

**Segel-Club Ville e.V.**  
1963-2013

Festschriften hat der Segel-Club Ville als Broschüren sowohl zum 25-jährigen 1988 als auch zum 30-jährigen Jubiläum 1993 aufgelegt. Sie dokumentieren die Entstehungsgeschichte, die erfolgreiche Arbeit sowie die zahlreichen sportlichen Erfolge des Segel-Club Ville.

Die jetzt vorliegende Jubiläumsfestschrift ergänzt somit diese beiden früheren Ausgaben. Neben einem kurzen geschichtlichen Abriss wird die erfolgreiche Arbeit der einzelnen Flotten, der Segelschule als auch das kulturelle Vereinsleben dargestellt. Grundlage für die Erstellung waren unter anderem Zeitzeugen, Recherchen, Protokolle, Interviews und zur Verfügung gestellte Beiträge und Bilder.

Deshalb erhebt diese Festschrift auch nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Wurde bei der Vielzahl der Ereignisse des Segel-Club Ville ein Beitrag nicht oder nicht ausreichend gewürdigt, bitten wir hiermit um Nachsicht.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß mit unserem Jubiläumsband.



**50 Jahre  
Segel-Club Ville e.V.**







## Vorwort des 1. Vorsitzenden

Dr. Rainer Vogel

---

Liebe Mitglieder und Freunde  
des Segel-Club Ville,

ein halbes Jahrhundert Segel-Club Ville! Ich denke, das ist ein guter Anlass, dieses Jubiläum zu feiern. Von einem vollgelaufenen Braunkohleloch zu einem attraktiven See und einem noch attraktiveren Segelclub. Unsere Gründungsmitglieder haben Tolles erreicht. Sie haben wahrlich Pionierarbeit geleistet. Ob sie sich damals vorstellen konnten, wie es heute aussehen würde?

Aber sie haben Weitblick bewiesen. Wichtig war ihnen das sportliche Regattasegeln, sie schufen sogar zwei Vorstandsstellen dafür. Aber auch die Jugend und das gesellige Zusammensein wurden gefördert. Ihrem Einsatz, ihrer Kreativität, ihrem Durchhaltevermögen gilt heute unser Dank.

Über die Jahre ist vieles geschaffen und erreicht worden, von der Befestigung des Seegrundstückes, Steganlagen, Clubhaus, Grundstücksgestaltung, Geräteschuppen, bis zu Clubfesten, Kinder- und Jugendförderung, Segelsportförderung, Training, Segelschule, Fahrtensegeln, Skippertraining und vieles mehr. Viele kluge Entscheidungen wurden gefällt. Man beschränkte sich auf ausgewählte Bootsklassen, was unter dem Aspekt der sportlichen Förderung genau richtig war, man darf sich eben auch nicht verzetteln.

Hat sich nun einfach alles so geradlinig und gleichförmig entwickelt? Natürlich nicht; wie im richtigen Leben gab es auch für den Segel-Club Ville Höhen und Tiefen und Phasen, in denen die Zukunft gefährdet schien. Es wäre ein Wunder, wenn so etwas innerhalb von 50 Jahren nicht vorkommen würde.

Aber im Großen und Ganzen hat sich unser schöner Verein hervorragend entwickelt und steht heute gesund und jugendlich frisch da.

Natürlich hat sich alles verändert. Das sportliche Segeln und die Jugendförderung stehen heute noch immer im Mittelpunkt, aber wir müssen auch realistisch sein. Neue Herausforderungen haben sich ergeben. Die gesellschaftliche Ent-



wicklung geht auch am Segel-Club Ville nicht vorbei, und die Jugendlichen sind einerseits durch Ganztagschule, Ausbildung und Studium extrem gefordert und haben andererseits ein unüberschaubares Angebot an Freizeitaktivitäten, so dass die Treue zu einer Sportart selten geworden ist.

Darum ist es meiner Ansicht nach so wichtig, dass in einem Segelclub nicht nur der Sport alleine im Fokus steht, sondern auch und gerade die Gemeinschaft und das Gesellige. Wer sich in einer Gemeinschaft wohl und aufgehoben fühlt und gleichzeitig einem wunderbaren Sport nachgehen kann, wird nicht so schnell seine Aktivitäten wechseln. Von daher finde ich es auch wichtig, dass unser schöner Verein von großen Querelen verschont geblieben ist, und ich wünsche mir, dass das auch so bleibt.

Heute ruht der Segel-Club Ville auf mehreren Säulen: Das ist und bleibt das Regattasegeln, aber auch Kinder- und Jugendarbeit, Segelschule, Training, Seesegeln mit Skippertraining und Touren. Ebenso wichtig müssen uns auch Geselligkeit und das freundschaftliche Miteinander der Clubmitglieder sein.

Dass das alles so bleibt und sich der Verein gesund und kontinuierlich

weiterentwickelt, das wünsche ich uns allen.

Von alleine kommt das aber nicht. Nur wenn wir das richtig wollen und uns immer wieder entsprechend einbringen, wird es werden.

Dann sehe ich auch für die nächsten 50 Jahre die Sonne über dem Liblarer See und seinem tollen Segel-Club Ville aufgehen.



SCV

**Grußworte  
zum Jubiläum**



## Grußwort der Stadt Erftstadt

Volker Erner, Bürgermeister

---

Liebe Bürgerinnen und Bürger,  
liebe Mitglieder des Segel-Club Ville,

mit großer Freude gratuliere ich Ihnen zum 50-jährigen Bestehen Ihres Vereins.

Seit mehr als fünf Jahrzehnten ist der Segel-Club Ville Anlaufstelle für Segler im Rhein-Erft-Kreis und mit seinem Clubhaus in bester Lage am Liblarer See von großer Bedeutung für die Region geworden. Aus einem kleinen Club hat sich über die Jahre ein beeindruckender Verein mit rund 300 Mitgliedern entwickelt.

Der Segel-Club Ville kann auf seine langjährige Entwicklung, seine erreichten Ziele und auf die vielen Teilnahmen an auswärtigen, insbesondere auch an internationalen Wettbewerben sehr stolz sein. Es ist besonders die Ausbildung in Segelsport und Seemannschaft, die

dem Verein am Herzen liegt. Dank der guten und erfolgreichen Jugendarbeit ist die Zukunft für den erforderlichen Nachwuchs im Segelsport gesichert. Ob als Regatta- oder Fahrtensegler, im In- oder Ausland, die Mitglieder des Segel-Club Ville sind überall dort zu Hause, wo Segelsport betrieben wird.

Ich übermittle dem Vorstand und allen Mitgliedern des Segel-Club Ville die Glückwünsche der Stadt Erftstadt. Möge dieses Jubiläum dazu beitragen, dass Harmonie und kameradschaftliche Zusammenarbeit weiterhin zu den hervorstechenden Kennzeichen des Vereins gehören.

