

*Jahrbuch für 1912
(13. Clubjahr)*

Jahresberichte 1909, 1910, 1911

Kölner Segler-Club
E. V.



„Alaaf Köln“ des Herrn **Erich Mann**.
Erfolgreichste Yacht des Jahres 1911.



Vorstand und Ausschuß 1912.

- Erich Mann**, I. Vorsitzender,
Adr.: Köln-Mannsfeld, Brühlerstraße 2.
Dr. August Pfaff, II. Vorsitzender,
Adr.: Köln, Hohestraße 35—37.
Dr. Richard Lehmann, Schriftführer,
Adr.: Köln, Neue Maastrichterstraße 8.
Ferdinand Gosse, Schatzmeister,
Adr.: Köln-Lindenthal, Hans Sachsstraße 19.
Georg Cunitz, Beisitzer (Hauswart),
Adr.: Köln-Müngersdorf, Ringstraße 15.
Wilhelm Liesegang, Beisitzer,
Adr.: Rodenkirchen, Karlstraße.
Peter Pott, Beisitzer,
Adr.: Köln, Schaafenstraße 63.
Alfred Leonhardt, Bootswart,
Adr.: Köln, Roonstraße 88.

Vergnügungs-Ausschuß:

- Gustav Grates**, Köln, Moltkestrasse 99.
Peter Horatz, Köln, Rubensstraße 9.

Clubadresse:

Für Postsendungen: Schriftführer.
Für Geldsendungen: Schatzmeister.
Fernsprecher: Amt Köln B 2506.

Clubabzeichen und Ständer
sind von Herrn Peter Pott **jr.**, Köln, Schaafenstr. 63, zu beziehen.

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

In der Segelzeit **Dienstag** und **Donnerstag** Clubabend in Rodenkirchen.

Im Winter **Donnerstags** zwangloser Clubabend bei Kränkel.

Mitteilungen für die Mitglieder werden durch Rundschreiben, Anschlag im Clubhaus oder Zeitungsanzeige bekannt gegeben.

Jahresplan 1912.

- April 21. Ansegeln. Geschwaderfahrt.
 Mai 12. Interne Wettfahrt vor Rodenkirchen.
 „ 25.–27. Pfingstfahrt ab Mainz.
 Juni 16. Frühjahrsregatta Bonn-Köln. Offene Wettfahrt.
 Juli 14. Vaterländische Festspiele Cöln. Offene Wettfahrt
 Rheidt-Rodenkirchen.
 August Hollandfahrt (Geschwaderfahrt).
 „ 25. Interne Wettfahrt vor Rodenkirchen.
 Sept. 22. Herbstregatta Bonn-Köln. Interne Wettfahrt.
 Oktober 6. Interne Wettfahrt vor Rodenkirchen.
 „ 20. Absegeln. Geschwaderfahrt.
 Nov. 10. Generalversammlung.

Segel - Regatta - Termine.

- Mai 11.–20. Berliner Frühjahrswoche.
 Juni 20.–27. Kieler Woche.
 Juli 2. Travemünde-Warnemünde.
 „ 6.–13. Ammersee-Woche.
 „ 16.–22. Münchener Woche, Starnberger See.
 „ 20.–27. Olympiaregatten Stockholm.
 Aug. 3.–12. Bodensee-Woche.
 „ 5.–10. Cowes-Woche.
 Aug. 31.–Sept. 9. Berliner Herbstwoche.

Rheinische Ruderregatta-Termine.

- | | |
|---------------------------|------------------|
| Juni 9. Trier. | Juni 30. Essen. |
| „ 15. 16. Mainz. | „ 30. Ems. |
| „ 23. 24. Frankfurt a. M. | „ 30. Straßburg. |
| Juli 7. Duisburg-Ruhrort. | |

□ □ □



VORWORT.



Das vorliegende Jahrbuch berichtet über die Begebenheiten der letzten 3 Jahre, über den Stand des Clubs Ende 1911 und gibt den Jahresplan für die Saison 1912 bekannt.

Es ist an dieser Stelle wohl angebracht, mit einigen Bemerkungen auf die Bestrebungen einzugehen, die der Club für die Weiterentwicklung unseres Sportbetriebes verfolgt, besonders für unsere zahlreichen auswärtigen Mitglieder, die infolge räumlicher Entfernung über dieselben nicht genügend unterrichtet sein können.

Obwohl in der Generalversammlung von 1910 beschlossen worden war, die zur Aufnahme des Clubs in den Deutschen Segler-Verband nötigen Schritte zu unternehmen, zeigte sich im Laufe des verflossenen Jahres bald, daß es uns gegenwärtig unmöglich ist, den Bedingungen zu entsprechen, die seitens des D. S. V. gestellt werden. Infolgedessen sind auch vom Vorstände keinerlei Schritte im Sinne des genannten Generalversammlungsbeschlusses unternommen worden, eine Tatsache, die — man mag sie auch noch so bedauern — immerhin den heute gegebenen Verhältnissen Rechnung trägt, da sie dem Club Verpflichtungen spart, die zu erfüllen ihm heute und wohl auch noch in den nächsten Jahren unmöglich ist.

Dagegen erscheint es wünschenswert, mit den übrigen rheinischen Seglervereinigungen Abmachungen zu treffen, die es ermöglichen, offene Wettfahrten zu veranstalten, an denen auch die Nachbarvereine teilnehmen können. Daß das verschiedenartige Bootsmaterial, das auf dem Rhein zu finden ist, solchen Bestrebungen außerordentlich viel Schwierigkeiten macht, sei nicht verkannt. Es bleibt darum immer als unser Hauptziel zu betrachten, Bootstypen zu schaffen, wie sie für unsere Verhältnisse besonders geeignet erscheinen. Wenn im Zusammenhang damit das Endziel, unser Anschluß an den D. S. V. im Auge behalten wird, so erscheint es ratsam, bei Neuanschaffungen von Booten nur solche zu erwerben oder bauen zu lassen, die zur Teilnahme an offenen Regatten berechtigt sind. Für die rheinischen Verhältnisse wären hiefür zunächst die nationale Jollen-Klasse, die 5 und 6 m R-Klasse und die neue Klasse der 45 qm nationalen Kreuzer zu empfehlen. Es sei noch darauf hingewiesen, daß die

5 und 6 m R-Boote auch mit Kajüte und als Schwertboote gebaut werden können.

Die in dem vorjährigen Jahresplan durchgeführten internen Wettfahrten vor Rodenkirchen, die eine bessere Schulung im Wettsegeln bezwecken, haben sich gut bewährt. Es sind deshalb auch für die kommende Saison neben unseren üblichen Regatten drei solcher Wettfahrten ins Programm aufgenommen worden. Hoffentlich können es auch unsere auswärtigen Mitglieder ermöglichen, an diesen Wettfahrten teilzunehmen.

Außerdem sollen diese Wettfahrten auch dazu beitragen, bei dem Kölner Publikum Interesse für den Segelsport zu wecken, und es soll ferner dadurch unseren unterstützenden Mitgliedern häufiger Anlaß zum Besuch unserer Clubanlage in Rodenkirchen geboten werden. Soviel vom Wettsegeln.

Bezüglich des Tourensegelns sei zunächst auf die günstige Perspektive für unseren Sport hingewiesen, welche uns die Einführung von Hilfsmotoren gebracht hat. Während wir infolge der starken Strömung bei ungünstiger Windrichtung bisher häufig wochenlang zur Untätigkeit verurteilt waren, wodurch der Eifer mancher Anhänger erkaltete, ermöglicht der Einbau eines Hilfsmotors einen regelmäßigen Sportbetrieb, unabhängig von der Stärke und der Richtung des Windes. Es ist nicht zu bezweifeln, daß diese Möglichkeit unserem Sport neue Freunde zuführen wird. Die Annehmlichkeit des Hilfsmotors bei größeren Touren, bei Fahrten auf engen Kanälen, in Hafeneinfahrten, insbesondere aber die Erleichterung des unvermeidlichen Anhängens an Schleppzüge, seien ebenfalls erwähnt. Wenn also auf die Regattabetätigung weniger Gewicht gelegt wird, sind für den Rhein größere Tourenboote mit Hilfsmotor als zweckmäßigster Bootstyp zu empfehlen.

Erfreulicherweise ist bei einer großen Anzahl von unseren Mitgliedern ein großer Eifer und ein reges Interesse festzustellen, welche zu den schönsten Hoffnungen für die kommende Saison berechtigen. So mögen denn diese Zeilen dazu beitragen, diese Sportfreudigkeit und den sportlichen Unternehmungsgeist in das richtige Fahrwasser zu leiten! Mögen die durch die Jahresberichte und Abbildungen, welche dieselben schmücken, wachgerufenen Erinnerungen an schöne Stunden, welche uns unser Sport geboten, ein Ansporn sein zu neuen Taten!

Dafür gode Wind!

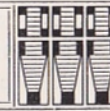
Köln, Anfang 1912.

□ □ □

Der Vorstand.



☛ Jahres-Bericht 1909. ☛



Ankerplatz in Rodenkirchen.

Mit dem Berichtsjahre hat unser Club sein erstes Jahrzehnt vollendet! 1900—1910. Zehn Jahre Segelsport am Niederrhein, zehn Jahre Vorpostendienst, Pionierarbeit! Kaum beachtet von der Öffentlichkeit, wenig gewürdigt in der offiziellen Welt des Sports, ohne hohe Protektion, ohne Unterstützung der übrigen Seglerwelt, nur auf sich selbst angewiesen, hat die Segelei auf dem Rhein unter den schwierigsten Verhältnissen sich ihren Weg bahnen müssen und konnte nicht die glänzende und

schnelle Entwicklung nehmen, die der Segelsport an den mit günstigeren Verhältnissen gesegneten Zentren unseres Sportes genommen hat.

Da ist es schon erfreulich, wenn die gute Sache Schritt für Schritt Terrain gewinnt und von Jahr zu Jahr Fortschritte festzustellen sind.

So hat auch das Jahr, über welches zu berichten ist, unseren Club und den Segelsport am Niederrhein weiter gebracht. Wir können zufrieden auf dasselbe zurückblicken, wenn wir die Schwierigkeiten in Betracht ziehen, mit welchen die Ausübung des Segelsportes am Rhein verknüpft ist. Der Fortschritt machte sich in der Hauptsache in erheblich erweitertem Sportbetriebe und im inneren Ausbau des Clubs geltend, worüber in Nachstehendem ausführlicher berichtet sei.

Der Jahresplan, welcher sich im üblichen Rahmen hielt, konnte Dank der regen Beteiligung und Unterstützung der Mitglieder im wesentlichen programmäßig durchgeführt werden.

Die Saison wurde offiziell eröffnet durch ein gemeinsames Abendessen in unserem Winterclublokal am 24. April. Die Ereignisse im Anschluß an dieses Festessen, bestehend in einer Floßfahrt nach Niehl in frühester Morgenstunde, Wanderung über die Mülheimer-Heide, Rückfahrt im Motorboot haben diesen Herrenabend besonders gekennzeichnet und ließen die Auspizien für die Saison nicht ungünstig erscheinen!

Das Ansegeln fand am 9. Mai statt. An dieser gemeinsamen Fahrt der Kölner Boote nach Wesseling beteiligten sich nur drei Boote.

Die Beiboottour auf Agger und Sieg wurde von 4 Booten gemacht und gewährte allen Teilnehmern größte Befriedigung. Gustav sorgte für Abwechslung und Erheiterung, indem er es mit einer oberflächlichen Bekanntschaft mit der Aggernixe nicht genug sein ließ. Vor den Augen seiner besseren Hälfte ließ er sich vielmehr von ihren kühlen Armen ganz umfassen, als sie in einer Stromschnelle bei der Durchfahrt zwischen Sträuchern und Bäumen das Kanoe neckisch unter ihm wegzog! Gustav lohnte es ihr mit purem Golde, indem er ihr seinen Kneifer zum Andenken zurückließ! Einzig war der Anblick, als er wieder auftauchte, ein zweiter Beowulf, und die liebevolle Gattin ihn sorgsam in alle möglichen Kleidungsstücke hüllte, welche sie nur entbehren konnte!

Die Pfingstfahrt von Coblenz aus, an welcher sich 7 Boote beteiligten, war für alle Teilnehmer besonders genußreich, indem herrliches Wetter und gute Kameradschaft auf der ganzen Fahrt und in den Quartieren für fröhlichste Stimmung, einer Pfingstfahrt auf dem Rhein entsprechend, sorgten.

