gestattet, den aufopferungsvollen Künstlern, Herren und Damen, auch an dieser Stelle nochmals von Herzen zu danken. An dem Abend wurde der Wunsch und die Hoffnung mehrfach ausgedrückt, diese freundschaftlichen Beziehungen im nächsten Jahre weiter auszuspinnen, um in den etwas rauhen Segelsport auch ein künstlerisches Element hinein zu tragen.

Im Oktober machten Zephyr, Slepner, Filia Rheni und Liesel noch eine gemeinschaftliche Tour von Remagen. Es war dies die einzige mit Talwind gesegelte Tour.

Außer diesen gemeinschaftlichen Veranstaltungen wurde auch sonst noch fleißig gesegelt und zahlreiche größere und kleinere Einzeltouren gemacht. Erwähnt seien auch zwei Moseltouren von Trier abwärts, welche in Beibooten unternommen wurden, und welche die Beteiligten ebenfalls sehr befriedigten.

Bedauerlicherweise beteiligte sich in diesem Jahre keines der beim Club registrierten Boote an der Regatta der R. S. V. Die Zeiten scheinen endgültig vorbei zu sein, daß die Kölner Boote im Frühjahr die Reise bergwärts zur Regatta des R. S. V. antraten, um mit Schätzen reich beladen heimzukehren. Leider ist auch in den letzten Jahren die Fühlung der Segler vom Niederrhein mit den im R. S. V. vereinigten Seglern des Rheingaus mehr und mehr verloren gegangen. Die Gründe für diese Erscheinungen hier zu erörtern ist nicht der Platz.



Perle, Clubyacht des K. C. f. W. am 12. Juli in Düsseldorf, wenige Sekunden vor dem Orkan, der die Tribüne des Rhein.-Westf. Regattaverbandes hinwegfegte.

Mit besonderer Genugtuung erwähnen wir das freundschaftliche Verhältnis, welches uns mit dem Duisburger Yacht-Club und den hiesigen Rudervereinen, dem Kölner Ruderverein von 1877 und dem Kölner Club für Wassersport verbindet. Dadurch daß wir diese Vereine, welche Clubsegelboote besitzen, unserem Club als körperschaftliche Mitglieder angegliedert haben, war es möglich, die verschiedenen segelsportlichen Kräfte unter unserem Stander zusammenzuschließen zur gemeinsamen Förderung unseres Sportes. Bei den Einweihungsfestlichkeiten der Clubhäuser der genannten hiesigen Vereine, war der Club durch den Vorstand vertreten.

Der Verkehr im Clubhause in Rodenkirchen war erheblich größer als in früheren Jahren, und manchen schönen Sommerabend konnten wir auf unserer für Kölner Verhältnisse einzig schön gelegenen Terrasse im Angesicht unseres Stromes im fröhlichen Freundeskreise zubringen. Erwähnt seien hier auch die prächtigen Abende, die uns die Gastlichkeit unseres verehrten Vorsitzenden und seiner Frau Gemahlin verschaffte, anlässlich der Tauf- und Siegesfeiern. Auch die Damen machten an schönen Nachmittagen gerne Gebrauch von dem angenehmen Aufenthalt, welchen die Terrasse des Clubhauses bietet.



Clubhafen in Rodenkirchen.

Durch die Errichtung eines stattlichen Flaggenmastes, Geschenk des Herrn E. Hilgers, wurde auch äußerlich die Bestimmung des Clubgrundstückes als Seglerheim gekennzeichnet. Die Damen des Clubs bezeugten ihr Interesse durch Stiftung der Flaggenausrüstung für den Mast; es sei auch ihnen an dieser Stelle nochmals gedankt. Die Mitgliederzahl hat auch im Berichtsjahre erheblich zugenommen. Die Zahl der Mitglieder betrug zu Schluß des Jahres 92 gegen 52 zu Anfang. Zu beklagen hatten wir den Tod unseres unterstützenden Mitgliedes, des Herrn Direktor Jos. Kauert.

Im Bootsbestande vollzogen sich erhebliche Veränderungen und Wechsel. Sleipner, Friedel und Knirps wechselten die Besitzer innerhalb des Clubs. Isolde wurde nach Worms verkauft,

verblieb aber im Club, da der neue Eigner dem Club als auswärtiges Mitglied beitrug, so daß unser Stander jetzt auch am Oberrhein vertreten ist. Fee, Düsselnixe, Frieda schieden aus infolge Verkaufs an Nichtmitglieder resp. Austritt des Eigners. Neu gebaut wurden Liesel, Knirps II, Feucht und Senta. Neu eingetragen wurden ferner Perle, Ilse, Frieda, Grille, Knirps II. Zu Schluß des Jahres waren in das Register 20 Boote eingetragen gegen 14 zu Anfang. Im Bau sind je eine größere Kreuzeryacht



Karnickel des Herrn Theo Blum.

für Herrn August Peters, Düsseldorf und für W. A. Kersten, Rees. Außerdem sind noch mehrere Boote auswärts angekauft, sodaß wir in die neue Saison mit erheblich vermehrtem Bestande gehen.

