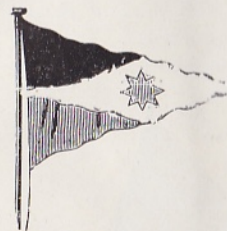




Jahrbuch 1913

Kölner Segler-Club
e. V.

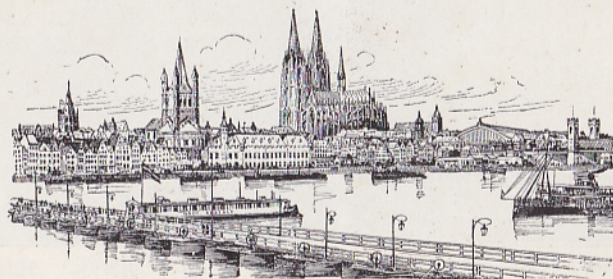


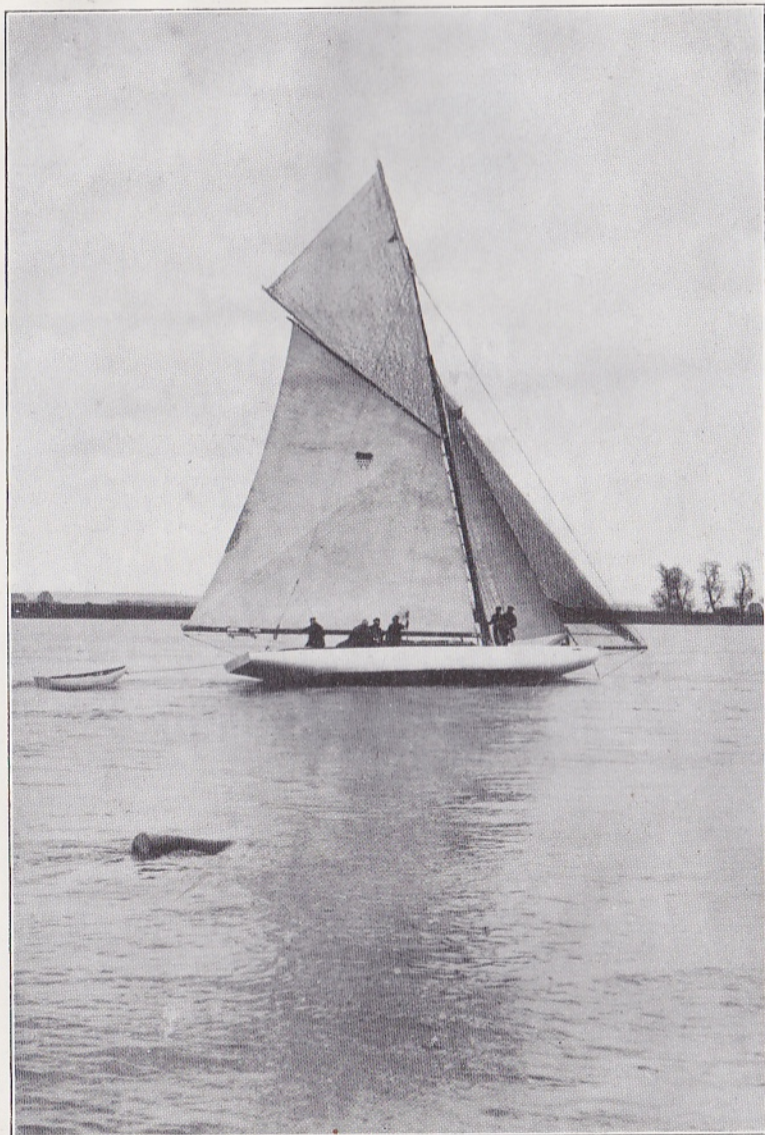
Jahrbuch
des
Kölner Segler-Club

(Eingetragener Verein)

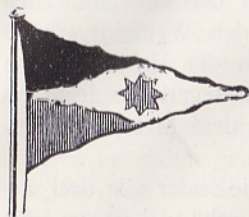
für das
vierzehnte Clubjahr

1913.





Alaaf Köln II. Eigner Herr Erich Mann.



Kölner Segler-Club

E. V.

Gegr. im Jahre 1900 :: Clubhaus: Rodenkirchen
Telephon: Amt Köln B2506

Köln, im März 1914.

An unsere Mitglieder!

Der Kölner Segler-Club kann mit dem Jahre 1913 auf dreizehn Jahre seines Bestehens zurückblicken. Die schnelle, fast sprungweise Entwicklung der letzten Jahre ist einem ruhigen, aber stetigen Wachstum und innerer Festigung gewichen, welche Momente am besten im Eigentumserwerb unseres herrlich am Rhein gelegenen, bisher nur gemieteten Clubheimes, und dem Streben nach steter Verbesserung des Bootsmaterials ihren Ausdruck finden.

Veranstaltet wurden vom Kölner Segler-Club drei Regatten, zwei interne Clubregatten und eine weitere, offen für die Mitglieder des Wettfahrverbandes Rheinischer Seglervereine (W. R. S.). Die alljährlich stattfindende interne Frühjahrsregatta Bonn-Gronau-Rodenkirchen wurde von einem Dampfboot begleitet und war von herrlichem Wetter begünstigt, litt aber, wie die beiden folgenden Regatten, unter Windmangel. Gemeldet hatten 19 Yachten, darunter acht Yachten auswärtiger Mitglieder.

Unter den wertvollen Ehrenpreisen der Regatta sind besonders zu erwähnen, der zum erstenmal 1913 ausgeschriebene, dreimal zu gewinnende Preis der Stadt Köln für das absolut schnellste Boot, ferner der Preis des Herrn Geh. Kommerzienrat Max von Guillaume für das absolut schnellste Boot der Kreuzerklasse, ebenfalls dreimal zu gewinnen. Der Preis der Stadt Köln wurde von Hilde, Crefeld, Eigner Herr Herbert Pastor, der Preis des Herrn Geh. Kommerzienrats von Guillaume von Alaaf Köln, Eigner Herr Erich Mann, gewonnen.

Die im Juli folgende Regatta, anlässlich der Vaterländischen Festspiele der Stadt Köln, war offen für den Wettfahrtverband Rheinischer Seglervereine und führte wie in den Vorjahren von Rheidt nach Köln-Bismarckturn. — Die Herbstregatta, zugleich das Absegeln des Clubs, begann in Mondorf mit dem Ziele in Rodenkirchen.

Zu dem guten Gelingen der Regatten, die leider alle drei wie schon erwähnt unter Flaute gelitten, hatten sehr viel unsere auswärtigen Mitglieder beigetragen, während ein nicht unbedeutender Teil unserer in Köln beheimateten Flotte leider dem Regattastarte fern blieb. Die Ursache dieser teilweisen Regattamüdigkeit mag wohl ihre beste Erklärung finden in der immer noch großen Verschiedenheit unseres Bootsmaterials; doch ist andererseits die Vorliebe der Kölner Segler für gemütliche Tourenfahrten wohl auch mit von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Der Tourensegelsport wurde denn auch in diesem Jahre erheblich mehr von unseren Mitgliedern gepflegt. Nicht weniger als neun Yachten des Clubs, Corsar IV, Gertraud II, Boreas, Heinke, Käte, Liesel II, Mathilde II, Nyota, Schwan, machten längere Tourenfahrten in holländischen und belgischen Gewässern, von denen die Teilnehmer hochbefriedigt und um manche Erfahrung reicher in den Heimathafen zurückkehrten. Als Rekordfahrten verdienen hier Erwähnung die Schnellfahrt der Mathilde II, Eigner Herr F. Lietzmann, in 7 Tagen von Köln über Rhein-Yssel, Zuidersee, Amsterdam, Ymuiden nach Ostende, ferner die Bergfahrt der Käte des Herrn Richter unter Segel von Rotterdam bis Köln. Auch ein Mastbruch der Gertraud II, Eigner Herr Hardenbicker, auf hoher See, welcher glücklicherweise ohne weiteren Schaden für Mannschaft und Boot verlief, gehört zu den Tourenenerinnerungen des Jahres 1913.

Besonders bemerkenswert und in angenehmem Gedenken steht weiter die gemeinsame wohlgelungene dreitägige Pfingstfahrt von 6 Yachten des Clubs ab Boppard zu Tal, bei welcher frische Brise und Sonnenschein, Flaute und Gewittersturm den Teilnehmern alle Phasen des schönen Segelsports zu kosten gaben; ferner die anlässlich des Regierungsjubiläums S. M. des Kaisers bei prachtvollem Wetter veranstaltete Geschwaderfahrt mit anschließender Flaggenparade vor den Poller Wiesen.

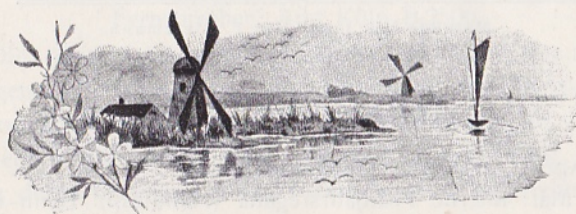
Am Schluß des Jahres 1913 erhielt unsere hiesige Yachtflotte noch einen sehr schätzenswerten Zuwachs durch den Ankauf des Alaaf Köln II, einer 10 Segellängenyacht durch Herrn

Erich Mann, sowie der Mathilde III, einer Yacht von 8 Segellängen durch Herrn F. Lietzmann. Wir wünschen den beiden sportsfreudigen Eignern stets guten Wind und recht viele Regatterfolge zu Ihrer und des Kölner Segler-Clubs Freude und Ehre.

Die Finanzierung des November 1912 erfolgten Ankaufs unseres bis dahin gemieteten Clubanwesens in Rodenkirchen durch Ausgabe von Anteilscheinen, fand, dank der Unterstützung der Clubmitglieder, ihren vollständigen Abschluß; es war dem Club infolge seiner vorzüglichen Kassenverwaltung sogar möglich, die erste Tilgungsrate bereits ein Jahr früher abzustoßen als vorgesehen.