Am 13. Juni veranstaltete der Club seine erste diesjährige Segelregatta, deren Start nach Königswinter gelegt war, so daß diesmal eine Strecke von ca. 37 km talwärts abzusegeln war. Es hatten 21 Boote gemeldet und sich am Start eingefunden, gegen die bis dahin die meisten Meldungen aufweisende vorjährige Herbstregatta ein Mehr von fast 50 Prozent. Leider war das Wetter an diesem Tage das denkbar schlechteste. Am Vormittag war das Wetter noch einigermaßen leidlich und hielt die Hoffnung auf Besserung wach. Gleich nach Mittag aber öffnete der offenbar erzürnte Jupiter Pluvius seine himmlischen Schleusen, und es regnete, regnete, wie sich selbst die ältesten Segler nicht erinnern erlebt zu haben. Dazwischen fegten kräftige Böen aus NW über das Wasser. Da konnte man sich schlecht entschließen an Bord zu gehen, und in der Hoffnung auf Besserung wurde der Start

um 2 Stunden verschoben. Den Zuschauern boten die vor der Startlinie kreuzenden Boote Unterhaltung, zumal es auch nicht an dramatischen Ereignissen fehlte. Ilse ging der Mast über Bord; Corsar kenterte und wurde von einigen hilfreich herbeieilenden Motorbooten geborgen, selbstverständlich nicht ohne ihm einige Planken einzudrücken. Unter diesen Umständen und nach solchen Präludien zogen manche Bootsbesitzer die Heimreise auf dem Dampfer vor. Von den 21 Booten starteten nur 12. Preisträger wurden in der 1. Gruppe, offene Lugger-Schwertboote, die Clubjolle unter Führung des jugendlichen Karl Liesegang, welche allein über die Bahn ging, in der 2. Gruppe, halbgedeckte



„Corsar“ des Herrn Colmant, Obercassel.

Boote, Johanna I., Strolch II., Senta III., in der 3. Gruppe, größere halbgedeckte Boote, Liesel I., in der 4. Gruppe Zephyr I., Nyota II., absolut schnellstes Boot Perle, Extrapreis.

Der starke Nordwest hielt durch bis zum Schluß der Regatta und nötigte die Boote auf der weitaus größten Strecke zum Kreuzen. Nur einzelne Stromstrecken konnten die Boote Kurs anliegen oder sogar etwas abfieren. Trotzdem alle Boote gehörig gerefft hatten, hatten besonders die kleineren Boote auf manchen Kursen schwer zu leiden und mit Eimern mußte das übergenommene Wasser hinausbefördert werden! Als Begleitdampfer diente in diesem Jahre der Doppeldeckdampfer Lohengrin. Auf Deck konzertierte während der Fahrt eine Militärkapelle, während im Salon ein Dilettanten-Orchester hervorragend künstlerische Genüsse bot.

Da auch noch andere Unterhaltungen den Damen und Gästen geboten waren, so herrschte trotz des ungünstigen Wetters an Bord des Begleiddampfers, der, in der Zeit die Segler ihre Boote klarierten, noch bis Remagen fuhr, die denkbar beste Stimmung, die sich auch auf die Abendfestlichkeit mit Preisverteilung übertrug. Der Isabellensaal des Gürzenich erwies sich als besonders geeignetes Lokal, dessen vorzügliche Restaurations- und Kellerverhältnisse schnell die Unbilden des Tages vergessen ließen. Die Preisverteilung bot den glücklichen Gewinnern größte Befriedigung, indem der Gabentisch sehr reich bedeckt war. Außer den vom Club gestellten Preisen hatten Herr Kommerzienrat Max von Guillaume, Herr Kommerzienrat Gustav Stinnes, Herr Hellenthal, Herr Schmitter, Herr Spelling und der Duisburger Yacht-Club hervorragend schöne und wertvolle Preise zur Verfügung gestellt. Den gütigen Gebern sei auch an dieser Stelle auf das herzlichste gedankt! Als Schiedsrichter funktionierten Herr Major Collignon, Bonn, Herr Damerau vom Düsseldorfer Yacht-Club Ahoi und Herr Hafeninspektor Krützfeld.

Am 25. Juli wurde die 2. interne Wettfahrt aus Anlaß der Vaterländischen Festspiele auf der üblichen Strecke Urfeld-Bismarcksäule veranstaltet. Gemeldet hatten 15 Boote, welche sich auch am Start einfanden. Leider ließ uns der Wind diesmal im Stich, was das vorige Mal zuviel, war jetzt zu wenig. Preisträger wurden Feucht I., Annemarie II. in der 1. Gruppe, Corsar I. in der 2. Gruppe und Perle I. in der 3. Gruppe und erhielten den üblichen Eichenkranz mit Ehrenurkunde des Oberbürgermeisters der Stadt Köln. Das Diplom war in diesem Jahre ein hübsches Kunstblatt, welches vorteilhaft gegen die der früheren Jahre abstach.

Am Vormittag waren die Boote zusammen von Bonn nach dem Startplatz gesegelt, wo im Urfelder Wäldchen das übliche Picknick mit Volksbelustigungen stattfand. Besonders sei der von der Nöll gebrauten Suppe mit Beigeschmack gedacht! Im August wurde gelegentlich der Bonner Vaterländischen Festspiele noch eine Wettfahrt von Remagen nach Bonn improvisiert, die aber auch unter dem Mangel an Wind zu leiden hatte.

Die Herbstregatta am 10. Oktober wurde in diesem Jahre zum ersten Male von unserem Club gemeinsam mit dem Düsseldorfer Yacht-Club Ahoi veranstaltet in der Weise, daß unser Club die nötigen Arrangements in Köln und am Start, der Düsseldorfer Club dagegen das Erforderliche in Düsseldorf und am Ziel zu besorgen hatte.

Die Regatta war nach jeder Richtung ein voller Erfolg und darf als die größte segelsportliche Veranstaltung angesprochen werden, welche bislang auf dem Rheine zustande kam. 30 Boote hatten gemeldet und fanden sich auch am Start ein bis auf Namenlos, welcher leider infolge Aufenthalt des Schleppzuges durch Nebel kaum eine Viertelstunde nach dem Start eintraf. Die Strecke von Köln nach Düsseldorf (52 km), mit den größten Flußkrümmungen, bot reiche Abwechslung. Wenn auch die Jahreszeit schon weit vorgeschritten, so war uns an diesem Tage doch herr-



Clubhafen in Rodenkirchen.

lichstes Sommerwetter beschieden, mehr zur Freude der Gäste auf dem Begleiddampfer als der Segler, denen mit der leichten Talbriese nicht recht gedient war. Die Strecke konnte meistens vor dem Winde mit raumen Schooten abgelaufen werden, nur auf zwei Kursen waren einige Gänge am Wind zu machen. Als Begleiddampfer diente der Salondampfer Albertus Magnus, welcher bei der Flaute zu einem kurzen Aufenthalt in Zons anlegen konnte, so daß unsere Gäste noch die Gelegenheit hatten, die alte Feste zu besichtigen. An Bord des Dampfers sorgte auch eine Musikkapelle für Unterhaltung. Die Preisverteilung im Kunstpalastrestaurant in Düsseldorf gestaltete sich zu einem äußerst gelungenen Seglerfest, bestehend in gemeinsamem Abendessen, Konzert und

Tanz, an welchem weit über 200 Personen teilnahmen. Zu dieser Wettfahrt hatten uns die Segelriege des K. R. V. v. 77 und Herr Morgenstern, Vorsitzender des Duisburger Y.-C. prächtige Preise dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt. Dem D. Y.-C. Ahoi hatten die Damen des Clubs sowie der Verkehrsverein Düsseldorf wertvolle Preise gestiftet. Die übrigen Preise waren von den beiden veranstaltenden Clubs gestellt, so daß außer den Klassenpreisen noch Extrapreise für die beiden absolut schnellsten Boote zur Verfügung standen. Von den gestarteten 29 Booten gehörten 17 unserem Club



„Erna“ des Herrn Alfr. Rogler, Düsseldorf.

und weitere 2 Boote beiden Clubs gleichzeitig an. Hiervon wurden 3 resp. 4 Preisträger, während 5 Boote des Düsseldorfer Clubs Preise erhielten. Von unseren Booten erhielten Trude 1. Preis 1. Gruppe, Erna 1. Preis 3. Gruppe, Corsar 2. Preis 3. Gruppe, Matilde 1. Preis 4. Gruppe. Erna und Corsar erhielten auch die Extrapreise als absolut schnellste Boote.

Herr Jan Faber-Duisburg hatte liebenswürdiger Weise seine schmucke Motoryacht Mathilde als Schiedsrichterboot zur Verfügung gestellt. Als Schiedsrichter funktionierten wieder Herr Major Collignon, Bonn, Herr Hafeninspektor Krützfeld, Köln und Herr Driescher, Düsseldorf. Erwähnt sei noch, daß Herr W. Herberholz, Düsseldorf, für diese Wettfahrt ein hervorragend wirksames Plakat für

diese Regatta entworfen hatte, welches nicht wenig dazu beigetragen hat, die unserem Sport noch ziemlich fernstehende Öffentlichkeit auf den rheinischen Segelsport aufmerksam zu machen. Der Firma Stollenwerk & Spier, Köln-Bayenthal, welche das Plakat, wie schon so manche andere geschmackvolle Drucksache, unentgeltlich für uns ausgeführt hatte, danken wir auch an dieser Stelle für das unserem Club bezeugte Interesse.

Für den Tag nach der Regatta stand eine Geschwaderfahrt nach Ruhrort, Duisburg im Programm. Leider beteiligten sich nur sechs Boote: Erna, Feucht, Liesel, Marjorie, Nyota und Sleipner, welche bei herrlichem Herbstwetter und einer frischen Talbriese noch einen prächtigen Segeltag hatten. Beim „Jupp“ in Wittlaer wurde ein einfaches Mittagessen eingenommen. Bei abflauendem Winde erreichte man rechtzeitig vor Dunkel den Ruhrorter Hafen, um die Boote noch für die Schleppfahrt klar zu machen.

Der Zug der Mannschaften der sechs Boote durch Ruhrort und Duisburg erregte nicht wenig Aufsehen – sie wurden als Auswanderer und als für ein Seeschiff bestimmte



„Matilde“ des Herrn Jan. Faber, Duisburg.

Matrosen angesprochen – doch landete man bald sicher an der gastlichen Stätte des Duisburger Casinos. Unsere Duisburger Freunde (Duisburger Yacht-Club) hatten es sich nicht nehmen lassen, den fremden Seglern einen gemütlichen Abend zu bieten, der seinen Höhepunkt erreichte, als man zu einer Schlußfeier in den Keller hinunter stieg!

Außer den schon erwähnten gemeinsamen Fahrten kamen noch eine Reihe größerer Touren unter Beteiligung mehrerer Boote zustande. Die Yachten Cäte, Namenlos und Nyota unternahmen längere Einzelfahrten nach Holland und der Zuiderzee. An auswärtigen Regatten hat sich leider im Berichtsjahre kein Boot unseres Clubs beteiligt.

Das freundschaftliche Verhältnis mit unseren körperschaftlichen Mitgliedern, dem Kölner Ruder-Verein 1877 und dem Duisburger

Yacht-Club, welches durch die Beteiligung der Clubyachten dieser Vereine an unseren Veranstaltungen und durch Stiftung von Preisen besonders zum Ausdruck kam, hat auch im Berichtsjahre fortbestanden. Durch die gemeinsame Veranstaltung der Herbstregatta traten wir auch offiziell zu dem Düsseldorfer Yacht-Club Ahoi, dessen Gründung wir im letzten Jahresbericht schon signalisierten, in engere Beziehungen, welche zu den schönsten Hoffnungen für gemeinschaftliche Veranstaltungen in größerem Umfange berechtigen. Dagegen führte das Verhalten der Mannschaft der Perle, Clubyacht des Kölner Club für Wassersport, nach der Herbstregatta zur Auflösung des mit diesem Club bestehenden Verhältnisses.

Zu den Wettfahrten bemerken wir noch, daß in diesem Jahre durch die Handicap-Kommission für jede Wettfahrt sechs Vergütungstabellen für verschiedene Windstärken bei Berg- und Talwind aufgestellt wurden. Es war hierdurch möglich, den Eigenschaften der Boote bei verschiedenen Windstärken besser Rechnung zu tragen. Selbstverständlich war es trotz umständlicher Arbeit nicht möglich, alle Bootsbesitzer zufriedenzustellen, doch wurde die vermeintliche Unbill in den meisten Fällen mit guter Laune ertragen, in der Hoffnung, auf günstigeres Abschneiden bei der nächsten Gelegenheit. Hoffentlich kommen wir auch einmal dazu, Wettfahrten ohne die leidige Vergütungsfrage zu veranstalten. Die im Herbst 1909 vom D. S. V. beschlossene Einführung einer Jollen-Klasse dürfte jedenfalls für die Segler-Vereine an Binnengewässern eine große Erleichterung auf dem Wege zu Klassenregatten sein. Wir lenken die Aufmerksamkeit unserer Mitglieder besonders auf die Jollen-Klasse, zumal diese Boote auch für die rheinischen Verhältnisse passende Fahrzeuge sein werden.

Der Regattabetrieb erfuhr auch dadurch eine Verbesserung, daß unser Mitglied, Herr Bootbauer Conrad, dem Club einen vorschriftsmäßigen Startmast mit Untergestell zum leichten Aufstellen an beliebiger Stelle des Ufers stiftete. Herrn Conrad sei auch an dieser Stelle für sein häufig bewiesenes Clubinteresse gedankt.

