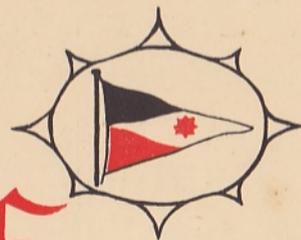


Jahrbuch 1925



Kölner Segler-Club
E. V. - G E G R Ü N D E T 1 9 0 0



Festschrift
zum
25jährigen
Jubiläum

des
Kölner Segler-Klubs
1925


Fahrbuch für das 26. Klubjahr

Die Jahrbuch-Kommission übergibt die vorliegende

Jubiläums-Festschrift
zum
25jährigen Bestehen
des
Kölner Segler-Club e.V.
gegr. 27. Januar 1900

Jahrbuch 1925

den Freunden und Mitgliedern des Clubs zur bleibenden Erinnerung mit der Bitte um nachsichtige Beurteilung. Das Buch ist entstanden unter erschwerenden Umständen, und waren daher Lücken und kleine Mängel unvermeidlich.

Möge das Büchlein dazu beitragen, unter den heutigen und kommenden Mitgliedern echten Seglergeist zu wecken und zu erhalten, dadurch, daß es die gute Tradition des Clubs wachhält und fortpflanzt. Der Club soll seine Aufgabe nicht nur in der Pflege der Geselligkeit und des Vergnügens im Rahmen des sportlichen Betriebes sehen, sondern das weitere Ziel sei, mit dahin zu wirken, daß jeder mehr oder weniger Seemann sei, oder mit dem Seewesen in Verbindung stehe, wie es Capt. Marryat schon vor 100 Jahren seinen Engländern als Aufgabe des Yachtsportes gepriesen hat.

Wenn wir unseren Segelsport auch ohne politische Hintergedanken betreiben, die heute von den offiziellen Sportrednern so gerne aufdringlich in den Vordergrund geschoben werden, und wir den Sport um seiner selbst willen pflegen, weil es uns Freude macht, unser Boot mit seemännischer Kunst über Fluß und See zu führen, sei es, daß wir um die Palme im Wettkampf streiten, sei es, daß wir, erfüllt von Wikinger-Geist, auf unseren Kreuzern unsere Flagge in unbekannte Gewässer tragen und den Gefahren der Schifffahrt ins Auge sehen, so erfüllen doch gerade die Seglerclubs im Inlande eine hohe vaterländische Aufgabe dadurch, daß sie in ihren Kreisen den Sinn auf die See gerichtet halten, von der man den Deutschen am liebsten ganz verbannt hätte.

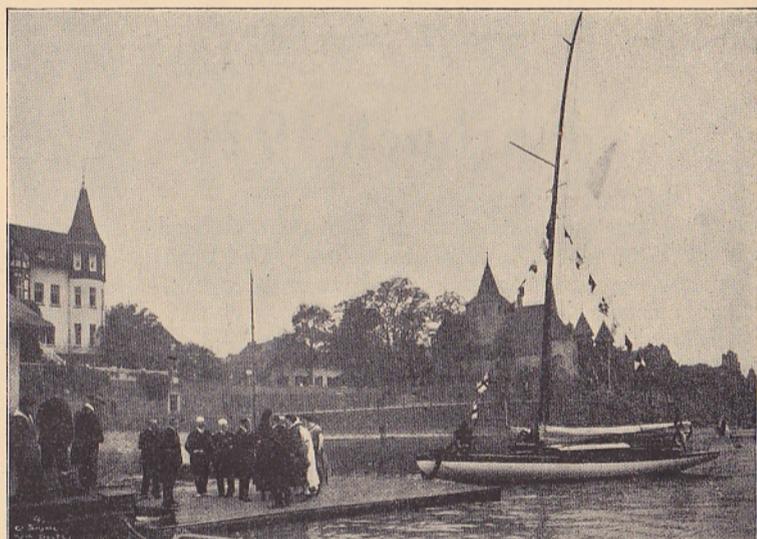
Navigare necesse est! lautet auch unsere Losung; wir wollen den Geist der alten Kölner Hanseaten, die schon vor vielen Jahrhunderten

ihre kleinen Schiffe über alle bekannten Meere führten, eingedenk sein und ihn pflegen! In diesem Sinne gelte auch weiter unsere Arbeit und Streben dem Club und dem Vaterlande!

Für die bildliche Ausschmückung des Buches sind wir unseren Künstler-Mitgliedern:

dem Herrn Hermann Schrader, Köln, für das Titelblatt,
dem Herrn Gust. Melcher, Düsseldorf, für die Federzeichnungen
dem Herrn Wilh. Gombert, Köln, für die humoristischen
Zeichnungen

ganz besonders zu Dank verpflichtet.



Taufe des 45 qm Kreuzers Sybilla

Postskriptum. Wir richten an die Mitglieder die Bitte, im Laufe des Jahres gute Sport-Aufnahmen zu sammeln und dem Club zur Verfügung zu stellen und auch über größere Reisen dem Club Berichte zu liefern, damit das nächst-jährige Jahrbuch rechtzeitig und inhaltreich herauskommen kann.

Vorstand und Ausschußmitglieder für 1925

W. Redeke, 1. Vorsitzender
F. Bohrer, 2. Vorsitzender
A. Leonhardt, 1. Schriftführer
J. Schwamborn, 2. Schriftführer.
G. Rolland, Schatzmeister

Beisitzer:

A. Busert	Dr. Kolvenbach	Dr. Pfaff
F. Gosse	J. Knein	P. Pott
J. Knein	A. Mertens	L. Zander

Sportkommission:

F. Bohrer, R. Colmant, B. Conrad, G. Franke, F. Gosse, J. Knein,
A. Leonhardt, Kapt. Witt, Kapt. L. Zander

Aufnahmekommission:

W. Fischer, G. Grates, E. Hein, Dr. Kolvenbach, A. Leonhardt, Dr. Pfaff,
B. Virnich

Haus- und Wirtschaftskommission:

G. Cunitz, A. Mertens, F. Pauly, P. Sterck, Ed. Thoenissen

Vergnügungsausschuß:

J. Knein, A. Müller, P. Pott, G. Rolland, B. Virnich

Kassen-Revisoren:

F. Gosse, P. Pott

Clubadresse:

Clubhaus: Köln - Rodenkirchen, Uferstraße. Fernsprecher:
Amt Ulrich 2506.

Für Postsendungen: Schriftführer Alfr. Leonhardt, Köln-Sülz,
Remigiusstraße 37.

Für Geldsendungen: Postscheckamt Köln Konto 55410, Giro-Konto
Nr. 15535 bei der Sparkasse der Stadt Köln.

Wettfahrt-Termine

Rheinwoche 1925

- Juli 18. Rheinischer S. V. Gernsheim-Mainz 18 sm
„ 19. „ „ „ Schierstein-Walluf 9 sm
„ 21. „ „ „ Coblenz-Andernach 11 sm
„ 22. Bonner S. C. Niederbreisig-Bonn 21 sm
„ 23. Kölner S. C. Bonn - Rodenkirchen 17 sm
 Jubiläums-Wettfahrt
„ 24. Düsseldorfer Y. C. Mülheim - Düsseldorf
 29 sm
„ 25. Ürdinger Y. C. Düsseldorf-Ürdingen 11 sm
„ 26. Emmericher Y. C. Orsoy-Emmerich 32 sm
- August 23. S. C. Undine Offenbach
„ 29. Düsseldorfer Y. C. Hitdorf-Düsseldorf
„ 30. Ürdinger Y. C. Düsseldorf-Ürdingen
„ 31. Emmericher Y. C. Orsoy-Emmerich
- September (Datum wird noch bestimmt) Interne
Wettfahrt K. S. C. Bonn-Rodenkirchen



R Ü C K B L I C K

Der Segelsport in Köln vor Gründung des K. S. C.

Viel Wunderdinge melden die Mären alter Zeit
Von preisenswerten Helden und großer Kühnheit,
Von Freuden und Hochzeiten, von Weinen und von Klagen,
Von kühner Recken Streiten mögt ihr nun Wunder hören sagen.

Wenn ein Segler-Club das 25jährige Bestehen feiert, so ist es üblich, einen Rückblick auf die vergangene Zeit zu werfen und sich die Entwicklung in den einzelnen Ereignissen ins Gedächtnis zu rufen, den ehemaligen Seglern zum Andenken, den älteren Mitgliedern zu froher Erinnerung, den jungen Mitgliedern als Kompaß für die Zukunft des Clubs.

Bei einem Rückblick auf den Werdegang des K. S. C. drängt sich dem Chronisten auf, auch etwas über die Vorgeschichte des Clubs zu berichten. Die Gründung eines erfolgreichen Clubs ist schließlich das Ergebnis und die Folge von Umständen und Ereignissen, die in früherer Zeit ihre Wurzel hatten. Es dürfte für die heutige Generation, die leicht geneigt ist die Verdienste früherer Zeiten zu unterschätzen, nicht uninteressant sein aus vergangenen Tagen etwas zu hören. Vielleicht ist es auch nützlich bei dieser Gelegenheit aufzuzeichnen, was noch in der Erinnerung ist, um den kommenden Geschlechtern ein Bild zu bewahren, wie im 19. Jahrhundert auf dem Rhein gesegelt wurde.

Sicher ist, daß es zu allen Zeiten in Köln echte Segler gegeben hat, an denen sich auch die heutige Zeit noch ein Beispiel nehmen könnte. Hanseatische Ueberlieferungen und die Rolle Kölns als Stapelplatz und Sitz der Schiffergilden, später der Dampfschiffahrt, die stets in großer Zahl am Werft liegenden, mächtig getakelten holländischen Schiffe, die schmucken Yachten und Wasserdiligencen für den Personenverkehr dürften Anreiz genug geboten haben, sich segelsportlich zu betätigen, zumal bei dem regen Verkehr mit den holländischen Seestädten sich auch holländischer Einfluß geltend gemacht haben dürfte. Bestimmtes ist aber aus der Zeit vor der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wohl kaum bekannt. Ende der 1850er Jahre besaß der Schiffbauer Josef Pohl, der Ältere, dessen verwitwete Mutter Inhaberin der seit urdenklichen Zeiten auf der Rheinau befindlichen Schiffbauerei war, einen schön getakelten Flieger. Als sein Segelkamerad betätigte sich auf diesem Fahrzeug der spätere Bootbauer Johann Conrad, Vater von unserem Mitglied Balthes Conrad,

der Schiffbau-Lehrling auf der Pohlschen Helling war. Um diese Zeit, vielleicht auch noch früher, sollen auch die Brüder **Stollwerck**, spätere Inhaber der Schokoladen-Fabrik, ein schmuckes Segelboot besessen haben, das auch im Rheinauhafen seinen Liegeplatz hatte. Das sind die ältesten Erinnerungen.

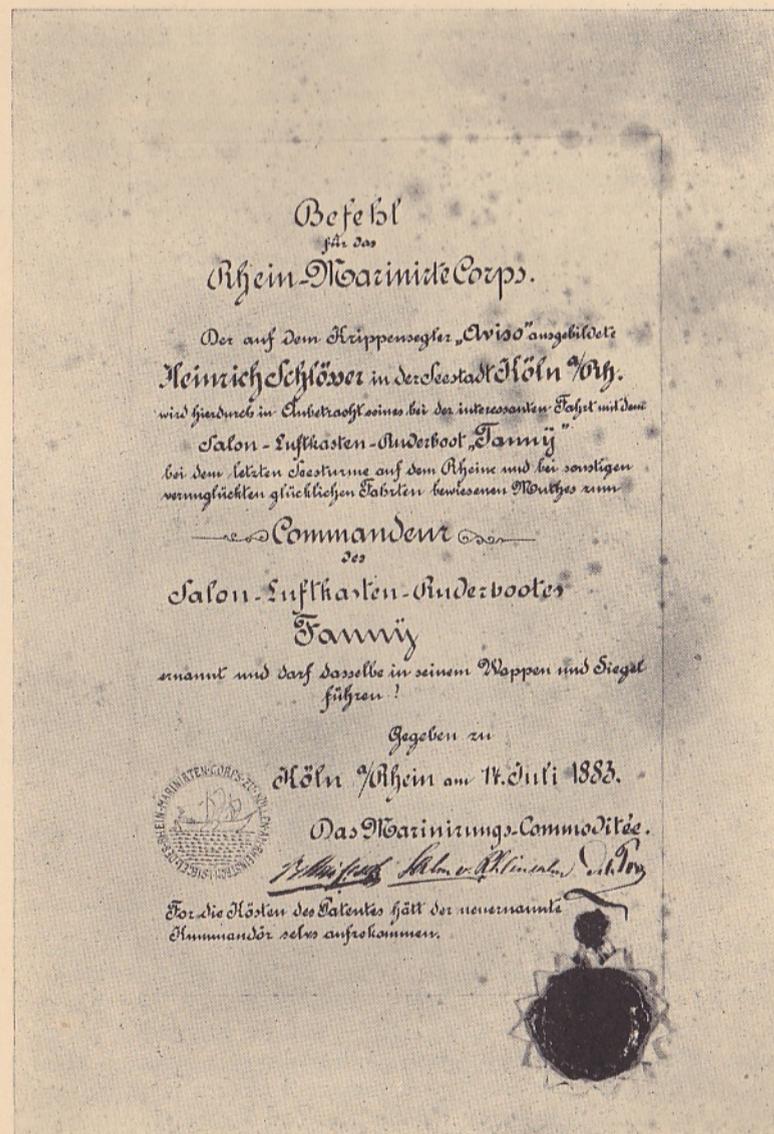
Die folgende segelsportliche Entwicklung ist eng verknüpft mit der Familie Conrad. **Johann Conrad**, aus einer Schiffer- und Flößerfamilie in Filzen gegenüber von Boppard stammend, hatte mit noch 2 Brüdern unter Leitung seines Oheims, der Meister auf der Pohlschen Werft war, daselbst das Schiffbau-Handwerk erlernt und auch bei der Preuß. Dampfschiffahrts-



Johann Conrad

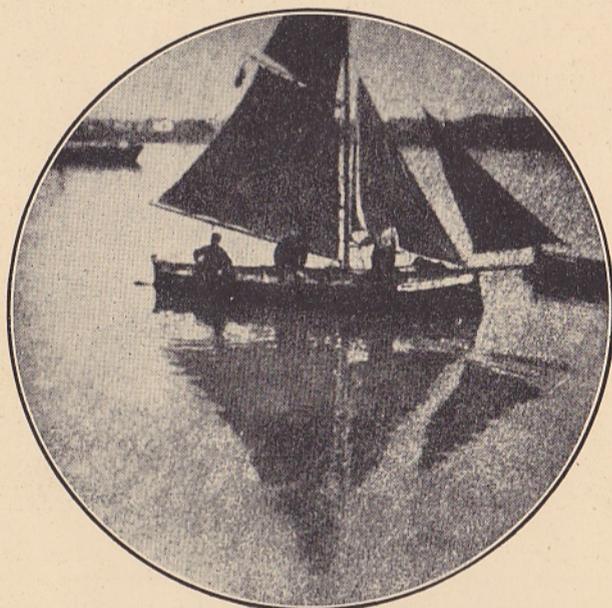
Gesellschaft als Schiffszimmer- war wohl das erste, es folgte **Korsar**, auf Anregung des Seglers Buttensieg etwas breiter gebaut. **Buttensieg**, ein Postbeamter, war in damaliger Zeit ein eifriger Segler, dem auch im Winter kein Wetter zu schlecht war, wenn es nur wehte, und der die größte Sachkenntnis besaß. Leider ist er allzu früh gestorben. Es wurden noch gebaut **Augusta** für Herrn **Köhler**, **Najade** für eine Gruppe von Herren und **Colonia** für Herrn **Clever**, immer im selben Typ, aber in stets verbesserter Auflage. Die Boote waren geklinkert, mit Spiegel und eingezogenem Vorderstegen nach dem Vorbild der Haniel-Schlepper. Es war dies eine Mode, anlehnend an die Rammstegen der damaligen ersten Panzerschiffe, die auch heute noch nicht vom Rheine verschwunden ist. Die Boote waren wohl 6 m lang, 2 m breit, mit grade durchlaufendem Kiel, flachem Spant vorne und hinten etwas eingedeckt. Die Boote segelten nicht schlecht, nur war es ein kleines Kunststück, sie über Stag zu bringen. Erwähnt sei, daß diese Boote teilweise noch Rahtoppsegel führten, die vor den Mast gesetzt wurden.