Erwähnt sei noch, daß der langgehegte Wunsch, einen ständigen Bootsmann anzustellen, zum erstenmal im kommenden Sommer seine Erfüllung findet.

Hoffen wir nun, daß auch in nicht allzuferner Zeit der Stander des Clubs von einem neuen, stattlichen, den jetzigen Größenverhältnissen des Kölner Segler Clubs entsprechenden Hause wehen möge, als stets bereites gastliches Heim für Clubmitglieder und liebe Gäste.





Mathilde III. Eigner Herr F. Lietzmann.

Jahresplan 1914.

19. April: Ansegeln. Geschwaderfahrt.
 10. Mai: Interne Frühjahrsregatta (Handicap) Bonn-Rodenkirchen.
 21. Mai: Aggertour in Beibooten.
 30., 31. Mai } Pflingstfahrt.
 1. Juni }
 Juli: Regatta aus Anlaß der Vaterländischen Festspiele Mondorf-Köln. (Offen für Mitglieder des W. R. S.)
 August: Hollandfahrten.
 13. September: Verbandsregatta des W. R. S. (Bonn-Rodenkirchen) veranstaltet vom Kölner Segler-Club.
 25. Oktober: Absegeln.
 24. November: Jahres-Mitgliederversammlung.

Vorstand und Ausschuß 1914.

- Erich Mann**, I. Vorsitzender; Adr.: Köln-Mannsfeld, Brühlerstr. 2.
Wilhelm Fischer, II. Vorsitzender;
 Adr.: Köln-Marienburg, Robert Heuserstraße 5.
Alfred Leonhardt, Schriftführer; Adr.: Köln, Remigiusstraße 37.
Fritz Meichsner, stellvertr. Schriftführer; Adr.: Köln-Rodenkirchen.
Ferdinand Gosse, Schatzmeister;
 Adr.: Köln-Mannsfeld, Mannsfelderstraße 39.
Georg Cunitz, Beisitzer (Hauswart);
 Adr.: Köln-Müngersdorf, Ringstraße 15.
Wilhelm Liesegang, Beisitzer; Adr.: Rodenkirchen, Karlstraße.
Dr. August Pfaff, Beisitzer; Adr.: Köln Hohestraße 35.
Peter Pott, Beisitzer; Adr.: Köln, Schaafenstraße 63.
August Kölders, Bootswart; Adr.: Köln-Deutz, Mathildenstr. 7.

Vergnügungs-Ausschuß:

- Gustav Grates**, Köln Moltkestraße 99.
Georg Cunitz, Köln-Müngersdorf.

Clubadressen:

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

Die fälligen Jahresbeiträge bitten wir unter Benutzung des beiliegenden Postanweisungs-Formulares an die Adresse unseres Schatzmeisters gelangen zu lassen, und nehmen an, daß jenen Mitgliedern, die die Beiträge bis zum 1. Juni nicht eingesandt haben, deren Erhebung durch Postnachnahme angenehm ist.

Clubabzeichen und Stander 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, Donnerstag** und **Samstag** Clubabend in Rodenkirchen.

Im Winter **Donnerstags** zwangloser Clubabend bei Kränkel. Mitteilungen für die Mitglieder werden durch Rundschreiben, Anschlag im Klubhaus oder Zeitungsanzeige bekannt gegeben.

Jahresabrechnung 1913.

A. Kassenübersicht.

	Einnahmen		Ausgaben	
	M	S	M	S
1. Barbestand Ende 1912	172	34	—	—
2. Beiträge	2987	—	—	—
3. Schrankmiete	163	—	—	—
4. Schenkungen	205	85	—	—
5. Clubhaus-Miete bzw. Zinsen	210	—	613	29
6. Clubhaus-Ausstattung u. Unterhaltung	—	—	883	10
7. Regatten	592	20	895	70
8. Instandhaltung und Beaufsichtigung der Clubboote	—	—	369	22
9. Clubbootfonds	110	—	—	—
10. Haftpflichtversicherung	—	—	112	88
11. Kokarden, Nadeln, Ständer	74	10	—	—
12. Wein-Konto	47	30	—	—
13. Drucksachen, Zeitschriften, Porto . . .	—	—	491	22
14. Verschiedenes	—	—	104	40
15. 5 Anteilscheine (Clubhauskauf)	—	—	500	—
16. Zinsen	23	01	—	—
17. Sparkasse: a) Clubbootfonds M. 110, — b) Spareinlagen M. 413,01	—	—	523	01
18. Barbestand Ende 1913	—	—	91	98
Sa.	4584	80	4584	80

B. Vermögensübersicht.

Aktiva			Passiva		
	M	S		M	S
1. Clubanwesen	24 585	25	1. Hypothek Dr. Pfaff	10 000	—
2. Forderungen an Anteilscheinin- haber für noch nicht eingezahlte Beträge	200	—	2. Anteilscheine Nr. 1-146 14 600 davon fünf Stück im Besitz des Clubs . . . 500	14 100	—
3. Bei Anteilschein- ausgabe abzu- rundender Be- trag	14	75	3. Restschuld Mertens	200	—
4. Sammelbüchse (Neubaufonds)	353	—	4. Hinterlegte Be- träge für Regatta- nummern	120	—
5. Rückstände (Bei- träge pp.)	390	—	5. Rechnungen . . .	37	—
6. Weinvorrat	43	30	6. Vermögens- bestand	3 664	29
7. Clubjolle (Buch- wert)	160	—			
8. Möbel, Porzellan, Wäsche	1 040	—			
9. Sportgeräte	300	—			
10. Bücher u. Zeit- schriften	420	—			
11. Barbestand	614	99			
Sa.	28 121	29	Sa.	28 121	29

C. Grundstücks-Erwerb-Uebersicht.

Aktiva			Passiva		
	M	S		M	S
1. Besitztum Mertens	18 000	—	1. Hypothek Dr. Pfaff	10 000	—
2. Besitztum Michels	5 500	—	2. Anteilscheine Nr. 1-144	14 400	—
3. Unkosten (Notar, Gericht pp.)	1 085	25	3. Anteilscheine Nr. 145-146 (abgenommen, aber noch nicht eingezahlt)	200	—
4. Ueberschuß	15	75			
Sa.	24 600	—	Sa.	24 600	—



Auf Fluß und See.

Juli 1912. Matilde II lag klar zur Abfahrt. Alles ist gut gelackt und für eine längere Fahrt hergerichtet. Nur der Proviant ist noch nicht da. Glücklicher und vorsichtiger Weise noch garnicht bestellt. Flaute machte diesmal keinen Strich durch die Rechnung, sondern noch höhere Force majeure. Freund Studiosus Frohgemut war von seinem Herrn Papa eine Woche vorher nach Hause geholt worden, da er der Meinung war, sein Sohn könne seine seglerischen Studien für das bevorstehende Examen der Rechtswissenschaft besser am Niederrhein vervollkommen. So schied denn unser guter Segler von Rees bei der Tour aus.

Drei Tage vor dem es losgehen sollte, kam Freund Jung und meldete gehorsamst, daß er für seine Person, der der schöne Posten in der Kambüse übertragen war, zurücktreten müsse, da sein Vater verreisen müsse und er deshalb im Geschäft zu arbeiten hätte. Zwei sehr erfreuliche Absagen, da außer dem Eigner dann nur noch ein segelsportsfreudiger Badegast von der Crew übrig blieb. So fiel denn der geplante Zuider-See-Bummel, des bis Terschelling ausgedehnt werden sollte, so recht in den Brunnen, aus dem er dieses Jahr nicht mehr herauskommen sollte. —

1913 war die Fahrt auch lange geplant, mußte aber wegen einiger Verhinderungen wieder verschoben werden. Die Crew schmolz auch wieder zusammen und war auf Kapitän, Maat und Bootsmann zusammengeschrumpft, als Matilde unter dem weithin rollenden Donner des Salutmörser des K. R. V. am Samstag, den 23. August, abends um 6.20 Uhr die Boje verließ.

Den ganzen Tag hatte Aeolus aus seinen Pausbacken mit aller Kraft geblasen, doch je näher die Abfahrtsstunde herannahte, verließen ihn seine Kräfte. Wohlgemut zogen wir von dannen und

halfen des öfteren mit dem Riemen nach, um nur ja nicht die Öffnungen der beiden Schiffbrücken zu verpassen. Die Brücken waren gewarschaut und öffneten so prompt für unsere Durchfahrt. So schleichen wir an den Ufern Kölns vorbei, gerade als wenn wir uns nicht von den Kölner Mädels trennen könnten, die am Ufer in Scharen standen und uns so liebevoll Abschied winkten. Ob sie wohl alle wußten, wohin es ging und wie lange wir blieben? O dieser Trennungsschmerz!

$\frac{1}{2}$ 10 Uhr kamen wir nach Hitdorf, takelten ab und verbrachten den Rest des Abends bei trefflichem Bier und schönen Schinkenbrödchen in der so ohne Ausnahme segelsportlich durchwehten Familie Zündholz. Um Mitternacht trennten wir uns und hätten bald noch ein erfrischendes Bad genommen, denn unser Maat war mit den Finessen eines Faltbeibootes noch nicht so recht vertraut. Sehr bald herrschte Ruhe auf Matilde, denn am anderen Tage war ein gewaltiges Ende zu bewältigen, war doch Arnheim unser Ziel. Doch Jammer! Sonntag morgen 5 Uhr regt sich kein Lüftchen. Wir greifen zum Beiboot und helfen uns so auf den Strom, der uns dann glücklich in zweieinhalb Stunden bis Benrath bringt. Da reißt uns die Geduld, wir hängen uns an ein Industrieboot und nun gehts wie der Wind. Vorbei an Düsseldorf, Kaiserswerth nach Uerdingen, wo noch einige Ladung eingenommen wird. So eilen wir weiter, Duisburg verschwindet bald unseren Blicken, sodaß wir schon kurz nach 3 Uhr in Emmerich sind. Die Zollabfertigung ging schnell von statten. Wir wollten uns ein Erkennungsblei von dem Beamten geben lassen, doch schien diesem die Matilde nicht geheuer genug, um sie zu betreten, zumal er dabei noch klettern mußte.