Hervorgehoben sei auch, daß wir zu den beiden Hauptwettfahrten in diesem Jahre große Salondampfer gechartert hatten, welche auch sehr gut besetzt waren. Das Ansehen unserer Veranstaltungen hat hierdurch wohl sicher gewonnen. Ob es nicht schöner für die zunächst Beteiligten war, als noch ein primitiver Schraubendampfer mit einer vergnügten kleinen Schar guter Freunde die Wettfahrt begleitete, ist eine andere Frage.

Die ursprünglichen Satzungen wurden unter Mitwirkung des Herrn Rechtsanwalt Dr. Lülsdorf, dem wir für seine freundliche Mühewaltung sehr zu Dank verpflichtet sind, neu geordnet, um den gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen. In der Folge wurde der Club dann am 7. April 1909 in das Vereinsregister unter Nr. 162 eingetragen.

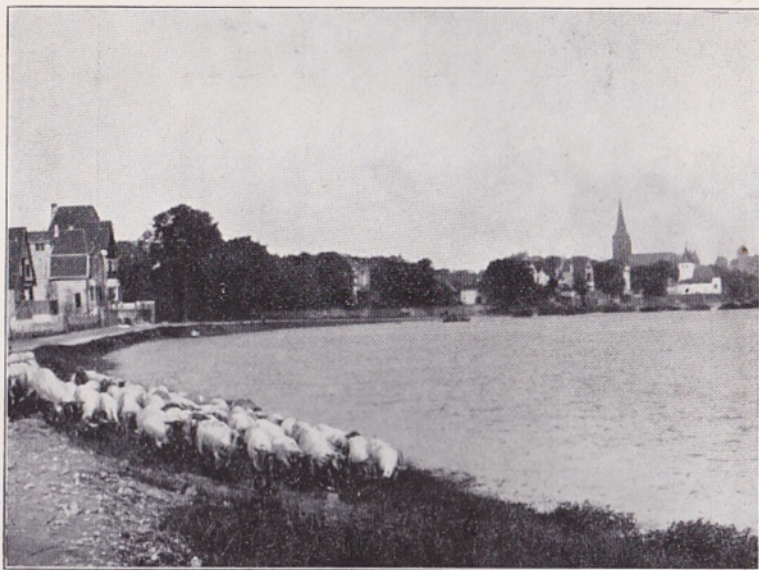


„Namenlos“ des Herrn W. A. Kersten, Rees.

Durch ein Übereinkommen mit unserem Mitgliede, Herrn Mertens, übernahm der Club mietweise dessen ganze Besitzung in Rodenkirchen. Durch Umbau des bisherigen Clubhauses, wofür der Club Herrn Mertens sehr zu Dank verpflichtet ist, konnte das Versammlungszimmer erheblich vergrößert werden, ein kleiner Raum wurde als Vorstands- und Lesezimmer eingerichtet. Der Ankleide-raum wurde erheblich vergrößert und es konnte auch den Damen

ein Ankleideraum zur Verfügung gestellt werden. Die Terrasse wurde ebenfalls erweitert und bepflanzt. Leider war über diesen Neueinrichtungen das ganze Frühjahr hingegangen.

Unsere schöne erweiterte Anlage sollte zum ersten Male zur Geltung kommen gelegentlich eines Sommerfestes mit Konzert und Beleuchtung. Herrlichstes Sommerwetter begünstigte das Fest, um dessen Gelingen sich besonders Herr Peter Horatz dankenswerter Weise verdient machte, wie er auch bei allen anderen festlichen Gelegenheiten unermüdlich für die Unterhaltung sorgte.



Uferpartie in Rodenkirchen.

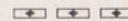
Die Generalversammlung fand am 12. Dezember unter Beteiligung von 28 Mitgliedern statt. Der Antrag des Vorstandes, den Jahresbeitrag der ordentlichen Mitglieder auf 30 Mk. zu erhöhen, wurde angenommen. Ebenfalls wurde der Antrag, einen festen Bootsmann anzustellen, grundsätzlich genehmigt. Der endgültige Beschluß soll einer späteren Versammlung vorbehalten bleiben, nachdem genauere Ermittlungen über die von den Bootsbesitzern zu leistenden Beiträge gemacht sind. Der Vorstand und Ausschuß wurden durch Zuruf wiedergewählt. An Stelle des ausgeschiedenen Herrn Spelling wurde Herr Peter Horatz als Beisitzer gewählt. Die Mitgliederzahl stieg von 92 auf 101, obwohl

wir gegen Ende des Jahres einen größeren Verlust an Mitgliedern infolge des erwähnten Austrittes des Kölner Club für Wassersport zu verzeichnen hatten. Ebenso erfuhr die Anzahl der Boote durch diesen Zwischenfall einen Rückgang.

Wenn wir die Hauptmomente des Jahres 1909 zusammenfassen: Eintragung in das Vereinsregister, Erweiterung der Clubhausanlage, Anschaffung von zwei Clubbooten, Charterung von Salondampfern als Begleitboote zu den Regatten, erheblich vermehrte Meldungen, Regatta nach Düsseldorf, Zuwachs an Mitgliedern und Booten, so können wir mit Genugtuung auf das zehnte Clubjahr zurückblicken und die Hoffnung hegen, daß das zweite Jahrzehnt den Club in einem schnelleren Tempo voranbringen wird. Dafür gode Wind.

Köln, im Januar 1910.

Der Vorstand.



Reise der »Namenlos« K. S. C.

Sommer 1909.

Rhein-Yssel-Zuiderzee.

Am Morgen des 22. August war die Besatzung, bestehend aus dem Eigner, dessen Bruder und dem Oberruderknecht des R. R. V. (seit längerer Zeit in der Mauser zu einem wetterfesten Segler), sowie dem Bootsjungen eifrig damit beschäftigt, alles Nötige für eine mehrtägige Reise zu verstauen.

Um 11 Uhr warfen wir von der Boje los und passierten bei dem günstigen Südwest nach einer Stunde Emmerich. Nach weiteren $\frac{3}{4}$ Stunden lagen wir in Lobith neben einem an der Landungsbrücke festgemachten Schlepper, um die nötigen Zollformalitäten zu erfüllen.

Letztere waren wie gewohnt schnell erledigt, so daß wir noch vor dem Eintreffen einer herannahenden heftigen Regenboe loswerfen und dieselbe in der Mitte des Stromes vor Top und Takel abwettern konnten.

Nachdem das Ärgste vorüber war, ließen wir uns vor dem Klüver treiben. Bruder August regierte die Pinne, während der Kapitän und der Ober das Frühstück herrichteten.

Die Gelegenheit war zu günstig und Bruder August benutzte sie denn auch zu einem Versuch, den einzigen begegnenden Schleppzug zu rammen, beinahe mit Erfolg, worüber der Rest der Besatzung jedoch nicht gerade sehr erbaut war. Auf die leise Anfrage, ob er im Sommersemester in Kiel das Überfahren von Kriegsschiffen geübt habe, erfolgte keine Antwort.

Die Episode veranlaßte uns aber zur Beendigung des Frühstückes, das Großsegel wurde gesetzt und bald erreichten wir den Kanal von Pannerden und nach einer Stunde die Yssel. Das Wetter wurde prachtvoll, jedoch wenig Fahrt. Die Brücke bei Westervoort konnte mit knapper Not ohne Mastlegen passiert werden.

Unser Vorhaben, den gleichen Tag nach Zutphen zu gelangen, schlug fehl, trotzdem wir uns noch eine Stunde lang in vollster

Dunkelheit treiben ließen. In der Kajüte bei Whisky-Grog (den der Bootsjunge mit den Worten »dat kraast in den Nös« zurückwies) war der Abend aber auch ganz gut auszuhalten.

Bei Tagesanbruch entdeckten wir zu unserer Überraschung, daß wir etwa 3 km vor Zutphen lagen. Rasch wurde der Anker



„Namenlos“.

aufgeholt, Segel gesetzt, Tee gekocht, und um 6 Uhr waren wir vor der Eisenbahnbrücke damit beschäftigt, den Mast zu legen. Da wir in dieser nicht gerade angenehmen Beschäftigung noch keine Übung besaßen, dauerte es über eine Stunde, bis alles zur Weiterfahrt klar war.

Am Bollwerk sahen wir unsere Clubgenossin »Nyota« vertaut liegen. Ohne Besatzung. (Wir hörten später, daß die in der Woche

vorher angetretene Zuiderzee-Tour hier ein vorzeitiges Ende genommen hatte). Der Südwest, welcher morgens kaum zu spüren war, frischte später merklich auf, so das wir um 11 Uhr Deventer passierten und 1½ Uhr vor der Brücke in Katerveer festmachen konnten.

Bis zur Öffnung der Eisenbahndrehbrücke verging 1½ Stunde und wir benutzten die Zeit zum Abkochen sowie zu einem Besuch beim Brückenwärter.

Um 4½ Uhr passierten wir die Klappbrücke zu Kampen, drehten sofort unterhalb derselben auf und machten an einem dort liegenden Segler fest. Bis hierher war die Tour ausgezeichnet verlaufen. Die vielen Biegungen und die eigenartigen Ufer machten die Fahrt besonders angenehm; der Schiffsverkehr ist äußerst gering, während des ganzen Tages passierten wir 2 Bergzüge von kolossaler Länge und etwa 12 talwärts treibende Kähne.

Unseren Aufenthalt in Kampen benutzten wir nach Ergänzung des Proviantes zu einer Besichtigung des hübschen Städtchens, sowie der Hotels; in einem derselben trafen wir eine Dame und einen Herrn von der Düsselnixe, die von Amsterdam kamen und von viel Wind draußen berichteten.

Den Abend beschloß wie gewöhnlich ein Whisky-Grog, diesmal in der Kajüte unseres Nachbars, eines holländischen Rheinschiffers, dessen Frau von der beabsichtigten Fahrt nach de Lemmer nicht sonderlich entzückt schien.

Daß uns in den paar Stunden unserer Anwesenheit in Kampen ein halbes Dutzend Lotsen ihre Dienste anboten, sei nur kurz erwähnt, wir verzichteten aber dankend.

Am anderen Morgen 6 Uhr Abfahrt. Trübes Wetter, etwas Katerstimmung — scheinbar — nicht sehr viel Wind. Der erste Tee wurde nach der Abfahrt unter Segel eingenommen, da wir noch weit kommen wollten. Doch es kam anders. Kaum waren wir in der Nähe des Ketels, als es hieß: 2 Ringe wegdrehen, 5 Minuten später 2 Ringe wegdrehen und Sturmklüver setzen und eine Viertelstunde später in der Mitte der 4 km langen Steindämme, die die Mündung der Yssel in die Zuiderzee bilden: Klar Anker, Klüver bergen usw., die Fahrt hatte vorläufig ein Ende.

Der Wind entpuppte sich als derart stark, daß wir vorsichtshalber noch ein Ende ausbrachten und auf dem Damm festmachten.

Darauf großer Kriegsrat, Resultat: besseres Wetter abwarten.

Interessant war es zu beobachten, wie die nach uns von Kampen kommenden Segelschiffe bis zu uns hinauskamen und der Reihe nach ebenfalls vor Anker gingen.

Unseren nächsten Nachbarn, einen Friesen, luden wir zu einem Morgenschnaps ein, was bereitwilligst befolgt wurde. Wir erkundigten uns nach dem Fahrwasser und hörten von ihm, daß östlich Schokland überall genügend Wassertiefe vorhanden wäre. Wir nahmen dann Anker auf und gingen unter Segel, nachdem wir noch ein weiteres Reff eingesteckt hatten.

Die Namenlos stampfte, bis wir frei von Kamperzand waren, in der kurzen, steilen See nicht schlecht, dann ging es vor dem Wind nördlich zu dem kleinen Hafen der Insel Schokland, den wir nach einstündiger Fahrt erreichten. Dort gab es ausgezeichnete Fische, aber kein Brot; alles mögliche hatten wir in Kampen zusammengeschleppt, nur das nicht und infolgedessen ging es weiter nach Urk, wo wir nach zweistündiger Fahrt einliefen. Der Wind hatte während derselben merkwürdig abgeflaut, was unser Nachbar vom Morgen sich zu Nutzen gemacht hatte. Wir passierten ihn mitten zwischen Schokland und Urk in 20 m Entfernung, ohne unseren Kurs zu verändern.

Von Urk wollten wir noch am selben Abend nach Enkhuyzen, infolge des zweifelhaften Wetters sahen wir jedoch davon ab, zu unserm Glück, denn gegen 7 Uhr kam Nordwest-Sturm auf mit derartigem Regen, daß am nächsten Morgen unser Beiboot 20 cm hoch voll Wasser stand. Der Besuch von Urk ist jedem Segler zu empfehlen, die Einwohner sind schlanke Gestalten mit origineller, ansprechender Tracht. Vor allem ist diese Insel nicht von Fremden überlaufen, wie z. B. die Insel Marken.

Am folgenden Tage mittags wurde das Wetter besser und wir segelten nach Enkhuyzen. Die in den zwei vorhergehenden Tagen genossenen Genever- und Whisky-Grogs bekamen unterwegs bei zweien Freiheitsgelüste, aber nur einer unterlag, der andere hielt sich tapfer und begnügte sich mit einer sehr verdächtig aussehenden Gesichtsfarbe und hängenden Ohren.