Für die zahlreichen Veranstaltungen in diesem Jahr wie Opti Köln-Cup und German Open 2013 wünsche ich dem Verein alles Gute, ein gutes Gelingen und vor allen Dingen sportliche Erfolge.





## **Grußwort vom Deutschen Segler-Verband**

Rolf Bähr, Präsident

---

Zum 50-jährigen Bestehen des Segel-Club Ville gratuliert der Deutsche Segler-Verband allen Mitgliedern und Freunden sehr herzlich!

Wer sich an Ihren Verein wendet, der wird von den Mitgliedern herzlich empfangen und in eine große, lebendige Gemeinschaft aufgenommen! Diesen Eindruck erhält jeder Besucher Ihrer Webseite.

Als Verein, der das Freizeit-, Regatta- und Fahrtensegeln pflegt, ist der Segel-Club Ville breit aufgestellt. Im Mittelpunkt steht dabei das sportliche Jollensegeln. Das zeigt sich unter anderem in einer beachtlichen Flottenvielfalt: Die Mitglieder segeln FJ, Laser, Korsar, Zugvogel, Vaurien und OK-Jolle – als Freizeitsport und auf Regatten gleichermaßen.

Zum Angebot gehören daher regelmäßige Regattatrainings und natürlich

die Ausrichtung von und Teilnahme an Regatten unterschiedlichster Niveaus. Die Fahrtensegler des Segel-Club Ville organisieren Skippertrainings und zeigen Flagge auf anspruchsvollen Törns auf der Ostsee, dem Ijssel und dem Mittelmeer.

Angesichts dieses überzeugend gelebten Vereinsmottos ist es nicht verwunderlich, dass auch der Nachwuchs des Vereins aktiv und auch erfolgreich ist: Die Jugendabteilung bildet mit konstant knapp 100 Seglerinnen und Seglern in Opti und 420er eine starke und prägende Säule des Jugendsegelns in Nordrhein-Westfalen.

Und wer das Segeln im Erwachsenenalter erst noch lernen möchte, der hat dazu in der angeschlossenen Segelschule allerbeste Möglichkeiten.

Bei den vielfältigen Aktivitäten wird deutlich: Der „Allround-Verein“ Ville lebt vom Engagement und der Leidenschaft seiner Mitglieder. Er stützt mit seiner Arbeit wie so viele weitere Vereine die Wassersportstruktur in Deutschland und sichert damit die Zukunft unseres schönen Segelsports.

Ich danke allen Mitgliedern im Namen des Deutschen Segler-Verbandes ganz herzlich für Ihr Engagement und wünsche Ihnen weiterhin viel Freude und Erfolg am Segeln.





SCV

## **Grußwort vom Segler-Verband NRW**

Frank Suchanek, Vorsitzender

---

Allen Mitgliedern des Segel-Club Ville gratuliere ich sehr herzlich zum 50-jährigen Bestehen ihres Vereins.

50 Jahre Vereinsgeschichte ist schon eine beachtliche Leistung. Die Clubgründung erfolgte in der Zeit des Aufbruchs. Gefördert durch die damals neue GFK-Bauweise, die preiswerte Boote ermöglichte, setzte ein Boom im Segelsport ein, der starke Regattaaktivitäten und viele Clubgründungen gerade in unserem Lande nach sich zog. Die ausgezeichnete Lage des Segel-Club Ville am Liblarer See ist schon etwas Besonderes und lockt viele Wassersportler an. Der Segel-Club Ville ist einer der aktivsten Segelvereine in NRW. Mit den Abteilungen Jugend, Segelschule und Fahrtensegeln werden alle Bereiche des Segelsports hervorragend abgedeckt. Seinen

Mitgliedern bietet der Verein ein umfassendes Angebot, um unseren schönen Sport auszuüben.

Durch die Abteilung Zukunft, die Jugend, wurden mehrere Generationen an den Segelsport herangeführt und haben sich zu sportbegeisterten, aktiven Seglern entwickelt. Das ist die Grundlage für eine lange und erfolgreiche Vereinsarbeit.

Wir sollten das Jubiläum zum Anlass nehmen, uns in die Gründer- und Aufbauzeit des Vereins hinein zu denken. Wir werden erkennen, wie viel ehrenamtliche Leistung für den Verein und damit für die Gemeinschaft erbracht worden ist. Das ist, vor allen Dingen in der heutigen Zeit, nicht selbstverständlich.

Mein Dank und der Dank des SVNRW gilt deshalb allen, die sich um den Club in den vergangenen Jahren verdient gemacht haben, die ihn mit viel persönlichem Engagement bis zum heutigen Tag geführt haben.

Ich wünsche dem Segel-Club Ville, dass er in diesem Sinne auch in den kommenden Jahren für die anstehenden Aufgaben und Herausforderungen die richtige Crew haben möge und wünsche ihm für die Zukunft alles Gute.





## **Grußwort vom Kölner Yacht Club**

Olaf Krings, Vorsitzender

---

Sehr verehrte Mitglieder vom Segel-Club Ville, liebe Segelkameraden,

die Mitglieder des Kölner Yacht Club, vertreten durch den Vorstand, gratulieren Ihnen zum 50-jährigen Jubiläum im September 2013 ganz herzlich.

Nicht zuletzt durch den Freundschaftsvertrag zwischen dem Segel-Club Ville und dem Kölner Yacht Club fühlen wir uns Ihnen gegenüber eng verbunden und wünschen Ihrem Verein eine glückliche und erfolgreiche Zukunft.

Ich persönlich habe als junger Segler mit meinem Freund Klaus Hammel an einer ganzen Reihe von Zugvogelregatten teilgenommen und miterlebt, wie sich Ihr Verein dank eines wunderschönen Reviere fortentwickelt hat. Der krönende Abschluss der ersten 50 Jahre Ihrer Geschichte ist verbun-

den mit der Fertigstellung Ihres neuen Vereinshauses, was die Dynamik Ihres Vereins zum Ausdruck bringt – Sie können stolz darauf sein.

Ich wünsche unseren beiden Vereinen, dass wir auch weiterhin in Freundschaft verbunden bleiben und die bestehende Freundschaft mit Leben füllen. Persönlich darf ich Ihnen sagen, dass nicht nur ich, sondern auch viele von meinen Kollegen sich bei Ihnen wohl fühlen und gerne zu Ihnen kommen.

Wir vom Kölner Yacht Club wünschen Ihnen auch weiterhin viel Erfolg und Ihren Vorständen eine glückliche Hand, die Geschicke des Vereins bis in alle Zukunft mit Erfolg zu leiten.





Lastkraftwagen in der Grube Liblar

# Die Anfänge des SCV



## Vom Klüttengrund zum Erholungswald

Helmuth Thomas

---

Die Ville war seit jeher ein großes, meist aus Buchen- und wenig Eichenwald bestehendes zusammenhängendes Waldgebiet und wurde erstmalig in einer Schenkungsurkunde Otto II. im Jahre 973 als Wildbanngebiet erwähnt.