Um das Jahr 1883 kam wohl das erste Schwertboot nach Köln, die offene Sloop **Lohengrin**, erbaut bei Bondick in Hamburg. Lohengrin ging später in den Besitz unseres verstorbenen Mitgliedes **Heinrich Schlösser** über, der sich vorher seine Sporen, wie das noch erhaltene Diplom bekundet, auf verschiedenen Booten verdient hatte. Ein weiteres Schwertboot, der **Roland**, kam hinzu, welches in Vlissingen gebaut war. Es war ein extrem breites, halbgedecktes Boot, mit fast kreisrundem



Verkleinerung eines Ulk-Diploms aus dem Jahre 1883
für das Mitglied Heinrich Schlösser †

Sitzraum und besonders hohem Cockpit-Rande, weshalb es Kanzel genannt wurde. Es ging später in den Besitz unseres Mitgliedes **Liesegang** über. 1884 oder 85 kam das erste größere Boot mit Kajüte nach Köln, die aus ihren Kämpfen gegen Laura bekannte Hamburger Schwertyacht **Schalk**, 1875 von Heitmann gebaut. Außerdem waren noch einige Boote vorhanden, die **Traviata**, holländischer Bauart mit Seitenschwertern, im Besitze unseres Mitgliedes **Krahn**, ferner der **Aviso** unseres früheren Mitgliedes **Bolling**, ein recht ansehnlicher holländischer Tjotter und noch einige offene Kielboote, wie die **Libelle** des Bootverleihers Schoob,



Korsar

welche manchem Anfänger als erstes Schulschiff diente. Alles in allem wohl ein Dutzend Sportsegelboote. Wenn an Sonntagen mit schöner Bergbrise noch einige Schiffsflieger — damals war noch jeder Flieger mit Schwertern und Segeln ausgerüstet — und die Fähnachen hinzukamen, so bot sich den Spaziergängern auf dem Wertchen ein recht belebtes Bild. In damaliger Zeit wurden weniger große Touren gemacht, man kreuzte hauptsächlich zwischen Schiffbrücke und Bayenturm, wo man glattes Fahrwasser mit wenig Strom hatte. Eine Fahrt nach Rodenkirchen oder Porz kam nur Sonntags in Frage. Allerdings war damals das Fahrwasser nach Porz für die Bergfahrt günstiger als heute, indem man nach Ueberwindung der **Römersteine** gegen dem Bayen und der

Poller Köpp glattes Ufer bis nach Porz hatte. Die Kribben vor Poll, Westhoven und Ensen sind erst später gebaut worden. Pfingstfahrten in die Gegend des Siebengebirges, von welchen die Boote mit Maien geschmückt zurückkehrten, waren schon damals üblich. Die Boote lagen meistens am Bootshause des Kölner R. V. 77, damals Gesellschaft genannt, oder unter der Obhut des Meisters Conrad am Bootshause des Kölner

Legitimationskarte No. 1

für Herrn

Frank Schauer

zum Befahren des Rheines mit Segelbooten während
des Jahres 1889.

Ausgefertigt:

Köln, den 24. Januar 1889.

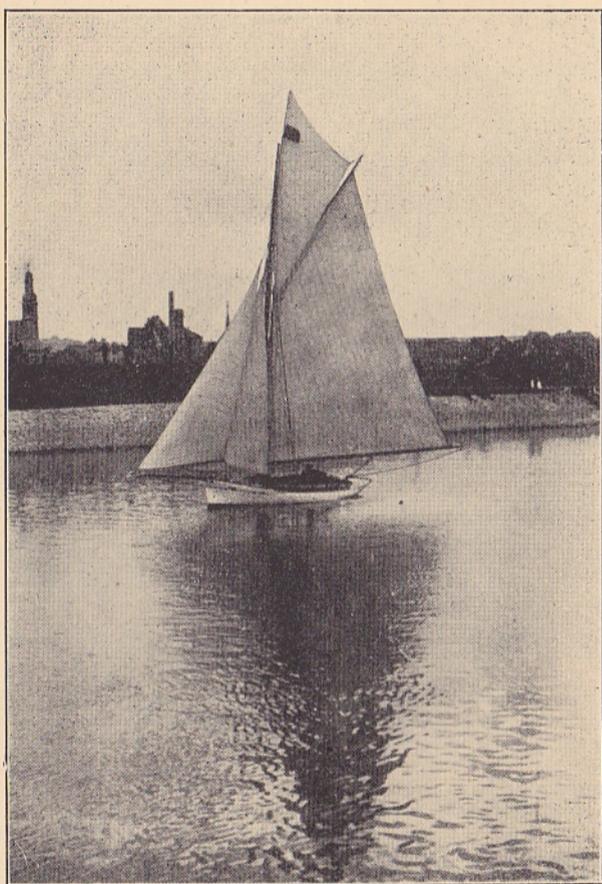
Der Hafen-Commissar:

F. Schauer

Nicht uninteressant dürfte sein zu hören, wie sich in damaliger Zeit die Bürokratie mit dem Segelsport befaßte. Das Befahren des Rheines mit Segelbooten war nur gestattet, wenn man im Besitze einer alljährlich zu erneuernden Legitimationskarte war. Diese Karte konnte ein junger Segler nur auf Befürworten des alten Conrad erhalten. Bei einem Wasserstand von mehr als 5 m war das Befahren des Rheines mit Segelbooten überhaupt verboten. An der Brücke über den Rheinauhafen wurde bei entsprechendem Wasserstande eine Tafel ausgehängt, welche das Verbot immer wieder in Erinnerung brachte. Bei dem Hafenaufbau ist mit der Brücke auch die Tafel verschwunden. Von den Legitimationskarten hat man auch nichts mehr gehört. Hoffentlich für immer!

Club. Die **Rheinau-Halbinsel**, kurz das Wertchen genannt, bot einen idyllischen Liegeplatz in unmittelbarer Nähe der Stadt. Als eine Gruppe von Herren zu Anfang des Jahres 1885 aus dem Kölner Ruderverein 1877 austrat, gründeten diese am 5. März 1885 einen Segler-Verein unter dem Namen **Kölner Segelclub**. Es wurde ein kleines auf Fässern schwimmendes Clubhaus, bestehend aus zwei Räumen und Veranda, gebaut. Leider sollte der Club nicht lange Bestand haben, er fiel nach

kurzer Zeit infolge innerlicher Zwistigkeiten auseinander. Das Clubhaus wurde verkauft. In dieser Zeit wirkte besonders für die seglerische Ausbildung der Miteigner der Kajütyacht Schalk, **Zehnpfennig**, der, von Beruf Seemann, sich einige Jahre nur dem Segelsport widmete. Leider



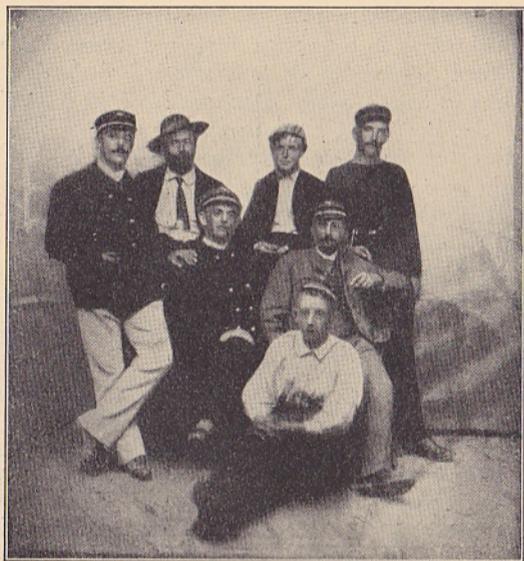
Isolde

wurde der Schalk schon bald durch Auffahren auf eine unter Wasser befindliche Kribbe bei Königswinter vollständig Wrack. Die neuen Segel und einige Ausrüstungsstücke wie Anker etc. kaufte der Schiffbauer **Josef Pohl der Jüngere**, der auf dem Lohengrin unter Heinrich Schlösser gesegelt hatte, und baute hierzu 1890 auf der väterlichen Werft nach eigenen Rissen eine halbgedeckte Schwertyacht aus Stahl, mit

Klippersteven 7,65 m \times 2,60 m über alles, mit 55 qm Segel am Winde. **Isolde** konnte in dieser Zeit als ein idealschönes Schiff mit hervorragenden Segeleigenschaften gelten. Erwähnt sei hier, daß im Jahre 1886 in Frankfurt a. M. ein Seglerverein unter dem Namen **Erster Frankfurter Segelclub**, der längere Jahre bestand, gegründet wurde. In diesen Jahren waren auch die ersten Motor- und Dampfyachten nach Köln gekommen, abgesehen von einer Dampfbarkasse, welche seit urdenklicher Zeit im Hafen lag, aber nie gefahren wurde, dafür aber uns Kindern um so mehr Freude machte. Mit der Verlegung der Badischen Schraubendampfer-Gesellschaft, der späteren Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft, von Mannheim nach Köln wurde die prächtige Dampfyacht **Miramamar** des Herrn **Wahl senior** in Köln stationiert, und ebenso die Dampfplanch **Eremit** mit Vorderkajüte des Herrn **Wahl jr.** Außerdem lag an der Rheinau ein kleines Escher-&Wyß-Boot mit Naphtha-Maschine, welches die Vorläufer der Boote mit Explosionsmotor waren. Als erstes Boot mit Explosionsmotor und zwar mit Deutzer Motor kam in dieser Zeit eine ansehnliche offene Barkasse, der **Eugen** des Herrn **Langen**. Einige Jahre später besaß der bekannte Sportsmann Dr. **Patton** eine in England gebaute Dampfbarkasse mit Achtersalon, **Widgeon**. In dieser Zeit hatte auch eine Gruppe von Herren, darunter unser verstorbener Mitglied **Rud. Strömer**, bei Lürssen ein offenes Motorboot bauen lassen, das aber aus den Kinderkrankheiten des Motors nie heraus kam. Auf der Pohlschen Werft wurde in den Jahren nach Rissen des jungen **Pohl** ein Motorboot **Delta** ganz aus Delta-Metall mit Deutzer Motor gebaut, das ein schöner Beweis für das schiffbauliche Talent des Konstrukteurs war. Dieses Boot machte eine Reise nach Berlin zu einer Ausstellung auf eigenem Kiel über die Zuiderzee und die Nordsee unter Führung seines Erbauers. Dies waren so die Anfänge des Motorbootportes.

Der Segelsport war nach 1890 fast nur noch durch die erwähnte **Isolde** vertreten. Die älteren Boote waren inzwischen wirklich alt geworden und ihre Besitzer hatten den Sport aufgegeben. Für Jahre erhielt der Segelsport dann den Todesstoß durch den 1891 beginnenden Hafenausbau, wodurch die Stadt Köln vom Rhein abgeschnitten wurde, ein Zustand, der sich leider bis auf den heutigen Tag nicht nur erhalten, sondern immer noch verschlimmert hat. Der Rudersport ging nach Deutz. Die **Isolde** hatte zunächst noch ihren Liegeplatz an den Floßen oberhalb des Bayenhauses. Die Mannschaft, wozu der Berichterstatter gehörte, bildete einen Club für sich unter rot-weißem Stander und segelte mit jugendlichem Eifer bei Tag und Nacht, wobei auch streng auf yachtmäßige Etikette gehalten wurde. Es verging auch kaum ein Sonntag, wo **Isolde** nicht wenigstens bis Königswinter schleppte, wozu Sonntags früh gute Gelegenheit mit dem Eilgüterboot Industrie war. In diesen Jahren, wohl 92 oder 93, baute der noch jugendliche **Karl Conrad** — sein Bruder Balthes diente in den Jahren in Berlin bei den Garde-Pionieren — ein größeres halbgedecktes Kielboot **Bertha** für den Postsekretär Neu-

mann. Dieses Boot, in Deutz stationiert, wurde in der Folge fast täglich gesegelt. Als weiteres Boot kam noch hinzu eine Lürssensche Jolle mit Lugger-Segel, die einem Schwimmclub gehörte. Es ist dies insofern von Interesse, als durch dieses Boot Josef Collardin, der Gründer des KSC, die erste Anregung zum Segelsport erhielt. Die kleine Kölner Flottille erhielt dann weiteren Zuwachs 1896 durch den Kielschwert-Kutter **Aeolus**, ca. 11×3 m, welchen der von Duisburg zugezogene **Kapitän Brinkmann** bei Lürssen erbauen ließ. Aeolus war als größeres Tourenboot wieder ein Idealschiff für den Rhein, was Sicherheit, Bequemlich-



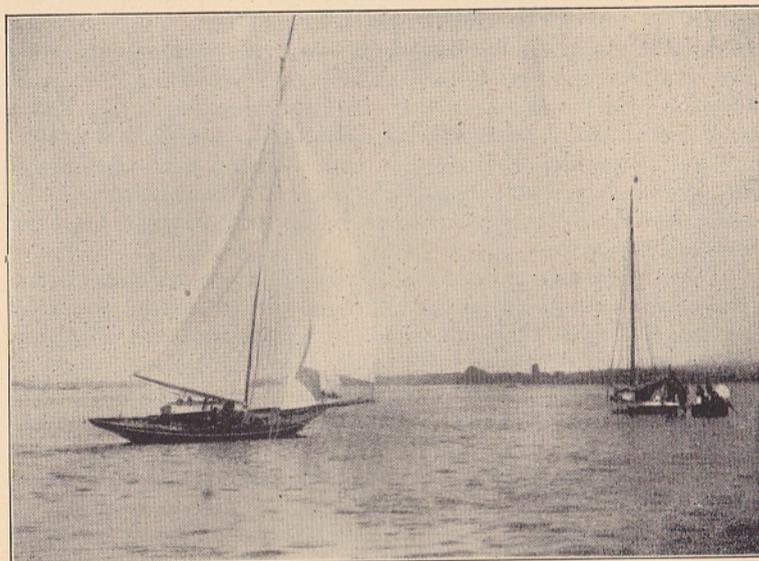
Isolde-Mannschaft 1891

Paul Hecker, Olaf Olsen, Norman Olsen, Franz Bohrer,
Josef Weber, Schiffbauer Josef Pohl, der jüngere,
Andreas Bulich

keit und ebenso Schnelligkeit anging. Leider ist dieser Typ in der heutigen Rheinflotte nicht mehr vertreten.

Während in den anderen niederrheinischen Städten der Sport noch geringer als in Köln vertreten war, meist nur mit je einem Boot, — in **Bonn** war längere Jahre **Direktor Olsen**, ein Norweger, mit seinem von Schmitting gebauten kleinen Kutter **Möve** und einer norwegischen Jolle ein schneidiger Vertreter des Sports — hatte sich im **Rheingau** der Sport etwas besser entwickelt und wurde getragen von der Segelabteilung des Wiesbadener Ruderclubs, des Frankfurter Ruder-Vereins, der Offenbacher Undine, Mainzer und Rheingauer Einzel-Seglern.