Trotzdem schmeckte das Mittagessen (abends 7 Uhr) vorzüglich und wir krochen zeitig in die Kojen.

Am anderen Morgen 5 Uhr gings nach Marken, dunstiges Wetter mit leichtem Westwind, dann Sonnenschein mit flotter Brise.

Um 11 Uhr waren wir in dem vielgerühmten, aber im Vergleich zu Urk wenig sehenswerten Marken, wo wir einen holländischen Bekannten vergebens erwarteten; um ½2 Uhr ging es wieder unter Segel, um 3½ Uhr passierten wir die Oranjeschleuse und um 4½ Uhr lagen wir im Yachthafen.

Hier ließen wir die Yacht liegen, um in der nächsten Woche die Rückfahrt anzutreten.

Letztere führte direkt nach Kampen (bei starkem Nordwest legten wir die Strecke Oranjeschleuse- de Ketel in 5 Stunden zurück) von da die Yssel herauf teils unter Segel, teils im Schlepp bis Millingen.

Von Millingen bis Rees haben wir unter Segel wohl eine Rekordfahrt für Yachten auf dieser Strecke aufgestellt. Wir brauchten incl. $\frac{1}{2}$ stündigem Aufenthalt am Spyck zwecks Zollrevision bis Rees $4\frac{1}{2}$ Stunden, dabei mußten wir oberhalb Grieth 3 Schläge gegen den Strom kreuzen.

Über Mangel an Regen und Wind hatten wir uns während der ganzen Tour nicht zu beklagen, aber auf der letzten Strecke hatten wir von beiden mehr wie genug.

Im nächsten Jahr hoffen wir es besser zu treffen und vor allem mehr Zeit zu haben, um die Fahrt auf die doppelte Strecke auszudehnen.



Tjalk.



Jahresbericht 1910.

Bei einem Rückblick auf das verflossene Jahr ist zunächst die bekannte Tatsache festzustellen, daß das Wetter im Frühjahr und Sommer ganz außergewöhnlich schlecht war, d. h. ungünstig für unseren Sportbetrieb. Dazu hinderte ein ungewöhnlich hoher Wasserstand die Segelei. Der Wasserstand war durchschnittlich fast 2 m höher als in normalen Jahren. Bis gegen den Herbst hin wälzte der Vater Rhein seine Hochflut dahin, mit Wasserständen, die sonst nur im Herbst und Winter vorkommen. Als drittes Hindernis sei dann die Schnakenplage erwähnt, die in den Abendstunden den Aufenthalt auf und am Wasser unmöglich machte. Das unfreundliche Wetter ließ auch keine Badelust aufkommen, welche in anderen Jahren die Mitglieder auch bei mangelndem Wind zum Clubhaus führte. Der Betrieb in Rodenkirchen war daher gegen frühere Jahre sehr mäßig und beschränkte sich auf die offiziellen Clubabende und Sonntage. Dank des unter den Mitgliedern herrschenden Korpsgeistes und ihrer Sportsfreudigkeit konnten die vorgesehenen gemeinsamen Veranstaltungen in der Hauptsache mit großem Erfolg durchgeführt werden, trotzdem die meisten Veranstaltungen durch schlechtes Wetter ungünstig beeinflußt wurden.

Der zur Eröffnung der Saison am 10. April veranstaltete Dampferausflug nach Königswinter mit Festessen an Bord und Wanderung ins Siebengebirge entbehrte freilich des segelsportlichen Charakters. Er sollte in der Hauptsache den Damen den Übergang zur Sportsaison, die ihnen so manche Entbehrung auferlegt, versüßen! Bei schönem Wetter verlief dieser Ausflug in ausgezeichneter Weise bis auf die Rückfahrt, die durch einige Komplikationen auf der Bahn den Seglern ins Gedächtnis rief, das nichts über die Rückfahrt im Boot geht!

Die Beiboottour auf Agger und Sieg war insofern ein großer Erfolg als 12 Boote teilnahmen. Der Vorabend in Lohmar ge-

staltete sich freilich für den Vortrupp durch den Transport der 12 Boote von der Station zum Wasser zu einer erheblichen Arbeitsleistung. Leider war am folgenden Tage das Wetter trübe und bald nach der Abfahrt von Lohmar setzte leichter Regen ein. Immerhin war es eine recht vergnügte Tour, und es gewährte einen eigenartigen Anblick, die lange Reihe der verschiedensten Bootstypen: Beiboote, Flachkähne, Kanoes, die Stromschnellen hinunterschließen zu sehen, wobei es dann auch an erheiternden



„Louise“

Auf der Pfingstfahrt 1910.

„Johanna“

Momenten nicht fehlte. Beschwerlich wurde nachher die lange Rudertour auf dem Rhein.

Die Pfingstfahrt sollte in diesem Jahre von Mainz aus gehen. Leider waren nur wenige Boote infolge mangelnder Schleppgelegenheit rechtzeitig nach Mainz gekommen, während das Gros von Boppard aus zu Tal fuhr. Najada und Feucht segelten ab Mainz; Liesel, Nyota, Louise, Slepner und Johanna ab Boppard. Eine Gewitterbö veranlaßte Louise bei Capellen zu ankern. Man benutzte die Zeit zum Abkochen, als ein großer Dampfer dicht vorbei kam und den Kochapparat mit einem Kessel heißen Wassers über Stag gehen ließ. Der Koch wurde schwer verbrüht und mußte schleunigst heimreisen. Dieses Vorkommnis warf einen

Schatten über die ganze Tour, zumal man in Ungewißheit über den Umfang der Verletzung war. Im übrigen war die Tour von schönem Wetter mit wechselnden Winden begleitet.

Der Abend in Leutesdorf verlief besonders schön. Das Picknick am zweiten Tage auf Nonnenwerth war ein weiterer Glanzpunkt dieser Fahrt. Vor Bonn hatten die Boote nochmals Gelegenheit, alle seglerischen Künste spielen zu lassen, während einer ganz plötzlich aufkommenden Gewitterbö. Interessant war es zu



Landung auf Nonnenwerth Pfingsten 1910.

beobachten, wie die verschiedenen Kapitäne sich damit abzufinden suchten. Der eine reffte flugs weg, der andere warf alles los, ein dritter hielt vor Wind, ein vierter suchte mit schlagenden Segeln durchzuhalten, was auch gelang.

Auch in diesem Jahre wurden wieder vier interne Wettfahrten veranstaltet. Die Hauptsegelregatta wurde am 12. Juni von Bonn aus gestartet. Der Wind war sehr schwach. Später setzte noch ein schweres Gewitter ein, welches wohl tüchtig Regen, aber nicht viel Wind brachte, so daß selbst die leichtesten Boote Vollzeug durchhalten konnten. Die Regatta war wieder reich mit Preisen ausgestattet. Herr Kommerzienrat Max von Guillaume, Herr Kommerzienrat Gustav Stinnes und Herr Direktor Redeke hatten

hervorragend schöne Preise gestiftet. Preisträger wurden 1. Gruppe: Tildel, Feucht II.; 2. Gruppe: Erna I., Libelle II.; 3. Gruppe: Nyota I., Louise II. Erna erhielt wieder den Extrapreis als absolut schnellstes Boot. Die Preisverteilung im Quatermarktsaale des Gürzenich, der bis auf den letzten Platz besetzt war, gestaltete sich nach einem gemeinsamen Abendessen zu einem schönen Seglerfest mit Konzert und Tanz.

Der Doppeldeckdampfer Rheingold hatte als Begleitschiff die Fahrt mit den Gästen und Damen an Bord, während die Segler die Boote klarierten, die Fahrt bis Remagen ausgedehnt.

Die Kölner vaterländischen Festspiele, wassersportlicher Teil, fanden am 26. Juni statt. Der Start unserer Regatta war diesmal nach Rheidt gelegt. Hier bot der alte Rheinarm einen günstigen Ankerplatz. Ein größeres Motorboot stand den Damen und Gästen zur Verfügung. Es herrschte eine leichte Bergbrise, welche aber im Verlauf der Wettfahrt auffrischte, so daß nach dem ersten Passieren des Zieles nochmals eine Strecke zu Berg gesegelt werden konnte. Es entwickelte sich hierdurch vor der Stadt ein recht lebhaftes Bild. Es hatten 15 Boote gemeldet, wovon 12 starteten. Kranz und Ehrendiplom erhielten 1. Gruppe: Johanna I., Feucht II.; 2. Gruppe: Erna I.; 3. Gruppe: Nyota I., Louise II. Erna war wie üblich absolut schnellstes Boot. Im Anschluß an die Preisverteilung war noch ein Gartenfest mit Konzert in unserer Clubanlage vorgesehen, welches aber ein vorzeitiges Ende nahm, da das rauhe Wetter den Aufenthalt im Freien unmöglich machte.

Die vaterländischen Feste in Bonn mit der üblichen Regatta mit Start in Remagen fand am 10. Juli statt. Es starteten 11 Boote. Preisträger wurden 1. Gruppe: Ente I., Feucht II.; 2. Gruppe: Annemarie I.; 3. Gruppe: Rheingau I. Die Preisverteilung im Hotel Rheineck, welche Herr Major Collignon vornahm, hielt Bonner und Kölner Segler bei gutem Konzert der Hauskapelle bis zur letzten Elektrischen zusammen. Zum Schluß kamen die Damen dann auch noch zu ihrem Recht.

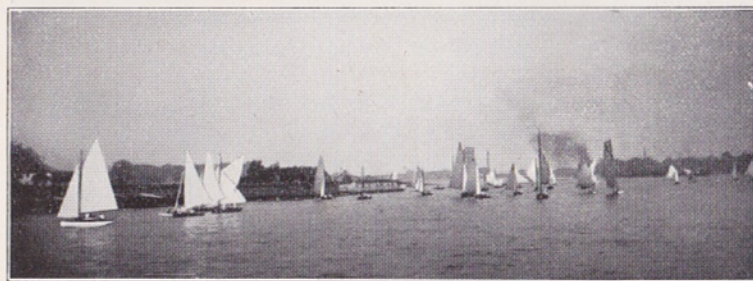
Die Herbstregatta am 24. September wurde wieder mit dem Düsseldorfer Yacht-Club Ahoi gemeinsam veranstaltet. Dieselbe brachte eine für rheinische Verhältnisse unerhört große Anzahl von Booten an den Start. Von 42 gemeldeten Booten passierten 40 die Startlinie. Leider mußten gleich mehrere Düsseldorfer Boote ausgeschlossen werden, weil sie gegen die Wettfahrtbestimmungen verstoßen hatten. Es herrschte leichter Wind bei herr-

lichstem Wetter, doch fehlte es nicht an Ereignissen. Industrie Düsseldorf wurde gar von einer Windhose erfaßt und kenterte. Louise Köln schied schon frühzeitig aus, nachdem sie in Hitdorf auf einer heimtückischen Buhne gestrandet und nachdem sie frei-



„Vor dem Start“ am 24. September 1910.

gekommen, bei einer Kollision mit einem holländischen Fischer den Klüverbaum einbüßte. Auch Elk kam mal fest, machte sich aber schnell wieder frei. Als Begleitschiff diente der Salon-dampfer Albertus Magnus. Die Preisverteilung, wie üblich mit Abendessen, Konzert und Tanz, war vom Düsseldorfer Yacht-Club veranstaltet, während unser Club am Vorabend einen sehr gelungenen Bierabend bei Kränkel arrangiert hatte. Preisträger wurden: 1. Gruppe: Bobby K. S. C. I., Tilde K. S. C. II., Trude K. S. C. III.; 2. Gruppe: Ilse K. S. C. I., Windspiel K. S. C. II.; 3. Gruppe: Erna D. Y. C. A. und K. S. C. I., Libelle K. S. C. II.,



„Vor dem Start“ am 24. September 1910.

Liesel K. S. C. III.; 4. Gruppe: Hansa D. Y. C. A. I., Matilde K. S. C. II., Isi D. Y. C. A. III. Erna wieder absolut schnellstes Boot. Diesmal hatten also unsere Boote besser abgeschnitten.

Bei dieser Gelegenheit wurde unserem Club eine besondere Ehrung zuteil, indem Se. Durchlaucht der Prinz Adolf zu Schaumburg-Lippe einen silbernen Pokal mit Namenszug und Krone als

Preis gestiftet hatte. Erwähnt sei auch, daß der Düsseldorfer Verkehrsverein wie im Vorjahr so auch diesmal wieder einen Preis zur Verfügung stellte.

Alle vier Wettfahrten wurden als Handicaps gesegelt. Auswärtige Regatten wurden auch in diesem Jahre nicht besucht.

Das Tourensegeln wurde durch häufige Tagestouren, welche meistens von Remagen ausgingen, gepflegt. Von größeren Fahrten seien erwähnt die Fahrt des Zephyr von Mannheim zu Tal und des Rheingau von Mainz aus. Nyota und Cäte machten ihre



„Gertrud“ des Herrn W. A. Kersten, Rees.