Am Südrand der Ville trat die Braunkohle an verschiedenen Stellen ans Tageslicht, so dass man bald begann, die Braunkohle als Brennmaterial zu nutzen. Anfänglich besorgten die Bewohner sich ihr Brennmaterial, indem sie in „Tummellöchern“ nach Kohle gruben. Die kommerzielle Nutzung begann mit der Gründung der ersten Braunkohleaktiengesellschaft 1873. Nachdem 1877 die Herren Bleibtreu und Gruhl die Herstellung von „Nasspresssteinen“ entdeckt hatten, wurden 1899 weltweit der erste Tagebau und das erste Braunkohle-

kraftwerk mit dem Namen Berggeist errichtet. Durch Streiks im Ruhrgebiet wurde Steinkohle zur Mangelware, dadurch erfuhr die Braunkohle einen ungeheuren Aufschwung. Von 1890 bis 1900 verzehnfachte sich die Produktion und die Zahl der Brikettfabriken stieg von zwei auf 17 und 1914 waren es schon 30.

Die Braunkohlegruben hatten einen großen Flächenbedarf. Da über der Kohle auf dem Villerücken Wald stand, musste dieser gerodet werden. Sehr früh erkannte man, dass man die ausgekohlten Flächen nicht einfach sich selbst überlassen konnte und schon am 12. Juli 1766 wurde in einem Pachtvertrag der Roddergrube festgelegt, dass die ausgekohlten Flächen mit jungen Erlen zu bepflanzen seien.

Durch das „Allgemeine Berggesetz für die preußischen Staaten“ vom 24. Juni 1865 und ab 1950 durch das Braunkohlegesetz wurde die Rekultivierung verpflichtend. Ab 1920 begann man systematisch zu rekultivieren.

Von 1920 bis 1950 wurde von den noch selbstständigen Gruben waldbaulich experimentiert. Da die Braunkohle im Süden der Ville unter einer nur 1,50 Meter dicken Lößlehmschicht lag, hatten die mit Loren nach der Auskohlung verkippten Bö-

den einen sehr hohen Lößanteil und damit günstige Wuchsvoraussetzungen, was man an den sehr guten Beständen östlich des „Schnacken Jagdweges“ sehen kann. Von 1951 bis 1959 gelangte die Pappel wegen des hohen Holzbedarfs nach dem Krieg in den Vordergrund der waldbaulichen Überlegungen. Die Pappel sollte als Vorwald den Boden für anspruchsvollere Baumarten vorbereiten. Kriegsbedingte unrekultivierte Flächen und personelle Verflechtungen führten dazu, dass auf 1800 Hektar Pappel- und Erlenbestände angepflanzt wurden.

Von 1960 bis 1970 wurden die Lehren aus den ersten Rekultivierungen gezogen und speziell hergerichteter „Forstkies“ verkippt. Der Schaufelbagger nahm das Deckgebirge 1:4 Löß zu Kies auf, und der Absetzer verstürzte das gemischte Substrat in einer 4 Meter mächtigen Schicht. Der Forstkies eignete sich zwar sehr gut für eine Aufforstung, jedoch durch das Planieren der Flächen mit Planierraupen wurden die Böden verdichtet. Erst nachdem weitgehend auf das Befahren mit schweren Maschinen verzichtet wurde, stellten sich Wuchserfolge ein. Die Pflanzenentwicklung war so gut, dass das Verfahren nun bergamtlich vorgeschrieben ist.

Die oben beschriebenen Pappel- und Erlenaufforstungen aus den 50er Jahren haben ihr Höchstalter erreicht und werden deshalb kontinuierlich seit circa 20 Jahren bis heute in standortgerechte Holzarten wie Buche, Stieleiche, Wildkirsche, Douglasie und Lindenkulturen umgewandelt. Die Umwandlung wird möglichst unmerklich durchgeführt, damit die Funktionen des Waldes nicht erneut stark gestört werden.

Dies geschieht, indem ein lichter, schattenspendender Pappelanteil erhalten bleibt, während die restlichen Pappeln gefällt werden. Entweder werden Pflanzen von mindestens 1,20 Meter Höhe (Größe wegen Verbisses des Rehwildes) dann mit dem Spaten in die ungeräumte Fläche gepflanzt oder das Reisig wird mittels Kettenraupe alle 20 Meter auf Wälle geschoben und die Pflanzen dazwischen mit einer Pflanzmaschine gesetzt. Die Maschinen sind so ausgerüstet, dass sie weniger Bodendruck als der menschliche Fuß verursachen. Die Wälle dienen später als Pflegeschneisen.

Durch das Massendefizit nach Entnahme der Braunkohle sind annähernd 40 Seen entstanden, wovon einige unter Naturschutz stehen. Der neue Wald und die Seen dienen der Bevölkerung als Erholungsschwer-

punkte oder der ruhigen Erholung. An sonnigen Wochenenden finden sich viele Besucher aus den nahe gelegenen Großstädten zu Spaziergängen im Wald oder an den Erholungsseen zum Schwimmen, Surfen, Segeln, Rudern, Tauchen oder nur zum Sonnen ein. Fast alle Seen werden außerdem von Angelvereinen genutzt. An zwei Seen sind Campingplätze angelegt worden.

Die Rekultivierung hat eine völlig andere Waldlandschaft entstehen lassen; aus den einst urwüchsigen, geschlossenen Waldgebieten ist eine offene Wald-Seen-Landschaft geworden, die die Erholungssuchenden Menschen anzieht. Zwar hat sich die Entwicklung einiger Gebiete erstaunlich schnell und weit vollzogen, letztlich ist aber heute noch nicht absehbar, wann sich die dem Standort angepasste neue Waldlebensgemeinschaft wieder hergestellt hat.

#### LITERATUR:

Uwe Schölmerich (1998)  
70 Jahre forstliche Rekultivierung –  
Erfahrung und Folgerung



## Urwald, Braunkohle, Landschaftssee

Katja Stoll, Rolf Dieter Stoll

---

Der Liblarer See, etwa 15 km südwestlich von Köln, ist das mit Wasser gefüllte Restloch des ausgekohlten ehemaligen Tagebaus Liblar. Hier wurde bis 1961 Braunkohle abgebaut. Das Restloch hat ein Volumen von 2,7 Mio. m<sup>3</sup>.

Der See erstreckt sich über eine Fläche von fast 53 ha bei einer durchschnittlichen Wassertiefe von etwa 5m (1).