Ursprünglich war das Zentrum dieses Sportes in Schierstein, später in Walluf. Als eifriger Organisator wirkte in dieser Zeit Herr **E. Heimann** in **Schierstein**, der auch durch eine gewisse Reklame in Sport- und Tagespresse die Sache förderte. Aus diesen Keimzellen entstand dann 1898 der Mittelrheinische Segler-Verband, der bald seinen Namen in Rheinischer Segler-Verband änderte und alle Segler am Rhein umfassen wollte. Es traten dann auch niederrheinische Segler besonders in Köln und Duisburg bei. Der Verband fand einen geeigneten Vorsitzenden in der Person des in Wiesbaden lebenden Admirals z. D., Exzellenz Mensing. Die Ende der 90er Jahre im Rheingau veranstalteten Regatten wiesen



Aeolus

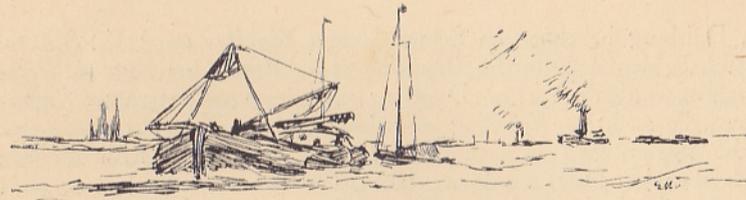
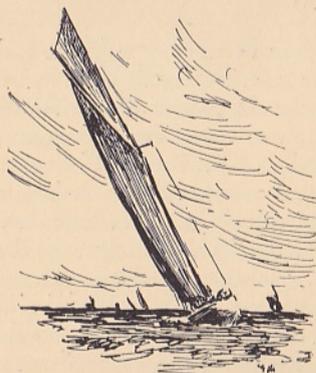
Kiebitz

dann auch schon größere Beteiligung auf. Besonders in Frankfurt und in Offenbach herrschte guter Sportgeist und Neubaulust. Im Jahre 1898 beteiligten sich erstmalig die Kölner Kutter **Aeolus** und **Isolde** an der Wettfahrt im Rheingau und waren die größten und ansehnlichsten Boote der Flotte. Von da an war Köln bei den Rheingauer Wettfahrten längere Jahre stets vertreten und mancher Preis wanderte nach Köln. In diesen Jahren startete Aeolus einmal in einer Rotterdamer Regatta nach dem Hoek van Holland, allerdings ohne Erfolg, weil das Boot zu viel Wasser übergenommen hatte. Johanna beteiligte sich an einer Wettfahrt des Antwerpener Yacht-Club auf der Schelde und erhielt den 2. Preis.

In diesen Jahren, um die Wende des Jahrhunderts, waren von Balthes Conrad für Kölner Rechnung einige moderne Schwertboote gebaut

worden, **Johanna, Preußen, Ilse**, welche sich in der Folge sehr bewährten. Drei junge Postbeamte, **Breuer, Gosse, Starke**, hatten im Rheingau eine Schwertschloop **Najade** (ex Mattiaker), von Lürssen, gekauft. Notabene das 3. Mal, daß im kleinen Kölner Segelsport Herren von der Post auftreten! Ferner wurde im Rheingau noch eine Lürssensche Sloop, die **Fee**, von Herrn **Brandhorst**, erworben. Herr **Collardin** kaufte in Antwerpen eine extreme Rennsloop **Ahasver** (ex Braboke) des berühmten französischen Konstrukteurs Sahuqué. **Karl Conrad** baute noch ein Boot für Kölner Rechnung, im Typ der damaligen Alsterjollen, den **Neptun**, der später als Clubboot unter dem Namen **Kitt** im Besitze des KSC war. So hatte sich allmählich in Köln wieder eine kleine Flotte gebildet, als **Josef Collardin**, der durch häufige Besuche in Antwerpen, wo der Berichterstatter in den Jahren den Sport ausübte, eine große Liebe zum Segelsport gefaßt hatte und eifriges Mitglied des Rheinischen Segler-Verbandes war, einen engeren Zusammenschluß der Kölner Segler betrieb und dabei auch Erfolg hatte, so daß am 27. Januar 1900, am Geburtstage des Kaisers, mit einer Mitgliederzahl von etwa 20 Herren und einem Bootsbestande von ca. 7 Booten gegründet werden konnte. Von den Mitgründern sind noch Mitglieder Balthes Conrad und Ferdinand Gosse.

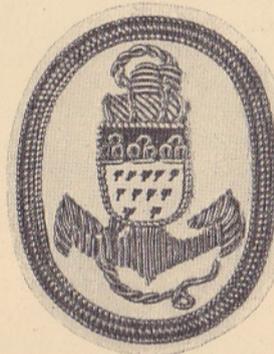
Diese Vorgeschichte des KSC ist vielleicht etwas ausführlicher ausgefallen, als es dem Rahmen und der Wichtigkeit entspricht, aber unter den heutigen Seglern sind nur noch wenige, die die alte Zeit erlebt haben, und da dürfte es doch nicht ganz unnütz sein, aus den zu Eingang erwähnten Motiven die früheren Ereignisse für spätere Zeiten festzuhalten, auch zum Andenken an die Pioniere des rheinischen Segelsports in Köln. Die eigentliche Geschichte des Kölner Segler-Clubs kann dagegen verhältnismäßig kürzer behandelt werden, weil mit Ausnahme der ersten Zeit regelmäßig ausführliche Jahresberichte veröffentlicht worden sind. Wir können uns also hier darauf beschränken, eine gedrängte Uebersicht der Hauptereignisse in der Entwicklung des Clubs zu geben.



Geschichte des Kölner Segler-Club

1900—1911

Wie schon berichtet, wurde der Club gegründet am 27. Jan. 1900, hauptsächlich auf das Betreiben von **Josef Collardin**, der demnach als der Gründer des Clubs anzusehen ist und der auch der erste Vorsitzende wurde. Der Club beschränkte sich zunächst darauf, seinen Mitgliedern kameradschaftlichen Verkehr mit gleichgesinnten zu bieten und für die Boote bei den schwierigen Kölner Hafenverhältnissen einen Liegeplatz unter Aufsicht zu beschaffen. Den eigentlichen Sportbetrieb, wie die Veranstaltung von Wettfahrten, überließ man dagegen dem Rheinischen Segler-Verbande, dem viele Mitglieder angehörten. Man führte daher auch zunächst keinen eigenen Stander. Die Bootedes Clubs fanden Unterkunft bei dem **Kölner Ruder-Verband v. 1877**, mit dem die Vereinbarung getroffen wurde, daß die Mitglieder des KSC als unterstützende Mitglieder geführt wurden und deren Beitrag zahlten. Dafür wurden dem KSC einige Schränke im Bootshause eingerichtet und die Boote konnten am Bootshause, welches am Deutzer Werft lag, liegen. In den ersten Jahren wurde fleißig gesegelt und an den Regatten im Rheingau teilgenommen. Johanna erwarb sich unter Führung von Balthes Conrad unvergänglichen Ruhm. Am 8. September 1901 veranstaltete der Rhein. Segler-Verband zum ersten Male eine Wettfahrt auf dem Niederrhein, ein Handicap von Bonn nach Köln. Es beteiligten sich 21 Boote, hiervon 5 Kölner.



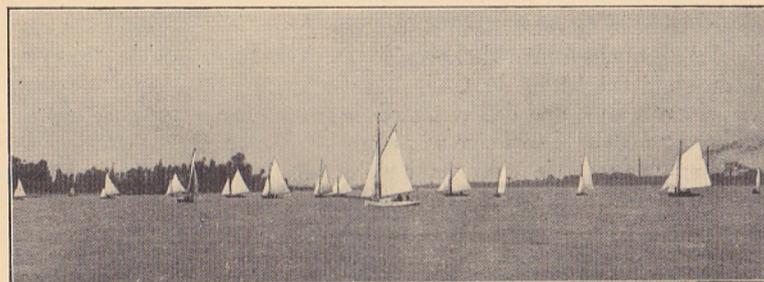
Ursprüngliche Kokarde des KSC

Kurz hierauf kehrte der Berichterstatter von längerem Aufenthalt im Auslande nach Köln zurück. Auf seine Anregung wurde am 19. Dezember 1901 fast einstimmig die Trennung vom KRV 77 beschlossen und damit der KSC auf eigene Füße gestellt. Im Januar 1902 wurden bereits die Satzungen, wie sie im wesentlichen noch heute gelten, genehmigt und gleichzeitig auch eigener Stander und Mützenabzeichen eingeführt. Zur Weiterentwicklung des Clubs trug dann die Erwerbung der größten Rhein-Yacht, des bis dahin

in Duisburg beheimateten Schwertkutters **Kiebitz**, ca. $11\frac{1}{2} \times 3,20$ m, durch die Herren **Collardin, Brandhorst** und **Rauch**, bei. Kurz vor Weihnachten wurde die Yacht in Duisburg geholt, eine sehr vergnügte Wintertour, die noch bis Wesseling ausgedehnt wurde. Karneval wurde eine achttägige lustige Tour nach Mainz gemacht, die unvergeßlich und einzig geblieben ist. Dann wurde abgetakelt, um Ostern wieder klar zu sein! **Aeolos** ging in den Besitz von **Ernst Hilgers** über. Der Berichterstatter erwarb die unverwüsthliche Stahlyacht **Isolde**, so daß der Club die drei größten und ansehnlichsten Kutter am Rhein unter seinem Stander vereinigte, die auch durch ihre komplette Takelage ausgezeichnete Schulschiffe waren. Pfingsten machte Kiebitz eine achttägige Sturmreise durch das Haringvliet nach Rotterdam. Der Club hatte inzwischen Unterkunft gefunden in Rodenkirchen in einem alten Landhause, welches an der Stelle des jetzigen Hauses Homberg stand. In Rodenkirchen bot sich damals für Kölner Verhältnisse ein idealer Liegeplatz für die Boote. In dem besagten Landhause stand dem Club gegen geringe Miete ein sehr großes Zimmer zur Verfügung, welches durch eine Reihe von Schränken in einen Versammlungsraum und einen Ankleideraum eingeteilt wurde und das, von gütigen Stiftern behaglich ausgestattet, den damaligen bescheidenen Ansprüchen vollkommen genügte. Die Mitglieder verfügten außerdem über eine herrliche Rheinterrasse mit uraltem Baumbestande und Sommerlaube und eine alte Kegelbahn zur Unterbringung von Inventar. Der Gedanke nach Rodenkirchen zu gehen, hatte zuerst bei Rudern und Seglern ein Lächeln hervorgerufen, da es für den echten Kölner in damaliger Zeit unfassbar war, so weit sich von der Stadt zu entfernen. Da aber bald die Straßenbahn ihren Betrieb nach Rodenkirchen aufnahm, war die Schwierigkeit behoben. Im folgenden Jahre hatte der Berichterstatter, der für sich die Vaterschaft des Gedankens in Anspruch nimmt, die Genugtuung, auch den KRV 77 nach Rodenkirchen kommen zu sehen. Von da an datiert der Aufschwung des Kölner Wassersports, der bis dahin, ein Veilchen im Verborgenen, an der Deutzer Werftmauer vegetiert hatte, wo sich kaum ein Mensch hin verlor. In diesem Jahre veranstaltete der Club seine erste interne Wettfahrt am 13. Juli von der Gronau nach Rodenkirchen, an der sich allerdings nur vier Boote beteiligten. Man hatte erstmalig einen kleinen Schlepper gemietet, der die Boote zusammen nach der Gronau schleppte und nachher als Begleitboot diente. Der Schlepper kostete 45 Mark für den ganzen Tag; man war derzeit noch bescheiden! Wie in den Vorjahren hatten sich auch einige leichtere Jollen an den Vaterländischen Festspielen im Stadtwald beteiligt, wo man auf dem Weiher, der damals noch nicht durch Baumwuchs abgedeckt war wie heute, noch einigermaßen segeln konnte. Am 14. und 15. September dieses Jahres veranstaltete der RSV Wettfahrten von Köln nach Düsseldorf und von Düsseldorf nach Duisburg, anläßlich der Düsseldorfer Ausstellung, die 21 Boote, darunter 6 Kölner und 1 Düsseldorfer Boot, an den Start brachten. Diese Veranstaltungen waren nach jeder Richtung ein Erfolg.

Zum Absegeln wurde der Dampfer Agger gemietet, der 5 Boote nach der Gronau schleppte, woselbst das Festessen sich solange hinzog, daß Wesseling schon in der Dunkelheit passiert wurde. Im Frühjahr des Jahres hatte der bisherige Vorsitzende, Herr Collardin, sein Amt niedergelegt, weil die anderen Vorstandsmitglieder sich seinem Vorgehen in einer Auseinandersetzung mit dem RSV nicht anschließen wollten. Herr Bohrer wurde dann zum I. Vorsitzenden gewählt. Das Jahr 1902 war das erste Clubjahr, in welchem der KSC ein selbständiges Clubleben und Sportbetrieb unter eigenem Stander und nach eigenen Satzungen führte. Ich habe deshalb hierbei etwas länger verweilt, zumal erst vom Jahre 1904 an ausführliche Jahresberichte im Druck erschienen sind.

Im Jahre 1903 wurde die interne Wettfahrt wieder von der Gronau aus gesegelt. Auf dem Begleitdampfer fuhr sogar eine Musikkapelle mit.



Start in Düsseldorf 1902

In diesem Jahre wurde der wassersportliche Teil der Vaterländischen Festspiele zum ersten Male auf dem Rheine veranstaltet. Es war der Tag der Einweihung des Bismarck-Denkmal. Der Club hatte auch ein Blatt mit eingraviertem Namen zu den bronzenen Eichenkränzen des Denkmals gestiftet. Die Wettfahrt ging wieder von der Gronau aus. Der Kutter Fox machte ausgedehnte Fahrten in der Ostsee. Auf der Heimreise nach dem Rhein wurde er in einer Dezembarnacht in schwerem Seegange leck und sank bei der Insel Neuwerk vor der Elbmündung, trotz Hülfeleistung von Fischerbooten. Erwähnenswert ist auch eine Fahrt der Isolde nach Homberg-Ruhrort zur Ruder-Regatta, bei welcher am Samstagabend eben vor Dunkel die Schiffbrücken passiert und die Nacht durchgefahren wurde, um in der Frühe in Duisburg zu sein. In der folgenden Nacht ging man trotz oder weil die Mannschaft schwer geballastet war, gegen Mitternacht wieder unter Segel und fuhr bei steifer Brise bis nach Hochfeld zu Berg, um dort anzuhängen. Einen erfreulichen Zugang erhielt die Flotte durch Ankauf der bisher in Duisburg beheimateten größeren Tourenyacht Zephyr durch Herrn Liesegang. Die Kasse schloß in diesem Jahre mit einem für die kleinen Verhältnisse bedeutenden Defizit von

250 Mark, welches durch freiwillige Gaben gedeckt wurde. Das Quartier des Clubs war wegen Abbruchs des bisherigen Hauses in ein Nachbarhaus verlegt worden, wo man die Möglichkeit hatte, sich durch Zumieten von Räumen auszudehnen.

Ueber das Jahr **1904** sind im Protokollbuch keine Mitteilungen hinsichtlich des Sportbetriebs enthalten. Der Schriftführer Breuer legte aus persönlichen Gründen vor Jahresende sein Amt nieder und trat aus dem Club aus. Der Sportbetrieb vollzog sich aber in dem üblichen Rahmen und wurden die üblichen Wettfahrten gehalten. Isolde machte eine längere Reise durch Holland bis in die Nordsee. Als besonders interessante seemännische Leistung eines Mitgliedes ist dann die glückliche Ueberführung des kleinen Schleppbootes Vistula von Köln nach Marienwerder an der Weichsel, durch Herrn Ernst Hilgers, zu erwähnen, eine Aufgabe, zu der sich kein berufsmäßiger Schiffer bereit fand. Herr Hilgers hielt dann im Winter einen sehr interessanten Vortrag über die immerhin etwas abenteuerlich verlaufene Reise. Die Nachfeier im Weinhaus Fasbender nahm einen besonders vergnügten Verlauf. Erwähnt sei hier, daß in diesen ersten Jahren des Clubs nur wenige der ausübenden Mitglieder verheiratet waren, und daß verschiedene Herren dem Sport sehr viel Zeit widmen konnten. Die Folge war einmal eine sehr eifrige sportliche Betätigung, wie man sie leider heute nicht mehr kennt, dann aber auch ein reger Verkehr der Mitglieder untereinander. Auch in der Winterzeit traf man sich fast jeden Abend meist bei Toeller, während das offizielle Clublokal von Anfang an bei Kränkel war.