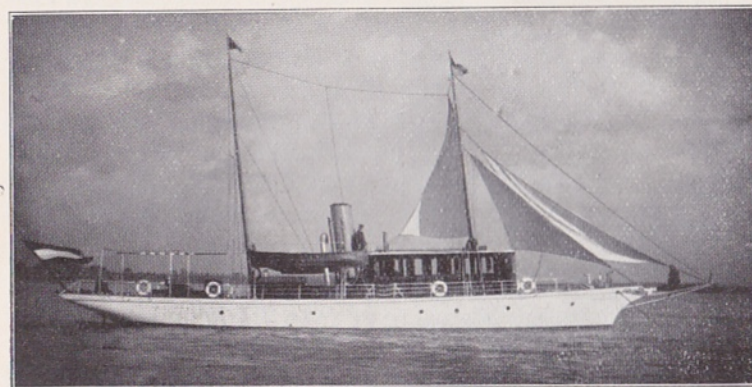
übliche Reise nach der Zuiderzee. Auch die Motoryacht Gertrud machte eine Rundfahrt auf der Zuiderzee. Die geplante gemeinsame Hollandfahrt mußte dagegen ausfallen, hauptsächlich wohl, weil der „Unternehmer“ versagte.

Die Clubanlage wurde in mancher Hinsicht verbessert. Unter anderem wurde die Halle fest eingedeckt, so daß dieselbe jetzt bei ungünstigem Wetter besseren Schutz bietet. Der Wirtschaftsbetrieb im Clubhause entsprach leider nicht den zu stellenden Anforderungen. Der schlechte Besuch des Clubhauses ist zum Teil auch hierauf zurückzuführen. Eine Besserung in dieser Hinsicht herbeizuführen dürfte eine Lebensfrage für den Club sein.

Mit dem Kölner Ruderverein von 1877, dem Wassersportverein Duisburg und dem Düsseldorfer Yacht-Club Ahoi wurden die alten freundschaftlichen Beziehungen aufrecht gehalten. Leider

war es uns nicht immer möglich, den zahlreichen Einladungen besonders zu geselligen Veranstaltungen Folge zu leisten. Auch an uns ist schon häufiger aus dem Kreise der Mitglieder die Anregung ergangen, dem Beispiele der anderen wassersportlichen Vereine in der Veranstaltung von Festlichkeiten außerhalb des sportlichen Rahmens zu folgen. Wir haben uns dem ferngehalten von der Erwägung ausgehend, daß es zweckmäßiger ist, dieses Gebiet den Vereinen zu überlassen, deren Lebensaufgabe die Veranstaltung von Festlichkeiten ist und an denen in der Metropole des Karnevals sicher kein Mangel ist. Die Sportvereine haben andere Aufgaben und Ziele.

Unsere Flotte erhielt im Berichtsjahre größeren Zuwachs, der



„Lotos“ des Herrn Ferd. van der Zypen, Köln.

leider noch immer eine gewisse Einheitlichkeit vermissen läßt. Durch Aufnahme neuer Mitglieder kamen hinzu 9 Boote (hierunter 7 Neubauten). Ferner wurden von älteren Mitgliedern des Clubs 2 Boote neugebaut und 5 Boote angekauft. 2 Boote wechselten den Besitzer, blieben aber im Club. Verkauft wurden 7 Boote. Zu Schluß des Jahres waren 30 Boote registriert (gegen 21 im Vorjahre), hiervon 26 Segelboote, 2 Segelboote mit Hilfsmotor, 1 Motoryacht, 1 Dampfyacht. Als neuer Rheinhafen, wo unser Stander jetzt auch vertreten ist, kam Uerdingen hinzu, indem Corsar dorthin verkauft wurde. Erwähnt sei, daß in unserer Nachbarstadt Mülheim unser Stander mit 5 Booten vertreten war, hierunter 3 gleichwertige Dinghies. Die Sharpie-Jolle Gerta, Mülheim, wurde nach Amateur-Rissen gebaut. Die sieggewohnte Trude wurde leider zu Schluß der Saison nach Düsseldorf ver-

kauft. Unsere Bonner Flottille wurde durch zwei gleichwertige Schwertjollen Tilde und Bobby mit Kattakelung vermehrt. Beide Boote haben sich als flotte und schneidige Segler gezeigt. Die altbewährte Johanna erlebte eine verbesserte Neuauflage in Windspiel nach denselben Rissen mit etwas mehr Freibord und vergrößerter Segelfläche. Die Taufe des Windspiel gestaltete sich nach alter guter Sitte zu einer recht gelungenen intimen Clubfestlichkeit und sei auch an dieser Stelle Herrn und Frau Homberg für ihre Gastlichkeit herzlichst gedankt. Durch den Ankauf von Ahasver kam die erste National-Jolle in den Club und gleich in einem bewährten Exemplar. Möge sie bald ebenbürtige Konkurrenz finden. Libelle-Coblentz bildet einen schätzenswerten Zuwachs unserer Flottille und zeigte sich als gefährlicher Gegner für Liesel. Im Berichtsjahre wurden zu den bisherigen Segelbooten auch zwei Motoryachten und eine Dampfyacht eingetragen. Die Motoryacht Wilhelmina ist inzwischen infolge Verkauf wieder gelöscht worden. Die neugebaute Motoryacht Gertrud dürfte für die Freunde des Motorsports vorbildlich werden, indem die Yacht eine äußerst zweckmäßige Einrichtung hat und einen Typ repräsentiert, der bei gutem und schlechtem Wetter der Bordgesellschaft angenehmen Aufenthalt und Unterkunft bietet, ohne daß die Größe der Yacht einen bezahlten Mann unentbehrlich macht. Mit der Dampfyacht Lotos wurde die stattlichste und größte auf dem deutschen Rhein beheimatete Yacht in das Clubregister eingetragen. Wir bedauerten den Abgang von Namenlos, welcher nach Düsseldorf verkauft wurde und von Louise, welche sich auch als brauchbares Tourenboot erwiesen hatte. Letztere wurde nach Mainz verkauft.



„Windspiel“ des Herrn Ferd. Homberg jr., Rodenkirchen.

Die Mitgliederzahl hat auch im Berichtsjahr erheblich zugenommen und betrug am Schluß des Jahres 123 gegen 101 zu Anfang. Während die Zahl der ordentlichen Mitglieder ziemlich die gleiche geblieben ist, ist der Zuwachs hauptsächlich auf Rechnung der auswärtigen Mitglieder zu setzen. Näheres ist aus der Aufstellung der Mitgliederbewegung zu ersehen.

Die Generalversammlung am 18. Dezember war in diesem Jahre weniger stark besucht. Es nahmen teil 19 ordentliche, 4 auswärtige und 1 unterstützendes Mitglied. Der Antrag, die Aufnahme in den deutschen Segler-Verband nachzusuchen, wurde fast einstimmig angenommen. Die Anträge auf Bevorzugung der nationalen Jollen-Klasse und auf Bereitstellung besonderer Mittel zu diesem Zwecke dagegen abgelehnt. Die Anträge des Vorstandes nach Aufnahme in den D. S. V. eine offene Wettfahrt und häufiger interne Wettfahrten vor Rodenkirchen zu veranstalten, wurden genehmigt. Auf Anregung des Herrn Führtjohann wurde eine Kommission, bestehend aus den Herren Führtjohann, Dr. Lehmann und Dr. Pfaff, ernannt, um eine Untersuchung bezüglich einer besonderen Meßformel für unsere internen Wettfahrten anzustellen, wodurch den rheinischen Verhältnissen Rechnung getragen und die Übelstände der Handicaps vermieden würden. Möge es der Kommission gelingen, den Stein der Weisen zu finden und alle Bootseigner – gegenwärtige und zukünftige – zufriedenzustellen! Die Wiederwahl des bisherigen Vorstandes und Ausschusses erfolgte durch Zuruf. Nur an Stelle des Herrn Grates, welcher sein Amt als Schatzmeister aus triftigen Gründen niederzulegen wünschte, nachdem er diesen mühevollen Posten längere Jahre verwaltet hatte, wurde unser langjähriges Mitglied Herr Gosse gewählt und an Stelle des Herrn Schmalz, welcher für einige Jahre Köln verläßt, wurde Herr Cunitz mit dem Amte des Hauswarts betraut. Den ausgeschiedenen Herren sei auch an dieser Stelle für ihr langjähriges, aufopferndes Wirken im Vorstande gedankt. Ferner wurde noch als Beisitzer Herr Erich Mann in den Ausschuß gewählt.

Wenn auch das Jahr 1910 nicht in so vielen Punkten wie das Vorjahr epochemachende Fortschritte zeitigte, so ist doch das Gesamtfazit durchaus günstig, indem alle statistischen Ziffern sich in der Aufwärtsbewegung befinden und der Club sich auch im Innern weiter gefestigt hat. Dagegen ist auch nicht zu verkennen, daß es nötig ist, einen frischen Zug in unsere Sache hineinzutragen, sonst dürfte der Sportbetrieb bald auf dem toten Punkt anlangen. Durch den Beschluß, dem D. S. V. beizutreten, sind dem Club und den Mitgliedern neue Ziele gesteckt, auf welche wir einen direkten Kurs absetzen müssen. Dafür gode Wind!

Köln, im Januar 1911.

Der Vorstand.

□ □



Jahresbericht 1911.

Wenn im Vorjahre Wind, Wetter und Wasserstand den Segelsport recht beeinträchtigt hatten, so ist das — wenn auch in anderem Sinne — auch vom Berichtsjahr mit Bedauern festzustellen. Die außergewöhnliche Hitze während des ganzen Sommers bedingte mit der großen Trockenheit einen andauernd recht niedrigen Wasserstand, dazu waren die Windverhältnisse für die Ausübung unseres Sportes sehr wenig günstig. Doch bewirkte die fast tropische Hitze, die besonders in den Abendstunden den Aufenthalt auf unserer Clubterrasse recht angenehm gestaltete, daß der Betrieb im Clubhause im ganzen befriedigend war. Auch die günstige Gelegenheit, sich in den kühlen (? 25° C!) Rheinfluten Erholung zu schaffen, zog manchen häufiger nach Rodenkirchen, als das wohl sonst der Fall gewesen wäre.

Die Veranstaltungen des Clubs konnten erfreulicherweise programmgemäß durchgeführt werden. Ein freudiger Anlaß zur Eröffnung der Saison: Bootstaufe! Unser verehrtes Mitglied, Herr Mann hatte im Frühjahr auf der Werft unseres Mitgliedes Herrn Conrad, ein größeres Kajütboot bauen lassen, das am 2. April dem Wasser anvertraut wurde. Frau Dr. Lehmann zerschellte die Champagnerflasche am Steven des „Alaaf Köln“, der sich im Laufe der Saison als ein recht erfolgreiches Boot erwies und eine ganze Reihe von Siegen erringen konnte, dem Besitzer zur Freude, dem Erbauer zur Ehre.

Die erste interne Regatta, vor Rodenkirchen fand bereits am 7. Mai statt, eine jener Wettfahrten, die im kleinen Rahmen ohne weitere Veranstaltungen und besondere Preise der Förderung der Regattasegelei dienen sollen. Das Hauptinteresse verdichtete sich auf die neue Yacht „Alaaf Köln“, die sich heute zum ersten Male mit ihren Gegnern in froher Wettfahrt messen sollte. Leider flaute der Wind nachmittags ab, so daß der Start verschoben und

die Rennstrecke gekürzt werden mußte. Erst nach 1/25 Uhr konnte der Starter bei leichterem Bergwind die erste Gruppe auf die Reise schicken. „Ilse“ sicherte sich mit ziemlichem Vorsprung den I. Preis ihrer Gruppe, während der II. an „Liesel“ fiel. „Alaaf Köln“ schien der leichte Wind zu behagen; in flotter Fahrt rückte bei Tal- und Bergfahrt den Booten der I. Gruppe auf, um nur ganz kurz hinter „Ilse“ die Ziellinie zu passieren, als erster seiner Gruppe und als absolut schnellstes Boot der Regatta. Den II. Preis in der großen Klasse erhielt „Rheingau“.

Die interne Frühjahrsregatta wurde am 21. Mai ausgefahren und sah 12 Boote am Start an der Gronau in Bonn. Besonderes Interesse bot diesmal das Duell zwischen der sieggewohnten „Erna“ (D. Y. C. „Ahoi“) und dem bei Schmitting-Beuel erbauten neuen Rennboot „Pirat“ des neugegründeten Bonner Segel-Clubs. „Pirat“ konnte nach glänzender Fahrt das Rennen für sich entscheiden: „Erna“ mußte, wohl das erste Mal, seit sie an unseren Regatten teilnimmt, ohne Siegespalme nach Hause ziehen. In der I. Gruppe siegte „Ahasver“; II. wurde „Windspiel“. In der Gruppe der größeren Tourenboote war „Perle“ vom B. S. C. als erstes und absolut schnellstes Boot eingekommen, mußte aber infolge eines erfolgreichen Protestes von „Ilse“ den I. Preis der zweiten Gruppe an „Alaaf Köln“ überlassen, während „Nyota“ vom Wassersportverein Duisburg an die zweite Stelle rückte. In der III. Gruppe fuhr „Liesel“ ein Rennen für sich, da „Fix“, ihr einziger Konkurrent, in letzter Stunde absagte.