Leider müssen wir auch feststellen, daß, wenn unsere Flotte Zugänge erhielt, ebenso viele Typen darunter vertreten sind, trotzdem wir im vorjährigen Bericht vor Zersplitterung gewarnt hatten. Wenngleich solches ja auch unter den obwaltenden Umständen nicht anders zu erwarten ist, so möchten wir doch unsere Mahnung vom vorigen Jahre an die Mitglieder, welche neu zu bauen oder zu kaufen beabsichtigen, wiederholen, nur Boote zu erwerben,

welche den Bestimmungen der International Yacht Racing Union entsprechen, oder aber ihr Augenmerk darauf zu richten, ein den rheinischen Verhältnissen entsprechendes wirkliches Tourenboot zu erhalten. Besonders empfehlen wir aber die internationale 6 m Klasse, welche zur Zeit den besten Sport an den von hier leicht zu erreichenden niederländisch-belgischen Regattaplätzen bietet. Die Boote dieser Klasse sind auch für unsere rheinischen Verhältnisse geeignet und auch als Touren- und Nachmittagsboote zu verwenden, während die Baubestimmungen die Gewähr für ein solides starkes Fahrzeug bieten, wie es auf dem Rhein unbedingt nötig ist. Falls eine größere Regattabetätigung nicht beabsichtigt ist, dürfte sich der Nachbau vorhandener guter Typen empfehlen, um hierdurch dann allmählich Klassen gleichartiger Boote zu erhalten. Da sich unter unserer Flotte kein den internationalen Bestimmungen entsprechendes Fahrzeug befindet, mußten wir noch davon Abstand nehmen, der Frage des Anschlusses an den deutschen Segler-Verband näher zu treten, wie solches beabsichtigt war. Prinzipiell halten wir aber daran fest, die Aufnahme in den D. S. V. zu erstreben, sobald wir durch Beteiligung an internationalen Regatten die Bedingungen zu erfüllen in der Lage sind.

Die ordentliche Generalversammlung fand unter großer Beteiligung am 6. Dezember statt. Auch die auswärtigen Mitglieder waren zahlreich vertreten. Außer den alljährlich durch die Generalversammlung zu erledigenden Punkten wurde beschlossen den Club in das Vereinsregister eintragen zu lassen. Von besonderer Bedeutung für den Club dürfte der Beschluß sein, ein weiteres Häuschen mit Vorgarten von Herrn Mertens zu mieten. Hierdurch sind wir in der Lage, den Mitgliedern bedeutend erweiterte Räume zur Verfügung stellen zu können und auch die Terrasse einheitlich auszugestalten. Es wurde ferner beschlossen für die Wettfahrten verschiedene Handicap-Tabellen aufzustellen, sowohl für Talwind als für Bergwind bei verschiedenen Windstärken. Die Arbeit der Handicap-Kommission wird hierdurch erheblich komplizierter; ob viel dadurch erreicht wird, wird die nächste Saison lehren! Die Kasse schloß wieder mit einem kleinen Überschuß ab, bei gegen das Vorjahr verdoppelten Ein- und Ausgängen (S. Kassenübersicht). Wenngleich wir für das kommende Jahr mit erheblich erhöhten Unkosten zu rechnen haben, wurde der vom Schatzmeister gestellte Antrag, die Beiträge zu erhöhen, nach längerer Debatte abgelehnt. Es wurde aber ausgesprochen, daß die am meisten interessierten Mitglieder auch zu einem frei-

willigen Beitrag bereit sein würden, wenn es sich als notwendig erweisen sollte.

In unserer Interessen-Sphäre hat sich als neuer Segler-Verein der Düsseldorfer Segel- und Motorbootclub Ahoi gleich mit erheblicher Anzahl von Mitgliedern und Booten aufgetan. Da mehrere unserer Düsseldorfer Mitglieder und Freunde diesen Club ins Leben gerufen haben, ist zu erwarten, daß sich auch zu diesem Club recht freundschaftliche Beziehungen entwickeln werden. Nachdem der Segelsport am Niederrhein jetzt durch drei Clubs vertreten ist, wird es die Aufgabe der Clubs sein, durch gemeinsame sportliche Veranstaltungen, unseren aufblühenden Sport zu kräftigen und sich gegenseitig zu stützen, bis die einzelnen Clubs für sich in der Lage sind, den internationalen Bestimmungen entsprechende Regatten zu veranstalten.

Unter diesen Auspizien dürfen wir hoffen, daß der Segelsport am Rhein trotz der schwierigen Verhältnisse sich auch im Jahre 1909 weiter günstig entwickeln werde. Dafür gode Wind!

Der Vorstand.



Ankerplatz in Rodenkirchen.



Fahrt nach Holland.

Wen am 4. September, morgens gegen 9 Uhr, sein Weg an die Kölner Schiffbrücke führte, konnte ein gelungenes Bild beobachten. Dort lag ein kleiner alter Rheinkahn am Ufer, auf dem ein reges Treiben zu sehen war. Die Zuschauer auf der Werft hatten denn auch bald erfragt, daß eine Kölner Segler-Gesellschaft zur Abwechslung mal mit dem einfachen Rheinschiff nach Holland wollte; man sprach sogar von einer Fahrt bis England, was natürlich nicht ernst zu nehmen war.

Die Verabredung war, auf dem kleinen Rheinkahn nach Holland zu segeln, gut und einfach zu leben, an Bord zu kochen und zu schlafen. Der Kahn war die „Sophie von Breisig“, Kapitän und Eigentümer Mathias Schmoll, der auch selbst mitfuhr.

Es regnete seit dem frühen Morgen, und trotzdem fanden sich 14 Teilnehmer ein. Der Laderaum des Schiffes war teils als Küche, teils als Schlafraum eingerichtet. Dann hatte man aus einer aufgestellten Kiste den nötigen Küchenschrank fabriziert und auf

ähnliche Weise war ein Tisch und eine lange Bank hergerichtet. Am schwierigsten war die Zusammenstellung des Proviantes, und doch schien alles zu klappen. Schon in aller Frühe hatte man alles mögliche verladen, und immer noch wurde zugetragen. Fleisch, Kartoffel, Gemüse, Wein, einige Fäßchen Kölsch Bier, Kohlen, Kochgeschirr, Kisten und Körbe mit Kolonialwaren. Dank der aufopfernden Tätigkeit des Unternehmers und Proviantmeisters fehlte nichts, was zur Durchführung des Planes nötig war. Man hatte auch einige Dorfmusikanten bestellt, die bei dem strömenden Regen lustig drauf losspielten. Gegen 10 Uhr wurden denn die Landtaue eingeholt, und ein Schleppdampfer brachte die „Sophie von Breisig“ unter dem Jubel der Zuschauer und den Salutschüssen der Schiffskanone zu Tal durch die beiden Brücken. Hier warf der Dampfer die Schlepptrasse los, und von nun an war die arme „Sophie“ auf sich selbst angewiesen.