Hier merkten wir auch, daß mittlerweile eine ganz respektable Nordbrise aufgekommen war, sodaß wir noch die Hoffnung hegten, unser Ziel heute zu erreichen. Weiter gings im Schlepp nach Lobith, wo wir ebenfalls schnell abgefertigt wurden.

Jetzt galt es wieder Segel setzen. Fock 2 und zwei Ringe im Großsegel kreuzten wir zwischen den vielen Schleppern durch zu Tal und wechselten Grüße mit der bergwärts kommenden „Hilde“ von Krefeld. Millingen und der Pannerdsche Kopf nahm jetzt unser Interesse in Anspruch. Millingen sah selbst am Sonntage mit seinen Schiffswerften und Fabriken so geschäftig aus, daß wir gerne den Betrieb an den einzelnen Arbeitsstätten in der Woche mal hätten sehen mögen. Kurz unter Millingen teilt sich dann der Rhein in die Arme Waal und Leck, die die beiden Einfalls-

tore nach Holland bilden, wohl bewacht durch ein Fort, das diese von einer kleinen Anhöhe aus beherrscht. Wir bogen in den Leck ab und lernten so die ersten Strecken holländischen Landes kennen. Die Sonne grüßte uns wieder und brachte ruhiges Wetter mit steigendem Barometer. Arnheim mit seinen Kirchen und Wäldern ließen wir liegen und wandten uns in die Yssel. Mit Schrecken dachten wir an die erste feste Brücke auf diesem Strome, doch diesmal sollten wir mit dem Fürchten davonkommen; ohne Mastlegen kamen wir weiter. Bis $\frac{1}{2}$ 11 Uhr treiben wir weiter und gehen dann bei Fischbeck vor Anker. Andern Tags 5 Uhr morgens gings bei leichtem Nebel wieder los und beim Manöver von einer vor Anker liegenden Tjalk frei zu kommen, nahm Käpten ein frisches Bad. So zogen wir durch die Frühe des Morgens und konnten die vielen holländischen Arbeiter beobachten, wie sie wohlgenut zu ihren Arbeitsstätten gingen. Oftmals tauchte plötzlich vor uns ein Fährboot mit Arbeitern auf, daß diese von einem zum andern Ufer brachte und dessen Ruderschläge weithin durch den Nebel zu vernehmen waren. So zogen wir vorbei an Fabriken und vielen Ziegeleien bis wir in der Kajüte durch das gleichmäßige Klopfen eines Schraubendampfers aus unserer Träumerei aufgeweckt wurden. Wir griffen zu unserem Nebelhorn und ließen unseren Warnruf in die Gegend erschallen. Gleich antwortete uns die Pfeife des Dampfers aus nicht mehr all zu großer Ferne. Einer der vielen Schleppzüge kam uns entgegen und zog schweigend nach kurzem Gruß an uns vorüber. So kamen wir nach Doesberg, wo uns die dortige Schiffbrücke zwang, vor Anker zu gehen. Die Brücke macht einen eigenartigen alten Eindruck, ruht sie doch mit hohen Gerüsten auf den einzelnen Jochen, eine Konstruktion, die eben nur bei der geringen Stromgeschwindigkeit möglich ist. Das Oeffnen der Brücke geschah prompt nachdem ein Sekundärbahnzug diese mit einem Schneckentempo befahren und wir unser Brückengeld von 2 Cts. bezahlt hatten. Hinter Dieren begann der Nebel endlich den Sonnenstrahlen zu weichen und vor uns tat sich ein allerliebstes Landschaftsbild auf. Lang zogen die saftgrünen Wiesen in das Land hinein und staunend sahen uns die in ihrer Morgenruhe gestörten weidenden Rinder nach. Je weiter wir uns Zutven näherten, wurden wir durch die herrlichen Waldungen entzückt, die hier die Ufer der Yssel einrahmen und stellenweise sich selbst noch den Fluß zu eigen machen. Lange zogen wir hier neben einem Botter einher und wurden von dessen fröhlich munteren Kanarienvogel unterhalten. Zutven wurde gegen

10 Uhr erreicht und jetzt gab es Arbeit. Die Brücke ist so niedrig, daß wir am Mastlegen nicht vorbeikamen. Während dieser Arbeit konnten wir uns Zutven etwas von seiner Wasserseite ansehen; es macht einen sehr freundlichen sauberen Eindruck, wo dennoch Sauberkeit herrschen kann, wenn direkt vor der Haustüre der Hafенbetrieb sein Wesen treibt. Lange dauerte die Arbeit des ersten Mastlegens, da sie noch ungewohnt war und wir nach dem Vorbild der Holländer dies mit stehendem Segel zu erledigen suchten. Bei der Durchfahrt unter der Brücke mußten wir noch konstatieren, daß die nördlicher gelegene Eisenbahnbrücke ungefähr 30 cm tiefer liegt wie die Straßenbrücke. Eine Stunde hatten wir gebraucht bis wir wieder klar waren und wir bei auffrischendem Westwind Deventer zustrebten. Mittags kam uns wieder eine Unterbrechung dazwischen durch das Reißen eines Strops des Piekfalles und nach nachherigem kurzem Aufbrummen außerhalb des Fahrwassers. Schiffbrücke und feste Brücke in Deventer, letztere mal wieder mit Mastlegen, wurden glatt genommen, aber aller guten Dinge sind drei. Ein weiterer Aufenthalt von einer Stunde wurde uns beschieden. Beim Vorheißn bleibt das Großsegel am Kajütluk hängen und reißt. Ein hilfsbereiter Schiffer flickt uns den Schaden und es geht weiter mit doppelten Anstrengungen. Unser heutiges Ziel, Kampen zu erreichen, haben wir aufgegeben und sehen zu Zwolle, wo uns wieder eine Brücke den Weg versperrt, zu erreichen. Mit Sonnenuntergang flaut es wieder ab und fast treibend erreichen wir kurz vor 9 Uhr Zwolle. Oberhalb der Brücke gehen wir längsseit einer Tjalk, kochen ab und suchen bald die Koje auf, da draußen wieder der Nebel sein böses Spiel treibt. Nächsten Morgen herrscht noch dasselbe Bild. Undurchdringlicher Nebel. Vorbei huschen wie Gespenster talwärts gehende Kähne, sodaß wir annehmen müssen, daß die Eisenbahnbrücke geöffnet ist. Wir nehmen also Anker auf, Beiboot vorgespannt und los ins ungewisse Dunkel. Wir paddeln umher, nach dem Kompaß das Durchlaßloch suchend. Plötzlich sind wir in der Brückenöffnung ohne zu wissen, wie wir dort hingekommen sind. Die Oeffnung liegt ganz auf der linken Seite und besteht aus einer Drehbrücke. Unser Motor im Beiboot paddelt ruhig weiter und wird ab und zu von unserm Maat abgelöst; selbst die bereits durchgekommene Sonne kann uns nicht von dieser Arbeit abhalten, denn stets ruft das Programm weiter! weiter! Kampen mit seinem schönen imposanten Kirchturm erscheint hinter Waldungen und hiermit steigt die Hoffnung auf die

Seebrise. Unterwegs meinte ein Holländer, er könnte uns für nur 6 Gulden viel besser nach Kampen bringen als wir dieses mit unserer Nußschale von Beiboot fertig bringen könnten. Er kam zu sehr ungelegener Zeit, denn schon vernehmen wir von achtern die gleichmäßig rufende Stimme eines Petroleummotors. Wir lehnten also dankend ab. Erst kurz vor Kampen holte uns das Motorschiff ein; doch nahmen wir seine Hülfe an, zumal sich nochmals eine Brücke uns hemmend in den Weg stellte. Die in der Mitte der Brücke befindliche Klappöffnung wurde prompt geöffnet und bald liegen wir wohl vertäut am Quai von Kampen. Mit Hülfe unseres Schlepperkapitäns finden wir einen guten Segelmacher, der seine Maschine kurz entschlossen unter den Arm nahm und uns an Bord folgte. Er reparierte unser Großsegel brillant, gut und billig. Kartoffeln, Brot und einige neue Falls erstanden wir uns noch und waren dann zur Seefahrt gerüstet. Mit schöner Nordwestbrise streben wir der Ketel und so der Zuidersee zu. Um 1/2 Uhr hatten wir diese erreicht und vor uns lag die weite Fläche die Sees, spiegelnd, glitzernd uns die Strahlen der warmen Mittagssonne entgegenschendend. Da schwoll unserm guten Kapitän das Herz und die Luft an Bord wurde ihm zu schwer. Er enterete hoch und verließ die Saling erst, bis zu seinen Höhen der liebliche Duft einer kräftigen Boillon gedrungen war.