Aus dem Jahre **1905** ist erwähnenswert, daß in diesem Jahre zum ersten Male 2 **Düsseldorfer** Neubauten, **Düsselnixe** und **Regenwurm**, sich an der am 4. Juni von Mondorf aus gestarteten Regatta beteiligten und in ihren Klassen den ersten Preis erhielten. Während bis dahin die Wettfahrten als **Handicap** gefahren worden waren, wurde diese Wettfahrt mit Vergütungen nach der **Ahoi-Tabelle** unter Zugrundelegung des beim RSV üblichen Meßverfahrens gesegelt. Dieses Vergütungssystem wurde einige Jahre beibehalten, bis man zur Einsicht kam, daß einzelne Boote durch die Vergütung nach einem starren System von der Anwartschaft auf einen Preis ausgeschlossen waren. Dann griff man notgedrungen auf das Handicap als dem kleineren Uebel zurück, bis neue Leute es wieder mit einer Formel versuchen zu müssen glaubten! Ein Ende August im Langel Waldchen veranstaltetes Picknick hatte unter einem stürmischen Talwind zu leiden. Es hatten sich 6 Boote beteiligt. Das **Absegeln** fand am **5. November** nach **Worringen** statt, und beteiligten sich 4 Boote, ein Beweis für den derzeit herrschenden Seglergeist! Schätzenswerten Zugang erhielt die Flotte durch den Kauf des Kajütbootes **Sleipner** durch die Herren **Mertens** und **Conrad**. Zu Ende des Jahres waren noch 5 Boote eingetragen, die Mitgliederzahl betrug 30.

Das Jahr **1906** zeigte äußerlich keine besonderen Merkmale und Fortschritte. Neue Boote kamen nicht heraus, im Gegenteil die Anzahl der

registrierten Boote ging zu Schluß der Saison auf 3 zurück, die Zahl der Mitglieder auf 28. Die beiden veranstalteten Wettfahrten waren bei einer Beteiligung von 6 bzw. 7 Booten von Wind und Wetter begünstigt. Eine Picknick-Fahrt zum Fuhlich-Wäldchen mit Rückfahrt am Spätnachmittag im Anhang eines bestellten Schleppers war ein voller Erfolg. Größere Touren wurden zahlreich gemacht, unter anderem machte Isolde eine bedeutungsvolle Fahrt nach Mainz und eine schöne Fahrt nach Homberg zur Ruderregatta, Zephyr eine Zuiderzee-Fahrt.

Bis dahin war der Club auf einen recht engen Kreis beschränkt geblieben, aber gerade hierdurch hatte er sich im Innern festigen können. Unter den Mitgliedern hatte sich eine gute Kameradschaft herausgebildet und Freundschaften waren entstanden, die eine feste Grundlage des Clubs für alle Zukunft bieten. In diesen Jahren wurde der Grund gelegt für den Zusammenhalt und den geselligen Ton, welche den K. S. C. noch heute auszeichnen.

Das Jahr **1907** sollte den Anfang einer Periode machen, in welcher das Tempo der Entwicklung sich etwas schneller bewegte. Die Mitgliederzahl stieg in dem Jahre von 27 auf 52, die Anzahl der registrierten Boote von 3 auf 14. Infolge der Neugründung von anderen wassersportlichen Clubs hatte sich das allgemeine Interesse dem Wassersport mehr zugewendet. Diese Bewegung kam auch dem K. S. C. zugute. Hauptsächlich aber war es die Verlegung des Standquartiers des Clubs in das dem bisherigen Domizil benachbarte Anwesen des Herrn Mertens, welche eine schnellere Entwicklung begünstigte. Hier fand der Club nach entsprechendem Ausbau eine fürs erste genügende Unterkunft gegen eine mäßige Miete, und da die Erweiterungsmöglichkeit gegeben war, war die schwere Clubhausfrage auf absehbare Zeit gelöst. Die Terrasse mit der von den Herren Liesegang und Hellenthal im wesentlichen gestifteten Halle bot den Mitgliedern einen herrlich gelegenen Sammelpunkt auch, wenn nicht gesegelt werden konnte. Bald wurde ein stattlicher Flaggenmast, Geschenk des Herrn Ernst Hilgers, errichtet, so daß das Anwesen weithin über Strom und Land als Seglerheim kenntlich war. Der Flaggenmast wurde selbstverständlich von den Mitgliedern selbst aufgestellt, ebenso wie man 1904 ein großes Anlegefloß, zu dem Mitglieder das Baumaterial gestiftet hatten, selbst gebaut hatte. Balthes Conrad schenkte dem Club einen Kahn für den Verkehr im Hafen. Bei den Wettfahrten wurde meist ein besonderer Fonds für die Beschaffung der Preise gebildet, dem reichlich freiwillige Gaben zuflossen, so daß die Wettfahrten mit schönen Preisen ausgestattet werden konnten. So betätigte sich in diesen Jahren recht viel Gemeinsinn unter den Mitgliedern, und es konnte bei bescheidenen Mitteln verhältnismäßig viel geleistet werden. Das sportliche Programm war in seinen Grundzügen bereits stereotyp geworden. Recht frühe Saison-Eröffnung durch eine Dampferfahrt nach Königswinter mit Festessen an Bord, noch ehe die meisten Boote klar waren; Ansegeln nach Porz, Pfingstfahrt von Mainz, interne Wettfahrt von Bonn mit

9 Booten, beim Festmahl im Rheineck an 100 Teilnehmer! Herr Gustav Stinnes hatte dem Club zu dieser Wettfahrt erstmalig einen prächtigen Silberpokal als Preis gestiftet, der von Zephyr des Herrn Liesegang gewonnen wurde. Ferner Wettfahrt bei den Vaterländischen Festspielen ab Urfelder Wäldchen, wo vorher Picknick mit Volksbelustigung. Fahrt der Isolde nach Wittlaer, daselbst gemütliches Zusammensein mit Düsseldorfer und Duisburger Seglern. Fahrt nach dem Herseler Wert von 6 Booten, daselbst Damen-Wettrudern in Beibooten. Fräulein Grete Liesegang gewann den Silberbecher. Mehr als 40 Teilnehmer waren bei der Rückfahrt auf die 6 Boote zu verteilen! Im September herrliche Fahrt von 6 Booten ab Remagen. Erstmalige Aggerfahrt mit 2 Kähnen. Auf Anregung der Bonner Mitglieder am 3. November noch eine Wettfahrt von Bonn nach Rodenkirchen, bei herrlichem Wetter, mit 1 St. 55 Min. kürzeste Fahrzeit der Filia Rheni. Die Bonner hatten für diese Wettfahrt 2 Preise gestiftet. In der Frühjahrsfahrt des R. S. V. hatte Filia Rheni den Kaiserpreis zum 3. Male und damit endgültig gewonnen, gleichzeitig den Wanderpreis des Fürsten zu Wied und endlich den ersten Preis der Rennklasse. Außer den erwähnten gemeinsamen Fahrten wurden noch auf zahlreichen Einzelfahrten der Rhein von Mainz bis nach Rotterdam befahren. In diesem Jahre wurde der Jahresbericht zum ersten Male in der Form einer Broschüre als Jahrbuch veröffentlicht; die 3 davorliegenden Jahre hatte man nur einen einfachen Bericht herausgegeben.

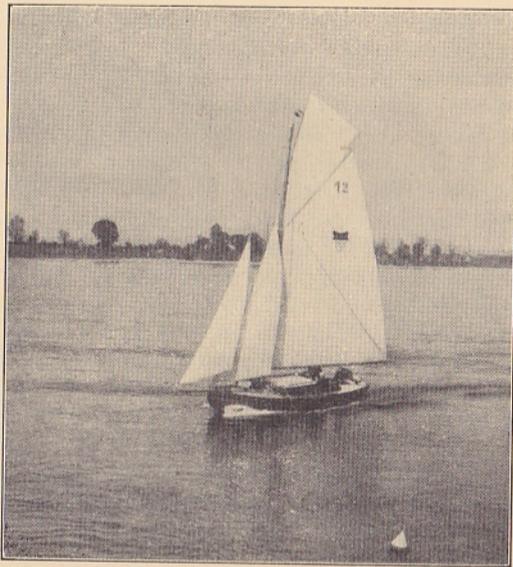
Das Jahr **1908** war für den Club recht erfolgreich. Die Verbindung mit dem RSV hatte im Laufe der Zeit fast aufgehört. Um so wichtiger war es für den Club, die segelsportlichen Kräfte am Niederrhein an sich zu ziehen. Dies gelang durch die Aufnahme von anderen segelsportlichen Vereinigungen als körperschaftliche Mitglieder und von auswärtigen Mitgliedern. Der Duisburger Yachtclub, die Segelriege des Kölner R. V. 77 und der Kölner Club für Wassersport traten als körperschaftliche Mitglieder bei, nachdem schon vorher freundschaftliche Beziehungen bestanden hatten. In diesem Jahre wurden 4 Wettfahrten veranstaltet, welche 12 und 16 Meldungen aufwiesen. Die Wettfahrten wurden von nun an wieder als Handicap gefahren. Am erfolgreichsten war die von Conrad für den 2. Vorsitzenden, Dr. Pfaff, erbaute **Liesel**, die jedesmal den ersten Preis machte. Die Taufe des Bootes vereinte die Mitglieder zu einer schönen Feier. Eine Dampferfahrt nach Königswinter mit Festessen an Bord hatte die Saison eröffnet. Ostern waren schon Boote von Mainz und von Coblenz gesegelt. Zum Ansegeln fanden sich 6 Boote zu einer Geschwaderfahrt nach Kasselsberg zusammen. (Vergleiche die Ansegeln der letzten Jahre!) Die Pfingstfahrt mit 5 Booten ging von Boppard aus. Im Juni Geschwaderfahrt von 5 Booten nach Wittlaer. Nach dem Absegeln machten Ende Oktober nochmals 4 Boote eine Fahrt von Remagen. In Beibooten wurden mehrere Moselfahrten von Trier aus gemacht. Trotz dieser großen sportlichen Betätigung war der Clou des Jahres die von Ernst Hilgers veranstaltete Fahrt nach

Holland auf einem gemieteten kleinen Frachtkahn, der **Sophie** von Breisig, in dessen Laderaum ein Strohlager eingerichtet war, und die anschließende Segelfahrt mit einer gemieteten holländischen Yacht auf der Zuiderzee. Ueber diese einzige Fahrt ist im Jahrbuch 1909 eingehend berichtet. Es hatten 16 Mitglieder teilgenommen, und wirkte diese Veranstaltung sich besonders dahin aus, daß die Teilnehmer zu einander in engere kameradschaftliche Beziehungen traten, zum Besten des Clubs. Die Mitgliederzahl stieg von 52 auf 83, dazu die drei körperschaftlichen Mitglieder. Es waren Ende des Jahres 20 Boote, darunter eine Reihe Neubauten, gegen 14 zu Anfang registriert. Der Clubstander wehte jetzt auf dem Rhein von Worms bis nach Duisburg.

Das Jahr **1909** reihte sich würdig an und brachte neue Fortschritte. Die Hauptwettfahrten wurden in diesem Jahre zum ersten Male von großen Salondampfern begleitet, mit Musik an Deck und einem Künstler-Orchester im Salon. Die Frühjahrsregatta von Königswinter war eine Sturmregatta mit Mastbrüchen und Kenterungen; von 21 gemeldeten Booten starteten nur 12! Unter anderen hatten Geheimrat Max von Guilleaume und Kommerzienrat Gust. Stinnes prächtige Preise gestiftet. Die Herbstregatta (am 10. 10.) wurde mit dem Düsseldorfer Y. C. Ahoi, welcher sich 1908 konstituiert hatte, gemeinsam veranstaltet von Mülheim nach Düsseldorf mit 30 Meldungen und 29 Starts, einer bis dahin nicht gekannten Zahl. Bei dieser Gelegenheit wurde die Oeffentlichkeit zum ersten Male durch ein Künstlerplakat des Malers Herberholz auf die Wettfahrt aufmerksam gemacht. An sportlichen Ereignissen sind noch zu erwähnen eine Aggerfahrt mit 4 Booten, die Pfingstfahrt mit 7 Booten von Koblenz, ein Picknick im Urfelder Wäldchen, interne Wettfahrt zu den Vaterländischen Festspielen, Hollandfahrt von 3 Booten, Geschwaderfahrt Düsseldorf—Duisburg mit 6 Booten, die im Keller des Duisburger Kasinos einen sehr feuchten Abschluß fand! Ein glänzendes Sommerfest mit Beleuchtung und Feuerwerk unter der Regie von Peter Horatz wurde veranstaltet, nachdem der Club die ganze Besetzung von Herrn Mertens mietweise übernommen, so daß das Clubanwesen eine bedeutende Erweiterung nach entsprechendem Ausbau erfahren hatte. In diesem Jahre wurden auch 2 Clubboote angeschafft. Der Club wurde in das Vereinsregister eingetragen. Die Mitgliederzahl überschritt nun das erste Hundert, obgleich eine größere Anzahl Mitglieder infolge eines unliebsamen Vorkommnisses bei der letzten Wettfahrt ausgetreten war. Die Anzahl der Boote war dieselbe wie im Vorjahre.

Auch das Jahr **1910** schloß sich den Vorjahren in der Reihe der guten Jahre würdig an. Die Mitgliederzahl stieg auf 123, die Anzahl der Boote auf 30, hiervon 9 Neubauten. Die Saison wurde wieder eröffnet durch eine Dampferfahrt nach Königswinter; die Aggertour zählte diesmal 12 Fahrzeuge; 7 Boote machten die Pfingstfahrt von Mainz bzw. Boppard; 4 Wettfahrten wurden wie üblich veranstaltet, zu den Bonner vaterländischen Festspielen gemeinsam mit dem Bonner Segler-Club ab

Remagen. Die Herbst-Regatta, wieder gemeinsam mit Düsseldorf, brachte 42 Boote an den Start. Zu dieser Wettfahrt hatte Maler Melcher ein prachtvolles Plakat entworfen. Se. Durchlaucht, Prinz Adolf von Schaumburg-Lippe hatte unserem Club als Preis für die Wettfahrt einen Silberpokal mit Namenszug und Krone gestiftet. Zur Kölner Regatta hatten die Gönner des Clubs, die Herren Max von Guillaume und Gustav Stinnes wieder wertvolle Preise dem Club gestellt. Auch Herr Wilh. Redeke hatte zu dieser Wettfahrt dem Club einen hervorragend schönen Preis gestiftet. Die Bootstaufe des bei Conrad für Herrn Homberg ge-



Alaaf Köln

bauten Bootes **Windspiel** gestaltete sich zu einem sehr vergnügten Clubfest. Auch in diesem Jahre trugen mehrere Boote den Kölner Stander in die holländischen Gewässer.

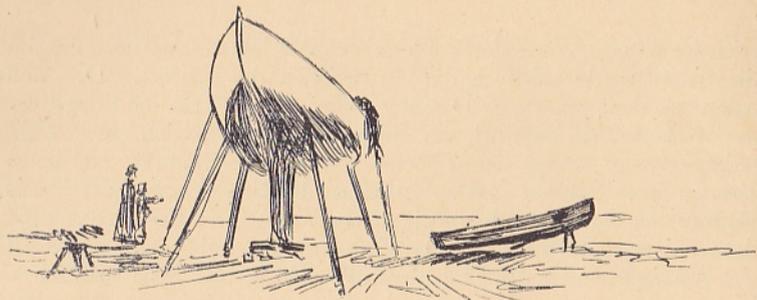
Das Jahr **1911**, begünstigt durch das beständige warme Wetter, brachte weitere Entwicklung. Die Mitgliederzahl stieg auf 139, die Anzahl der Boote auf 39. Die Saison wurde eröffnet durch die Bootstaufe des bei Conrad für Herrn Erich Mann erbauten Kajütkreuzers **Alaaf Köln**, welcher sich als das erfolgreichste Boot der Saison erweisen sollte. Der Club veranstaltete 5 Wettfahrten, als Neuerung 2 Wettfahrten vor Rodenkirchen um Wendemarken. Die Herren Max von Guillaume und Gustav Stinnes hatten wieder hervorragende Preise gestiftet. Der neugebildete Bonner Seglerclub veranstaltete eine Wettfahrt zu den Vaterländischen Festspielen, an denen Köln sich mit 5 Booten erfolg-

reich beteiligte. Von anderen Ereignissen des Jahres seien noch erwähnt die Schiffsparade anlässlich der Anwesenheit des Kaisers. Der Club nahm mit dem gemieteten Dampfer Agger teil. Ferner die Pfingstfahrt mit 4 Booten ab Boppard, ein Blumenkorso gelegentlich eines Wohltätigkeitsfestes, woran sich 7 Boote, prächtig geschmückt, beteiligten. Von größeren Fahrten sind zu erwähnen die Ueberführung der Ketsch **Reiher** von Norderney durch die holländischen Gewässer und verschiedene andere Hollandfahrten. Das Clubanwesen wurde weiter verbessert.