Der Kapitän „Schmoll“ zeigte durch vergnügtes Lachen, daß er sich schnell in die Situation gefunden. Gleich unter der festen Brücke wurde das Großsegel beigelegt, wobei sich die besten Segler durch Verwechslung der verschiedenen Taue und Enden hervortaten. Krampfhaft blieb „Schmoll“ am Ruder seiner „Sophie“, trotzdem der eine und andere Versuch machte, ihn von der harten Arbeit abzulösen. So steuerte man der Mülheimer Schiffbrücke zu und schon waren sich die meisten darüber klar, daß man mit der Brücke unklar kam, – doch unter der sicheren Führung von „Schmoll“, der sich nicht aus der Ruhe bringen ließ und nicht aus dem Lachen kam, ging es glatt durch die Brücke.

Außer „Schmoll“ waren 14 Mitreisende an Bord, darunter ganz drollige Figuren. „Woll-Woll“, „Zambo“, „De Nöll“ und andere sorgten in hervorragender Weise, jeder in seiner Art, für Abwechslung der Stimmung. Schon von Anfang an hatte sich die Mannschaft eingeteilt. „Woll-Woll“ wirkte in der Küche und besorgte den Ofen, mit dessen Kamin die Großschot des guten „Schmoll“ ständig in Zank lag. Bald war die Bohnensuppe für den ersten Tag aufgestellt und schon meldeten sich die hungrigen Gäste. An Deck wurde inzwischen das zweite Fäßchen Kölsch aufgelegt. Selbst bei dem andauernden Regen blieb die Stimmung die beste. Ab und zu wurde die Kanone abgefeuert und sowohl die am Lande stehenden Menschen, wie die Schiffer auf den vorbeifahrenden Schleppzügen freuten sich mit an dem gelungenen Bilde, das die heitere Schiffsgesellschaft bot. Am Heck des Kahns hatte man eine große ausgestopfte Figur angebracht, was die

lustige Fahrt besonders charakterisierte. Auch die Teilnehmer der Fahrt waren möglichst bunt und drollig angezogen.

Stammheim, Niehl und Leverkusen lagen bereits hinter uns, als sich auf dem langen Reck an Hitdorf vorbei zeigte, daß gegen den Wind aufkreuzen nicht die starke Seite des Schiffes war. Die „Sophie“ hatte früher mal einen längeren Mast und ein größeres Segel gehabt; unter dem kleinen Tuch wollte sie absolut nicht parieren und nur ungern drehte sie durch den Wind. Ab und zu mußte ihr mit einem Bugriemen nachgeholfen werden, was für den „Baltes“ recht saure Arbeit war. In kritischen Momenten, wenn die „Sophie“ gar nicht durch den Wind gehen wollte, stürmte „Schmoll“ von dem Ruder nach vorne und ließ mit affenartiger Geschwindigkeit den Anker fallen. Da „Schmoll“ dieses Hilfsmittel öfter anwenden mußte, um seine „Sophie“ vor Schaden zu retten, wurde dieses Manöver stets mit Hurra begrüßt. So ging es auch in Reißholz, und man blieb hier gleich vor Anker liegen, um die Bohnensuppe einzunehmen. „Woll-Woll“ hatte seine Kochkunst bewiesen und verteilte die Rationen. Ein Teil der Fahrer wanderte nach Schifferart mit dem vollen Teller an Deck, um ungestört essen zu können, denn unten ging es bei süß-satyrisch-sauren Witzen recht bunt zu.

Nach einstündiger Ruhe wurde der Anker gelichtet, Segel gehißt, und weiter ging es zu Tal gegen Düsseldorf. Den ersten Abend wollten wir beim „Jupp“ in Wittlaer bleiben, und um dieses Ziel noch rechtzeitig zu erreichen, sprachen wir einen Taldampfer an und konnten am letzten Anhangkahn längsseits festmachen. Die Verbindung mit den Schiffersleuten war bald hergestellt, man ließ sogar uns zu Ehren in der Kajüte einen Phonographen spielen. Der zweite Koch machte denn auch einen starken Vorstoß, um zur Familie in die Kajüte zu gelangen, wo er einige hervorragende Anziehungspunkte entdeckt hatte, die aber im ferneren Verlauf der Fahrt hinter dichten Gardinen versteckt blieben. Im Schlepp des Dampfers kamen wir schnell weiter. Düsseldorf wurde mit den üblichen drei Kanonenschüssen begrüßt. Für mehrere der Fahrer war es die erste Fahrt nach dem Niederrhein und so wurde denn immerfort nach dem noch nicht in Sicht kommenden Wittlaer gefragt. Auf der Höhe der alten Kaiserpfalz in Kaiserwerth kam denn die Kirche von Wittlaer in Sicht, deren alter Turm freundlich aus seiner grünen Umgebung hervorlugte, und eine Viertelstunde später hatte die Sophie schon geankert. Nachdem man sich mehr oder weniger landfein

gemacht, hielt die lustige Gesellschaft ihren Einzug beim „Jupp“. Hier trafen wir mit den nachgekommenen Pott und Pfaff zusammen; auch hatten sich einige Herren des Duisburger Yacht-Clubs zur Begrüßung eingefunden. In bester Stimmung wurde das reservierte Stübchen besetzt. Nachdem die freundlichen Töchter vom „Jupp“ für Speise und Trank gesorgt und dann durch ihre Gegenwart den fremden Rheinfahrern den Abend verschönten, geriet sogar zeitweilig das allgemeine Gleichgewicht der Gesellschaft mächtig ins Schwanken, und niemand wollte als Erster die gastliche Stätte und heitere Gesellschaft verlassen, so daß es recht spät wurde. Dem zweiten Koch schien die Trennung von den Töchtern des „Jupp“ besonders schwer zu fallen. Als Letzter wurde er an Bord gebracht. Als dann die ganze Gesellschaft in Stroh gebettet lag, konnten Verschiedene noch immer nicht zur Ruhe kommen und lange noch flogen die Scherze hin und her. Zwei besonders luxuriös Veranlagte hatten sich Hängematten mitgebracht, doch die demokratische Bordverfassung duldet solche Extravaganzen nicht. Kaum waren die glücklichen Besitzer der Hängematten mit vieler Anstrengung hineingelangt, so fanden sie sich auch gleich im Stroh wieder.