Braunkohle stammt aus der versunkenen Pflanzenwelt des Tertiär vor rund 15 Mio. Jahren. Im hiesigen Raum war es damals regenreich und etwa 10° wärmer. Die Küstenlinie der Nordsee reichte bis nahe dem heutigen Köln. Das sich anschließende flussdurchzogene flache Land war geprägt von subtropischen Sumpfwäldern, Mooren und Seen, eine Landschaft vergleichbar den Everglades in Florida. Der

Grundwasserstand war hoch. Das Land senkte sich allmählich und über einen langen Zeitraum. Abgestorbene Pflanzen kamen unter Wasser, wurden nur unvollständig zersetzt und unter Sauerstoffausschluss durch Mikroorganismen zu Torf umgewandelt, der in der Moorbildungsphase eine Mächtigkeit bis zu 270 m erreichte. Er wurde in dicken Schichten von Sedimenten urzeitlicher Flüsse überlagert, welche in Abhängigkeit von der Absenkungsgeschwindigkeit des Bodens aus Tonen, Sanden oder Kiesen bestanden und den Torf zusammenpressten. Beispielsweise entstand aus 10 m Pflanzenmaterial über Torfbildung und durch Überlagerungsdruck ein 2 m mächtiges Braunkohleflöz.

Diese Vorgänge wiederholten sich mehrfach. Im Laufe der Jahrtausenden zerbrachen die Bodenschichten der Niederrheinischen Bucht durch Bewegungen in der Erdkruste. Sie wurden zerrissen, abgesenkt oder gekippt und in Schollen gegliedert. Die rheinische Braunkohlelagerstätte besteht aus mehreren Flözen, ist geologisch gestört und erstreckt sich im Städtedreieck Köln – Aachen – Mönchengladbach. Sie ist das größte geschlossene Braunkohlevorkommen in Europa mit rd. 35 Mrd. t wirtschaftlich gewinnbaren Vorräten.

Ein Teil dieser Vorräte ist durch Überbauung nicht mehr zugänglich (2).

Die Lagerstätte liegt östlich von Liblar und befindet sich in der Kölner Scholle zwischen zwei Störungen mit Längsachsen von SO nach NW. Sie geht im Süden nahe Weilerswist aus und streicht weit nach Nordwesten, dabei zunehmend tiefer werdend.

Im Bereich des späteren Braunkohlebergwerks Liblar wurde das hier 28 m mächtige, von drei Tonmitteln unterteilte Braunkohleflöz von 8–9 m Abraum überlagert. Es war oberflächlich stellenweise durch Erosion freigelegt. Bereits im ausgehenden Mittelalter wurde an solchen Stellen die Turff oder Umbererde genannte Braunkohle von Bauern oder Tagelöhnern mit Spaten gestochen. Die erdfeuchten Kohlestücke wurden luftgetrocknet und teils als Brennstoff zum Eigenverbrauch oder Verkauf mittels Pferdekarren abtransportiert, teils zu Aschedünger verbrannt. Zunehmende Nachfrage veranlasste die „Turffgräber“, den Abbau auszuweiten. Es wurden manuell Entwässerungsgräben gezogen, das Deckgebirge abgetragen und die Kohle gewonnen.

Der Abbau erfolgte planlos in zahlreichen kleinen Betrieben bis zum Grundwasserspiegel. Es gab keine Vorschriften.

Die Braunkohle wurde nicht als Mineral angesehen. Abbauberechtigt waren die Eigentümer oder Pächter der Grundstücke. Dokumentarisch nachweisbar ist „Turff stechen“ im Bereich Liblar seit 1720, begann aber früher. Bereits vor 1739 entwickelte sich die Herstellung von „Klütten“. Die stückig gewonnene Rohbraunkohle wurde weiter angefeuchtet, zu Staub zertreten, mit Lehm vermischt und in eimerartige wasserdurchlässige Kübel gefüllt. Nach dem Antrocknen der breiigen Masse wurden die Kübel umgestülpt und geleert. Zum Austrocknen wurden die etwa 5 kg schweren Klütten pyramidenförmig im Freien gestapelt. Sie ließen sich danach weitgehend verlustlos transportieren. Der Ausdruck „Klütten“ wurde wohl hier geprägt (3).

Eine Gruppe von Liblarer Bürgern richtete 1789 ein Gesuch an ihren Landesherrn zur Verpachtung eines Grundstücks zwecks Torfgewinnung. Sie sicherten die Rekultivierung der beanspruchten Fläche zu, d.h. Schächte zu verfüllen, keine Halden stehen zu lassen und das Abbaugelände zügig wieder aufzuforsten. Es ist bemerkenswert, dass schon damals die Rekultivierung und Wiedernutzbarmachung von Abbauflächen von Beginn eines Vorhabens an Beachtung fand.

1794 besetzten französische Truppen die linksrheinischen Gebiete. Für den Abbau der Braunkohle änderte sich zunächst nichts. Erst 1812 wurden die Torfgruben, auch im Bereich Liblar in den Rang von Bergwerken erhoben. Das französische Bergrecht kam nun zur Anwendung. Es wurden behördliche Konzessionen erforderlich. Damit wurde vor allem die Sicherheit verbessert. Mit der Zuweisung der linksrheinischen Gebiete an Preußen 1815 fanden diese Bestimmungen Eingang in das Rheinische Bergrecht.

Mitte des 19. Jahrhunderts bestanden in der Ville-Region 38 konzessionierte Kleinstbergwerke, oft als landwirtschaftliche Nebenbetriebe, die etwa 200 Arbeiter aus Liblar und Umgebung, plus deren Frauen und Kinder, beschäftigten. Es lässt sich aus den eingesehenen Unterlagen nicht rekonstruieren, ob all diese Kleinstbergwerke im späteren Tagebaufeld Liblar lagen.

Im Jahr 1899 wurde die Grube Liblar von wohlhabenden Kaufleuten gegründet, in der die bisherigen dortigen Aktivitäten aufgingen. Ein für diese Zeit großer Tagebau konnte geschaffen werden. Er ging 1918 in den Besitz von Felten u. Guillaume Carlswerk AG, Köln, über. Von 1951 bis zur Auskohlung

gehörte das Unternehmen in Liblar zur Roddergrube AG, Brühl (3).

Das Kohlefeld hatte eine Größe von etwa 2,4 Mio. qm. Der technische Fortschritt erhielt Einzug in den Tagebau. Im Abraumbetrieb wurden gebraucht übernommene, Dampf getriebene Eimerketten- und Löffelbagger eingesetzt, welche die Massen direkt auf oben offene Waggon mit Normalspur luden, die zu Zügen zusammengesetzt waren und sie zu den vorgesehenen Kippstellen brachten. Die Gewinnung der Kohle erfolgte durch kleine Dampfbagger kombiniert mit einem Rolllochbetrieb. Hierbei wurden kurze Strecken vorgetrieben, aus denen Rolllöcher hochgefahren und nach oben erweitert wurden. Unten wurde die Kohle aus Schurren in die Förderwagen abgezogen. Vom Liegenden des Tagebaus zur Geländeoberfläche waren 70 Höhenmeter zu überwinden. Hierzu wurde auf der Böschung eine Doppelkettenbahn gebaut, die bis 1957 bestand.