Anfänglich hatte der Club seine Wettfahrten als offene ausgeschrieben, um eine größere Besetzung der Klassen zu erreichen. Von 1907 an wurden dagegen nur noch interne Wettfahrten veranstaltet, um Mitglieder, die gleichzeitig einem Verbandsverein angehörten, nicht in Widerspruch zu den Verbandsgesetzen zu bringen. Hierdurch wurde gleichzeitig erreicht, daß alle Segler, die Regatten segeln wollten, sich dem Club anschließen gezwungen waren. Es machten sich dann Bestrebungen geltend, wieder offene Wettfahrten zu veranstalten, um auswärtigen Bootsbesitzern, die nicht außer ihrem heimischen Club noch einem Club beitreten wollten, gerecht zu werden. Gleichzeitig suchte man auch nach einer von den verschiedenen Rhein-Clubs anerkannten Meßformel für die buntscheckigen rheinischen Boote, nachdem durch das Auftreten vieler neuer, unbekannter Boote und die Beteiligung und Interessiertheit der verschiedenen Clubs das Handicapsystem seine unvermeidlichen Schattenseiten und seine Unzulänglichkeit geoffenbart hatte. Der Berichtstatter sah in diesen Strömungen, von welchen er sich für den Club nichts versprechen konnte, und welche nicht zu vereinbaren waren mit seinem Bestreben, den Anschluß des Clubs an den Deutschen Segler-Verband sobald als möglich herbeizuführen, ein Aufgeben der bisher von ihm verfolgten Ziele und legte deshalb sein Amt als Schriftführer nieder und lehnte es auch ab, als Beisitzer in dem neugewählten Vorstände mitzuwirken. Gleichzeitig legte auch Herr Liesegang sein Amt als erster Vorsitzender, das er 3 Jahre mit vielem Erfolg bekleidet hatte (vorher ein Jahr 2. Vorsitzender), aus persönlichen Gründen nieder. Die Führung des Clubs ging also nun in andere Hände über, und sei deshalb der weitere Bericht einer berufeneren Feder überlassen. Zum Schlusse sei nur noch eine Zeile dem Andenken von zwei inzwischen verstorbenen Seglern gewidmet, die dem Club große Dienste erwiesen, indem sie bei den damaligen Wettfahrten sich dem Club stets als Schiedsrichter zur Verfügung stellten: Herr Amtsanwalt Major a. D. Collignon-Bonn und Herr Hafensinspektor Kapitän Krützfeld. Herr Major Collignon war zwar nicht Mitglied des Clubs, aber er zählte zu den besten Freunden desselben. Ehre ihrem Andenken!

Ich kann euch nicht berichten, was hernach geschah,
Nur daß Ritter und Frauen man da weinen sah,
Dazu die edlen Knappen um ihrer Freunde Tod.
Hier hat die Mär ein Ende — das ist der Nibelungen Not.

Franz Bohrer.



BERICHT 1912 — 1925

Das Jahr 1912 ist in der Geschichte des K. S. C. insofern von besonderer Bedeutung, als in ihm nach Verhandlungen mit den benachbarten Seglervereinen (Düsseldorfer Yachtclub und Bonner Segelclub) die Gründung des Wettfahrtverbandes Rheinischer Segler-Vereine (W.R.S.) beschlossen wurde. Die Hoffnung, durch diesen Zusammenschluß die Beziehungen zu den benachbarten Vereinen zu fördern, sportlich und numerisch bedeutende Wettfahrten zu ermöglichen, sowie ein Zusammenfallen der Regattatermine zu vermeiden, ist in der Zukunft voll in Erfüllung gegangen. Die durch den W. R. S. ausgeschriebenen Wettfahrten wurden nun — im Gegensatz zu dem bisher üblichen Handicapverfahren — nach einer vom D. Y. C. ausgearbeiteten Meßformel gefahren. Bei den internen Wettfahrten blieb es beim Handicap. In der Folgezeit erwies sich jedoch die gewählte Meßformel wie überhaupt jegliche Meßformel bei dem gänzlich verschiedenartigen Bootsmaterial — besonders verschiedenartig hinsichtlich des Baujahres — als unbrauchbar. Mancher Eigner eines schon älteren Bootes ersah mit Staunen erst aus dem Regattaprogramm, daß der Rennwert seines Bootes mit dem Rennwert anderer in derselben Klasse startender Boote neuester Konstruktion ziemlich gleichwertig war. Daß es unter diesem Umstande nicht zu einem schönen abgewerteten Wettkampf kommen konnte, liegt auf der Hand. Man kam infolgedessen auch bei den Verbandswettfahrten später wieder auf das Handicap zurück. Es soll jedoch nicht bestritten werden, daß auch diesem Verfahren Mängel anhaften, zumal bei zahlreichen Meldungen es der Handicap-Kommission nicht leicht fällt, die einzelnen Boote — besonders, wenn bisher unbekannte Fahrzeuge melden — bezüglich ihrer Eigenschaften richtig zu bewerten.

Das Jahr 1912 ist aber auch noch aus einem anderen Grunde ein Jahr von besonderer Bedeutung. Durch Beschluß der Hauptversammlung vom 10. 11. 1912 wurden die bisher von einem unserer Mitglieder — Herrn Mertens — gemieteten 3 Häuschen mit Terrasse als Eigentum erworben. Nachdem anschließend hieran auch das angrenzende 4. Häus-

chen mit zugehöriger Terrasse käuflich erworben war, war der Club im Besitze des ganzen neben der alten Kapelle gelegenen Blocks, der durch seine hervorspringende Lage den schönsten Punkt an der Rodenkirchener Rheinfront bildet. Man muß Herrn Mertens heute Dank zollen, daß er in weiter Voraussicht diesen herrlichen Platz s. Zt. durch seinen schnellen Kaufentschluß dem Club gesichert hat. Auch Herr Louis Schmalz, der Herrn Mertens bei seinem Kaufvorhaben ermunterte und ihm mit seinen technischen Ratschlägen bezgl. der Weiterverwendung der verwaorlosten Häuschen beistand, verdient in diesem Zusammenhang besonders genannt zu werden. Die Mitgliederversammlung vom



Am Tage des Regierungsjubiläums S. M. des Kaisers

28. 2. 1907 konnte sich nur schwer dazu entschließen, die Clubräume aus der bisherigen provisorischen Unterkunftsstätte — Bauernhaus auf dem Grundstück der späteren Villa Kolvenbach, — welche infolge anderer Bebauungspläne geräumt werden mußte, in die von Herrn Mertens gekauften, baulich äußerst vernachlässigten Häuschen zu verlegen, zumal man bei dieser Gelegenheit lieber den Erwerb eines schwimmenden Bootshauses erwogen hätte; jedoch mußte dieser Plan aus finanziellen Gründen zurückgestellt werden. Der Ankauf durch den Club im Jahre 1912 wurde durch Ausgabe von hypothekarisch gesicherten Anteilscheinen, die bei dem opfersinnigen Geist der Mitglieder bald unter dieselben verteilt waren, ermöglicht.

Die Entwicklung des Clubs in dem Berichtsjahr war äußerst günstig. Die Gesamtmitgliederzahl stieg auf 175.

Besonders zu erwähnen ist die Bereicherung der Flotte durch die beiden neuen Motorkreuzer und zwar durch „Lisbeth“ des Herrn

Schlösser und durch „Sibilla“ des Herrn Jos. Horatz, welche bei den Wettfahrten als Schiedsrichterboote hervorragende Dienste leisteten.

1913 stand im Zeichen der Tourenfahrten. Nicht weniger als 9 Yachten des Clubs unternahmen im Laufe des Jahres längere Fahrten nach holländischen Gewässern. Auch eine dreitägige Pfingstfahrt von 6 Yachten des Clubs von Boppard zu Tal soll erwähnt sein. Ferner ist noch bemerkenswert die aus Anlaß des Regierungsjubiläums S. M. des Kaisers bei prachtvollem Wetter veranstaltete Geschwaderfahrt mit anschließender Flaggenparade vor den Poller Wiesen.

Der sportbegeisterte Vorsitzende, Herr Erich Mann, der mit seinem auf der Conradwerft erbauten Tourenkreuzer Alaaf Köln eine Reihe schöner Siege errungen hatte, wollte diese Erfolge noch steigern durch Erwerb einer 10-Segellängen-Yacht, die den Namen Alaaf Köln II erhielt. Leider erwies sich das Boot wegen seiner zu großen Abmessungen, besonders wegen des zu großen Tiefganges, für den Rhein als ungeeignet, so daß sich die gestellten Erwartungen nicht erfüllten.

Auch der Bootszuwachs durch die von Herrn Lietzmann erworbene 8-Segellängen-Yacht „Mathilde III“ war für den Club ein freudiges Ereignis.

Drei Wettfahrten, und zwar zwei interne und eine Verbandswettfahrt, waren die Hauptsportereignisse des Jahres 1913. Die Stadt Köln sowohl wie Herr Geheimer Kommerzienrat Max v. Guillaume unterstützten den Club durch Stiftung wertvoller Preise.

Die Gesamtmitgliederzahl betrug am Schlusse des Jahres 176.

Das Programm des K. S. C. für 1914 sah drei Wettfahrten vor, von welchen jedoch nur zwei ausgeführt werden konnten, da die dritte infolge Kriegsausbruchs vereitelt wurde. Der Kriegsausbruch zerstörte auch den Neubauplan des Clubs. Dieser Plan, der dank der großen Mitgliederzahl und dank der glücklichen Zeit, in der wir lebten, schon einige Jahre bestand, verdichtete sich im Frühjahr 1914 zu einer Ausschreibung unter den Architekten des Clubs. Die Ausschreibung brachte 12 schöne Entwürfe. Das Preisrichterkollegium, zu welchem namhafte Persönlichkeiten gewonnen waren, konnte durch die eintretenden Ereignisse nicht in Tätigkeit treten. Da der Kriegsausbruch den Gedanken eines Neubaus vollständig ausschaltete, wurde der Plan auf bessere Zeiten verschoben und die Entwürfe in Clubgewahrsam genommen.

Während des Krieges trat naturgemäß eine vollständige Stilllegung des offiziellen Sportbetriebes ein; es wurden nur vereinzelt kleine Tourenfahrten der älteren Herren und der Urlauber unternommen.

Sechs liebe Clubkameraden gaben ihr Leben hin für Deutschlands Ehre und Sein.

Auch nach Kriegsschluß hinderten Verordnungen der Besatzung bezgl. des Befahrens des Rheines ein sofortiges Wiederaufleben der segelsportlichen Bestrebungen. Die Motorboote der Herren Schlösser und Horatz wurden für die Besatzung beschlagnahmt.

Am Schlusse des Jahres 1919 erklärte der damalige Vorsitzende, Herr Erich Mann, sein Amt aus Gesundheitsrücksichten niederlegen zu müssen. Dieser Entschluß des Herrn Mann rief allgemeines Bedauern hervor, hatte doch Herr Mann durch seine Person sowie durch seinen Sportseifer und durch seinen Opfersinn dem Club sieben Jahre lang als Vorsitzender wertvolle Dienste geleistet.

Noch ein weiteres Mißgeschick mußte der Club am Jahresschluß 1919 über sich ergehen lassen. Unerwartet und plötzlich stiegen Ende Dezember und Mitte Januar 1920 die Fluten des Rheines zu einer Höhe, wie sie seit ca. 100 Jahren nicht zu verzeichnen war. Bis in das obere



Ostseite der Kapelle bei Hochwasser

Stockwerk drang das Wasser. Die kurz vorher durch Gaben der Mitglieder, wobei besonders die Stiftungen des Herrn Wilh. Liesegang zu erwähnen sind, erst fertiggestellte Erweiterung der Clubräume, nebst Instandsetzungen des Clubhauses einschl. Mobilien, war verwüstet und zum großen Teil zerstört. Die Liebe zum Sport und die Opferwilligkeit der Mitglieder bestand auch diese Prüfung. Zur Wiederinstandsetzung wurden seitens der Mitglieder bedeutende Beiträge gezeichnet. Es wurde sogar außerdem die Beschaffung eines Clubfahrzeuges beschlossen. Die Ausführung dieses Beschlusses wurde wesentlich erleichtert durch einen schönen Überschuß, den die Festlichkeit aus Anlaß des zwanzigjährigen Bestehens des K. S. C. im April 1920 ergab. Die auf der Lürssenwerft erbaute Einheitsjolle, die aus bestimmten Gründen den Namen „Miezekatze“ erhielt, konnte bald als Clubboot in Dienst gestellt werden.

Obwohl der Club durch den Krieg schwere Verluste an Mitgliedern und Yachten sowie an sportlicher Betätigung erlitten hatte und so in seiner Entwicklung zurückgeworfen war, und obwohl auch jetzt noch äußere Verhältnisse und Umstände entgegenstanden, ging man doch, von neuer Hoffnung beseelt, dazu über, nach sechsjährigem Stillstand in das Jahresprogramm für 1920 wieder Wettfahrten aufzunehmen.

Eine interne und eine für Mitglieder Rheinischer Seglervereine offene Wettfahrt nahmen einen schönen Verlauf.

Im allgemeinen ist zu sagen, daß das Jahr 1920 infolge der Begeisterung der Mitglieder für die Sache einen erfreulichen Aufschwung brachte.



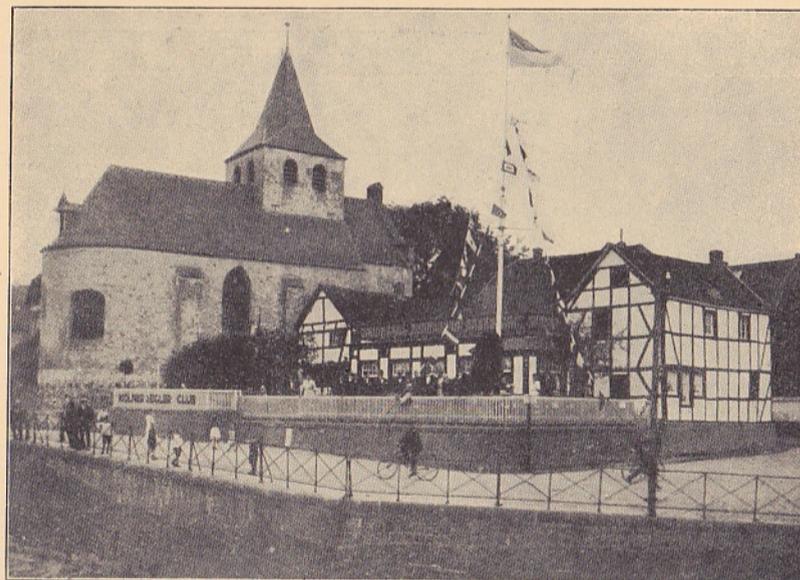
Klubanwesen überschwemmt (die Fenster des Erdgeschosses sind nicht mehr sichtbar)

Der langjährige zweite Vorsitzende, Herr Wilhelm Fischer, der das Amt des ersten Vorsitzenden übernommen und in seiner bekannten würdigen Art bekleidet hatte, glaubte sein Amt im Clubinteresse niederlegen zu müssen.