Die Wettfahrt wurde von dem Dampfer „Agger“ begleitet, auf dem sich unter den zahlreich erschienenen Mitgliedern und Gästen mit ihren Damen eine echt rheinische Fröhlichkeit entwickelte. Zur Preisverteilung sahen wir abends eine ansehnliche Runde im Cafe Rheineck vereinigt; nach einem gemeinsamen Abendessen blieb man bei Vorträgen und Tanz noch manche Stunde zusammen. Die Sterne waren bereits am erblassen, als die letzten sich trennten. Für die aus Anlaß des Kaiserbesuches am 22. Mai stattgefundene Flottenparade hatten wir ebenfalls den Dampfer „Agger“ gechartert.

Die Pfingstfahrt führte diesmal 4 Boote ab Boppard zu Tal. Herrliches Wetter und günstiger Wind boten alle Voraussetzungen zu einer äußerst genußreichen Fahrt. Dazu eine Stimmung unter den zahlreichen Teilnehmern, wie sie nur das Leben am und auf dem Rhein hervorrufen kann. Wohl allen Teilnehmern unvergeßlich ist unser Peter, wie er am Vorabend mit seinen neuesten

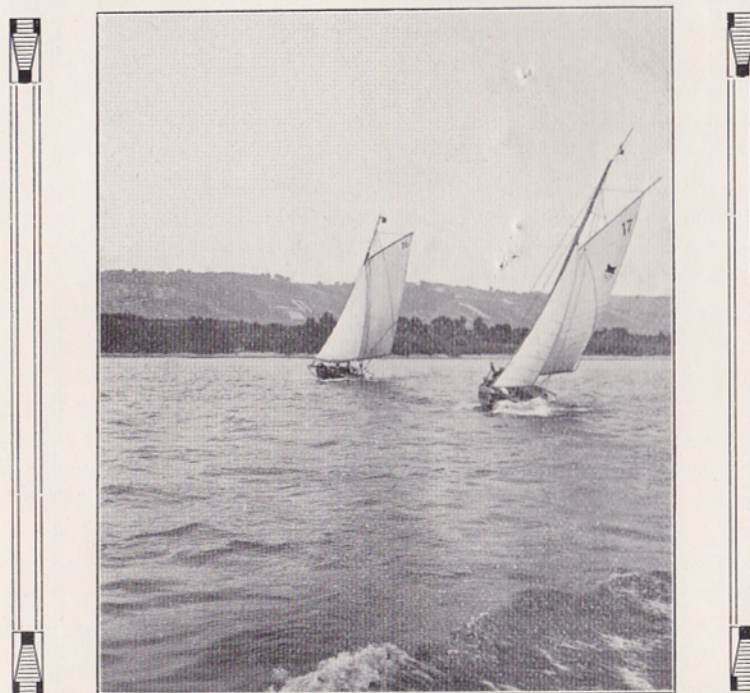
Tanzschöpfungen in Boppard den Lachmuskeln aller Gäste der „Krone“ fast zuviel zumutete. In Leutesdorf, wo am zweiten Tag Quartier bezogen wurde, soll mancher, auf der Suche nach einem „besseren“ Bett vom Regen in die Traufe gekommen sein!

Am 18. Juni wurde in demselben Rahmen, wie am 7. Mai unsere dritte interne Regatta vor Rodenkirchen ausgefahren, zu der sich 7 Boote dem Starter stellten. Ein günstiger Nordwest, eine richtige Vollzeugsbrise, gestattete es, die Bahn um 2 Wendemarken 3 mal auszufahren. Leider flaute indessen nach 6 Uhr der Wind derart ab, daß es 3 Booten nicht mehr möglich war, die zu Berg liegende Wendemarke das dritte Mal zu erreichen. „Ilse“, die auch absolut schnellstes Boot war, siegte in der ersten Gruppe, „Fix“ in der zweiten und „Alaaf Köln“ in der dritten Gruppe. „Rheingau“, der ein sehr gutes Rennen fuhr, hatte das Unglück, beim ersten Runden der zu Berg liegenden Wendemarke infolge Reißens der Fockschot in dem Augenblick manövrierunfähig zu werden, als ein hochbordiger Leichter eines Schleppzuges zu Berg vorbei ging. Eine eingedrückte Planke im Boot und — sonderbarerweise — der Verlust von Luckendeckeln, Ofenpfeifen usw. auf dem Schleppkahn waren das Ergebnis der unsanften Berührung.

Der 21. Juni war der Wohltätigkeit gewidmet. Mit den übrigen Kölner Wassersportvereinen beteiligten wir uns an dem aus Anlaß des Blumentages veranstalteten Blumenkorso auf dem Rhein am Kaiser-Friedrich-Ufer. Es war ein prachtvolles Bild, die verschiedenen Boote — von uns waren es 7 an der Zahl — in herrlichem Schmuck von Girlanden und Blumen den Rhein hinabziehen zu sehen. Die Lokalpresse hatte ganz recht, wenn sie das Bild auf dem Rhein als ein in Köln nie gesehenes beschrieb und feststellte, daß ein guter Teil des Erfolges der eifrigen Unterstützung durch die wassersportlichen Vereinigungen zu danken gewesen sei.

Zur Regatta anläßlich der vaterländischen Festspiele, zu welcher 12 Boote gemeldet hatten, hatte man den Start wieder nach Rheidt gelegt. Leider gestattete der niedrige Wasserstand diesmal die Einfahrt in den als Ankerplatz besonders geeigneten alten Rheinarm nicht und man machte infolgedessen in der Nähe des kleinen Landungssteiges fest. Eine stattliche Runde von Seglern und Seglerinnen hatte sich schon am Vorabend in Rheidt eingefunden, wo man bei Sang und Tanz und der fürsorglichen Pflege des freundlichen Wirtes einen feuchtfröhlichen Abend verlebte, so daß man versprach, bald wiederzukommen. Und wir haben Wort gehalten! Um $\frac{1}{2}$ 4 Uhr entließ am Sonntag der Starter die

1. Gruppe. Bei leichtem Bergwind gingen die Boote flott zu Tal. Doch machte sich beim Ueberliegen die außerordentliche Trockenheit recht unangenehm bemerkbar, indem die Boote fast sämtlich stark leckten, so daß man ständig das eintretende Wasser wegpumpen mußte. Die Kränze errangen in der 1. Gruppe „Johanna“, in der 2. Gruppe „Fix“, in der 3. Gruppe „Alaaf Köln“ den ersten und „Rheingau“ den zweiten Kranz. Ein



Vaterländische Festspielregatta, Bonn. „Zephyr“, „Alaaf Köln“.

größeres Motorboot, dessen Besetzung allerdings zu wünschen übrig ließ, begleitete das Regattafeld.

Zu einem vollen Erfolg gestaltete sich unsere Herbstregatta, die am 15. Oktober von Godesberg-Plittersdorf nach Köln ging. Von unseren zahlreichen Gönnern und Freunden, hatten die Herren Kommerzienrat A. v. Guillaume, Kommerzienrat Gustav Stinnes, E. Mann, G. Nolting, A. Zorn und Gebr. Pillen, wieder wertvolle Preise zur Verfügung gestellt. Herr Geh. Kommerzienrat M. v. Guillaume hatte einen Wanderpreis gestiftet, der dem

absolut schnellsten Boot zufällt und von demselben Besitzer in beliebiger Reihenfolge auf beliebigem Boot 2 mal zu gewinnen ist. Es sei uns gestattet, all unsere Herren, die in so erfreulicher Weise unsere Bestrebungen unterstützen, auch an dieser Stelle unseres aufrichtigen Dankes zu versichern.

Dem Starter stellten sich 13 Boote (4 von den gemeldeten



„Elck II“ des Herrn Hauptmann Herber. Gewinner des Wanderpreises.

Booten waren versehentlich durchgeschleppt worden und konnten nicht mehr rechtzeitig am Start erscheinen.) Leider herrschte von Beginn bis Ende der Fahrt absolute Flaute. Was 14 Tage zuvor der D. Y. C. „Ahoi“ bei seiner Wettfahrt an Wind zuviel hatte, das hätten wir so gut gebrauchen können, und wir stimmen Herrn Major Collignon zu, wenn er abends bei der Preisverteilung behauptete, daß diesmal die Geduld ihre Preise gewonnen hätte! Siegreich waren in der Gruppe der kleinen Boote „Liesel“ und

„Hilding“. In der Gruppe der Rennboote gewann „Elck II“ den ersten Preis, „Erna“ den zweiten. „Fix“ war als zweites Boot eingekommen, mußte aber infolge eines von „Erna“ eingelegten Protestes wegen „Friggelns“ disqualifiziert werden. Die Preise in der Gruppe der größeren Tourenboote fielen an „Matilde II“, „Pennebroder“ und „Alaaf Köln“. Absolut schnellstes Boot und damit Gewinner des Wanderpreises für 1911 wurde „Elck II“. Die Regatta wurde von dem Motorboot „Siegfried“ begleitet, das neben den Herren des Richterausschusses nur wenig Gäste und Mitglieder aufnahm. Zu einem echten Seglerfest gestaltete sich abends die Siegesfeier im Isabellensaale des Gürzenich, wo Düsseldorfer und Kölner Segler in großer Zahl bei Sang und Klang lange über Mitternacht vereint blieben. Herr Major Collignon hatte sich in entgegenkommender Weise wieder als Schiedsrichter zur Verfügung gestellt und hatte die Liebenswürdigkeit, die Preisverteilung vorzunehmen. Ihm, wie allen anderen Herren, die im Laufe der Saison durch Übernahme der Ämter im Richterausschuß ihr Interesse für unsere Sache bewiesen, auch an dieser Stelle herzlichen Dank.

An Wettfahrten auswärtiger Vereine war die Teilnahme unserer Boote sehr gering. Nur an der Regatta des Bonner Segel-Clubs, aus Anlaß der vaterländischen Festspiele in Bonn, die am 9. Juli von Remagen nach Bonn führte, beteiligten sich 5 unserer Boote, von denen „Ahasver“ den I. Preis der I. Gruppe heimführte, während „Alaaf Köln“ den II. und „Zephyr“ den III. Preis in der III. Gruppe nach Köln brachten.

Es ist noch zu erwähnen, daß unsere sämtlichen Wettfahrten als Handicap ausgefahren wurden. Den Bemühungen der im Vorjahre gewählten Kommission, die eine für unsere Verhältnisse brauchbare Meßformel zur Vermeidung des leidigen Handicaps ermitteln soll, ist ein definitiver Erfolg noch nicht beschieden gewesen. Fast will es scheinen, als ob alle diese Bemühungen von Anfang an vergebens seien, solange in unserm Bootsmaterial nicht ein einheitlicher Zug festzustellen ist.

Von größeren Touren verdienen Erwähnung eine Fahrt der Jolle ab Boppard. „Reiher“, den Herr Bohrer im Mai von Norderney auf dem Wasserwege nach Köln geholt hatte, machte mit großer Besatzung im September eine Fahrt nach Emmerich, die wohl allen Beteiligten unvergänglich ist. Mit Bedauern muß festgestellt werden, daß der Niederrhein von unsern Bootseignern nicht genügend gewürdigt wird. Abgesehen davon, daß das Segelgelände unterhalb Ruhrort zweifellos viel günstiger ist, als rheinaufwärts,

bieten auch die flachen Ufer mit den idyllisch gelegenen alten Städten dem Auge manch schönes Bild; auch an gemütlichen Orten, an denen man von des Tages Arbeit im Kreise Gleichgesinnter sich erholen kann, ist kein Mangel.

Unsere Clubanlage hat auch im verflossenen Jahre mancherlei Verbesserungen erfahren. Der fast lebensgefährliche alte Zugang zur Terrasse wurde durch eine sehr bequeme Steintreppe mit Eisengeländer ersetzt. Unserem Mitglied, Herrn Sesterhenn, der diese Arbeiten unentgeltlich ausführte, danken wir an dieser Stelle bestens. Die Gartenanlage hat durch die liebenswürdigen Stiftungen



„Reiher“ des Herrn F. Bohrer.

des Herrn Mann besonders gewonnen, und die Damen des Clubs ließen es sich nicht nehmen, durch Stiftung einiger Korbessel und durch allerhand zweckmäßige Verschönerung der eingedeckten Halle den Aufenthalt im Clubheim recht behaglich zu gestalten. Der Wirtschaftsbetrieb ist etwas besser geworden, immerhin bleibt hier noch viel zu tun, wenn nicht der gesellige Verkehr der Mitglieder im Clubhaus darunter leiden soll.

Die Mitgliederliste zeigt ein erfreuliches Bild der Aufwärtsbewegung. Die Gesamtzahl ist von 123 auf 139 gestiegen. An der Zunahme beteiligen sich diesmal, wie aus der Aufstellung zu ersehen ist, auch wieder Aktive und Junioren.

Unsere freundschaftlichen Beziehungen zum Kölner Ruderverein von 1877, zum Wassersportverein Duisburg und zum Düsseldorfer Yacht-Club „Ahoi“ wurden in alter Weise aufrechterhalten. Auch mit dem neugegründeten Bonner Segel-Club, dem wir auch an dieser Stelle unsere besten Wünsche für eine gedeihliche Entwicklung mit auf den Weg geben, hat sich ein recht freundschaftliches Verhältnis entwickelt, wie das in Berücksichtigung der Tatsache, daß sich der Club in der Hauptsache aus den Bonner Mitgliedern unseres Clubs gebildet hat, von vornherein anzunehmen war.