Es mochte gegen 4 Uhr sein, als der Holländer Dampfer zu Tal an uns vorbeifuhr, und unsere „Sophie“ so zum Schaukeln brachte, daß verschiedene Schläfer erwachten und an der Spitze „De Nöll“ drängten sie um die Wette an Deck, ihr teures Leben zu retten, in dem festen Glauben, die „Sophie“ sei am sinken. Schallendes Gelächter quittierte den Heldenmut und ließ die Frühaufsteher schnell in die angenehm temperierte Kajüte zurückkehren.

Am 5. September morgens machte man trotz der Sitzung beim „Jupp“ schon gegen 6 Uhr klar. Ein Seekranker blieb mit „Hansen“ in Wittlaer zurück, während Pott und Pfaff sich anschlossen. Nach und nach erschienen die einzelnen Segler an Deck, nur „Zambo“ schien den Tag zu scheuen; er hatte sein Nachtlager unter der Back aufgeschlagen, lag zwischen Tauen und Stangen und schien auch allen Weckversuchen zu trotzen. Das Wetter ließ sich besser an und gegen $\frac{1}{2}$ 7 Uhr gings Anker auf. In Uerdingen war schon der Morgenkaffee klar, der von allen Beteiligten besonders gewürdigt wurde. In der Ferne zeigten sich die Schloten der Hochofenwerke von Hochfeld, Duisburg und Ruhrort. Hier mußte der Unternehmer und Proviantmeister unbedingt plötzlich an Land, angeblich zum Provianteinkauf. Selbstverständlich hatten die anderen Teilnehmer ihre besondere

Meinung über die Beweggründe zu dieser Extratour. Inzwischen hatte man auf der „Sophie“ zweimal den Anker „naß gemacht“, wie „Peter“ das Wendemanöver mit Ankern bezeichnete. Bei Hochfeld kam der Bug der „Sophie“ beim Wenden nicht rechtzeitig herum und das Bugspriet hätte ums Haar die Kajüte eines Schleppkahns rasiert. Da der Schiffsverkehr immer größer und die Passage enger und gefährlicher wurde, nahm man einen kleinen Schlepper an, der die „Sophie“ bis unterhalb Ruhrort brachte.

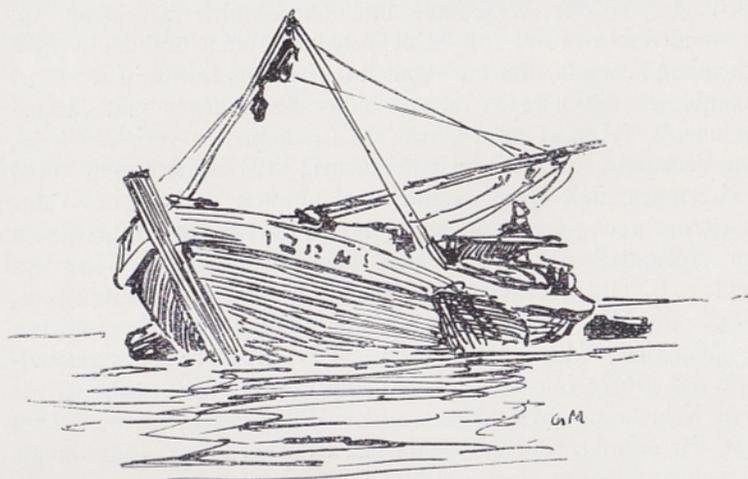
An dem alten Orsoy vorbei kam bald Xanten in Sicht und hiermit änderte sich auch schon der Charakter der Landschaft und die Uferbildung des Rheins. Man merkte eben an allem das Nahen der holländischen Grenze. Es wurde als zweites Mittagessen Erbsensuppe mit Mettwurst und Ochsenfleisch gegeben, gleichfalls vortrefflich zubereitet. Das Wetter war am zweiten Tage weit besser, wenn auch ab und zu noch ein kleiner Regenschauer niederkam.

Während alle andern Teilnehmer sich ab und zu irgend eine Beschäftigung suchten, oder aber zum Arbeiten kommandiert wurden, konnte sich „Peter“ nicht dazu verstehen, desto reichlicher und treffender fielen seine Witze und Auslassungen über die andern aus. „Zambo“ war immer noch nicht an Deck erschienen, trotzdem man auf der Back über seinem Kopf einen Höllenlärm veranstaltete. Man hatte ernstliche Befürchtungen über sein Wohlergehen, und doch waren es nur die Folgen der Wittlaer Nacht. Da es mit dem Kreuzen der „Sophie“ doch nicht so recht wollte, war man gerne bereit, eine sich bietende Schleppgelegenheit zu benutzen und wieder hing die „Sophie“ an einem holländischen Schleppzuge, so daß die Wesel-Schiffbrücke ohne Umstände passiert wurde. Selbst „Schmoll“ empfand die wohlthuende Sicherheit des Schleppens und beschäftigte sich lebhaft mit dem Kölsch Bier. An Rees fuhren wir dicht vorbei und konnten so alle Einzelheiten des niedlich gelegenen alten Rheinstädtchens erkennen. Gegen 6 Uhr wurde in Emmerich aufgedreht. Die Zollformalitäten waren schnell erledigt, dann ging es weiter nach Lobith, wo wir für die Nacht vor Anker gingen. In dem Drange, holländische Verhältnisse zu studieren, machte man hier unangenehme Erfahrungen. Besonders „Woll-Woll“ sah sich bei der Abrechnung über ein einfaches Abendessen in einem noch einfacheren Gasthause gekränkt, daß es ihn wie Reue überkam, wenn er der großen Rationen gedachte, die er an Bord so wohlfeil und gediegen zubereitet hatte.