Auf dem Gelände wurde die Kohle zu einer zwischenzeitlich errichteten Brikettfabrik gefördert.

Die Brikettfabrik hatte eine Tagesleistung von zunächst 1200 t, nach einem Ausbau 1935 von 2000 t, die von der Grube Liblar versorgt wurde. Die Briketts wurden ohne

Bindemittel unter hohem Druck gepresst.

Die um die Jahrhundertwende erfolgten Vergrößerungen erforderten eine Aufstockung der Belegschaft von 200 auf etwa 400 Personen. Um lange Anfahrtswege zu vermeiden, sollten sie möglichst aus Liblar und Umgebung kommen oder dort hinziehen. Dazu musste zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden. Der Ortsteil Oberliblar entstand.

In der anstehenden Kohle bereiteten Qualitätsunterschiede und Toneinlagerungen Probleme bei der Gewinnung. Es wurden Eimerketenschwenkbagger mit geknickter Eimerleiter eingesetzt. Sie konnten den Ton aushalten und mittels einer Bandanlage direkt auf das Liegende oder Gelände abwerfen. Mittels der geknickten Eimerleiter ließen sich Kohlesorten unterschiedlicher Qualität getrennt baggern, z.B. Kohle für Brikettierung oder Kesselfeuerung (5).

In der Zeit des Ersten Weltkrieges und der nachfolgenden Jahre verschlechterte sich der Allgemeinzustand der Tagebaugeräte, da planmäßiger Ersatz nicht möglich war.

Von August 1923 bis März 1924 wurde im Anschluss an die Ruhrbesetzung das Werk Liblar von Franzosen beschlagnahmt. Die Produktion

kam zum Erliegen und war in den nachfolgenden Jahren stark gestört.

Im Zweiten Weltkrieg lief der Tagebau Liblar zunächst weiter, obwohl dem Werk in den Jahren 1942–1945 erhebliche Schäden durch Bombenangriffe zugefügt wurden. Der Betrieb kam im Herbst 1944 ganz zum Erliegen und konnte nach Beseitigung der Kriegszerstörungen erst gegen Ende 1945 mit eingeschränkter Leistungsfähigkeit wieder aufgenommen werden.

Der Kohlenbestand des Tagebaus Liblar schmolz zusammen. Nach Kriegsende war eine weitere Lebensdauer von nur noch etwa 1,5 Jahren absehbar. Erweiterungsmöglichkeiten bestanden nur sehr begrenzt und wurden genutzt. Die immer kürzer werdende Restlebensdauer musste bei Ersatzbeschaffung von Geräten und der Massendisposition für die Gestaltung der Bergbaufolgelandchaft berücksichtigt werden.

Das Restloch wurde frühzeitig geplant, um es kostengünstig so weit wie möglich mit Tagebaugeräten gestalten zu können. Betriebs- und Randböschungen mussten stand-sicher, im Restlochbereich dauerstandsicher, angelegt werden. Dies war insbesondere bei Böschungen wichtig, die Unter-Wasser- und Wellenschlagbereiche bekamen. Hierzu

waren geschüttete Massen mit bestimmter Porosität und Permeabilität erforderlich, die aus dem laufenden Betrieb zeitgerecht ausgehalten und umgesetzt werden mussten.

Ein ausgedehntes Wasserleitungsnetz mit zahlreichen Spritzdüsen war vorsorglich angelegt worden, um Brände im Entstehen bekämpfen zu können.

Der Tagebau wurde elektrifiziert. Zur Stromversorgung diente eine vom Tagebau Brühl abgezweigte Freileitung mit 6000 V Spannung. Im Abraumbetrieb wurde für 600.000 m<sup>3</sup>/a Leistung ein MC-Löffelbagger bzw. Greiferkran, Bauart Kempnagel, von der Grube Brühl umgesetzt. Er belud 25 und 16 m<sup>3</sup> Abraumbwagen. Für den Fahrbetrieb diente eine 900 mm Spur. Zur Kohlegewinnung (800.000 m<sup>3</sup>/a) diente ein MCU-Löffelbagger der Fa. Menck & Hambrock mit einem 2 m<sup>3</sup> Löffel (4). Die Doppelkettenbahn zum Kohletransport aus dem Tagebau wurde beibehalten. Ihre kontinuierliche Beschickung sicherten zwei Erdbunker.

Der Abraumbetrieb wurde Ende 1952 eingestellt. Die Brikettfabrik Liblar wurde bis zu ihrer Stilllegung 1961 mit Tagebaukohle versorgt. Danach erfolgte noch die Gewinnung von Restkohlen aus unregelmäßigen Randbereichen und von Koh-

lepfelern unter den zwischenzeitlich abgerissenen Tagesanlagen. Sie wurden der Brikettfabrik Concordia zugeführt.

Nach Einstellung der Kohlegewinnung erfolgten abschließend Rekultivierungsarbeiten insbesondere im Restlochbereich. Sie gingen zügig von statten. 1964 Abbrucharbeiten, 1974 Landschaftssee mit Erholungsnutzung.

#### Quellenverzeichnis:

- (1) Wikipedia, freie Enzyklopädie
- (2) Braunkohle im Energiemix, DEBRIV, Bundesverband Braunkohle Okt. 2012
- (3) Die Brikettfabrik Donatus 1890–1959, Schüler Coenen Verlag Documenta Berchemendis Historica.
- (4) Persönliche Mitteilung Dr. P. Asenbaum, Bezirksregierung Arnsberg
- (5) Revier und Werk, Heft 15, 1953 und Heft 23, 1954, auch Heft 59, 1961 und Heft 154, 1979, überlassen vom Historischen Archiv, RWE Power AG, Eschweiler



Kettenbahn der Grube Liblar



Förderung der letzten Kohle in der Grube Liblar 1958



Schwenkbagger, Grube Liblar, Mai 1930



Gemeinsames Mittagessen der Auszubildenden 1937



Die Brikettfabrik Liblar von der Grube Donatus gesehen 1930



Eimerkettenbagger bei der Auskohlung des Restfeldes der Grube Liblar im September 1956



Förderung der letzten Kohle in der Grube Liblar 1958



Restfeld der Grube Liblar im August 1957



In jedem Sommer suchten viele tausende Großstädter Entspannung und Erholung.

# SOMMER 1964



# SOMMER 1974

Die Eimerkettenbaggeranlage wurde demontiert, als dieser Braunkohletagebau die Kohleförderung einstellte. Aus diesem ehemaligen Tagebaugelände wurde ein 2500 Hektar großes Wald-Seen Naherholungsgebiet, in dem Sonnenanbeter genauso wie Angler und Wanderer auf ihre Kosten kommen.

## Nur Fliegen ist (nicht) schöner?

Björn Chrosciel

---

Mit diesem Beitrag möchte ich an ein berühmtes ehemaliges Clubmitglied erinnern: Herrn Freiherr von Richthofen.