Unser Bootsregister verzeichnet zum Schlusse des Jahres 37 Boote – auch hier eine erfreuliche Zunahme, von der nur das eine, immer beklagte, bedauerlich ist: es fehlt der einheitliche Zug. Von Mitgliedern wurde 1 Boot neugebaut („Alaaf Köln“) und 2 Boote angekauft („Reiher“ und „Karnikel“; letzteres war schon früher in unserem Register). 4 Boote kamen durch Neuaufnahmen auswärtiger Mitglieder hinzu. Vorübergehend waren die beiden Clubbote „Perle“ und „Pirat“ des Bonner Segel-Clubs



An Bord des „Reiher“ vor Rheidt.

in unsere Liste eingetragen. Von den jetzt verzeichneten 37 Booten sind 29 Segelboote, 6 Segelboote mit Hilfsmotor, 1 Motoryacht und 1 Dampfyacht. Im übrigen sei auf das angefügte Bootsverzeichnis verwiesen.

Zur Generalversammlung am 16. Dezember hatten sich 21 ordentliche, 7 auswärtige, 1 unterstützendes Mitglied und 2 Junioren eingefunden, also 28 stimmberechtigte Mitglieder mit 46 Stimmen. Die Anträge des Vorstandes, die auswärtigen Mitglieder unter Beibehaltung der bestehenden Beiträge künftighin nicht mehr getrennt, sondern unter den ordentlichen Mitgliedern zu führen, sowie die Generalversammlung im November abzuhalten, wurden einstimmig angenommen. Der Vorstand wurde einstimmig beauftragt, mit

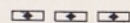
den anderen rheinischen Seglervereinigungen zwecks Abmachungen betr. Wettfahrten, Einheitsklassen und Vergütungen in Verbindung zu treten. Zur Förderung der nationalen Jollenklasse oder einer anderen Einheitsklasse wurden dem Vorstand Mk. 200.— zur Verfügung gestellt. Mit allen gegen 4 Stimmen wurde auf Antrag des Herrn Dr. Pfaff beschlossen, die Segelwettfahrten anlässlich der vaterländischen Festspiele in Zukunft als für Mitglieder eines rheinischen Segler-Vereins offen auszuschreiben. Im Zusammenhang damit und in Konsequenz daraus wurde ein aus der Versammlung gestellter Dringlichkeits-Antrag, der die Ausführung des im Vorjahre gefaßten Beschlusses auf Anschluß an den D. S. V. hinauszuschieben bezweckt, mit allen gegen 5 Stimmen angenommen.

Bei der Wahl des Vorstandes ergab sich leider, daß Herr Liesegang sich aus persönlichen Gründen außerstande sah, den 1. Vorsitz wieder zu übernehmen. An seiner Stelle wurde Herr Mann zum Vorsitzenden gewählt. Für Herrn Bohrer, der erklärte, infolge der gefaßten Beschlüsse, betr. Hinausschiebung des Anschlusses an den D. S. V., das Schriftführeramt nicht weiter bekleiden zu können, wurde Herr Dr. Lehmann gewählt. Als Beisitzer wurde Herr Liesegang neu gewählt und nahm an. Herr Bohrer hatte die auch auf ihn gefallene Wahl als Beisitzer abgelehnt. Den beiden aus dem Vorstande ausscheidenden Herren, die sich um die Entwicklung unseres Clubs, wie des Segelsports am Rhein überhaupt durch jahrelange, aufopfernde Tätigkeit dauernde Verdienste erworben haben, sei auch an dieser Stelle aufrichtig gedankt.

Wie im Vorjahre, so ist auch diesmal das Gesamtergebnis für den Club ein befriedigendes. Es geht auf der ganzen Linie langsam, doch unverkennbar vorwärts. Wenn sich im Laufe des verflossenen Jahres die Schwierigkeiten zum Anschluß an den D. S. V. als unüberwindlich herausgestellt haben, so wollen wir mit desto größerer Kraft versuchen, die rheinischen Segler auf dem Boden der ihnen gemeinsamen Interessen zu einen. Der Macht eines solchen Verbandes kann es dann keine Unmöglichkeit sein, einen Modus zu finden, unter dem sich die der überwiegenden Mehrheit erwünschte Vereinigung im D. S. V. erreichen läßt. Dafür gode Wind!

Köln, Anfang 1912.

Der Vorstand.



Jahresabrechnung 1911.

A. Kassenübersicht.

	Einnahmen		Ausgaben	
	Mk	ℒ	Mk	ℒ
Barbestand am 1. Januar 1911	149	24	—	—
Beiträge	2211	—	—	—
Schenkungen	505	87	—	—
Clubhausmiete, Ausstattung etc.	—	—	1855	03
Regatten	1010	25	1359	95
Instandhaltung u. Beaufsichtigung d. Clubboote	—	—	306	06
Kokarden, Nadeln	28	40	—	—
Zeitschriften, Porto	—	—	186	38
Verschiedenes	—	—	70	—
Barbestand am 31. Dezember 1911	—	—	127	34
Sa.	3904	76	3904	76

B. Vermögensübersicht.

Soll:			Haben:		
	Mk	ℒ		Mk	ℒ
Rückständige Beiträge	105	—	Rechnungen	186	63
Weinvorrat	135	40	Hinterlegte Beträge für		
Clubjolle (Buchwert) .	204	80	Regatta-Nummern .	105	—
Clubboot „Kitt“ (Buchwert)	307	20	Vermögensbestand .	2057	11
Möbel, Porzellan, Wäsche	1066	—			
Sportgeräte (Flaggenmast, Startmast, Flaggen, Regattanummern etc.)	303	—			
Bücher u. Zeitschriften	100	—			
Barbestand am 31. Dezember 1911. . .	127	34			
Sa.	2348	74	Sa.	2348	74

Yacht-Liste pro 1911.

No.	Name	Typ	Takelung	Eigner	Heimathafen	Größte Länge	Größte Breite	Konstrukteur Erbauer
1	Ahasver	nat. Jolle	Sloop	O. Hammelsbeck	Rodenkirchen	6.05	1.74	Schlichting
2	Alaaf Köln	Kielschwertboot (Kajüte) (Hilfsmotor)	Kutter	E. Mann	Rodenkirchen	8.50	2.10	B. Conrad
3	Anna	offene Jolle	Lugger	R. Kundtmann	Mülheim a. Rh.	4.30	1.50	Scharstein
4	Annemarie	Einheitsboot RSV. Flossenkieler	Sloop	W. Lemmertz	Bonn	6.89	1.73	M. Schmitting
5	Bobby	halbged. Schwertboot	Cat	Dr. Gerhard	Bonn	6.50	1.80	M. Schmitting
6	Cäte	Kielschwertboot (Hilfsmotor)	Sloop	A. Peters	Düsseldorf	9.35	2.70	Prinz Heinrich- Werft
7	Corsar	halbged. Schwertboot	Sloop	H. Pastor, A. Scheibler	Uerdingen	8.75	2.17	H. Heidtmann
8	Club-Jolle	offene Schwertjolle	Lugger	K. S. C.	Rodenkirchen	5.00	1.45	B. Conrad
9	Eick II	halbged. Kielboot	Houari	E. Herber	Düsseldorf	8.12	1.72	H. Heidtmann
10	Elsbeth	halbged. Kielboot	Sloop	F. Jorissen	Düsseldorf	8.09	1.72	H. Heidtmann
11	Erna	Schwertboot (Hilfsmotor)	Sloop	A. Rogler	Düsseldorf	8.50	2.00	G. Fausten
12	Fix	halbged. Kiel-Schwert- boot	Sloop	H. Kappes	Hildorf	7.30	1.92	W. v. Hacht
13	Frosch	nat. Jolle (Hilfsmotor)	Sloop	Dr. Heilmann	Düsseldorf	6.08	1.72	Scharstein
14	Gertrud	Motor-Kreuzer	—	A. W. Kersten	Rees	10.30	2.30	Scharstein
15	Grille	Kieljolle	Lugger	J. Ammerschläger	Klingenberg a. M.	4.62	1.65	—
16	Hilding	halbged. Schwertjolle	Houari	W. Fischer	Rodenkirchen	5.12	1.90	—
17	Ilse	halbged. Schwertboot	Sloop	R. V. v. 1877	Rodenkirchen	6.90	1.90	B. Conrad
18	Isolde	halbged. Schwertboot	Kutter	F. Braunwarth	Worms	7.65	2.51	Pohl
19	Johanna	halbged. Schwertboot	Houari	R. Brockmann	Rodenkirchen	6.60	1.80	B. Conrad

Yacht-Liste pro 1911.

No.	Name	Typ	Takelung	Eigner	Heimathafen	Größte Länge	Größte Breite	Konstrukteur Erbauer
20	Karnickel	halbged. Kielboot	Sloop	G. Spelling, A. Hof	Rodenkirchen	8.24	1.81	M. Oertz
21	Kitt	halbged. Schwertboot	Sloop	K. S. C.	Rodenkirchen	5.50	1.80	B. Conrad
22	Libelle	halbged. Kielboot	Sloop	A. Halm, C. Rühlmann	Coblenz	7.30	1.90	—
23	Liesel	halbged. Kielboot (Hilfsmotor)	Houari	Dr. A. Pfaff	Rodenkirchen	7.20	2.00	B. Conrad
24	Lotos	Dampfyacht	—	F. van der Zypen	Köln-Marienburg	25.00	4.15	—
25	Matilde II	Kielboot (Kajüte)	Sloop	F. Lietzmann	Rodenkirchen	8.10	2.35	Havinghorst Ilsenfeld
26	Najade	halbged. Kielboot	Sloop	R. Colmant	Oberkassel	5.50	1.78	J. Wirth
27	Nyota	Flossenkieler (Kajüte)	Sloop	W.-V. Duisburg	Duisburg	8.55	2.28	J. Schuld
28	Paloma	off. Jolle	Lugger	A. Greeven	Mülheim a. Rh.	4.50	1.50	B. Conrad
29	Perkeo	off. Jolle	Lugger	H. Jansen	Mülheim a. Rh.	4.50	1.50	B. Conrad
30	Perle	Kielschwertboot (Kajüte)	Kutter	R. Colmant u. Gen.	Bonn	10.30	3.00	Engelhardt
31	Pirat	halbged. Schwertboot	Sloop	R. Colmant u. Gen.	Bonn	10.00	2.00	M. Schmitting
32	Pennebroder	Kielboot (Kajüte) (Hilfsmotor)	Sloop	C. Peltzer	Düsseldorf	7.60	2.20	G. Fausten
33	Reiher	Schwertboot (Kajüte)	Ketsch	F. Bohrer, F. Heusch	Rodenkirchen	11.40	3.00	—
34	Rheingau	halbged. Schwertboot	Sloop	Cunitz, Mertens, Pott	Rodenkirchen	7.73	2.55	Luerssen
35	Senta	halbged. Flossenkieler (Hilfsmotor)	Sloop	K. F. Höller	Rodenkirchen	7.50	1.96	M. Schmitting
36	Tilde	halbged. Schwertboot	Cat	F. Schröder	Bonn	6.50	1.75	M. Schmitting
37	Trude	halbged. Schwertjolle	Sloop	A. Krings	Mülheim a. Rh.	5.92	1.83	Heidtmann
38	Windspiel	halbged. Schwertboot	Houari	F. Homberg	Rodenkirchen	6.78	1.80	B. Conrad
39	Zephyr	halbged. Schwertboot	Sloop	W. Liesegang	Rodenkirchen	7.25	3.20	—

Mitgliederbewegung 1909

	Ordent-liche	Aus-wärtige	Junioren	Unter-stüt-zende	Außer-ordent-liche	Körper-schaft-liche	Total
Bestand 1. Jan. 1909	36	16	5	32	—	3	92
Aufnahmen . . .	11	5	2	20	2	—	40
	47	21	7	52	2	3	132
Ausgetreten . . .	11	3	3	11	1	1	30
Gestorben	1	—	—	—	—	—	1
	35	18	4	41	1	2	101
Überschrieben . .	+ 5	+ 2	—	—	—	—	—
	- 2	- 1	- 2	- 2	—	—	—
Bestand 31. Dez. 1909	38	19	2	39	1	2	101

Mitgliederbewegung 1910

	Ordent-liche	Aus-wärtige	Junioren	Unter-stüt-zende	Außer-ordent-liche	Körper-schaft-liche	Total
Bestand 1. Jan. 1910	38	19	2	39	1	2	101
Aufnahmen . . .	6	14	—	10	1	—	31
	44	33	2	49	2	2	132
Ausgetreten . . .	4	—	—	4	—	—	8
Gestorben	—	—	—	1	—	—	1
	40	33	2	44	2	2	123
Überschrieben . .	—	+ 1	—	+ 3	—	—	—
	- 4	—	—	—	—	—	—
Bestand 31. Dez. 1910	36	34	2	47	2	2	123

Mitgliederbewegung 1911

	Ordent-liche	Aus-wärtige	Junioren	Unter-stüt-zende	Außer-ordent-liche	Körper-schaft-liche	Total
Bestand 1. Jan. 1911	36	34	2	47	2	2	123
Aufnahmen . . .	2	5	2	13	—	—	22
	38	39	4	60	2	2	145
Ausgetreten . . .	—	1	—	4	—	—	5
Gestorben	—	—	—	1	—	—	1
	38	38	4	55	2	2	139
Überschrieben . .	+ 1	+ 1	—	—	—	—	—
	- 1	—	—	- 1	—	—	—
Bestand 31. Dez. 1911	38	39	4	54	2	2	139

Mitglieder-Verzeichnis.