Wir bezogen denn bald unser Nachtquartier an Bord der „Sophie“, und diesmal kam man schneller zur Ruhe als die Nacht zuvor.

Der Sonntagmorgen ließ sich schön an, mit heiterem Sonnenschein. Nachdem die Zollpapiere in Ordnung waren, gings weiter zu Tal, immer noch im Anhang des Dampfers. Inzwischen kam auch ein schöner Wind auf und so konnten wir denn am Pannerden'schen Kopf vom Schleppzuge abwerfen und den rechten Rheinarm absegeln, um vor Arnheim wiederum rechts in die Yssel einzubiegen. Arnheim sahen wir von ferne liegen und dachten an unsern lieben „Gustav“, der uns in Emmerich verlassen hatte, um Verwandte in Arnheim aufzusuchen. Bei achterlichem Wind und Sonnenschein ging es die Yssel abwärts und da das Fahrwasser sehr eng war, konnten wir die interessanten Einzelheiten der holländischen Uferortschaften besser beobachten. Rheden liegt z. B. einzig schön am Abhang der bewaldeten Hügelkette, welche die Yssel stundenlang begleitet. Die zahllosen schmucken holländischen Mit- und Gegensegler erregten selbstverständlich das größte Interesse. Es mochte wohl 11 Uhr sein, als wir eine Krümmung erreichten, wo der Wind entgegenstand. Dies war der „Sophie“ Grund genug zu streiken. Eine volle Stunde brauchten wir, um wieder richtig in Fahrt zu kommen. Derartig anstrengende Arbeit schien aber nicht zum Programm zu gehören, denn nur wenige beteiligten sich daran, und die meisten überlegten den Abbruch der Tour. Bei Doesburg konnten wir die ausfahrbare Straßenbrücke glatt passieren und überholten dort einen deutschen Floßdampfer, der ein schweres Eichenfloß zu Tal brachte. Da wir noch weitere Strecken der Yssel in den Wind bekamen, machten wir an dem Floß fest und ließen uns mitschleppen. Unterdessen nahmen wir in aller Ruhe unser drittes Mittagessen ein, und unser Bier- und Weinvorrat wurde stark beansprucht. Man beschloß, die Fahrt mit der „Sophie“ in Zutphen zu beenden und von dort mit dem Zuge nach Amsterdam zu fahren, von wo aus der Unternehmer einen geheimen Plan in Aussicht stellte. Gegen 4 Uhr langten wir in Zutphen an, machten am Ufer fest, räumten so gut wie möglich auf und begaben uns nach herzlichem Abschied von Kapitän „Schmoll“ zur Bahn. Über Arnheim, wo sich „Baltes“ von uns trennte, langten wir gegen 8 Uhr in Amsterdam an und bezogen gemeinschaftlich Quartier im Hotel Oude Graf. Der Abend bot dann noch reichlich Gelegenheit zu einer eingehenden Besichtigung von Amsterdam,

deren Einzelheiten sich im Rahmen dieser Schilderung nicht wiedergeben lassen. Erwähnt sei nur, daß der Unternehmer seine Muttersprache schon ganz verlernt hatte, daß er selbst mit deutschen Kellnern unbedingt holländisch sprechen wollte. Peter entdeckte sich selbst und gab eine Gastrolle auf einer Amsterdamer Bühne. Am Montag, den 7. folgte dann eine Besichtigung der Häfen und



Zuiderzee-Schokker.

gegen Mittag trennte man sich; ein Teil fuhr nach Köln zurück, während 8 der Teilnehmer weiterfuhren, um von Stavoren aus noch eine Segeltour auf dem Zuider-See für einige Tage zu unternehmen.

Wohl selten ist eine gemeinschaftliche Tour derart vergnügt abgelaufen, so daß auch alle Mitglieder befriedigt waren. Man beschloß auch im nächsten Jahre eine ähnliche Fahrt zur Sommerzeit zu wiederholen.



KASSEN-ÜBERSICHT.

Eingänge.

	M	₡
Bestand am 1. Januar 1908	215	73
Beiträge, Eintrittsgelder, Schrankmiete	1566	85
Beiträge und Einsätze zu Regatten	840	—
Schenkungen	76	50
Verkaufte Abzeichen, Ständer etc.	84	95
Schlepplohn-Vergütungen	51	—
	<u>2835</u>	<u>03</u>

Ausgaben.

	M	₡
Miete, Reinigung etc., Clubhaus	415	—
Unkosten der Wettfahrten	1230	10
Abzeichen, Ständer etc.	101	35
Anschaffungen und diverses Inventar	622	62
Zeitschriften, Bücher und Drucksachen etc.	176	59
Verschiedene kleine Auslagen, Trinkgelder, Porti etc.	64	29
Rechnungen von 1907	78	50
Schlepplohn	59	—
Saldo	87	58
	<u>2835</u>	<u>03</u>

Interne Segelregatta (Handicap)

auf dem Rhein **Bonn-Rodenkirchen**, am **21. Juni 1908**.

Bahnlänge 27 km stromab. Wind N, Stärke 2-3.