Wir nahmen NW-Kurs an Schockland und Urk vorbei auf Enkhuizen bis wir uns diesem Städtchen wohl auf 6 sm genähert hatten. Wir halsten und nahmen SW-Kurs auf Marken und Pampus; in unverminderter Fahrt liefen wir vor dem Winde mit Spinnacker und Top unserem Ziele zu, zu oft gefolgt von den Blicken der holländischen Fischer, die in Scharen unsern Kurs kreuzten und uns so des öfteren zum Ausweichen zwangen. Der Leuchtturm von Marken zündete sein Licht an, als wir ihn passiert hatten und mahnte zur Eile, da es nun bald wieder dunkel werden sollte, nachdem die Sonne glühendrot in den Fluten verschwunden war. Von weitem sahen wir einen großen Lichterkomplex, den wir für ein brennendes Häusermeer hielten; andern Tags wurden wir aber hierüber eines besseren belehrt. Es war die Schiffahrtsausstellung in Amsterdam. Lange suchten wir an dem roten Feuer des Fort Pampus, doch alles Suchen war vergebens, dasselbe brannte die Nacht nicht und hätte uns infolgedessen bald zum Schiffbruch geführt. Wir waren mit unserem Kurse zu weit nördlich gekommen und hatten die Hafeneinfahrtslichter vom Y für die Lichter von Huizen gehalten, so daß wir mit aller Macht auf den

Strand zuliefen. Zuletzt merkten wir unsern falschen Kurs und kreuzten nach der Y-Einfahrt hin, nachdem wir vorher den Top noch bergen mußten. Es war bereits sehr dunkel geworden und wir konnten nicht ausmachen, was gebrochen war, nachdem die Gaffel einen kleinen Sprung gemacht hatte und nicht herunter kommen wollte, da wir außerdem noch zu reffen beabsichtigten. Wir kamen in das Mauselloch glücklich herein und gingen vor den Y-Schleusen vor Anker. Am Tage drauf ließen wir uns früh schleusen, so daß wir bereits um 8 Uhr im Yachthafen der Konigl. Roeing & Zeil Vereinigung neben einem Klubgenossen aus Mannheim lagen.

Den schönen Morgen verbrachten wir erst mit Deckschrubben und Landfeinmachen. Wir zogen zuerst zu einem Geschäftsfreunde, bei dem wir uns als wichtigsten Faktor, wichtiger als Museum und Kirche nach einem guten Restaurant mit gutem Bier erkundigten. Wir hatten bis jetzt allerdings keinen Hunger gelitten, doch war uns eine Abwechslung sehr willkommen. Nachdem wir weitere gute Ratschläge für Amsterdam mitgenommen hatten, begaben wir uns auf die Wanderschaft. Hauptstraßen, Börse und Post und all die eigenartigen Schönheiten der alten Stadt hinterließen einen solchen Eindruck auf uns, daß wir uns entschlossen, bei einer späteren Tour mehrere Tage dort zu verbringen. Wir besuchten dann noch Herrn van Kampen und erkundigten uns noch über diesen und jenen Punkt der weiteren Reise. Von dort zogen wir dann mit großer Fahrt zum Restaurant, dessen Menu unsern Hunger leider nicht zu stillen vermochte. Das Reichsmuseum, wohin wir dann unsere Schritte lenkten, mit seinen unzähligen Schätzen war das Einzige, was wir uns an Museen ansahen, denn die Schiffahrtsausstellung übte auf uns eine viel größere Anziehungskraft aus. Den Nachmittag und Abend verbrachten wir dort und kehrten wohlbefriedigt über alles Gesehene spät an Bord zurück, mit einigem Schrecken das fallende Barometer betrachtend. War es doch von großer Wichtigkeit, ob sich der schöne gleichmäßige NO-Wind für die nächsten Tage noch halten oder nach W drehen und uns so viel Arbeit mitbringen würde.

Andern Morgen 9 Uhr verließen wir Amsterdam und mußten die späte Abfahrt bei der Eisenbahnbrücke von Zanddam mit einem einstündigen Aufenthalt bestraft sehen. Immer kamen wieder Züge hin und her, so daß die Brücke für uns nicht geöffnet werden konnte. Eine Viertelstunde vorher hätte genügt, um unsern Weg ungehindert fortsetzen zu können, denn zu dieser

Zeit hatte grade der große Dampfer Konigin der Nederlande die Brücke passiert. Von Bord dieses Dampfers wurden wir mit einem kräftigen Alaaf Köln begrüßt, ohne unsere Landsleute, die uns an dem Kölner Wappen in unserm Großsegel erkannt hatten, zu kennen. Dann gings glatt durch bis zur Brücke von Ymuiden, die uns prompt geöffnet wurde. Kurz vor 1 Uhr wurden wir geschleust und liefen sofort aus.

Mit guter NO-Brise kamen wir bereits um 3 Uhr nach Zandvoort, wo wir kurz vor Anker gingen, um unser Beiboot für die Seefahrt zusammen zu klappen und Topsegel zu setzen. Bald waren wir von Schaulustigen in allerhand Booten umlagert und mußten diese und jene Betrachtungen über uns ergehen lassen. Die Anwesenheit der vielen Fremden hielt aber unseren Maat nicht davon ab, sein erstes erfrischendes Seebad zu nehmen; ob er damit bezweckte, Bekanntschaft mit einer der vielen Holländerinnen zu machen, oder diese zu verscheuchen, konnten wir nicht feststellen. Nordwyk und Katwyk sahen wir herrlich von der Abendsonne beschienen in einer Entfernung von 6 sm an uns vorüberziehen. Kurz vor 7 Uhr leuchtete uns das Feuer von Scheveningen entgegen und so hatten wir das Ziel unserer ersten See-Etappe bald erreicht. Das geräuschvolle Badeleben hallte bis weit auf die See hinaus und das üppige Feuermeer der Beleuchtung der Stadt wirkte ganz eigenartig auf diese Entfernung. $\frac{1}{2}$ 9 Uhr lagen wir längsseit eines Schleppdampfers im Scheveninger Hafen und entschlossen uns, um 4 Uhr morgens wieder weiter zu segeln, um den günstigen Ebbstrom mit Vorteil ausnützen zu können. Bald lagen wir in der Koje, wurden aber gegen Mitternacht vom Hafenvächter geweckt, um unsern Tribut für Benutzung des Hafens zu dieser ungewöhnlichen Stunde einzukassieren. Um $\frac{1}{2}$ 4 Uhr rappelte der Wecker und mit großer Fahrt gings hoch. Leider mußten wir dann feststellen, daß es regnete und das Barometer weiter gefallen war. Wir liefen aber dessen ungeachtet aus und genossen nachher den Verlauf eines Gewitters, das vom Festlande angerückt kam, von der See aber zurückgeschlagen wurde. Eigenartig sah das Spiel der grellen Blitze bei der aufkommenden Dämmerung aus und wir bedauerten sehr, dies sonderbare Stimmungsbild nicht auf die Platte bringen zu können. $\frac{1}{2}$ 6 Uhr hatten wir Hook von Holland querab und folgten von da den ausgelegten Außentonnen Maas, Hinder-Ribben und Slykgate, die wir alle 1 sm auf Backbord passierten. Wir setzten jetzt Kurs auf die Boje Oster ab, die wir aber nicht, wie beabsichtigt auf Backbord, sondern auf

Steuerbord querab bekamen. Dies war ein Warnungszeichen, daß der Flutstrom stark in die Maasmündung zwischen Goere und Schouven hinein versetzte und mit größerer Abtrift zu rechnen war. Je stärker die Flut einsetzte, desto unruhiger wurde die See, zumal ihr Flutstrom und NO-Wind entgegen stand. Dies war auch der geeignete Moment für unsern Maat, die Eigenarten der See und des hohen Firmamentes zu studieren. Er war so vertieft in dieses Studium, daß er sich durch das wohlverdiente Frühstück unter keinen Umständen davon ablenken ließ. Erst auf den Ruf, ein Motorboot sei in Sicht, belebten sich seine Züge und es wurde ihm wieder zum Bewußtsein, daß er sich auf See und nicht in der Studierstube befand. Das Wetter war gegen morgens immer dunstiger geworden, sodaß wir von den Inseln nichts genaues erkennen konnten. Wir hielten auf das vermeintliche Motorboot zu, mußten aber bald erkennen, daß es ein noch eben über Wasser stehendes Wrack war. Durch vier in der Karte nicht eingezeichnete Nebentonnen waren wir von unserm Kurse abgekommen und zu weit binnenwärts versetzt. Die angesteuerten Brouvershavn Gat Tonnen lagen mehr seewärts und mußten wir halsen, um von der vor uns liegenden Untiefe frei zu kommen. Ost Bangard weithin durch die weiße Farbe und seinem liegenden Kreuz als Topzeichen sichtbar, passierten wir 11.15 Uhr. Mit SW-Kurs liefen wir an West- und Zuid-Bangard vorbei und hielten dann gleich auf Zuiderhooft auf Walcheren zu, das wir 4.20 Uhr erreichten, nachdem der Wind vorher fast völlig eingeschlafen war und wir durch den Ebbstrom langsam wieder seewärts trieben. Wir versuchten die dortige Signalstation anzurufen, doch diese blieb stumm. In Vlissingen erfuhren wir dann später, daß diese nur noch auf Not-signale reagiere und die alte Lloyd-Signalstation eingegangen sei. In der Zwischenzeit war wieder leichte Brise aufgekommen, die aber dafür reichte, uns bis 6 Uhr nach Zouteland zu bringen. Wir griffen wiederum zu den Riemen, die uns mit dem wieder einsetzenden Flutstrom gut vorwärts brachten. Kurz vor 7 Uhr wurden wir in lebenswürdigerweise von der einkommenden belgischen Dampfyacht „Mitsi“ ins Schlepp genommen, sodaß wir schon 8.30 Uhr geschleust und vertäut im Middelburger Kanal lagen. Ein oder besser zwei anstrengende Tage lagen hinter uns, dafür hatten wir aber auch bis zu diesem Tage das Programm ganz genau inne gehalten. Die Strecke Ymuiden-Vlissingen hatten wir in 21 Stunden unter Segel bewältigt mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 4 sm in der Stunde, was bei den flauen