Für mich ist er nicht nur berühmt, weil er ein Nachfahre des legendären Fliegers aus dem Ersten Weltkrieg ist, sondern auch, weil sein Umgang mit seinem 420er aus meiner Sicht mindestens so legendär war – und noch dazu friedlich.

Es muss Mitte der 70er Jahre gewesen sein, dass wir uns bei Übungsregatten mit unseren Frauen am See trafen und auch die Vorschterinnen und Vorschter wechselten. Der Haken war nur, dass die eigenen Vorschterinnen bei stärkerem Wind es vorzogen, den See als Spaziergängerinnen zu umrunden. Was lag da näher, als dass wir uns unseren eigenen Starkwindübungen widmeten.

Die Legende nahm ihren Lauf: Ein Anruf und die Frage, ob „der Herr Assessor“ – so nannte er mich – Zeit habe, der Wind sei so stark, dass er den Dampf aus den Schloten der damals noch existierenden Zuckerfabrik waagrecht abtrieb. Der „Herr Assessor“ hatte natürlich Zeit, und wenige Minuten später stand ein schwarzer Mustang Cabrio vor dem Haus. Schon die Fahrt zum See auf der B265 war an sich ein Erlebnis der anderen Dimension: Egal wie viele Autos vor uns waren – das Gaspedal mit dem Kickdown bis zum Anschlag durchgetreten, so dass es einen in den Sitz presste – und geschafft.

Am See war es sein Ehrgeiz, mir das Handling eines Spinnakers bei kräftigen Winden beizubringen. Also raufgekreuzt zum Fischereigebäude, Spinnaker setzen und schon begann der Surfgang runter zum Clubgelände. Anfangs hatte mich noch ein kleines Handicap meines Lehrmeisters irritiert; durch eine Kriegsverletzung war eines seiner Beine völlig steif. Die Beunruhigung legte sich, als ich merkte, dass er aus dem vermeintlichen Handicap seinen Vorteil zog, indem er sein steifes Bein unter den Ausreitgurt klemmte und sich somit weit außenbords hängen lassen konnte.

Höhepunkt war dann, wenn ich an Luv auf der Kante stand und er an Lee saß. Nicht zu beschreiben das Gefühl, wenn das Boot dann durch die sich überall bildenden weißen Schaumkämme jagte und man das Schwert durchs Wasser sehen konnte.

Und dabei passierte es dann doch – das Unvorstellbare: Als es besonders heiß herging auf dem Weg zur 3er Tonne, forderte er mich auf, doch beide Arme ganz nach hinten zu legen, um frei im Trapez zu hängen, ganz entspannt, wie er meinte. Im selben Moment löste sich der Knoten am Tampen für die Einstellung. Schon durchpflügte ich mit einer gewaltigen Welle das Wasser des Sees.

Herr von Richthofen konnte mit seinem steifen Bein die Balance halten, weil ich mich in meiner Verzweiflung mit aller Kraft an der Spischot festhielt. Ein Aufschießer, und das Boot stand. Er half mir ins Boot und überstand dies Malheur ohne nass zu werden.

Vorwürfe wegen des Knotens brauchte ich ihm nicht zu machen, das besorgte er selber mit einer solchen Heftigkeit, dass ich regelrecht Mitleid mit ihm bekam: Er als der große Experte hatte einen Knoten nicht genügend gesichert. Er tat mir wirklich leid.

Stattdessen ärgerte mich aber, dass unsere Frauen auf ihrem Spaziergang um den See nichts davon mitbekommen hatten. Ihr Mitleid hielt sich irgendwie in Grenzen, und ihr Bedauern ob meiner nassen Sachen und der Tatsache, dass ich durchgefroren war, war denn auch nur ein geringer Trost.



Der Prahm, ein Unikat unter den Startbooten.

## Die Gründerzeit

Max Weidmann

oder andere vor Anker auf dem See in seinem Boot. Im Sommer 1963 gab es mehr als 30 Boote auf dem See, wie in der Festschrift zum 25-jährigen Jubiläum berichtet wird.

Das Gelände am See war zwar noch kein Clubgelände, aber bei dieser inoffiziellen Platzwahl baute man mit viel Gemeinsinn und Pioniergeist schon einen Flaggenmast und einen ersten Steg für die Anlandung der Boote.



---

### Vor der Zeit des SCV

Bis 1963 entwickelte sich auf dem Liblarer See ein reges Leben von Seglern mit sehr verschiedenen Bootsklassen und unterschiedlichen sportlichen Ansprüchen. Dazu gehörte Hans Vetterle mit einem Viking-Komet Schlauchsegelboot und später mit einem FJ, Werner Bauer mit seinem 22er-Gaffelsegler, Kurt Ruland mit einer Neptun-Jolle und Robert Menzerath mit einem Vaurien und die Victoras mit ihrem selbst gebauten FD.

Anfangs versuchte man, an verschiedenen Stellen Zugang zum See zu finden, später sammelten sich die Segler unweit des heutigen Anglergeländes. Der Platz war offen und ungeschützt, die Boote wurden abends eingepackt und mühsam zur B265 hinauf geschoben. An schönen Wochenenden pennte der eine



Lieber Segelsportler !

In ihrer Gesamtheit sind sich wohl alle, die auf dem Liblarer See ihre Freizeit mit unserer schönen Sportdisziplin vertreiben, darüber einig, daß ein Zusammenschluß zu einer offiziellen Interessengemeinschaft nicht mehr länger aufzuschieben ist.

Wir wissen nur zu gut, daß "unser Lido" die einzige nennenswerte Segelmöglichkeit im Kölner Gebiet darstellt, und gerade deshalb sollten wir bei all den ernstesten Gerüchten alles daransetzen, daß uns auch nicht noch dieser See genommen wird. Allerdings wird man in diesem Bestreben nur innerhalb einer Gemeinschaft etwas erreichen können.

In der Anlage wird Ihnen nun eine tabellarische Aufstellung über die Aktivitäten des Liblarer Reviere zugestellt. Man kann wohl sagen, daß diese recht stattliche Anzahl, vereint zu einer Segelsport-Gemeinschaft, gewiß auch einiges bei den Behörden in Liblar, ganz besonders auch in Köln, sowie beim Landschaftsverband Nordrhein-Westfalen zu erreichen vermag. Es sei auch erwähnt, daß von der Gemeinde Liblar für ihr Vereinsleben sogar finanzielle Unterstützung bekommt.

Somit ist die Zahl der Wassersportler recht groß und es gilt nun in geeigneter Form an die Kommunen heranzutreten, damit der Liblarer See als Erholungsgebiet erhalten bleibt, ferner für uns dort endlich einmal klare Verhältnisse geschaffen werden, d. h. für eine ordentliche Zufahrt gesorgt und uns außerdem ein mit bestimmter Abgrenzung versehenes Terrain (auf dem Land und im Wasser) zur sicheren Aufbewahrung unserer Boote zugesprochen wird.