Boot	gesegelte Zeit	berechnete Zeit	Preis
1. Rennyachten.			
Filia Rheni	2.38.10	2.41.10	I.
Corsar	2.49.15	2.49.15	
2. Größere Tourenboote.			
Perle	2.40.25	2.45.25	
Zephyr	2.35.00	2.39.00	
Nyota	2.36.55	2.38.55	II.
Rheingau	nicht gezeitet		
Sleipner	2.35.30	2.35.30	I.
Isolde	nicht gestartet		
3. Kleinere Boote neuerer Bauart.			
Liesel	2.32.00	2.34.30	I.
Annemarie	nicht gezeitet		
Trude	2.39.30	2.39.30	II.
Butt	nicht gezeitet		



Interne Segelregatta (Handicap)

Vaterländische Festspiele am **19. Juli 1908**

auf dem Rhein **Urfeld-Bismarcksäule**

Bahnlänge 22 km stromab, 2 km stromauf. Wind N, Stärke 4-5.

Boot	Boje	Ziel	gesegelte Zeit	berechnete Zeit	Preis
1. Gruppe.					
Perle	5.25.2	5.50.18	1.45.18	1.51.18	I
Isolde	5.33.00	6.01.30	1.56.30	1.56.30	II
Zephyr	5.37.48	6.03.00	1.58.00	2.01.00	
Sleipner	5.44.00	6.09.10	2.04.10	2.04.10	

Boot	Boje	Ziel	gesegelte Zeit	berechnete Zeit	Preis
2. Gruppe.					
Liesel	5.36.1	5.59.28	1.54.28	2.03.28	I
Ilse	5.38.55	6.02.00	1.57.00	2.03.30	II
Trude	5.39.10	aufgegeben			
Hilde	5.45.13	6.11.14	2.06.14	2.09.14	
Friedel	aufgegeben				
Elsbeth	5.35.50	6.00.48	1.55.48		außer Konkurrenz
3. Gruppe.					
Filia Rheni	5.39.40	6.00.42	1.55.42	1.56.42	
Corsar	5.37.40	5.59.58	1.54.58	1.54.58	I

Interne Segelregatta (Handicap)

auf dem Rhein **Plittersdorf-Rodenkirchen**
am **27. September 1908**.

Bahnlänge 34 km stromab. Wind NW, Stärke 3-4, später auffrischend.

Boot	gesegelte Zeit	berechnete Zeit	Preis
1. Gruppe.			
Ilse	2.49.35	2.49.35	I. (Mast über Bord).
Trude	2.51.45	2.50.45	II
Feucht	3.06.01	3.04.01	
Butt	2.57.46	2.51.46	
Hilde	2.59.50	2.52.50	
Senta	nicht gestartet		
2. Gruppe.			
Liesel	2.46.35	2.46.35	I
Filia Rheni	nicht gestartet		
Corsar	3.10.23	3.07.23	
Annemarie	aufgegeben		
Knirps II	2.58.24	2.53.24	II
3. Gruppe.			
Perle	2.43.05	2.43.05	
Zephyr	2.45.03	2.30.00	II
Nyota	2.46.19	2.29.49	I
Sleipner	nicht gezeitet		

Yacht-Liste.

No.	Name	Typ	Takelung	Eigner	Ankerplatz	Größe WL	Konstrukteur Erbauer
1	Annenmarie	Einheitsboot RSV. Flossenkiel	Sloop	Wilh. Lemmerz	Bonn	4.88	Max Oertz M. Schmitting
2	Butt	halbged. Schwertboot	Sloop	Duisburger Yacht-Club	Wittlaer	6.05	von Hacht
3	Cäte	Kiel-Schwertboot (Hülfsmotor)	Sloop	Aug. Peters	Düsseldorf	6.50	Prinz Heinrich- Werft
4	Corsar	halbged. Schwertboot	Sloop	Rob. Colmant	Obercassel	6.25	H. Heidtmann
5	Feucht	halbged. Schwert- Sharpie	Houari	Fritz Fuchjohann	Bonn	4. —	M. Schmitting
6	Frechdachs	halbged. Schwertjolle	Houari	Robert Bosch Hans Bosch	Rodenkirchen	4.40	Schulz
7	Friedel	Schwert-Dinghy	Lugger	H. Böth	Rodenkirchen	4. —	H. Heidtmann
8	Grille	Kieljolle	Lugger	Jos. Ammerschläger	Klingenberg	4.07	A. Bohrer
9	Ilse	halbged. Schwertjolle	Sloop	Köln R.-V. 77	Rodenkirchen	4.60	B. Conrad
10	Isolde	halbged. Schwertjolle	Kutter	Franz Braunwarth	Worms	6.40	Jos. Pohl
11	Johanna	halbged. Schwertjolle	Houari	Reiner Brockmann Paul Winkler	Rodenkirchen	4.40	B. Conrad
12	Karnickel	halbged. Kielboot	Sloop	Theo Blum	Rodenkirchen	5.52	Max Oertz
13	Kitt	halbged. Schwertboot	Sloop	Köln Segler-Club	Rodenkirchen	5. —	B. Conrad
14	Knirps	halbged. Schwertboot	Sloop	Dr. Wilh. Kolvenbach	Rodenkirchen	4.30	Abecking & Rasmussen

Yacht-Liste.