Ordentliche.

Nr.	Name	Stand	Stimm- Anzahl	Adresse
1	Bönsch Jos.	Hotelier	1	Köln, Maximinenstr. 50
2	Böth Harry	Bankbeamter	1	" Ankerstr. 10
3	Bohrer Franz	Kaufmann	4	Köln-Bayenthal, Brühlerstr.
4	Brinkmann Franz	Architekt	1	Köln-L'thal, Franzstr. [60a
5	Brockmann Reiner	Kaufmann	3	Köln-Deutz, Troisdorferstr. 9
6	Conrad Balt.	Bootbauer	3	Köln, Buttermarkt 40
7	Cunitz Georg	Polizeibauingenieur	2	Köln-Müngersdorf, Ringstr. 15
8	Fetzer Gust.	Architekt	1	Köln, Pipinstr. 6
9	Fischer Wilhelm	Ingenieur	2	Köln-Marienburg, Robert Heuserstr. 5
10	Gosse Ferd.	Oberpostassistent	2	Köln-Lindenthal, Hans-Sachs-
11	Grates Gust.	Bankbeamter	2	Köln, Moltkestr. 99 ^{II} [str. 19
12	von Guillaume Arn.	Kommerzienrat	1	" Sachsenring 73
13	von Guillaume Max	Geh. Kommerzienrat	1	" Apostelkloster 15
14	Heusch Georg	Bankbeamter	1	" Trajanstr. 31
15	Höller Karl F.	Fabrikant	2	Rodenkirchen
16	Hof jr. Ad.	Kaufmann	1	Sürth
17	Holz Heinrich	Architekt	1	Köln, Salierring 14.
18	Horatz Jos.	Kaufmann	1	Köln, Rubensstr. 9
19	Horatz Pet.	Kaufmann	1	" Rubensstr. 9
20	Dr. Lehmann Rich.	Direktor	1	" Neue Mastrichterstr. 8
21	Leonhardt Alfred	Polizeibauingenieur	1	" Roonstr. 88
22	Liesegang Wilh.	Fabrikant	3	Rodenkirchen
23	Lietzmann F.	Kaufmann	3	Köln-Marienburg, Lindenallee
24	Mann Erich	Kaufmann	2	Köln-Mannsfeld [43
25	Mertens Arn.	Fabrikant	1	Köln, Dagobertstr. 13
26	Mohr Herm.	Architekt	1	Köln-Ehrenfeld, Eichendorff-
27	Nolting Gust.	Kaufmann	1	Köln, Blaubach 32 [str. 25
28	Dr. Pfaff Aug.	Apotheker	3	" Hohestr. 35-37
29	Pott jr. Pet.	Dachdeckermeister	1	" Schaafenstr. 63
30	Puchstein Gerh.	Kaufmann	2	Köln - Braunsfeld, Wiethasestr. 44
31	Richter Joh.	Kaufmann	1	Köln-Lindenthal, Weyerthal
32	Schiffer Herm.	Kaufmann	1	Köln, Karolingerring 4 [106
33	Schlösser Heinr.	Fabrikant	1	" Severinstr. 178
34	Schmidt Conr.	Kaufmann	1	" Wasserturmstr. 12
35	Spelling Georg	Architekt	2	" Flandrischestr. 4
36	Zahn Aug.	Ingenieur	2	Köln-Klettenberg, Petersbergstr. 80
37	Zorn Adolf	Kaufmann	1	Köln, Thieboldsgasse 69
38	van der Zypen Ferd.	Industrieller	2	Köln-Marienburg, Kastanien- allee 18

Junioren.

Nr.	Name	Stand	Stimm- Anzahl	Adresse
1	Brockmann Th.	Kaufmann	—	Köln-Deutz, Troisdorferstr. 9
2	Gronemann Franz	Bankbeamter	—	Köln-Marienburg, Robert-
3	Homburg Ferd.	stud. litt.	—	Rodenkirchen [Heuserstr. 5
4	Thiel T.	Kaufmann	—	Köln-Deutz, Siegburgerstr. 75

Auswärtige.

1	Amerschlager Jos.	Apotheker	2	Klingenberg a. M.
2	Bade jr. Wilh.	Kaufmann	1	Krefeld, Nordstr. 97
3	Bohrer Al.	Stadtbauiuspektor	2	Aachen, Monheimerallee 91
4	Braunwarth Franz	Kaufmann	2	Worms
5	Colmant Rob.	Fabrikant	3	Oberkassel b. Bonn
6	Cuniz Hans	Kaufmann	1	Hamburg, Große Bäckerstr. 16
7	Eichler Otto	Fabrikant	1	Zeulenroda
8	Feyerabend Kurt	Postinspektor	1	Oberstein a. d. Nahe
9	Füchtjohann Fritz	Cand. phil.	2	Bonn, Königstr. 71
10	Dr. Gerhardt Walter	Chemiker	2	" Bornheimerstr. 90
11	Greeven Alfred	Kaufmann	2	Mülheim a. Rh., Düsseldorf-
12	Halm August	Kaufmann	3	Koblenz, am Plan 12 [str. 34
13	Herber E.	Hauptmann	2	Düsseldorf, Capellstr. 44.
14	Dr. jur. Heimann	Direktor	2	Bochum
15	Heinemann Paul	Kaufmann	2	Düsseldorf, Carlplatz 24
16	Jansen Hugo	Kaufmann	2	Mülheim a. Rh., Wallstr. 99
17	Jörissen Felix	Kaufmann	2	Düsseldorf, Neanderstr. 12
18	Kappes Hans	Fabrikant	2	Hitdorf
19	Dr. jur. Kattwinkel P.	Fabrikant	2	Bonn, Meckenheimerstr. 154
20	Dr. Kehler Walter	Chemiker	1	Mülheim a. Rh., Wallstr.
21	Kersten W. A.	Fabrikant	4	Rees
22	Kill Friedr.	Kaufmann	1	Bonn, Koblenzerstr.
23	Krings Arth.	Architekt	2	Mülheim a. Rh., Weberstr. 21
24	Laufenberg Wilh.	Kaufmann	1	Düren, Zehnthofstr. 14
25	Lemmertz Wilh.	Hotelier	1	Bonn, Hotel Rheineck
26	Pastor Herbert	Kaufmann	2	Krefeld, Nordwall 125
27	Peters Aug.	Kaufmann	3	Düsseldorf, Hafen
28	Pelzer Karl	Kaufmann	2	Düsseldorf, Ackerstr. 82
29	Dr. Rech Johannes	Mediz. Prakt.	1	Bonn, Bachstr. 60
30	Rogler Alfr.	Kaufmann	2	Düsseldorf-Gerresheim
31	Rühlmann Carl	Kaufmann	2	Koblenz, Parkstr. 9
32	Scheibler Ad.	Kaufmann	1	Krefeld, Bismarckstr. 116
33	Schmalz Louis	Architekt	1	Düsseldorf-Oberbilk, Teutonenstr. 9
34	Schmitting Matth.	Bootbauer	2	Beuel
35	Schneider R. F.	Kaufmann	1	Krefeld, Ostwall 25
36	Schröder F.	Bankbeamter	2	Bonn, Mozartstr. 42
37	Uhrmacher Fritz	Steinbruchbesitzer	1	Oberkassel b. Bonn
38	Weinand Cassius	Architekt	1	Berlin-Wilmersdorf, Holsteinische-
39	Wolle Walter	Kaufmann	1	Hamburg str. 15

Außerordentliche.

Nr.	Name	Stand	Stimm- Anzahl	Adresse
1	Greven Theo	Kaufmann	1	Köln, Zugweg
2	Morgenstern H.	Kaufmann	1	Duisburg

Unterstützende.

Nr.	Name	Stand	Adresse
1	Becker August	Kaufmann	Köln, Filzengraben 16
2	Becker A.	Metzgermeister	" Blaubach 53
3	Becker Rud.	Telegr. Sekretär	" Hülchratherstr.
4	Bertrams Paul	Kaufmann	" Bremerstr. 14
5	Bötefahr Bernh.	Fabrikant	" Friedrich-Schmidtstr.
6	Buß Jos.	Oberlandmesser	" Trajanstr. 5
7	Capellmann Franz	Restaurateur	Bonn
8	Clemens Carl	Kaufmann	"
9	Conrad Karl	Bootsbauer	Köln, Leystapel
10	Crones Edw.	Architekt	" Trajanstr. 7
11	Depenheuer Franz	Fabrikant	" Hohenstaufenring 30
12	Diepenbeck W.	Kaufmann	" Lindenstr.
13	Düren Carl	Kaufmann	" Obenmarspforten 38
14	Fomm Ernst	Kaufmann	" Mainzerstr. 36
15	Greiner O.	Architekt	" Triererstr. 39
16	Habig Rudolf	Kaufmann	" Hansaring 85
17	Hammelsbeck Otto	Ingenieur	" Hansaring 68
18	Hein Ernst	Kaufmann	" Hohenstaufenring 63
19	Hilgers Jac.	Ingenieur	" Hansahaus
20	Hof Wilh.	Fabrikant	Sürth
21	Holz Ferd.	Architekt	Köln, Salierring 14
22	Homburg F. A.	Kaufmann	Rodenkirchen
23	Kundtmann Richard	Privatsekretär	Köln-Ehrenfeld, Schultstr. 9
24	Lenders Hugo	Polizeibauingenieur	Köln, Trajanstr.
25	Leser Artur	Ingenieur	" Schaafenstr. 69
26	Lindau Albert	Restaurateur	" Martinstr. 24
27	Meichsner Fr.	Architekt	" Baumstr.
28	Dr. Merrill Hervey	Zahnarzt	Köln-Marienburg, Parkstr. 61
29	Mühlmann Herm.	Fabrikant	Köln-Klettenberg, Gleuelerstr.
30	Müller Fritz	Architekt	Köln, Ubierring 24 [171
31	Müller Toni	Architekt	Köln-Klettenberg, Petersberg- [str. 93

Nr.	Name	Stand	Adresse
32	<i>Nolzen Eugen</i>	Apotheker	Köln, Hansaring 26
33	<i>Odenthal Heinr.</i>	Bankbeamter	" Probststeigasse 27
34	<i>Otten Pet. gen. Hellenthal</i>	Kaufmann	" Richard-Wagnerstr. 4
35	<i>Pillen Rud.</i>	Kaufmann	" Hohenzollernring 70
36	<i>Pillen Viktor</i>	Kaufmann	" "
37	<i>Pott Peter sen.</i>	Dachdeckermeister	" Schaafenstr. 63
38	<i>Redeke Wilh.</i>	Direktor	" Hermann-Beckerstr. 9
39	<i>Dr. Reinhard Carl</i>	Bankbeamter	" Dasselstr. 83
40	<i>von Rockenthien Gust.</i>	Fabrikant	Köln-Lindenthal, Wüllnerstr.
41	<i>Rusch W.</i>	Kaufmann	Köln, Limburgerstr. 7 [10
42	<i>Sander Leopold</i>	Fabrikant	" Domstr. 54
43	<i>Schmitz W.</i>	Brauereibesitzer	Köln-Müngersdorf
44	<i>Schmitter Jul.</i>	Architekt	Köln-Klettenberg, Siebengebirgsallee
45	<i>Schnog S.</i>	Fabrikant	Köln, Rubensstr. 9 [54
46	<i>Schröter Alb.</i>	Juwelier	" Weyerstr. 118
47	<i>Schulder Paul</i>	Kaufmann	Köln-Marienburg, Oberländer-
48	<i>Sesterhenn Ad.</i>	Architekt	Köln, Rolandstr. 4 [ufer 174
49	<i>Stadel Wilh.</i>	Hotelier	" Heumarkt 20
50	<i>Stollenwerk Rich.</i>	Fabrikant	Köln-Bayenthal, Bonnerstr. 281
51	<i>Vanderstein Al.</i>	Weingutsbesitzer	Köln, Heumarkt 20
52	<i>Virnich Balt.</i>	Kaufmann	" Richard-Wagnerstr. 31
53	<i>Weber Fritz</i>	Bankprokurist	" Eintrachtstr. 39
54	<i>Wimmersberg Hans</i>	Architekt	" Trierersr. 39

Körperschaftliche.

Kölner Ruder-Verein 1877, Rodenkirchen b. Köln.
Wassersport-Verein Duisburg.

Es wird gebeten, Adressenveränderungen sofort dem Schriftführer zu melden.