Wie schon eingangs erwähnt, ist die vordringlichste Aufgabe für uns aber die Bildung einer Segelsportgemeinschaft. Zur Besprechung der diesbezüglichen, grundsätzlichen Fragen schicke ich deshalb eine Zusammenkunft aller aktiven Segler vor und bitte Sie sich am Mittwoch, den 11. September 1963 um 20 Uhr in der Gaststätte Pöfgen, Hermsülheim, Luxemburger Str. 86 gegenüber Sparkasse einzufinden.

Abschließend sei noch auf unseren Bootssteg hingewiesen. Durch die ständig erfolgenden Zugänge von neuen Booten wurde das Zu-Wasser-Lassen immer problematischer, so daß dann ein paar beherzte Mannen den sicher doch recht ordentlichen Anleger zusammen zimmerten, der sich auch schon sehr bewährt hat.

Allerdings sind uns dabei auch einige Unkosten entstanden und damit diese nun ein wenig aufgeteilt werden, wird um Spenden (auf freiwilliger Basis) mittels der beigefügten Zahlkarte gebeten, zu richten an

Sparkasse der Stadt Köln (39)  
5 Köln - Müngersdorf  
Militäreringstraße 12  
betr.: Sparkonto 39/5346 Segelsportgemeinschaft

Sollten die gesamten Einzahlungen die belegbaren Unkosten übersteigen, so verbleibt der Rest selbstverständlich auf dem Konto und wird als Stock für die Clubbildung dienen.

Mit freundlichen Grüßen

*Kurt Rösler*

## Clubgründung

Nach regem Betrieb am See war es an der Zeit, zusammen einen Club zu gründen. Initiator war Kurt Rösler, der Ende August 1963 die Segler aufrief, unseren „Lido“ zu schützen und einen Segelverein zu gründen. Eine stattliche Anzahl Segler folgte dem Aufruf.

Es bleibt offen, ob Kurt Rösler als Vater der Clubgründung selbst nicht in den Vorstand wollte. Der Zweite Vorsitzende Lothar Klinghoff hat sein Amt und die Mitgliedschaft im Club nur für eine sehr kurze Zeit ausgefüllt und den Club bereits Anfang 1964 verlassen. Franz Gold übernahm diese Position für circa ein Jahr, bis Dr. Lothar Brandes als 2. Vorsitzender 1965 gewählt wurde. Auch Konrad Haas übergab sein Amt schon innerhalb eines Jahres an Hans Victora. Dessen berühmte Windmühle mit Clubstander steht immer noch neben dem Clubhaus und sollte ursprünglich den Verein mit Frischwasser aus dem See versorgen.

# Segel-Club Ville e.V.

Es wird eine Clubgründung beschlossen  
 – Segel-Club-Ville –  
 und der Vorstand gewählt :

I. Vorsitzender : Dr. Uhrmacher    II. Vorsitzender: Klinghoff  
 Schriftführer : Menzerath    Schatzmstr: Vetterle  
 Zeugmstr. : Haas    Regattawart: Dr.Brandes  
 Jugendwart : Esser  
 Beirat : Dr. Patt, Gold, Rösler, Scholz

Teilnehmer der Gründungsversammlung des Segel-Club Ville e.V.  
 11. September 1963, Gaststätte Paffgen Hürth-Hermülheim

Handwritten list of participants with numbers and signatures:

- (25) Haas
- (5) H. Dönges
- (32) Heydt
- (28) Janssen
- (30) Kasper
- (14) K.
- (31) Klinghoff
- (26) K.
- (21\*) K. Schelling
- (16) K. Schelling
- (13) K. Schelling
- (20) K. Schelling
- (6) K. Schelling
- (2) K. Schelling
- (9) K. Schelling
- (19) K. Schelling
- (10) K. Schelling
- (11) K. Schelling
- (1) K. Schelling

## Mitgliederliste laut Protokollführung R.Menzerath, datiert 12.09.1963

- |                       |                                    |
|-----------------------|------------------------------------|
| 1. Werner Bauer       | 17. Dr. Peter Patt                 |
| 2. Hans Bergmann      | 18. Friedrich Radermacher          |
| 3. Dr. Hermann Böhne  | 19. Kurt Rösler                    |
| 4. Dr. Lothar Brandes | 20. Kurt Ruland                    |
| 5. Herbert Dönges     | 21. Klaus <und Wolfgang> Schelling |
| 6. Gerhard Erfurth    | 22. Erwin Schlagwein               |
| 7. Franz Gold         | 23. Hellmut Scholz                 |
| 8. Adalbert Grabarz   | 24. Dr. Ernst Schwiedessen         |
| 9. Konrad Haas        | 25. Alfred Thyssen                 |
| 10. Heinrich Hausmann | 26. Dr. Karl Heinz Uhrmacher       |
| 11. Heinrich Huesmann | 27. Hans Vetterle                  |
| 12. Willy Kayser      | 28. Hans Victora                   |
| 13. Heinz Kiel        | 29. Dieter Weber                   |
| 14. Lothar Klinghoff  | 30. Emil Weber                     |
| 15. Robert Menzerath  | 31. Hans Weiler                    |
| 16. Hubert Müsch      | 32. Wolfdieter Weyer               |

Zu (21\*): Teilnehmer der Gründerversammlung waren Klaus und Wolfgang Schelling.  
 Clubmitglied wurde nur Wolfgang Schelling. Korrektur der Mitgliederliste erfolgte am 19.09.1963.

Übrigens wurde der Segel-Club Ville als Kölner Segelclub gegründet und erst in den 90er Jahren unter dem Vorsitzenden Robert Menzerath nach Erfstadt verlegt.



Einzig heute noch im Club aktive Gründungsmitglieder sind von links:

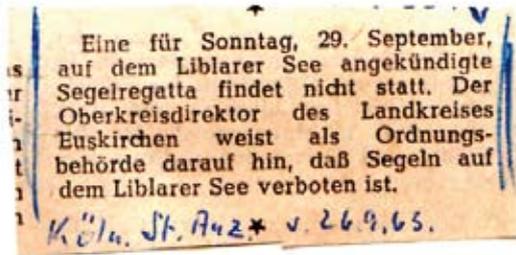
Robert Menzerath, erster Schriftführer im Gründungsvorstand, langjähriger Geschäftsstellenleiter und erfolgreicher 1. Vorsitzender, dem der Club seine solide finanzielle Basis von heute verdankt.

Professor Friedrich Radermacher, Spiritus Rektor in vielen denkwürdigen Veranstaltungen des Clubs über viele Jahre.

Hans Vetterle, erster Schatzmeister im Gründungsvorstand und wohl erfolgreichster Regattateilnehmer des Clubs mit weit mehr als 100 Regattasiegen bis zum heutigen Tag.