No.	Name	Typ	Takelung	Eigner	Ankerplatz	Größe WL	Konstrukteur Erbauer
15	Liesel	halb. Kiel-Schwert- boot	Houari	Dr. Aug. Pfaff	Rodenkirchen	5. —	B. Conrad
16	Namenlos	Flossenkielboot (Kaj.)	Sloop	W. A. Kersten	Rees	6. —	H. Wustrau Pr. Heiner.-W. Schuldt
17	Nyote	Flossenkielboot (Kaj.)	Sloop	Duisburger Yacht-Club	Wittlaer	6.70	Schuldt
18	Perle	Kiel-Schwertboot (Kajüte)	Kutter	K.-C. f. Wassersport	Rodenkirchen	6.80	Engelbrecht
19	Rheingau	halbged. Schwertboot	Sloop	Aug. Hahn Carl Rühlmann	Coblentz	5.60	Fr. Lürssen
20	Senta	halbged. Flossenkiel- boot (Hülfsmotor)	Sloop	K. F. Höller	Rodenkirchen	4.88	M. Schmitting
21	Sleipner	Schwertboot (Kajüte)	Sloop	A. Mertens u. Gen.	Rodenkirchen	6.40	
22	Trude	halbged. Schwertjolle	Sloop	Arth. Krings	Mülheim a. Rh.	4.50	H. Heidtmann
23	Zephyr	halbged. Schwertboot	Sloop	Wilh. Liesegang	Rodenkirchen	6.40	in Holland
24	Neubau	offene Schwertjolle	Lugger	Köln Segler-Club	Rodenkirchen	5. —	B. Conrad

Mitgliederbewegung 1908.

	Ordentliche	Auswärtige	Junior	Unterstützende	Körperschaftliche	Total
Bestand am 1. April 1908	24	8	2	17	1	52
Aufnahmen	11	9	3	19	2	44
Ausgetreten	35	17	5	36	3	96
Gestorben	35	16	5	34	3	93
Überschrieben	35	16	5	33	3	92
Bestand am 31. Dezember 1908	36	18	5	32	3	92

Mitglieder-Verzeichnis.

Nr.	Name	Stand	Stimm-Anzahl	Adresse
a. Ordentliche.				
1	<i>Blum Theod.</i>	Kaufmann	1	Breitestr. 9
2	<i>Bohrer Franz</i>	Kaufmann	4	Köln-Bayenth., Brühlerstr. 60a
3	<i>Bönsch Jos.</i>	Hotelier	1	Maximinenstr. 50
4	<i>Bosch Rob.</i>	Kaufmann	2	Breitestr. 12
5	<i>Böth Harry</i>	Bankbeamter	2	Ankerstr. 10
6	<i>Brockmann Reiner</i>	Kaufmann	2	Köln-Deutz, Troisdorferstr. 9
7	<i>Brinkmann Franz</i>	Architekt	1	Mozartstr. 3
8	<i>Conrad Balt.</i>	Bootbauer	3	Buttermarkt 40
9	<i>Cunitz G.</i>	Pol.-Bau-Ingenieur	1	Köln-Müngersdorf, Ringstr. 15
10	<i>von Egen Walter</i>	Ingenieur	1	Alteburgerstr. 43
11	<i>Faustner Eustach.</i>	Bildhauer	1	Weiden b. Köln
12	<i>Gülich Max</i>	Kaufmann	1	Klingelpütz 47
13	<i>Gosse Ferd.</i>	Oberpostassistent	2	Köln-Lindenthal, Hans-Sachs-
14	<i>Grates Gust.</i>	Bankbeamter	1	Zülpicherplatz 17 [str. 19
15	<i>von Guillaume Arn.</i>	Fabrikbesitzer	1	Sachsenring 73
16	<i>von Guillaume Max</i>	Kommerzienrat	1	Apostelkloster 15
17	<i>Hansen Heinr.</i>	Ingenieur	1	Hohenstauenring 2
18	<i>Heusch Georg</i>	Bankbeamter	1	Trajanstr. 31
19	<i>Heukeshoven Emil</i>	Kaufmann	1	Marsilstein 5
20	<i>Hilgers Ernst</i>	Kaufmann	4	Hansaring 22
21	<i>Höller Karl F.</i>	Fabrikant	2	Rodenkirchen b. Köln, Haus
22	<i>Horatz Jos.</i>	Kaufmann	1	Rubensstr. 9 [Metfelde
23	<i>Kerzmann Dr. Jac.</i>	Arzt	1	Hohestr. 137
24	<i>Koll Wilh.</i>	Kaufmann	2	Rodenkirchen b. Köln, Haupt-
25	<i>Kolvenbach Dr. Wilh.</i>	Fabrikant	1	Dagobertstr. 25 [str.
26	<i>Krings Arth.</i>	Architekt	3	Mülheim a. Rh.
27	<i>Laufenberg Wilh.</i>	Kaufmann	1	Marienplatz 1
28	<i>Lenders Hugo</i>	Pol.-Bau-Ingenieur	1	Trajanstr. 1
29	<i>Leonhard Alfr.</i>	Pol.-Bau-Ingenieur	1	Roonstr. 88
30	<i>Liesegang Wilh.</i>	Fabrikant	3	Rodenkirchen
31	<i>Mertens Arn.</i>	Wagenbauer	2	Dagobertstr. 13
32	<i>Nolting Gust.</i>	Kaufmann	1	Moselstr. 36
33	<i>Pfaff Dr. Aug.</i>	Apotheker	2	Hohestr. 35-37
34	<i>Pott Peter jun.</i>	Dachdeckermeister	1	Schaaftenstr. 63
35	<i>Puchstein Gerh.</i>	Kaufmann	2	Köln-Deutz, Siegesstr. 14
36	<i>Reinbold Franz</i>	Fabrikant	1	Kalk b. Köln, Kunststr. 2
37	<i>Rusch W.</i>	Kaufmann	1	z. Z. Coblenz, Kaiserin Au-
38	<i>Schlösser Heinr.</i>	Fabrikant	1	Severinstr. 178 [gusta-Allee
39	<i>Schmalz Louis</i>	Architekt	2	Neue Maastrichterstr. 6

Nr.	Name	Stand	Stimm- Anzahl	Adresse
40	<i>Spelling Georg</i>	Architekt	1	Flandrischestr. 4
41	<i>Stollenwerk Carl</i>	Fabrikant	1	Titusstr. 12
42	<i>Schmitz Wilh.</i>	Brauereibesitzer	1	Köln-Müngersdorf
43	<i>Zahn Aug.</i>	Ingenieur	2	Kamekestr. 39

b. Auswärtige.