Jetzt galt es, Umschau nach einem wetterfesten Steuermann zu halten, denn der Aufgaben, die dem Club bevorstanden, waren nicht wenige. Nach langem Suchen fanden wir den richtigen Mann. Wir fanden ihn nicht unter den aktiven Mitgliedern, nein, unter den unterstützenden. Obwohl Herr Wilhelm Redeke bereits jahrelang dem Club sein Interesse gewidmet hatte, konnte er sich doch anfangs schwer dazu entschließen, das ihm angebotene Amt zu übernehmen. Doch als er die Begeisterung des Vorstandes und der Mitglieder in der Hauptversammlung am 28. Dezember 1920 sah, und als er sah, daß die Versammlung,

die aus den Gesichtszügen des Herrn Redeke und aus seinen Worten den energievollen Menschen erkannten, die Wahl einstimmig vornahm, stellte er seine Bedenken zurück und übernahm das ihm angebotene Amt.

Wir sollten uns in Herrn Redeke nicht getäuscht haben! Der im Frühjahr 1921 errichtete Erweiterungsbau, mit welchem eine gründliche Instandsetzung und eine vollständige Neueinteilung der alten Räumlichkeiten verbunden war, ist allein seiner Initiative zu verdanken. Nicht allein mit Rat und Tat, sondern auch in finanzieller Beziehung ist er hierbei und auch späterhin in die Bresche gesprungen.



Wer würde in dem heutigen herrlichen Clubheim mit seinen stimmungsvollen Räumen und zweckmäßigen Einrichtungen die alten verwahrlosten und in jeder Hinsicht primitivsten Räumlichkeiten wiedererkennen, die der Club im Jahre 1907 gezwungen war zu beziehen. Bei der Ausstattung der Räume machten sich die Herren Franz Bergmann, Wilh. Liesegang, Ernst Hein, Peter Pott und Jakob Urban durch Stiftungen besonders verdient.

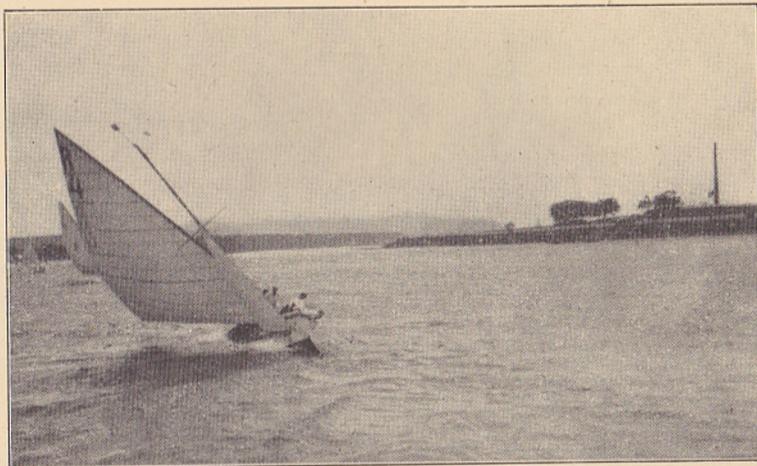
Den vor Kriegsausbruch gehegten Gesamtneubauplan wieder aufzugreifen, war infolge der unglücklichen Zeitverhältnisse unmöglich. Manches berufene Urteil schätzt das Clubhaus in seinem heutigen stimmungsvollen Zustande höher ein als einen Neubau.

Den gefallenen Clubkameraden zu Ehren und zu bleibendem Andenken ist an geeigneter Stelle eine Ehrentafel angebracht, die am Tage

der Einweihung des neuen Heims, am 26. Juni 1921, feierlich enthüllt wurde.

In sportlicher Beziehung war die durch den Krieg verursachte Hemmung bald wieder aufgehoben. Der Vorsitzende wurde Eigner der Kielyacht „Libelle“. Zwei offene und eine interne Wettfahrt waren die sportlichen Veranstaltungen des Jahres 1921. Auch das gesellige innere Clubleben konnte sich, dank der schönen Räume, in erfreulicher Weise entfalten.

Die Gesamtmitgliederzahl, die während des Krieges bedeutend gesunken war, betrug 184 am Schlusse des Jahres.



40 qm Rennjolle Windspiel

Noch ein bedeutsames Ereignis des Berichtsjahres bedarf der besonderen Würdigung. Der schon seit langen Jahren besonders von einigen alten Mitgliedern gehegte Wunsch, dem deutschen Seglerverband (D.S.V.) beizutreten, ging 1921 in Erfüllung. Wenn auch die Wettsegelbestimmungen des D. S. V. den rheinischen Verhältnissen nicht in allem gerecht werden, so ist doch der Beitritt zum D. S. V. allein in ideeller Hinsicht als ein bedeutsamer Fortschritt in der Geschichte des K. S. C. anzusehen.

Der Fortschritt in sportlicher Hinsicht läßt sich in den darauffolgenden Sportjahren, in welchen die nach den Bauvorschriften des D. S. V. entstandenen Klassenboote in immer größerer Anzahl auf den Rhein kamen, deutlich erkennen, zumal auch andere rheinische Seglervereine dem D. S. V. beigetreten waren. Die Wettfahrten der nachfolgenden Jahre 1922, 23 und 24 trugen naturgemäß infolge der Anerkennung der rheinischen Vereine durch den D. S. V. einen bedeutsameren Charakter wie vordem.

Erwähnt sei, daß in diesen Jahren auch die rheinischen 40 qm Rennjollen ausgezeichneten Sport boten.

Da der Wettfahrtverband Rheinischer Seglervereine (W. R. S.) infolge der nunmehr geltenden Wettsegelbestimmungen des D. S. V. seine Daseinsberechtigung verloren hatte, man jedoch bemüht war, die bestehenden herzlichen Beziehungen zu den übrigen rheinischen Vereinen in sportlicher und in allgemeiner Beziehung weiterhin zu pflegen, kam man zu dem Entschluß, den W. R. S. umzuändern bzw. anstatt des W. R. S. einen Ausschuß (ständiger Ausschuß Rheinischer Seglervereine) zu bilden, in welchem alle Seglervereine von Offenbach bis Emmerich vertreten sind.

Diesem Ausschuß ist das Entstehen der „Rheinischen Seglerwoche“ (Rheinwoche) zu verdanken, die bis jetzt, und zwar jedesmal in der Pfingstwoche, dreimal veranstaltet wurde. Durch Aneinanderreihen der Regattatermine sowie der Regattastrecken konnte man eine Wettfahrt in zusammenhängender Form ermöglichen. Da der im Rheingau beheimatete Rheinische Seglerverband, der auch die Regattastrecke Koblenz—Andernach übernahm, — für die einzelnen Strecken waren die Vereine je nach ihrer Beheimatung zuständig, — in Berücksichtigung der Termine der Rheinwoche vorher Wettfahrten im Rheingau ausschrieb, so konnten die Boote die Reise von Mainz bis Emmerich — mit Ausnahme einiger Zwischenstrecken, die im Geschwader befahren wurden — regattasegeln zurücklegen.

Der Anklang, den diese große sportliche Veranstaltung in Seglerkreisen sowie bei der Bevölkerung gefunden, ist ein Lohn für die mühevollen Arbeit der Veranstalter, sowie auch eine Anerkennung für die Teilnehmer, und ist ferner ein Beweis für die unter den rheinischen Seglervereinen herrschenden guten Beziehungen.

Aus dem Sportprogramm des K. S. C. der drei letzten Jahre ist noch zu erwähnen, daß außer der Beteiligung an der Rheinwoche in jedem Jahre noch eine interne und eine offene Wettfahrt ausgeschrieben wurde. Auch die offene Wettfahrt des vergangenen Jahres (im Herbst 1924) wurde nach Vereinbarung mit den übrigen Vereinen wieder in der geschilderten Form einer Rheinwoche veranstaltet.

Im November 1924 wurde das Clubanwesen wieder von Hochwasser heimgesucht. Nur dem Umstande, daß die Flut ebenso schnell verlief wie sie gekommen war, ist zu danken, daß nicht allzu großer Schaden entstanden ist.

Vierundzwanzig Jahre seit seinem Bestehen hatte der Sport vom K. S. C. kein Opfer gefordert, doch über dem 25. Jahre sollte ein Unstern walten. Gleich zwei seiner Besten hat der Vater Rhein im vergangenen Jahre von ihm verlangt. Zwei geschätzte Mitglieder, beide alten Seglerfamilien entstammend, und beide von Kindesbeinen an mit dem Wasser vertraut, beide im Sport bewanderte, dem Club treu ergebene Segler, mußten ihr junges Leben durch Zusammentreffen widriger Umstände

den Elementen opfern. Den einen, Herrn Hermann Kappes, ereilte schon im Vorfrühling das Geschick, als er mit seiner Binnenjolle im Schlepp zu Berg zum Ansegeln des K. S. C. eilen wollte. Der an der Spitze des Vorschiffes angebrachte Führungsring, durch welchen die am Mast festgemachte Schlepprosse geführt war, löste sich und riß heraus. Hierdurch kam das Boot, das jetzt lediglich vom Mast aus geschleppt wurde, plötzlich in eine derart querabfallende Gierstellung, daß ein Kentern desselben, da es in diesem Augenblick nicht gesteuert wurde, die unausbleibliche Folge war. Herr Kappes, der ahnungslos auf Deck saß, wurde über Bord geschleudert. Obwohl der Schiffer, der den Vorgang von seinem hohen Ruderstuhl aus beobachtet hatte, das Boot sogleich loswarf, war doch der Abstand zwischen dem Schwimmer und dem gekenterten Boot bereits so groß geworden, daß der Schwimmer dasselbe nicht mehr erreichen konnte. Ein Herzschlag muß das Unglück besiegelt haben.

Der andere, Herr Jos. Schlösser, ist ein Opfer des furchtbaren Unwetters geworden, welches die Rheingegend am Pfingstsonntag, als die Boote in einer Wettfahrt der Rheinwoche unterhalb Wesseling lagen, heimgesucht hat. Eine ganze Anzahl Boote brachte der furchtbare Sturm zum Kentern. Herr Schlösser, der von seinem gekenterten Boot abkam, wurde ein Opfer des aufgepeitschten Stromes. Auch bei ihm war eine Herzschwäche die Hauptursache des Unglücks. Die am Abend des Unglückstages verbreitete, die Seglerherzen wieder froh stimmende Nachricht, er sei gerettet, erwies sich leider als trügerisch.

Der Club wird den beiden Kameraden ein treues Andenken bewahren.

Da infolge der schönen Lage des Clubhauses die Mitgliederzahl, besonders die Zahl der nicht sportausübenden Mitglieder, stark answoll, war der Club im Laufe der beiden letzten Jahre mehrmals gezwungen, die Liste zeitweise für Nichtbootseigner zu schließen.

Wenn der K. S. C. im Laufe der 25 Jahre, die hinter ihm liegen, hinsichtlich des Bootsmaterials sowie hinsichtlich der sportlichen Betätigung nicht die Entwicklung nahm, die ihm in Anbetracht seiner verdienstvollen Führer gebührt hätte, so kann man sagen, daß die Gründe hierfür klar zutage liegen. Die äußerst ungünstigen Hafenverhältnisse sind wohl als Hauptgrund zu nennen, sodann ist das schwierige Segelrevier mit seiner starken Strömung ein Hemmungsgrund. Ebenfalls kann man die zur Zeit herrschenden schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse als störend für den Segelsport in seiner Gesamtheit bezeichnen.

Infolge der Tatkraft unseres Vorsitzenden geht aber jetzt wieder frohe Hoffnung durch unsere Reihen. Das seit langen Jahren herbeigesehnte schwimmende Bootshaus mit Bootsmann — das Projekt mußte immer wieder aus finanziellen Bedenken verschoben werden — liegt seit Frühjahr dieses Jahres in unserem Hafen. Die weiteren Vorbedingungen zur Schaffung eines Yachthafens — Ausbaggerung und Bau einer Längsbühne — werden hoffentlich im Laufe der nächsten Jahre ihre Erledigung

finden. Wenn auch nach Ausführung dieser beiden Projekte unser Hafen sich noch nicht mit den idealen Yachthäfen der ober- und niederrheinischen Vereine vergleichen ließe, so wäre doch der der sportlichen Entfaltung entgegenstehende natürliche Hemmschuh zum größten Teil beseitigt.

Auch der Zuwachs der Flotte durch den herrlichen 45-qm-Kreuzer „Sibilla“ des Herrn Jos. Horatz sowie der Zuwachs durch den 30-qm-Jollenkreuzer des Herrn Conrad und mehrerer Jollen ist ein erfreulicher Schritt vorwärts auf dem Wege der sportlichen Entwicklung. Ebenso wird der von Herrn Sanitätsrat Dr. Kerzmann in Auftrag gegebene See-Kreuzer ein willkommener Zuwachs sein.



Clubhafen mit überfluteter Kribbe

Von den Gründern des Clubs sind heute nur noch zwei in seinen Reihen und zwar die Herren Conrad und Gosse; sie sollen hier ehrend erwähnt sein. Die Herren Bohrer, Louis Schmalz, Mertens, Peter Pott und Wilh. Liesegang sind in den ersten Jahren nach der Gründung beigetreten. Weitere Namen von Herren, die auf eine langjährige Mitgliedschaft zurückblicken, sind in alphabetischer Reihenfolge folgende: Reiner Brockmann, Harry Boeth, Robert Colmant, Georg Cunitz, Wilh. Fischer, Gustav Grates sen., Ad. Hof, Jos. Horatz, San.-Rat Dr. J. Kerzmann, August Kölders, Dr. W. Kolvenbach, Alfred Leonhardt, Karl Liesegang, Erich Mann, Dr. A. Pfaff, Gerhard Puchstein, Georg Spelling, Math. Schmitting, Balth. Virnich. Auch diese nach den Gründern hier genannten Herren verdienen eine ehrende Erwähnung. Die meisten der Genannten haben im Laufe der Jahre durch Übernahme verantwortungsvoller Vorstandsämter sowie durch rege Sportsbetätigung dem Club gute Dienste geleistet. Der Club ehrte den Vorsitzenden des R. S. V., Herrn Amts-

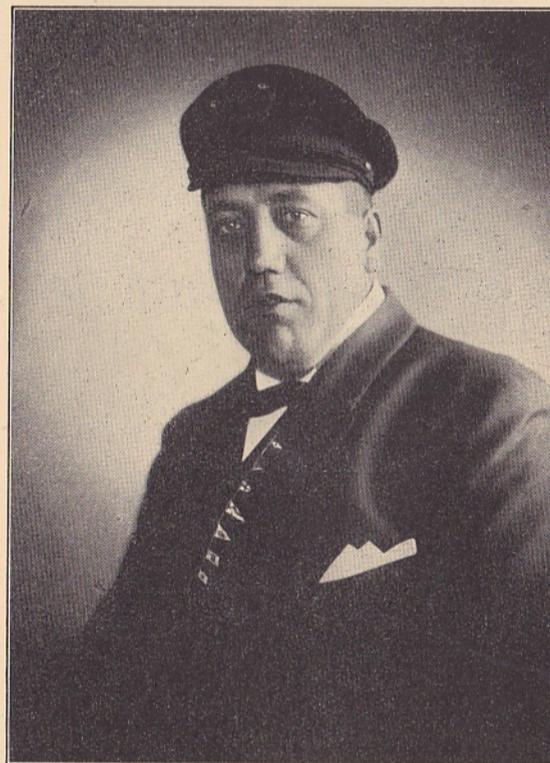
gerichtsrat Rau, bei Gelegenheit des 25jährigen Bestehens des Rheinischen Seglerverbandes durch Verleihung der Ehrenmitgliedschaft. Herr Bohrer, z. Zt. II. Vorsitzender des K. S. C., hat durch seine reichen theoretischen und praktischen Kenntnisse den Club jederzeit in dankenswerter Weise unterstützt. Besonders zu nennen sind auch die Herren Kapitän Hugo Witt, sowie Leo Zander, welche während der ersten Zeit der Besatzung, als deren Verordnungen die Ausübung des Sports beschränkten, wertvolle Dienste leisteten und die überhaupt dem Club ihre nautischen Berufskennntnisse widmeten. Der Club ehrte die beiden Herren durch Verleihung der außerordentlichen Mitgliedschaft. Ebenso müssen die besonderen Verdienste der Herren Cunitz und Leonhardt hier gewürdigt werden. Ersterer bekleidet das Aufopferung erheischende Amt des Hauswarts seit langen Jahren in der allerbesten Weise. Herr Leonhardt ist als langjähriger Schriftführer dem Club eine unentbehrliche Stütze.