Wind eine ganz nette Leistung war. Samstag, am andern Tage, machten wir erst einige Einkäufe und ließen uns gegen 11 Uhr schleusen. Ein Versuch, bei flauem Wind weiter zu kommen, wurde durch die Flut vereitelt. Mit Mühe erreichten wir wieder den Hafen, an dem der Flutstrom mächtig vorbei setzte. Mit Eintreten der Ebbe nach Mittag fuhren wir wieder los und gebrauchten $1\frac{1}{2}$ Stunde, bis wir den Leuchtturm von Nieuwe Sluis querab hatten. Langsam kam jetzt wieder Brise aus Ost durch. Wir setzten Topsegel und nachher noch den Spinnacker als Klüver, sodaß wir unsere Fahrt ansehnlich steigerten, jemehr die Brise bis auf Windstärke 3 durchkam. Die Küste ließen wir 4—5 sm querab, grade noch, um den Trubel in den Seebädern mit dem Glase deutlich wahrnehmen zu können. 5 Uhr hatten wir Zeebrügge querab und eine Stunde später Wenduïne. Mit Sonnenuntergang flaute es wieder ab. Nachher kam eine leichte W-Brise auf, die gleichzeitig steigendes Barometer mitbrachte, das heute seinen tiefsten Stand mit 757 mm erreicht hatte. Leichter Regen setzte ein und machte die Luft etwas diesig, sodaß wir etwas näher an die Küste hielten. Plötzlich leuchtet voraus auf Backbord ein Feuer auf. Es ist bereits Ostende, was wir vor uns haben und kurz darauf gegen $\frac{1}{2}$ 8 Uhr laufen wir in den Hafen dieses Seebades ein. Lange lagen wir noch in dem Vorhafen der Schleuse, der uns mit einem überaus lieblichen Fischdunst empfing. Gegen 11 Uhr wurden wir geschleust, hatten vorher abgekocht und versucht, Herrn Theo telephonisch zu erreichen. Leider vergeblich. Sonntags war unser erster Gang zur Post, um die Briefsachen abzuholen und uns dann auf die Suche nach Herrn Theo, dessen Adresse wir verloren hatten, zu begeben. Nach kurzer Irrfahrt, die wir direkt zur Erforschung der Ostender Gewässer benutzten, gelangten wir zur richtigen Adresse, ohne aber unseren Freund zu treffen. Wir zogen dann weiter am Strand den Quai entlang und genossen hier mit gemischten Gefühlen das unruhige BADELEBEN, welches heute durch die morgens in großen Scharen zugereiste Provinz etwas erdrückend wirkte. Unser Weg führte uns dann auf die Mole des Hafens und dort konnten wir in aller Beschaulichkeit bei einem Glase Pils die Gewalt der Fluten an uns und unter uns vorüberziehen sehen. Der Wind wehte seit der letzten Nacht stramm aus Westen und entwickelte so eine gute Dünung und Brandung der See. Stampfend fuhren die Dampfer mit den fröhlichen Sonntagsgästen zu einem kurzen Seeturn in See, um bald nur unter den Klängen der Bordkapelle ohne Ge-

sangsbegleitung der Mitfahrer wieder zurückzukehren. Zur Mittagszeit trafen wir unsern langgesuchten Freund auf der Promenade und verlebten dann mit ihm den Rest des Tages.

Der folgende Tag empfing uns mit einem griesgrämigen Gesichte. Regen und viel Wind aus Westen. Dennoch entschlossen wir uns zur Seefahrt, da uns von der Fahrt durch die Kanäle nach Gent der Umständlichkeit halber dringend abgeraten wurde. Bevor wir aber wieder geschleust wurden, mußten wir dem Beamten die Quittung über 5 Frs. Schleusegebühren bezahlen, die aber zu gleicher Zeit auch ein Jahresabonnement sind. Wer also diese 5 Frs. sparen will, bleibe im Vorhafen der Schleuse liegen, muß aber dann jemand zur Bewachung an Bord lassen. 11 Uhr liefen wir aus und boten dem schaulustigen Publikum ein großartiges Vergnügen. Stampfend und des öfteren bis zur Kajüte im Wasser nahm Matilde ihren Weg durch die anrollende Brandung. Der Wind wehte so stark, daß wir eben noch Vollzeug fahren konnten. Sobald die Sandbänke passiert waren, nahmen wir östlichen Kurs längst der Küste zurück nach Breskens. In der Fahrt vor Zeebrügge fanden wir eine äußerst kabbelige See vor, die uns zwang, weiter ab zu halten, um nicht all zu naß zu segeln und mit dem Großbaum durchs Wasser zu pflügen. Hinter Seebrügge wurde die See bedeutend ruhiger, sodaß unsere Fahrt ständig zunahm. Wir loggten hier zwischen den beiden Leuchttonnen 8,3 sm eine stattliche Fahrt für unser Fahrzeug. Breskens hatten wir 3 Uhr und Hooftplaat eine Stunde später querab. Der Wind flaute merklich ab, sodaß wir in der engen Fahrinne mit dem äußerst starken Ebbstrom hart zu kämpfen hatten. Langsam kamen wir weiter, während die uns entgegenkommenden Fischerboote bald unseren Blicken entchwanden; diese kamen fast alle von Terneuzen und staunten wir, wie sauber alle diese Fahrzeuge gehalten sind. Alle sahen sie aus, als wenn sie zu ihrer ersten Fahrt ausliefen. Auf der Schelde wechselten wir noch Flaggengruß mit einem auslaufenden Hapagdampfer, der sich sicher wunderte, ein so kleinen Landsmann in diesen Gewässern zu finden. $\frac{1}{2}$ 7 Uhr liefen wir in den neuen Hafen von Terneuzen ein, konnten aber zu unserem Bedauern dort nicht geschleust werden, da die Schleuse sich in Reparatur befand. Wir fuhren darauf zum Westhafen, hatten da aber wiederum das Pech, in den falschen Arm einzulaufen, wo nur seewärts geschleust wurde. $7\frac{3}{4}$ Uhr lagen wir neben einer Motoryacht vor Anker und warteten auf die Schließung, die nachts um 3 Uhr erfolgte. Wir machten direkt hinter der Schleuse im Kanal fest

und lagen dort ausgezeichnet. Bei der Einfahrt in den Westhafen, der in der Mitte bei Ebbe trocken fällt, ist auf die Strudel, die durch den Ebb- und Flutstrom dort entstehen, sehr zu achten, da besonders der Ebbstrom bei leichtem Wind einen zu schnell wieder weit hinaus in das Fahrwasser zurückwirft.

Kapitän fuhr allein am andern Morgen mit dem Zuge nach Gent, um sich die Ausstellung anzusehen und kehrte Abends mit neuen Vorräten, darunter einem langersehnten nach deutscher Art gebackenem Brote, sichtlich über das wenig auf der Ausstellung gesehene ermüdet mit dem einzigen und sehr späten Zuge wieder nach Terneuzen zurück. Es galt dann schnell schlafen, denn es empfing ihn die freudige Mär, daß um 4.30 Uhr wieder geschleust werden sollte. Doch damit war noch nicht genug. Bereits um 4 Uhr weckte uns schon der Schleusenwärter, damit wir nur ja fertig wären, wenn wir dran kämen. Zeitig mußten wir dran, doch wurde es 6 Uhr, bis wir den Hafen verließen. Der Wind war äußerst flau und brachte uns nur wenig Fahrt. Doch rückten wir mit dem Ebbstrom Vlissingen immer näher, in dessen Hafen wir nun zum dritten Male auf dieser Tour einliefen. 8.45 Uhr lagen wir wieder im Kanal und warteten sehnsüchtig auf das Oeffnen der Straßenbrücke, die uns lange warten ließ. Danach wurden wir langsam von einem warmen Nordwinde weiter getragen und liefen glatt durch die zweite Drehbrücke. Kurz vor Middelburg, der einzig schön am Kanal gelegenen Hauptstadt von Walcheren, kamen wir wieder nicht weiter und so entschloß sich unser Bootsmann, uns weiter zu treideln. Wir machten dabei ansehnliche Fahrt, konnten es aber nicht verhindern, daß uns ein Zug von Vlissingen aus überholte. $\frac{1}{2}$ 11 Uhr gingen wir durch die Middelburger Brücke. Der Wind hatte nun wieder aufgefrischt, doch stand er uns grade entgegen; deshalb entschlossen wir uns, an einen ausfahrenden Fischkutter mit Motor anzuhängen, der uns dann in einer Stunde nach Veere brachte. Ohne weiteren Aufenthalt liefen wir aus und kamen damit zu der letzten aber schwierigen Etappe unserer Fahrt. Die Rückfahrt nach Dortrecht durch die engen Seelandsgewässer mit Wind von recht voraus aus NO. Das Fahrwasser ist hier stellenweise nur halb so breit wie bei uns der Rhein beim allerniedrigsten Wasserstande; man muß höllisch aufpassen, um nicht sofort hinter den Tonnen aufzusitzen. Im Zickzack läuft die Fahrt und hat man öfters dort eine rote Tonne, wo man eine schwarze vermutete. Im Zandkreek genossen wir nach allen Regeln der Kunst das Einüben des Ueber-