1	<i>Ammerschläger Jos.</i>	Apotheker	2	Klingenberg a. Main
2	<i>Bohrer Aloys</i>	Stadtbauinspektor	2	Aachen, Lothringerstr. 87.
3	<i>Braunwarth Franz</i>	Kaufmann	2	Worms
4	<i>Colmant Rob.</i>	Fabrikant	3	Obercassel
5	<i>van Endert Günther</i>	Gerichtsreferendar	2	Düsseldorf, Frankenstraße 19
6	<i>Feyerabend Kurt</i>	Postinspektor	1	Mülhausen i. Elsass
7	<i>Halm Aug.</i>	Kaufmann	3	Koblenz, am Plan 12
8	<i>Kersten W. A.</i>	Kaufmann	2	Rees a. Rh.
9	<i>Lemmerz Wilh.</i>	Hotelbesitzer	2	Bonn, Hotel Rheineck
10	<i>Peters Aug.</i>	Kaufmann	2	Düsseldorf, Uhlandstraße 37
11	<i>Rühlmann Carl</i>	Kaufmann	2	Koblenz, Parkstr. 9.
12	<i>Rumpf Wilh.</i>	Kaufmann	2	Erkelenz
13	<i>Uhrmacher Fritz</i>	Steinbruchbesitzer	1	Obercassel b. Bonn
14	<i>Weinand Cassius</i>	Architekt	1	Wilmersdorf b. Berlin, Holsteinische Straße 15

c. Außerordentliche.

1	<i>Altgelt Carl</i>	Direktor	1	Trajanstr. 27
2	<i>Morgenstern H.</i>	Kaufmann	1	Duisburg

d. Unterstützende.

Nr.	Name	Stand	Adresse
1	<i>Becker Aug.</i>	Kaufmann	Filzengraben 16
2	<i>Bosch Hans</i>	Kaufmann	Breitestr. 12
3	<i>Clemens Carl</i>	Kaufmann	z. Z. Buenos Ayres
4	<i>Conrad Carl</i>	Bootbauer	Leystapelwerft
5	<i>Crones Edwin</i>	Architekt	Vorgebirgstr. 10
6	<i>Depenheuer Franz</i>	Fabrikant	Hohenstaufenring 30
7	<i>Fomm Ernst</i>	Kaufmann	Salierring 5

Nr.	Name	Stand	Adresse
8	<i>Habig Rudolf</i>	Kaufmann	Hansaring 85
9	<i>Hein Ernst</i>	Kaufmann	Hohenstaufenring 63
10	<i>Heinrichs Hans</i>	Fabrikdirektor	Köln-Sülz, Luxemburger-
11	<i>Hilgers Jac.</i>	Ingenieur	Hansaring 22-24 [str. 280
12	<i>Holz Ferd.</i>	Architekt	Salierring 14
13	<i>Homberg Aug.</i>	Kaufmann	Rodenkirchen
14	<i>Horatz Peter</i>	Kaufmann	Rubensstraße 9
15	<i>Kopp Johs.</i>	Kaufmann	Burgunderstraße 4
16	<i>Krüll Jos.</i>	Restaurateur	Hohenzollernring 66.
17	<i>Krützfeld Herm.</i>	Hafeninspektor	Ubierring 56
18	<i>Lindau Alb.</i>	Restaurateur	Martinstraße 24
19	<i>Melchior Ernst</i>	Kaufmann	Mainzerstraße 25
20	<i>Merrill Dr. Herwey C.</i>	Zahnarzt	Cöln-Marienburg, Parkstr. 61
21	<i>Müller Fritz</i>	Architekt	Köln-Klettenberg, Peters-
22	<i>Nolzen Eugen</i>	Apotheker	Hansaring 151 [bergstr. 93
23	<i>Nussbaum Heinr.</i>	Bankbeamter	Schaafenstraße 65
24	<i>Otten Peter</i>	Kaufmann	Richard-Wagnerstr. 4
	<i>gen. Hellenthal</i>		
25	<i>Paul Carl</i>	Gastwirt	Rodenkirchen, Hauptstr. 17
26	<i>Pott Peter sen.</i>	Dachdeckermeister	Schaafenstr. 63
27	<i>Rickert Rud.</i>	Techniker	Vorgebirgstr. 47
28	<i>Schmidt Konrad</i>	Kaufmann	Pfälzerstr. 30
29	<i>Schmitter Jul.</i>	Architekt	Köln-Klettenberg, Siebenge-
30	<i>Schnog S.</i>	Fabrikant	Rubensstr. 9 [birgsallee 54
31	<i>Schulder Paul</i>	Kaufmann	Köln-Marienburg, Oberländ.
32	<i>Stadel Wilhelm</i>	Hotelier	Heumarkt 20 [Ufer 174
33	<i>Steigerwald Viktor</i>	Kaufmann	Vor St. Martin 7
34	<i>Stollenwerk Rich.</i>	Fabrikant	Bonnerstr. 281
35	<i>Vanderstein Alois</i>	Weingutsbesitzer	Heumarkt 20
36	<i>Welsch Otto</i>	Architekt	Venloerstr. 26
37	<i>von der Wetteren Paul</i>	Kaufmann	Isabellenstr. 17
38	<i>Winkler Paul</i>	Kaufmann	Cöln-Nippes, Niehlerstr. 86
39	<i>von der Wippel Pet.</i>	Kaufmann	Aquinostraße 1
40	<i>Wüstemann Rud.</i>	Pol.-Kommissar	Corneliusstr. 11

e. Körperschaftliche.

1. Duisburger Yacht-Club, Duisburg.
2. Kölner Club für Wassersport, Köln.
3. Kölner Ruder-Verein von 1877, Köln.

Es wird gebeten, Adressenveränderungen sofort dem Schriftführer zu melden.