Die geselligen Veranstaltungen des Clubs hauptsächlich bei Gelegenheit der Preisverteilungen und als Winterfeste haben in weiteren Kreisen Anklang und besonders auch seitens der auswärtigen Sportkameraden Anerkennung gefunden. Diese Beliebtheit unserer Feste ist nicht zum wenigsten Fräulein Emmy Pott und Fräulein Mieke Pott zu danken, die als treue Freundinnen des Clubs immer gern mit ihren besten Gaben zum Gelingen der Clubfeste beigetragen haben. Ebenso haben unser Mitglied, Herr Opersänger Gombert, und seine Frau Gemahlin ihre Kunst immer freudig in den Dienst unserer Sache gestellt.

Der Berichterstatter möchte zum Schluß nicht versäumen, den jüngeren Mitgliedern ein kleines Stimmungsbild von den herrlichen Tourenfahrten, die in der schönen Vorkriegszeit unter großer Beteiligung unternommen wurden, zu bieten. Diese Tourenfahrten stehen bei den älteren Clubkameraden noch in freudiger Erinnerung. Den ganzen Tag auf dem Wasser, in bequemer Sportkleidung, bewirken Luft und Sonne und ein gelegentliches Bad in der erfrischenden Flut solch körperliches Wohlbefinden, daß unter den Teilnehmern eine ununterbrochene fröhliche Stimmung herrscht. Die Boote, die frei von Regattavorschriften im Geschwader ihre Bahn ziehen, bieten einen fesselnden Anblick; von Bord erschallt fröhlicher Gesang unter Begleitung des „Schifferklaviers“. Nach vorheriger Verabredung wird an schönen Punkten Anker geworfen, und es werden kleine Ausflüge unternommen. Manchmal sieht man dann von den Höhen aus die Boote wie Nußschalen auf den Wellen schaukeln. Die an Bord herrschende fröhliche Stimmung kann auch ein aufkommendes, von Sturm begleitetes Gewitter nicht verderben. Die Mannschaft zeigt mit Freuden ihr ganzes Können, und leicht wird der Sturm abgewettert. Wenn dann nach einem schönen Tag der Abend gekommen ist und die Anker gefallen sind und die Gesellschaft nach leckerem Mahl bei gutem Tropfen im schönen rheinischen Gasthaus versammelt ist und der unverwüstliche humorvolle Peter Pott sein Zepter schwingt, dann herrscht echter rheinischer Frohsinn in der ganzen Runde.

Eine derartig schön verlaufene Tour fördert den echten Kameradschaftsgeist mehr als ein Jahr geselliges Clubleben.

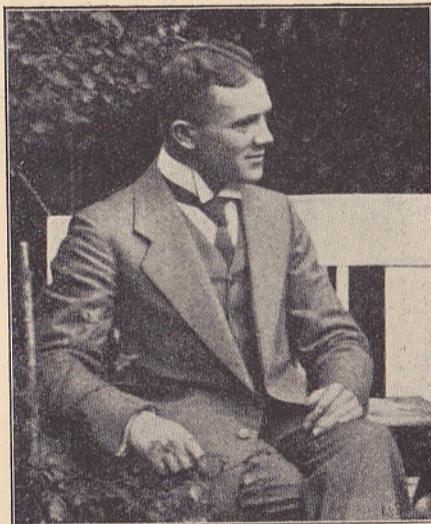
Der K. S. C. möchte unter der sportliebenden Jugend werben, die die Ideale des Segelsports: Mut, Entschlußkraft, Unterordnung und Opfersinn schätzt, denn diese Ideale sind auch die Grundbedingungen zu dem Wiederaufstieg des Vaterlandes.



Wilhelm Redeke, 1. Vorsitzender

Der Ausblick des Clubs in die nahe und ferne Zukunft ist, obwohl, wie ausgeführt, noch manche Schwierigkeit der sportlichen Entwicklung entgegensteht, nicht ungünstig; er ist besonders dann nicht ungünstig, wenn die durch die Neubauten angebahnte Entwicklung weiter fortschreitet, und wenn der bewährte Vorsitzende, Herr Wilhelm Redeke, noch lange Jahre das Clubschiff führen wird. In dieser Hoffnung sehen wir der Zukunft freudig entgegen.

Ferd. Gosse.



Hermann Kappes

† 26 April 1924

Nun hast den Anker Du gelichtet
Zum letztenmal für große Fahrt,
Und Frühlingsnebel heut verdichtet
Auf deutschem Strom dein frühes Grab.

Die Wellen, die so oft bezwungen
Von sich'rer Hand Dein schnelles Boot,
Mit Ihnen hast Du heut' gerungen,
Bis Dich erlöst der Seemannstod.

Und an des Rheines grünen Ufern,
Mit stummem Blick die Segler steh'n,
Sie möchten noch zurück dich rufen
Als Flaggen schon auf Halbmast weh'n,

Fast keiner konnt' den Schmerz erfassen,
Noch immer hoffte man am Strand,
Daß Gott den Besten uns gelassen,
Bis man die leere Jolle fand.

So schlaf denn wohl auf kühlem Grunde,
Des Rheinlands Segler halten Wacht,
Wir schwören dieser Schicksalsstunde,
Zu wahren, was Du uns vermacht.

Dein Bild soll leuchtend vor uns stehen,
Wenn Boote zieh'n zum Wettkampf aus,
Der Stander soll auf Masten wehen
Und grüßen Dir, Dein dunkles Haus.

Wir woll'n dem Segelsport uns weihen,
Umringt uns auch Gefahr und Not,
Woll'n Segler sein und Segler bleiben
Gleich Dir — „Getreu bis in den Tod“.

Jos. Knein.



Josef Schlösser

† 8 Juni 1924

Hell tönnten die Festtagsglocken am Rhein,
Auf Burg und Strom lag Pfingstsonnenschein.
Der Drachenfels grüßte von hoher Wart
Die rheinischen Segler an ihrem Start.
Gar munter trieben die Wellen ihr Spiel,
Und Boot an Boot zog fröhlich zum Ziel.
Doch lange nicht währt der edle Kampf,
Der Sturm heult auf, wild braust die Gischt,
Ein Wolkenbruch prasselt, mit Hagel vermischt.
Der Strom, gepeitscht wie von höllischer Macht,
Hat manches der Boote zum Kentern gebracht.
Und tapfer hat jeder Segler gerungen,
Nur einen haben die Wogen bezwungen.
Nun steht eine Mutter am deutschen Strom,
Beweint und beklagt ihren einzigen Sohn,
Einen Sohn, einen Edlen, einen Menschen wie Gold,
Der im Leben und Streben nur Gutes gewollt.
Doch tröste dich, Mutter, in deinem Schmerz,
Wir alle verlieren ein Freundesherz,
Dem Sport getreu bis zum letzten Schlag,
Das niemand uns mehr zu ersetzen vermag.

Jos. Knein.

Yachtregister.

Nr.	Name	Typ	Länge	Breite	Segelfläche	Eigner	Heimathafen
1	Anabel	Rennjolle R 7	—	—	40 qm	J. Becker	N. Walluf
2	*Anneliese	Kielkreuzer	8.70	2.30	45 qm	Dr. W. Kolvenbach	Köln
3	Baltes	Jollenkreuzer	—	—	30 qm	B. Conrad	Sürth
4	Buitensorg	Jollenkreuzer	8.—	2.50	36 qm	H. Jansen	Köln
5	Bummelpapa	Jolle	5.50	1.60	15 qm	H. Pott & M. Mohr	Köln
6	Dirndl	Kiel-Schwert	6.50	1.90	22 qm	P. Steiner	Köln
7	Elk II	nat. Jolle J. 143	—	—	22 qm	F. Kappes	Hirtdorf
8	Frechdachs V	Jolle	5.50	1.80	20 qm	J. Krott	Bonn
9	Gauner	R.-Jolle IV 196	—	—	10 qm	H. Virnich	Köln
10	Gertraud	Jolle	6.—	1.57	20 qm	A. Busert	Köln
11	Hebe	R.-Jolle R 5	—	—	40 qm	F. Wehner	Mainz
12	Herzdame	Jolle	—	—	20 qm	E. Schwind	Bonn
13	Hochmeister	Jolle	7.—	2.10	—	A. Greeven	Köln
14	J	nat. Jolle J. 168	—	—	22 qm	P. Moers	Köln
15	Johanna	Jolle	6.75	1.86	22 qm	A. Müller	Köln
16	Irene	Sonderklasse S. 99	—	—	50 qm	H. Meyer	Köln
17	Käte	R.-Jolle R 2	—	—	40 qm	K. Hesemann	Düsseldorf
18	Libelle	Kielboot	7.30	1.90	33 qm	W. Redecke & Gen.	Köln
19	Margret V	R.-Boot L 127	—	—	30 qm	A. Jörisen	Düsseldorf
20	Marianne	Kielboot	8.50	2.—	42 qm	A. Hof	Sürth
21	Michel	Jolle	5.50	1.60	15 qm	J. Wattler	Köln
22	Möve	Jolle	6.50	1.90	20 qm	R. Felder	Wesseling

Yachtregister.

Nr.	Name	Typ	Länge	Breite	Segelfläche	Eigner	Heimathafen
23	Nöll	Kielschwertboot	7.—	1.92	28 qm	A. Mertens	Köln
24	Paloma II	R.-Jolle M 90	—	—	15 qm	K. Isensee	Köln
25	Pimocula	R.-Jolle R. 1	—	—	40 qm	H. Schmitz	Bonn
26	Pirat	Kielboot	12.05	2.03	50 qm	M. Schmitting	Bonn
27	Puck	Jollenkreuzer	5.70	2.05	25 qm	H. Froitzheim	Köln
28	Purzel	Jolle	6.—	1.80	18 qm	J. Knein F. Pauly	Köln
29	*Reiher	Spitzgattkreuzer	—	—	35 qm	Fr. Bohrer	Köln
30	Rita	R.-Jolle IV	—	—	10 qm	H. Koschwitz	Berlin
31	Satanella	Kielboot	10.30	1.68	42 qm	A. Lorenzen	Köln
32	Schöckelpääd	Kielschwertboot	6.80	1.75	26 qm	G. Rolland } E. Thoenissen }	Köln
33	Seeteufel	R.-Kreuzer	—	—	40 qm	W. Wagner	Düsseldorf
34	Sine Cure IV	Kiel-Kreuzer	8.70	1.95	45 qm	Gebauer	Köln
35	Stefanie	Kiel-Boot	7.—	1.70	27 qm	J. Rau	Budenheim
36	Sturmesell	nat. Jolle J. 293	—	—	22 qm	M. Weingarten	Köln
37	Sturmvogel	nat. Jolle J 294	—	—	22 qm	J. Schwamborn	Köln
38	Swantje	nat. Kreuzer T 108	—	—	35 qm	F. Dickhaut	N. Walluf
39	Sybilla II	nat. Kreuzer P. 143	—	—	45 qm	J. Horatz	Köln
40	Will	R.-Jolle Z 13	—	—	20 qm	Ph. Kuus	Mainz
41	Willwind	Kreuzer	—	—	45 qm	G. Franke	Düsseldorf
42	Windspiel	R.-Jolle R 3	—	—	40 qm	J. Nacken	Köln
43	Zephyr	Kiel-Schwertboot	7.75	3.20	55 qm	W. Liesegang	Köln

* mit Hilfsmotor.

Yachtregister.

Nr.	Name	Typ	Länge	Breite	Segelfläche	Eigner	Heimathafen
Offene Jollen.							
1	Aegir	Lugger	—	—	—	H. Boisserée	Süsth
2	Grete	Hochtakel	—	—	—	G. Grates	Köln
3	Lusi	Lugger	—	—	—	Dr. Pfaff	Köln
4	Schnutekopp	Lugger	—	—	—	Dr. Kolvenbach	Köln
5	Störtebecker	Lugger	—	—	—	H. Harzheim	Wesseling
Motoryachten.							
1	Fried	Backdeckkreuzer	8.—	1.80	—	A. Grüter	Köln
2	Hauab	Kajütkreuzer	12.50	2.50	—	F. Barthold	Köln
3	Margarete von Köln	Kajütkreuzer	14.—	3.50	—	J. Urban	Köln
4	Sybilla	Kajütkreuzer	14.50	2.10	—	J. Horatz	Köln

Mitglieder-Verzeichnis.

Nr.	Name	Stand	Wohnung
a) Ehren-Mitglieder.			
1	*Rau Jos.	Amtsgerichtsrat	Budenheim -Mainz
b) Außerordentliche Mitglieder.			
1	Witt Hugo	Kapitän	Hamburg, Schrammsweg
2	Zander Leo	Kapitän	Mülheim, Formesstr. 1
c) Ordentliche Mitglieder.			
1	Baltasar Alfred	Bootbauer	Bismarckstr. 36
2	*Barthold Fritz	Hotelier	Domstr. 37
3	Baumeister Frz.	Kaufmann	Rathenauplatz 4
4	Bergmann Frz.	Kaufmann	Merlostr. 6
5	Bleissem Willy	Kaufmann	Kaiser Wilhelm-Ring 6
6	*Bohrer Franz	Kaufmann	Trajanstr. 31
7	Brinkmann Jos.	Kaufmann	Lindental, Lortzingstr. 50
8	van Brock Heinrich	Kaufmann	Christophstr. 14
9	*Busert Adolf	Kaufmann	Balthasarstr. 89
10	Cunitz Georg	Stadt-Ingenieur	Braunsfeld, Eupenerstr. 5
11	Diefenthal Wilh.	Kaufmann	Goethestr. 57
12	Durban Karl	Kaufmann	Rodenkirchen, Uferstr. 34
13	Erdlenbruch Rich.	Prokurist	Trajanstr. 31
14	Eschbaum Ernst	Architekt	Lütticherstr. 12
15	Esser Frz.	Kaufmann	Hohenzollernring 4
16	Esser Theodor	Kaufmann	Klapperhof 43
17	Fahrbach Hans	Rechtsanwalt	Helenenstr. 15
18	Fischer Wilhelm	Ingenieur	Marienburgerstr. 68
19	Frank Viktor	Architekt	Lindenburger Allee 9
20	Friedrichs Wilhelm	Dr. med. Arzt	Agrippastr. 7
21	Friese Hans	Volontär	Rodenkirchen, Bergstr. 12
22	*Froitzheim Heinz	Schauspieler	Brühlerstr. 17
23	Gombert Josef	Ingenieur	Beethovenstr. 10
24	Gombert Wilhelm	Opernsänger	Lütticherstr. 13
25	Gosse Ferdinand	Oberpostsekretär	Nippes, Krüthstr. 33
26	*Grates Gustav	Bankvorstand	Moltkestr. 99
27	*Greeven Alfred	Holzhandlung	K.-Müll., Düsseldorfstr.34
28	Großgart Peter	Malер	Perlengraben 116