staggehens. Hier wurde unser Maat auch um die Mittagszeit sehr mürrisch, denn er behauptete, Schot bedienen und Kochen könne kein Mensch zu gleicher Zeit, zumal er dabei immer an Deck kommen müsse. Gott sei Dank brachte uns die nächste Ecke für eine kurze Zeit Erholung, die jedoch nur bis zur Bouillon reichte; dann ging die alte Fahrerei wieder los. Das weitere Essen war aber fertig, sodaß unser Maat sein Amt wieder mit Freuden aufnahm, sonst hätte er seine Drohung, auszusteigen, vielleicht durchgeführt. So kamen wir langsam in dem engen Fahrwasser vorwärts, weiter aufgehalten durch den entgegenkommenden Flutstrom. Wie wir das Zandkreek gegen $\frac{1}{4}$ Uhr verließen, konnten wir bei dem flauen Wind den Flutstrom im Engelsch Vaarwater nicht totsegeln, sodaß wir kurz entschlossen über die Galge Plaat und Vondelings Plaat nach dem Brabantsche Vaarwater, das die von Antwerpen über Hanswert nach dem Rhein beorderten Schiffe benutzen, hinüberkreuzten. Die Karte zeigte Tiefen von unter ein Meter an, doch fanden wir überall mindestens zwei Meter vor, da die Flut schon länger eingesetzt hatte. $\frac{1}{2}$ 6 Uhr bogen wir dann in die Keeten ein und hatten uns bis $6\frac{3}{4}$ Uhr auf die Höhe von Stavenisse gekreuzt, immer noch einen guten Rückhalt am Flutstrom und dem wieder lebhaft auffrischenden Winde habend. Kurz nachdem wir im Mastgat waren, kenterte der Strom und unsere effektive Fahrt ließ bedeutend nach. Dennoch hofften wir vor Dunkel noch in Zijpe zu sein. Je näher wir aber der Enge von Zijpe kamen, desto mehr machte uns der Strom zu schaffen. Kurz vor 8 Uhr lagen wir vor dem Hafen von Zijpe und versuchten in langem Ringen mit dem Strom viermal in diesen einzulaufen, aber vergebens. Wir wurden immer wieder zurückgeworfen. Wir suchten Ankergrund, da uns nichts weiteres übrig blieb, als draußen vor Anker zu gehen; doch unser Lot fand keinen Grund. Erst ca. 2,5 sm weiter zurück weist die Karte Tiefen von 8-6 Meter auf; wir kehren also dorthin zurück und finden dort noch mehr ankernde Segler. Wir sparen uns nun das eigene Ankerwerfen und vertäuen uns an einem dort liegenden größeren Bruder. Wind und Seegang sind bedeutend stärker geworden, sodaß wir von beiden kräftig in den Schlaf gesungen und gewiegt werden. Mit Einsetzen der Flut machen wir uns am kommenden Morgen gegen 5 Uhr wieder weiter und haben bereits nach einer halben Stunde Zijpe jetzt hinter uns. Der Wind weht noch immer in gleicher Stärke 3-4, sodaß es uns Wunder nimmt, im Kramersgat so ruhige See vorzufinden. Sobald aber die

Ebbe wieder einsetzte, änderte sich das Bild. Hohle See kam angelaufen, die uns im Nordergat zum Reffen zwang. Da wir nun mit der verminderten Segelfläche nicht mehr genügend Fahrt voraus machten, gingen wir am Rande des Krammerschen Slikken um 8 Uhr vor Anker. Wir hatten da Zeit genug, von dem in den letzten Nächten versäumten Schlaf nachzuholen, denn 12 Uhr mußte es mindestens werden, bis wir wieder weiter kommen konnten. An diesem Morgen passierte uns der von Mitgliedern der Kölner Handelskammer gescharterte Dampfer Mußmacher der Mülheimer Dampfschiffahrt auf seiner Fahrt nach Antwerpen. Wir lagen zu weit ab, um uns mit unserem Kölner Wappen erkenntlich zu machen. Um $\frac{1}{2}$ Uhr gingen wir wieder Anker auf ins Volkraak und liefen gute Fahrt voraus, konnten es aber nicht verhindern, von einem leeren Holländer überholt zu werden. Im Höllengat zwang uns die kabbelige See, noch weiter einen Ring fortzureffen und Fock 2 zu setzen; doch liefen wir immerhin noch um 4 Uhr in das Hollandsch Diep ein, das wir auf der nördlichen Seite aufkreuzten, um diese Fahrt kennen zu lernen. Durch das flache Wasser ist dort die See viel unruhiger als in der südlichen sog. Kölschén Fahrt, die auf jeden Fall vorzuziehen ist. Wir versuchten in diese herüber zu kommen, wurden aber durch die dazwischenliegenden Sandbänke daran gehindert. Die große Eisenbahnbrücke über das Hollandsche Diep winkte uns schon weit entgegen und ließ uns überlegen, ob wir durch den Kjl nach Dortrecht gehen oder weiter in die Maaßmündung aufkreuzen sollten. Unter der Brücke konnten wir nicht mehr durch und hätten so die Drehbrücke auf dem südlichen Ufer benutzen müssen, wollten dies aber bei der vorgeschrittenen Zeit unterlassen. So verließen wir um $\frac{1}{2}$ 7 Uhr das Hollandsche Diep und kreuzten wieder mit Vollzeug den Kjl hinauf nach Dortrecht, wo wir an einem Fabrikhof etwa 500 Meter unterhalb der Eisenbahnbrücke, die uns am andern Morgen eine Stunde lang den Weg versperren sollte, vor Anker gingen. Die Dortrechter Brücke hat zwei Drehöffnungen, wovon die nördliche für Talfahrten, die südliche für Bergfahrten geöffnet wird. 8 Uhr liefen wir in den kleinen Hafen von Slidderecht ein, da ein Weiterkommen bei dem konträren Wind und dem starken Strom ausgeschlossen war. Wir ergänzten unsere Vorräte und hängten uns um $\frac{1}{2}$ 10 Uhr an einen Schlepper an, der uns an diesem Tage bis oberhalb Tiel und bis Samstag Abend nach Spyk brachte. Da Schleppzüge dort bis 6 Uhr abends zur Durchfahrt nach Emmerich nur durchgelassen werden, mußten

wir wegen unserer $\frac{3}{4}$ Stunde Verspätung dort liegen bleiben. Sonntag Morgen gelangten wir dann endlich nach Emmerich, wo die Zollformalitäten wieder glatt von statten gingen. Wir hängten unser braves Schifflin noch an einen direkten Schlepper nach Deutz und benutzten die Eisenbahn zur weiteren Heimfahrt.

14 Tage lang hatten wir auf unserer Matilde in echtem Seemannsleben zugebracht und dabei eine Strecke von ca. 350 km auf Fluß und ca. 300 sm auf See zurückgelegt. Alles hatte sich wohlbewährt und seine Dienste voll geleistet, selbst das zuerst mit mißtrauischen Blicken angesehene Faltbeiboot. Wohl hatte sich unser Schifflin gut bewährt, gleich ob die See ruhig dalag, oder in schwer rollenden Wogen auf uns zukam. Auf den langen Wogen der Nordsee wurden wir sanft auf und nieder gewiegt, während das Hollandsche Diep mit seinen kurzen Wellen uns die Backstagen fest belegen ließ.

Entzückt waren wir von der Gastfreundschaft und Zuvorkommenheit der holländischen Bevölkerung, die uns rein als Zunftgenossen betrachteten und von denen wir wohl zur Erhaltung unseres Schiffes hätten alles verlangen können. Meinen lieben Sportskameraden kann ich nach den gemachten Erfahrungen auf dieser Reise nur den einen Rat geben:

Fahrt auch hin und lernt das schöne Land mit seinen Leuten kennen!



Yacht-Register

Bestand am 31. Dezember 1913.

No.	Name	Typ	Takelung	Eigner	Heimathafen	Größe Länge	Größe Breite	Konstrukteur Erbauer
1	Ahasver	nat. Jolle	Sloop	O. Hammelsbeck	Rodenkirchen	6,05	1,74	Schlichting
2	Alaaf Köln II	10 Segellängen-Yacht	Kutter	E. Mann	Rodenkirchen	14,75	2,95	Lilgreen
3	Alte Liebe	Motorboot mit Kajüte	—	A. Krings	Mülheim a. Rh.	6,—	1,60	B. Conrad
4	Anna	Motorboot	—	R. Kundtmann	Mülheim a. Rh.	4,30	1,50	Scharstein
5	Bobby	halbged. Schwertboot	Cat	Dr. Gerhard	Bonn	6,50	1,80	M. Schmitting
6	Cäte	Motorkreuzer	—	A. Peters.	Düsseldorf	—	—	—
7	Capri	10 Segellängen	Yawl	W. V. Duisburg	Duisburg	13,85	3,—	M. Oertz
8	Clubjolle	offene Jolle	Lugger	K. S. C.	Rodenkirchen	5,—	1,45	B. Conrad
9	Corsar IV	Kielboot (Kajüte)	Kutter	R. Colmant	Oberkassel	8,—	2,40	—
10	Eick II	halbged. Kielboot	Houari	Hauptmann E. Herber	Düsseldorf	8,12	1,72	H. Heidtmann
11	Fitsch	halbged. Flossenkieler	Sloop	Liermann	Bonn	6,89	1,73	M. Schmitting
12	Gertraud	Sharpie	Sloop	C. Weisheim	Köln	6,—	1,57	M. Schmitting
13	Gertraud II	Kielboot mit Kajüte	Sloop	J. Hardnbicker	Rodenkirchen	8,90	2,55	—
14	Glückauf I	halbged. Schwertboot	Sloop	E. Ostermann	Rotthausen	6,—	1,80	—
15	Glückauf II	8 m R. Yacht	Sloop	E. Ostermann	Rotthausen	12,55	2,35	—
16	Grille	halbged. Schwertjolle	Lugger	A. Ammerschläger	Klingenberg a. M.	4,65	1,65	—
17	Gudrun	Kielschwertboot mit Kajüte (Hilfsmotor)	Yawl	Dr. Heimann	Düsseldorf	7,5	2,—	—
18	Gustel	halbged. Kiel-Schwertboot	Houari	W. Fischer	Rodenkirchen	7,05	1,85	Schulze-Friedrichshagen
19	Heinke	Kiel-Schwertboot (Kajüte, Motor)	Sloop	Dir. K. Spruth	Mannheim	8,6	2,40	Scharstein, Kiel
20	Hilde	halbged. Kielboot	Sloop	H. Pastor	Uerdingen	9,06	2,—	G. Fausten
21	Ilse	halbged. Schwertboot	Sloop	K. R.-Verein v. 1877	Rodenkirchen	6,90	1,90	B. Conrad
22	Johanna	halbged. Schwertboot	Sloop	R. Brockmann	Rodenkirchen	6,57	1,86	B. Conrad
23	Karnickel	halbged. Kielboot	Sloop	G. Spelling, A. Hof	Rodenkirchen	8,24	1,81	M. Oertz
24	Käte	halbged. Kielboot	Sloop	J. Richter	Rodenkirchen	8,09	1,72	H. Heidtmann
25	Köttel	halbged. Schwertboot	Sloop	Leutnant Bausch	Mülheim a. Rh.	5,50	1,80	B. Conrad
26	Knirps	halbged. Kiel-Schwertboot	Sloop	B. Kitterle	Rodenkirchen	6,30	1,85	Luerssen
27	Kundry	halbged. Kielboot (Hilfsmotor)	Sloop	K. Düren, B. Virnich	Rodenkirchen	7,20	2,—	B. Conrad
28	Libelle	halbged. Kielboot	Sloop	A. Halm	Coblenz	7,30	1,90	Prinz Heinr.-Werft
29	Liesel II	Kielboot (Kajüte, Hilfsmotor)	Sloop	Dr. A. Pfaff	Rodenkirchen	9,15	2,20	Prinz Heinr.-Werft
30	Lillie II	Schwertboot	Sloop	A. Jörissen	Düsseldorf	10,40	1,98	H. Heidtmann
31	Lisbeth	Motorkreuzer	—	H. Schlösser	Rodenkirchen	13,50	3,20	Pohl
32	Lütten IV	Kiel-Schwertboot	Sloop	E. Müller	Düsseldorf	—	—	—
33	Marjorie	halbged. Schwertboot	Sloop	F. Jörissen	Düsseldorf	—	—	—
34	Mathilde II	Kielschwertboot (Kajüte)	Sloop	F. Lietzmann	Rodenkirchen	8,10	2,35	Havinghorst
35	Mathilde III	8 Segellängen-Yacht	Kutter	F. Lietzmann	Rodenkirchen	10,75	2,25	H. Heidtmann
36	Nirwana	Sharpie	Sloop	G. Krott	Bonn	6,30	1,50	Scharstein Schierslein
37	Nyota	Kielboot (Kajüte)	Sloop	W. V. Duisburg	Duisburg	8,55	2,28	F. Schuld
38	Paloma	offene Jolle	Lugger	A. Greeven	Mülheim a. Rh.	4,50	1,50	B. Conrad
39	Pennebroder	Kielboot (Kajüte, Hilfsmotor)	Sloop	C. Peltzer	Düsseldorf	7,60	2,20	G. Fausten
40	Porthos	Dampfyacht	—	F. van der Zypen	Köln	—	—	Sachsenberg
41	Reiher	Schwertboot (Kajüte)	Keitsch	F. Bohrer	Rodenkirchen	11,40	3,—	—
42	Rheingau	halbged. Schwertboot	Sloop	Cunitz, Mertens, Pott	Rodenkirchen	7,95	2,55	Luerssen
43	Sausewind	Segelrigg	Yawl	A. Kersten	Rees	—	—	—
44	Schwan	Kiel-Schwertboot (Kajüte, Motor)	Yawl	H. Kappes	Hiltorf	10,81	2,95	—
45	Sibylle	Motorkreuzer	—	Jos. Horatz	Rodenkirchen	10,—	2,60	B. Conrad
46	Strolch III	Kiel-Schwertboot	Sloop	A. Wild	Düsseldorf	7,30	1,90	—
47	Trude	halbged. Schwertboot	Sloop	H. Jansen	Mülheim a. Rh.	5,93	1,78	H. Heidtmann
48	Windspiel	halbged. Schwertboot	Houari	F. Homberg	Rodenkirchen	6,78	1,80	B. Conrad
49	Zephyr	halbged. Schwertboot	Sloop	W. Liesegang	Rodenkirchen	7,25	3,20	—

Mitglieder-Verzeichnis.

Ordentliche.

a) in Köln.

Nr.	Name	Stand	Wohnung
1	<i>Bergmann Willy</i>	Kaufmann	Köln-Deutz, Teutonenstraße 1.
2	<i>Böth Harry</i>	"	Köln, Ankerstraße 10.
3	* <i>Bohrer Franz</i>	"	Köln-Mannsfeld, Brühlerstr. 60a.
4	<i>Brinkmann Franz</i>	Architekt	" -Lindenthal, Franzstraße 4 d.
5	* <i>Brockmann Reiner</i>	Kaufmann	" -Deutz, Siegburgerstr. 135 d.
6	<i>Brockmann Theo</i>	"	" " " "
7	<i>Conrad Balthasar</i>	Bootsbauer	" Buttermarkt 40.
8	* <i>Cuniz Georg</i>	Bauingenieur	" -Müngersdorf, Ringstr. 15.
9	* <i>Düren Karl</i>	Kaufmann	" Obenmarspforten 38.
10	* <i>Fischer Wilhelm</i>	Ingenieur	" -Marienburg, Rob.Heuserstr. 5.
11	<i>Frank Viktor</i>	Architekt	" -Lindenthal, Lindenerstr.
12	<i>Genske Ernst</i>	Kaufmann	" Salierring 22. [allee 37.
13	<i>Gosse Ferdinand</i>	Ober-Postassistent	" -Mannsfeld, Mannsfelder-
14	<i>Grates Gustav</i>	Bankbeamter	" Moltkestr. 99. [straße 39 III.
15	<i>v. Guillaume Arnold</i>	Kommerzienrat	" Sachsenring 73.
16	* <i>v. Guillaume Max</i>	Geh.Kommerzienrat	" Apostelnkloster 15.
17	<i>Großgart P.</i>	Maler	" Perlengraben 116.
18	* <i>Hardenbicker Jos.</i>	stud.	" Weichserhof 11.
19	* <i>Hof Adolf jr.</i>	Fabrikant	Sürth a. Rh.
20	* <i>Homberg Ferdi</i>	stud. jur.	Rodenkirchen.
21	* <i>Horatz Jos.</i>	Fabrikant	Köln, Rubensstraße 9.
22	<i>Horatz Peter</i>	"	" " "
23	<i>Kütterle Berth.</i>	Zahnarzt	Köln, Hohenzollernring 20.
24	<i>Kölders August</i>	Kaufmann	" -Deutz, Mathildenstraße 7.
25	<i>Leonhard Alfred</i>	Bauingenieur	" -Sülz, Remigiusstraße 37.
26	* <i>Liesegang Wilhelm</i>	Fabrikant	Rodenkirchen.
27	* <i>Lietzmann F.</i>	"	Köln-Marienburg, Lindenallee 43.
28	* <i>Mann Erich</i>	Kaufmann	" -Mannsfeld, Brühlerstraße 2.
29	<i>Mann Otto</i>	stud.	" " "
30	<i>Meichsner Fritz</i>	Architekt	Köln-Rodenkirchen.
31	* <i>Mertens Arnold</i>	Fabrikant	" Dagobertstr. 13.
32	<i>Nacken Julius</i>	Referendar	" Rheinaustr. 12.
33	<i>Norrenberg Hans</i>	Kaufmann	" Schwalbengasse 22.
34	* <i>Pfaff August</i>	Dr. phil. Apotheker	" Hohestraße 35.
35	* <i>Pott Peter jr.</i>	Dachdeckermeister	" Schaafenstr. 63.
36	<i>Puchstein Gerhard</i>	Kaufmann	Köln-Braunsfeld, Wiethasestr. 44.
37	* <i>Richter Johannes</i>	"	Köln-Lindenthal, Weyerthal 106.
38	<i>Schiffer Hermann</i>	"	Köln, Karolingerring 4.

* Bootseigner.

Nr.	Name	Stand	Wohnung
39	* <i>Schlösser Heinrich</i>	Fabrikant	Köln, Severinstraße 178.
40	* <i>Spelling Georg</i>	Architekt	" Flandrische Straße 4.
41	* <i>Virnich Balth.</i>	Kaufmann	" Altes Ufer 47.
42	<i>Weigand Jos.</i>	Post-Assistent	" im Dau 4.
43	<i>Weisheim C.</i>	Optiker	" Herzogstraße 40.
44	<i>Zorn Adolf</i>	Kaufmann	" Thieboldsgasse 69.
45	* <i>van der Zypen Ferd.</i>	Industrieller	Köln-Marienburg, Kastanienallee 18.

b) Auswärtige.