Nr.	Name	Stand	Wohnung
29	*Grüter August	Prokurist	Siebengebirgsallee 53
30	Hansen Heinz	Ingenieur	Bonnerstr. 7
31	van Ham Rich.	Direktor	Rodenkirchen, Uferstr.
32	Hannibal Walter	Oberleutnt.z.S.a.D.	Eburonenstr. 19
33	Hardenbicker Josef	Kaufmann	Rodenkirchen, Uferstr. 14
34	Hecker Adolf	Kaufmann	Rodenkirchen, Hauptstr. 3
35	Hecker Fritz	Kaufmann	Rodenkirchen, Hauptstr. 3
36	Hein Ernst	Kaufmann	Mozartstr. 5
37	Heitmann Rudolf	Fabrikant	Siebenburgen 48
38	Hermann Peter	Ingenieur	Cäsarstr. 15
39	Hirschfeld Aug.	Bankbeamter	Lothringerstr. 109
40	*Hof Adolf	Fabrikant	Sürth, Rotdornallee
41	Hof Wilhelm	Fabrikant	Sürth, Rotdornallee
42	Holz Heinz	Architekt	Weidenbach 21
43	Homburg F.	Kaufmann	Rodenkirchen, Hombergstr.
44	*Horatz Josef	Kaufmann	Lindenthal, Umlandstr. 2a
45	Jacobs Richard	Kaufmann	Mainzerstr. 51
46	Jakoby Josef	Apotheker	Zuckerberg 9
47	*Jansen Hugo	Weinhandlung	Mülheim, Wallstr. 99
48	Johanning Erwin	Dipl.-Ingenieur	Alteburgerstr. 334
49	*Isensee Kurt	Techniker	Mülheim, Mülheimerstr. 310
50	Kaiser Erich	stud. ing.	Bismarckstr. 60
51	Kallfels H.	Dr. med.	Schaafenstr. 63
52	Kappes Paul	Kaufmann	Waisenhausgasse 53
53	Kerzmann Alfred	Kaufmann	Ubierring 41
54	*Kerzmann Josef Dr.	Sanitätsrat	Ubierring 41
55	*Knein Josef	Fabrikant	Rodenkirchen, Uferstr.
56	Kölders August	Kaufmann	Ehrenstr. 14—16
57	*Kolvenbach Wilh. Dr.	Fabrikant	Rodenkirchen
58	Krahek Wilhelm	Assessor	v. d. Siebenburgen 4
59	Krahn Hein Dr. med.	Arzt	Bergheim, Grube Fortuna
60	Krahn Josef	Kaufmann	Rheinaustr. 6
61	*Leonhardt Alfred	Stadt-Ingenieur	Remigiusstr. 37
62	Leurs Alf. Dr.	Kaufmann	Wiethasestr. 42
63	Leurs Felix	Kaufmann	Wiethasestr. 42
64	Liederer Emil	Kaufmann	Rodenkirchen, Uferstr. 30
65	Liesegang Albert	Ingenieur	Rodenkirchen, Karlstr.
66	Liesegang Karl	Kaufmann	Rodenkirchen, Maternusstr. 58
67	*Liesegang Wilhelm	Fabrikant	Rodenkirchen, Karlstr.
68	Liessem Wilhelm	Revisor	Goethestr. 57
69	Loh Ernst	Bankprokurist	Richmodstr. 8

Nr.	Name	Stand	Wohnung
70	*Lorentzen Axel	Kaufmann	Rodenkirchen, Hombergstr. 5
71	Mann Erich	Kaufmann	Brühlerstr. 2
72	Mayrhofer Fritz	Oberinspektor	Rosenstr. 14
73	Merfeld Rob.	Lehrer	Waisenhausgasse 54
74	*Mertens Arnold	Fabrikant	Dagobertstr. 13
75	*Mertens Arnold jun.	Fabrikant	Dagobertstr. 13
76	Meves Emil	Architekt	Gereonshaus
77	Meyer Hans	Kaufmann	Abertusstr. 28
78	*Meyer Heinrich	Ingenieur	Lyskirchen 14c
79	*Mörs Paul	Kaufmann	Bonnerstr. 215
80	Mohr Georg	Dachdeckermeister	K.-Ehrenf., Overbeckstr. 67
81	*Müller Alex.	Kaufmann	Kyffhäuserstr. 11
82	*Nacken Jul.	Assessor	Rheinaustr. 13
83	Norrenberg H.	Kaufmann	Hohenstaufering 30
84	Offermann Erwin	Postsekretär	Lupusstr. 23
85	*Pauly Fritz	Stadtbaumeister	Mainzerstr. 33
86	Pellenz W.	Fabrikant	K.-Ehrenf., Schützenstr. 21
87	Peters Josef	Fabrikant	Rodenkirchen, Uferstr. 29
88	Pfaff August Dr.	Apotheker	Hohestr. 35
89	Pickenhahn Jos.	Bauschreinerei	Vogteistr. 17
90	*Pott Hans	Kaufmann	Schaafenstr. 63
91	Pott Peter	Dachdeckermeister	Schaafenstr. 63
92	*Redeke Wilhelm	Ingenieur	Am Botanischen Garten
93	Reinicke Fr.	Ingenieur	Domstr. 43
94	Rodenkirchen J.	Kaufmann	Ubierring 47
95	Rohrbach August	Kaufmann	Lütticherstr. 74
96	*Rolland Gerhard	Kaufmann	Roonstr. 10
97	Sauer Frz. Jos. Dr.	Zahnarzt	Karolingerring 31
98	Sauer Georg	Brauereidirektor	Alteburgerstr. 372
99	Schrader Hermann	Ak. Zeichenlehrer	Remigiusstr. 47
100	Schrammen Justizrat	Rechtsanwalt	Bismarckstr. 11
101	Schultz L.	Bankbeamter	K.-Ehrenfeld
102	*Schwamborn Jos. jun.	Kaufmann	Kalk, Hauptstr. 246/248
103	Schwamborn Jos. sen.	Dampfschreinerei	Kalk, Hauptstr. 246/248
104	Sesterhenn A.	Architekt	Rolandstr. 4
105	Seuffert Frz.	Architekt	Bismarckstr. 18
106	Sitt Jul.	Kaufmann	Rodenkirchen, Weißer Weg 3
107	Statz Math.	Kaufmann	Eburonenstr. 11
108	Steffens M.	Kaufmann	K.-Ehrenf., Röntgenstr. 27
109	Steiner Paul	Kaufmann	K.-Lindenthal, Leiblplatz 2
110	Sterck Peter	Fabrikant	Agrippastr. 30

Nr.	Name	Stand	Wohnung
111	Stüßgen C.	Kaufmann	Ubierring 27
112	*Thoenissen Ed.	Weingutsbesitzer	Cäsarstr. 15
113	Ullrich P. P.	Kaufmann	Karolingerring 34
114	*Urban J.	Hotelier	Rodenkirchen, Uferstr. 16
115	*Virnich B. sen.	Kaufmann	Rodenkirchen, Uferstr. 18
116	*Virnich H. jun.	Kaufmann	Rodenkirchen, Uferstr. 18
117	Watrin Max	Fabrikant	Rodenkirchen, Uferstr. 18
118	*Wattler J. K.	Kaufmann	Richartzstr. 10
119	Weck Prosper	Konsulatkanzler	Viersenerstr. 13
120	*Weingarten Math.	Kaufmann	Schnurgasse 19
121	Weißheim C.	Optiker	Herzogstr. 40
122	Welter Heinz	t. Gymnasiallehrer	Waisenhausgasse 32
123	Wernsdorf Willy	Direktor	Riehlerstr.
124	Westermann Albert	Kaufmann	Riehlerstr. 5
125	Weyer Josef	Bankbeamter	Rodenkirchen, Frankstr. 5b
126	Weyer Peter	Architekt	Rodenkirchen, Barbarastr. 1a
127	Wiese Heinrich	Kaufmann	Deutz, Alarichstr. 1
128	Willems Franz	Chemiker	Rodenkirchen, Hauptstr. 1
129	Wolzenburg Ernst	Kaufmann	Rodenkirchen, Uferstr. 12
130	Zahn August	Ingenieur	Karolingerring 29
131	Zimmermann Jos.	Bäckermeister	Ehrenstr. 75
132	Zimmermann Karl	Kaufmann	Friedrich Wilhelmstr. 9
133	Zimmermann Hub.	Kaufmann	Moltkestr. 46
134	Zinnecke Fritz Dr. * Bootseigner	Chemiker	Mülheim, Adamsstr. 75 II

d) Auswärtige Mitglieder.

1	Augustin Jos.	Dipl. ing.	Bonn, Wilhelmstr.
2	Becker Jos.	Weingutsbesitzer	N.-Walluf, Brückenstr. 2
3	Bensch Kurt	Betriebsassistent	Düsseldorf, Zeppelinstr. 6
4	Brehm Heinz	Dentist	Siegburg
5	Boeth Harry	Mühlenbesitzer	Schloßmühle, Lichtenwalde Kr. Chemnitz i. S.
6	Boisserée L.	Ingenieur	Sürth, Hauptstr.
7	Brockmann H.	Kaufmann	Düsseldorf, Grafenberger- allee
8	Brockmann Reiner	Kaufmann	Neunkirchen b. Saarbrücken
9	Bühren H.	Gutsbesitzer	Hilden, Gut zu Hof
10	Colmant Rob.	Fabrikant	Oberkassel b. Bonn, Haupt-
11	Conrad B.	Bootswerft	Sürth (straße)
12	Dickhaut F.	Bankdirektor	Frankfurt a. M. Gärtnerweg 8

Nr.	Name	Stand	Wohnung
13	Diedenhofen A.	Apotheker	Ürdingen, Markt 3
14	Felder Richard	Fabrikant	Wesseling, Bonnerstr. 32
15	Franke Gusto	Kaufmann	Düsseldorf, Hamm 281
16	Führer F.	Kaufmann	Nieder-Walluf, Hauptstr. 43
17	Gebauer Otto	Kaufmann	Düsseldorf, Friedrichstr. 43
18	Grates Gusto	Dipl.-opt.	Arnheim, Holland, Drei- königenstr. 6
19	Haberecht P.	Fabrikant	Berlin-Schmöckwitz
20	Harzheim H.	Kaufmann	Wesseling, Kölnerstr. 50
21	Henkel Herm.	Fabrikant	Offenbach, Gleithstr.
22	Hesemann Theo	Kaufmann	Düsseldorf, Bolkerstr. 18
23	Jöbges	Kaufmann	Ehrang (Trier)
24	Jorissen A.	Kaufmann	Düsseldorf, Wasserstr. 4
25	Kappes F.	Kaufmann	Hitdorf (Rhein)
26	Koschwitz C.	stud. ing.	Berlin N 24, Oranienstr. 4
27	Krott J.	Kaufmann	Bonn, Rheinweg 136
28	Kuus Phil.	Reederei	Mainz, Winterhafendamm
29	Kyll Fr.	Kaufmann	Bonn, Coblenzerstr.
30	Laute W.	Kaufmann	Bonn, Weberstr. 57
31	Liesegang W.	Bootswerft	Hitdorf (Rh.)
32	Melcher Gust.	Kunstmaler	Düsseldorf, Ürdingerstr. 79
33	Meyer Rudolf	Regierungsrat	Essen, Ottilienstr. 10
34	Müller Ed.	Direktor d. Rh. Lloyd A.-G.	Düsseldorf, Oststr. 129
35	Peters Alf.	Kaufmann	Emmerich, Fischerort 2
36	Pick M.	Apotheker	Bonn, Belderberg 12
37	Pohl E.	Kaufmann	Essen, Goethestr. 59
38	Puchstein G.	Kaufmann	Braunsfeld, Wiethasestr. 44
39	Schäfer A.	Ingenieur	Hilden (Rh.)
40	Schetter C.	Dr. med., Arzt	M.-Gladbach, Kaiserstr. 50
41	Schmalz L.	Architekt	Düsseldorf, Mannesmann- Beuel (Rh.) (haus
42	*Schmitting Math.	Bootswerft	Bonn, i. d. Sürth
43	Schmitz Hans	Kaufmann	Bonn, Simrockstr. 6
44	Schneider-Neuerburg	stud. rer. pol.	Bonn, Simrockstr. 6
45	Schröder Jakob	Kaufmann	Frankfurt (Main), Stegstr. 49
46	Schröder Max	Kaufmann	Offenbach (Main), Wald-
47	Schwindt Engelb.	Kaufmann	Bonn, Wilhelmstr. 29 (str.33
48	Seydlitz M.	Fabrikant	Ürdingen, Kronengasse
49	Spelling G.	Architekt	Hagen i. W., Ems 6
50	Staud H.	Kaufmann	Düsseldorf, Ehrenstr. 48
51	Tenten S. W.	Kaufmann	Bonn, Bornheimer Str. 3

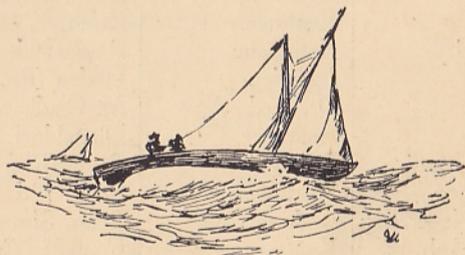
Nr.	Name	Stand	Wohnung
52	Wehner F.	Kaufmann	Mainz, Schulstr. 48
53	Zimmermann Theo	Apotheker	München

e) Unterstützende Mitglieder.

1	Falk Georg	Architekt	Lindental, Umlandstr. 37
2	Hecker F.	Fabrikant	Rodenkirchen, Hauptstr. 3
3	Jopp Peter	Architekt	Mannsfeld, Brühlerstr. 18
4	Mann Otto	Landwirt	Mannsfeld, Brühlerstr. 4
5	Schnüge Ferd.	Ingenieur	Aduchtstr. 6
6	Schoß J.	Weinhandlung	Hansa-Ring 133
7	Siebert Ernst	Bankbeamter	Mannsfelderstr. 40
8	Weissweiler H.	Architekt	Benesistr. 4

f) Junioren.

1	Baltes Paul	stud. rer. pol.	Apostelnkloster 8
2	Freiburg Theo	Gymnasiast	Hitdorf (Rh.)
3	Liesegang Hermann	Volontär	Rodenkirchen, Karlstr.
4	Mohr M.	Volontär	Overbeckstr. 67
5	Müller Heinz	Volontär	Kyffhäuserstr. 11
6	Puff Erich	Volontär	Köln-Mülheim, Formesstr. 1
7	Rochow Gg.	Kaufmann	Gereonshof 39
8	Urban Hans	Volontär	Rodenkirchen, Uferstr. 16



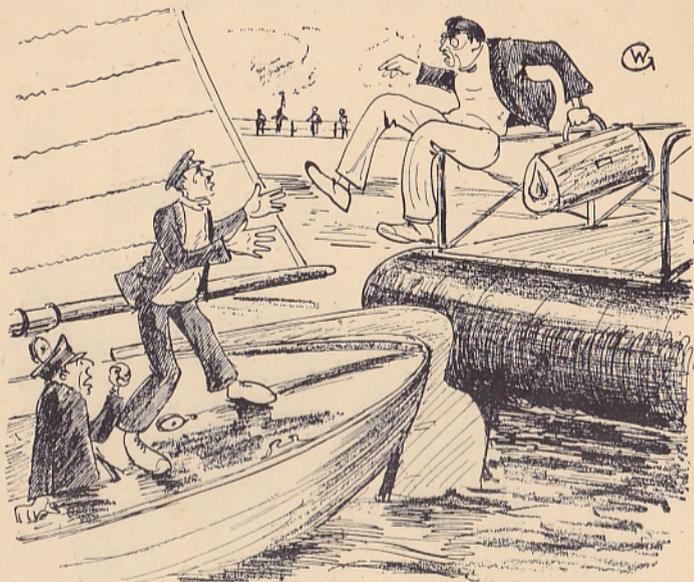
Motto: Honny soit qui mal y pense.



Der Starter: Der Fünfundszibziger ist verd... zu früh! Wo mögen nur die Rückrufnummern sein?



Der Vater: So, jetzt verrete ich in Berlin eine Stimme mehr! Der Verband wird die Jugendabteilung schon anerkennen!



Der Steuermann: Was fällt dem Starter ein? Weshalb denn heute keine Startverschiebung?



Der Besuch: Aber Ba-a-a-l--zer! Mein Metazentrum!