1	* <i>Amerschlager Jos.</i>	Apotheker	Klingenberg a. M.
2	<i>Bade jr. Wilh.</i>	Kaufmann	Crefeld, Nordstr. 97.
3	<i>Benneckendorf Herm.</i>	"	Leipzig, Goschenstr. 15.
4	* <i>Bohrer Alois</i>	Baurat	Aachen.
5	<i>Clemens C.</i>	Kaufmann	Bonn, Kölnerstraße 20.
6	* <i>Colmant Robert</i>	Fabrikant	Oberkassel b. Bonn.
7	<i>Cuniz Hans</i>	Kaufmann	Hamburg, Gr. Bäckerstr. 16.
8	<i>Eichler Otto</i>	Prokurist	Zeulenroda i. Th., Neumarkt 1.
9	<i>v. Ender G.</i>	Assessor	Kaiserswerth.
10	<i>Fausten G.</i>	Bootsbauer	Düsseldorf, Kaiserswertherstr. 179.
11	<i>Feyerabend K.</i>	Post-Inspektor	Oberstein (Nahe).
12	<i>Füchtjohann Fritz</i>	Dr. phil.	Köln-Raderberg, Brühlerstr. 82.
13	* <i>Franke Gusto</i>	"	Emmerich, Deichstr. 1.
14	<i>Funk Julius</i>	Kaufmann	Oberkassel b. Bonn.
15	<i>Funk Otto</i>	Dr. phil. Oberlehrer	Bonn, Rheinwerf 5.
16	* <i>Gerhard Walter Dr.</i>	Chemiker	Bonn, Bornheimerstr. 90.
17	* <i>Halm August</i>	Kaufmann	Coblenz, am Plan 12.
18	* <i>Greven Alfred</i>	"	Mülheim-Rh., Düsseldorferstr. 34.
19	* <i>Herber E.</i>	Hauptmann	Düsseldorf, Kapellstr. 44.
20	* <i>Heimann Dr. jur.</i>	Direktor	Bochum
21	* <i>Heusch Georg</i>	Kaufmann	Düsseldorf, Burgmüllerstr. 21.
22	<i>Höller Karl</i>	"	Godorf, Burg, P. Bertzdorf (Rhld.).
23	* <i>Jansen Hugo</i>	"	Mülheim a. Rh., Wallstr. 99.
24	* <i>Jörissen Alex</i>	"	Düsseldorf, Neanderstr. 12.
25	* <i>Jörissen Felix</i>	"	" " "
26	* <i>Kappes Hans</i>	Fabrikant	Hitdorf a. Rh.
27	<i>Kappes Herm.</i>	Kaufmann	"
28	<i>Kersten W. A.</i>	Fabrikant	Rees a. Rh.
29	* <i>Kersten August</i>	stud. phil.	"
30	<i>Kill Friedrich</i>	Kaufmann	Bonn, Coblenzerstr.
31	* <i>Krott</i>	"	" Rheinweg 136.
32	* <i>Krings Arthur</i>	Architekt	Mülheim a. Rh., Weberstr. 4.
33	<i>Laufenberg Wilhelm</i>	stud. med.	Düren, Oberstr. 65.
34	<i>Lehmann Rich. Dr.</i>	Chemiker	Treibach-Althofen i. Kärnten.
35	* <i>Liermann Franz</i>	Zahnarzt	Bonn, am botanischen Garten 2.
36	* <i>Müller E.</i>	stud.	Düsseldorf, Kaiserstr. 21 II.
37	<i>Nachrodt Hermann</i>	Oberleutnant a. D.	Witten a. Ruhr, Blücherstr. 13.

* Bootseigner.

Nr.	Name	Stand	Wohnung
38	*Ostermann Emil	Ziegeleibesitzer	Rotthausen, Kr. Essen.
39	*Pastor Herbert	Kaufmann	Crefeld, Ostwall 267.
40	*Peters August	"	Düsseldorf, Hafen.
41	*Pelzer Karl	"	" Ackerstr. 82.
42	Reinartz E.	"	Düsseldorf, Grafenb. Allee 411 I.
43	*Sandkuhl R.	Hauptmann	Greifswald.
44	Scheibler Ad.	Kaufmann	Crefeld, Bismarckstr. 116.
45	Scheibler Max	Prokurist	Oberkassel b. Bonn.
46	Schmalz Louis	Architekt	Oberkassel b. Düss., Teutonenstr. 9.
47	Schmitting Matth.	Bootsbauer	Beuel a. Rh.
48	Schneider R. F.	Kaufmann	Crefeld, Ostwall 25.
49	*Schröder F.	Bankbeamter	Bonn, Mozartstr. 42.
50	Seifert Ad.	Ingenieur	" Friedrichstr. 10.
51	*Spruth Dipl.-Ing.	Fabrikdirektor	Mannheim.
52	Swoboda H.	Prokurist	Oberkassel b. Bonn.
53	Staudt Karl	Kaufmann	Düsseldorf, Bankstr. 10.
54	Weinand Cassius	Architekt	Berlin-Wilmersd., Holsteinische-
55	*Wiebels H.	Kaufmann	Düsseldorf, Karlstr. 8. [str 15.
56	Wild Aug.	"	" Düsselstr. 6.
57	Wirrwahn C.	Landmesser	Plauen i. V., Körnerstraße.
58	Wolle Walter	Kaufmann	Hamburg, Hofweg 22.

Junioren.

1	Ewald Ad.	stud. litt.	Deutz, Mathildenstr. 29.
2	Fischer	" "	Köln-Mülheim, Regentenstr. 33.
3	Gronemann Franz	Bankbeamter	Köln-Marienburg, Rob-Heuser-
4	Hospelt Willy	stud. litt.	Köln, Salierring 25. [straße 5.
5	Kirschbaum Karl	Kaufmann	Köln, Paulstraße 20.
6	Liesegang Karl	"	Rodenkirchen.
7	Moers P.	"	Köln-Mannsfeld, Bonnerstr. 215.
8	Offermann Erwin	Telegr.-Assistent	Köln, Lupusstraße 23.
9	Schlösser Jos.	Kaufmann	Köln, Severinstr. 178.
10	Thiel Th.	"	Köln-Deutz, Stegburgerstr. 75.

Unterstützende Mitglieder.

1	d'Arcy Friedbert	Chemiker	Köln-Kalk, Trimbornstraße 3.
2	Bausch F.	Diplom-Ingenieur	Köln, Heumarkt 18.
3	*Bausch Max	Leutnant	" Stammheimerstraße 90.
4	Becker Anton	Kaufmann	" Blaubach 53.
5	Becker Rudolf	Ober-Telegr.-Sekret.	" Hülchratherstraße 41.
6	Bertrams Paul	Kaufmann	" Bremerstraße 14 III.
7	Bölefahr Bernh.	Fabrikant	" -Klettenbg., Siebengebirgs-
8	Buss Jos.	Ober-Landmesser	Köln, Trajanstr. 5 III. [allee 27 II.
9	Crones Ed.	Architekt	" " 7.

* Bootseigner.

Nr.	Name	Stand	Wohnung
10	Depenheuer Franz	Fabrikant	Köln-Lindenthal, Dürenerstr. 254.
11	Ewald Andreas	Rentner	Köln, Dasselstraße 55.
12	Falk Georg	Architekt	" Hohenstaufering 63.
13	Fetzer Gustav	"	Köln-Mülheim, Fr.-Wilhelm-
14	Fischer Heinrich	Kaufmann	Köln, Salierring 38. [straße 42.
15	Fomm Arnold	"	" Rheinaustraße 5.
16	Greiner Otto	Architekt	" Moltkestraße 65.
17	Guibert Richard	Hauptmann	Köln-Riehl, Stammheimerstr. 90.
18	Habig Rudolf	Kaufmann	" -Sülz, Laudahnstraße 33.
19	*Hammelsbeck Otto	Ingenieur	Köln, Zeppelinstraße 8.
20	Hardenbicker Dr.	Sanitätsrat	" Weichserhof 11.
21	Hein Ernst	Kaufmann	" Hohenstaufering 63.
22	Hof Wilhelm	Fabrikant	Sürth.
23	Hoffmann J.	Rentner	Köln, Flandrische Straße 15.
24	Holz Adolf	Architekt	" Salierring 14.
25	Holz Ferd.	"	" " "
26	Holz Heinz	"	" -Klettenberg, Siebengebirgs-
27	Homberg F. A.	Kaufmann	Rodenkirchen. [allee 39.
28	Hofmeyer Kurt	"	Köln-Mannsfeld, Bonnerstr. 247.
29	Huppertz	Apotheker	Rodenkirchen.
30	Koep Hermann	"	Köln, Jülicherstraße 11.
31	Kürbs Walter	Ingenieur	" Riehlerstraße 15.
32	Kundtman R.	Privatsekretär	" Domstraße 44.
33	Lenders Hugo	Architekt	" Trajanstraße 1.
34	Lenders Edmund	"	" " "
35	Lenders Werner	Kaufmann	" " "
36	Leser Arthur	Ingenieur	" Schaafenstraße 69.
37	Linden Albert	Bes. d. Rest. Kränkel	" Martinstraße.
38	Loh Bernh.	Direktor	" -Mülheim, Fr.-Wilhelmst. 42.
39	Loh Ernst	Bankbeamter	" " " " "
40	Mann M.	Amtsrichter	" -Mannsfeld, Brühlerstraße 2.
41	Merrill Harry Dr.	Zahnarzt	" -Marienburg, Parkstraße 61.
42	Mühlmann Herm.	Fabrikant	" -Lindenthal Gleuelerstr. 171.
43	Müller Fritz	Architekt	Köln, Ubierring 24.
44	Müller Toni	"	" -Klettenberg, Petersbergstr.
45	Nagel Ferd.	Rentner	" -Mülheim, Gartenstr. 2. [93.
46	Nolzen Eugen	Apotheker	Köln, Hansaring 26.
47	Pillen Rudolf	Kaufmann	" Hohenzollernring 70.
48	Pillen Viktor	"	" " "
49	Pott Peter sen.	Rentner	" Schaafenstraße 63.
50	Otten P. gen. Hellenthal	Kaufmann	" Richard Wagnerstraße 4.
51	Redecke Wilh.	Ingenieur	" Hermann Beckerstraße 9.
52	Sander Leopold	Kaufmann	" Fr.-Wilhelmstraße 64-66.
53	Schmidt Konrad	"	" Wasserturmstraße 12.
54	Schmitter Julius	Architekt	" -Klettenberg, Siebengebirgs-
55	Schmitz M.	Brauereibesitzer	" -Müngersdorf. [allee 57.

* Bootseigner.

Nr.	Name	Stand	Wohnung
56	<i>Schoß Jakob</i>	Weingutsbesitzer	Köln, Hansaring 133.
57	<i>Schröter Albert</i>	Juwelier	" Luxemburgerstraße 76.
58	<i>Schweitzer Gg.</i>	Kaufmann	" Pfälzerstraße 19.
59	<i>Schulder Paul</i>	"	" Oberländer Ufer 174.
60	<i>Sesterhenn</i>	Architekt	" Rolandstraße 4.
61	<i>Stollenwerk Rich.</i>	Fabrikant	" -Bayenthal, Bonnerstr. 281.
62	<i>Stübing Karl</i>	Bau-Ingenieur	Köln, Badstraße 2.
63	<i>Zahn A.</i>	Ingenieur	" -Klettenbg., Heisterbachst. 35.

Korporative Mitglieder.

1. Kölner Ruderverein 1877.
2. Wasser-Sport-Verein Duisburg.