Die erste Regatta sollte nicht sein. Auf der Gründungsversammlung wurde beschlossen, am Sonntag, 29. September 1963 die erste vereinsinterne Regatta zu starten. Es wurde eine rege Beteiligung erwartet. Die Vorbereitungen liefen mit vollem Engagement, bis am See vier Tage vor dem Start der Amtsschimmel einen Strich durch die Rechnung machte:



Man gab sich gegenüber Forstamt und Polizeiandrohung geschlagen: „Der Vorstand des Segel-Club Ville hat von diesem Sachverhalt rechtzeitig Kenntnis erhalten und daraufhin die anberaumte Regatta als Clubver-

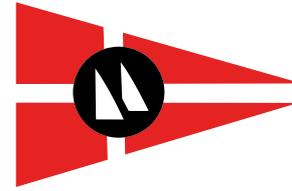
anstaltung des Clubs abgesagt. Den Mitgliedern blieb es dabei unbenommen, in eigener Verantwortung zu segeln.“ Schelmisch!

Ersatzweise wurde kurzfristig eingeladen zu einer außerordentlichen

### Mitgliederversammlung am 29. September 1963.

Neben der Diskussion zur vereitelten ersten Clubregatta und den schwierigen Beziehungen zu den Behörden wurde über Tagesprobleme zur Neugründung des Vereins diskutiert und abgestimmt. Zusammen mit den an diesem Tag neu eingetretenen Personen hatte der Club inzwischen 55 Mitglieder. Dazu gehörten die noch heute aktiven Mitglieder Udo Victora und Erich Victora.

Deren selbstgebauter FD wurde trotz Klassenpolitik des Clubs lange Zeit am See akzeptiert. In dieser Mitgliederversammlung wurde neben wichtigen Entscheidungen zum neu



gegründeten Club aus neun Entwürfen mit deutlicher Mehrheit der neue Clubstander ausgewählt.

### Herbstregatta bei dem KYC (Kölner Yacht Club)

Als Trostpflaster zur abgesagten Regatta auf dem Liblarer See folgten die Segler des Segel-Club Ville der Einladung des KYC zur Herbstregatta auf dem Decksteiner Weiher am 5. und 6. Oktober 1963. Als Kölner Segelverein hatte man früh schon freundschaftliche Beziehungen zum KYC geknüpft. Abends traf man sich zum geselligen Beisammensein im Clubhaus Rodenkirchen.



Herbstregatta KYC am 5. und 6. Oktober 1963

## Der Kampf um das Revier und das Clubgelände

Bei der Vereinsgründung war der Segel-Club Ville ein Verein ohne Revier. Dem Club war die Nutzung des Liblarer Sees von Amts wegen verboten und die Aussichten für ein Clubgelände am See standen schlecht. Zwar hatten die Seglerpioniere in der SW-Ecke des Sees neben dem heutigen Angelverein sich eine Plattform mit kleinem Steg und Flaggenmast geschaffen mit einer direkten Verbindung zur Bundesstraße 265. Man konnte die Boote morgens zu Wasser lassen und abends nach Hause transportieren. Über Nacht konnten die Boote am See nicht bleiben. Das war piratenartiges Segeln, amtlich nicht genehmigt und nach Gründung des Clubs sogar verboten.

Der Segel-Club Ville kämpfte um seine Existenz. Noch im September 1963 wurde eine Kommission unter der Leitung von Dr. Nussbaum und Franz Gold gebildet, um die Segelberechtigung des Clubs auf dem Liblarer See und die Pacht für ein Clubgelände am See zu erreichen. Die amtliche Zuständigkeit war ungewiss. So schrieb man Bittbriefe an die Bürgermeister der Gemeinde Liblar und der Städte Brühl, Hürth, Köln und an die Landräte und Sport-

ämter in und um Köln sowie an die Rheinische Braunkohlewerke AG in Köln.

Alle hatten volles Verständnis für das Anliegen, aber keine Behörde konnte helfen. Es wird kolportiert, dass im Frust dieser Stunde der 1. Vorsitzende Dr. Uhrmacher einen alten Freund im Regierungspräsidium in Köln aufsuchte und ihm vorhielt: „Alle erklären sich für nicht zuständig. Du hast deinen Laden nicht im Griff.“ Ab dieser Zeit liefen echte Verhandlungen an. Das Forstdezernat im Regierungspräsidium Köln mit dem Forstamt Ville war von nun an permanenter Verhandlungspartner für den Segel-Club Ville.

Erstes Ziel war die Segelgenehmigung auf dem Liblarer See, die mit der Eröffnungsregatta am 26. und 27. September 1964 erreicht werden sollte. Die Verhandlungen waren schwierig und von vielen Auflagen begleitet, die zeitweise auch zu Differenzen mit den benachbarten

Anglern führten. Das Regattagelände sollte am südwestlichen Seeufer in Höhe der heutigen Boje 6 entstehen und mit Flaggenmast, Bootsteg und geregelter Zufahrt versehen sein. Die endgültige Genehmigung schien greifbar nahe, als der zuständige Oberkreisdirektor am 27. Juli 1964 schriftlich mitteilte, dass sich die Regatta nicht ermöglichen lässt! Einen Monat später wurde am 26. August 1964 die Genehmigung dennoch erteilt. Als einmalige Angelegenheit und unter vielen Auflagen.

Die erste Regatta am See konnte also starten. Die Vorbereitungen liefen auf vollen Touren unter gewaltigem Einsatz vieler Clubmitglieder.

Gesegelt wurde in drei Wettfahrten und folgenden Bootsklassen, erster Platz in Klammern:  
Korsare (Schlagwein - SCV), Finn (Fr. Donath - KSMYC), 420er (Dr. Brandes - SCV), FJ (Vetterle - SCV), Piraten (Jovy - KSMYC), Vaurien (Dörr - SCV), Ausgleicher (Dr. Minthoff)



Erste Clubregatta auf dem Liblarer See am 26. und 27. September 1964.  
Prof. Radermacher bei der Siegerehrung.



Nach dem erfolgreichen Abschluss der ersten Regatta konnte der Clubvorstand erreichen, dass die vertraglichen Bedingungen der Eröffnungsregatta zu einem Dauervertrag für die Zeit bis zu einer endgültigen Regelung für das Erholungsgebiet um den Liblarer See erweitert wurden.

Nun sollte der nächste Schritt die Pacht eines Clubgeländes am See erbringen. Unterschiedliche Auffassungen zur bevorrechtigten Lage von Anglern und Seglern erschwerten die Verhandlung mit den Behörden. Der Segel-Club Ville machte daher den Vorschlag, sich auf die Südseite des Sees zurückzuziehen, unter der Voraussetzung eines freien Zugangs zum See wie bisher über den Forstweg. Dieser Vorschlag führte zum Durchbruch der Verhandlungen. An einem gemeinsamen Termin mit dem Forstamt wurde das neue Clubgelände abgeschrieben. Franz Gold nahm sich Markierungsstäbe und lief die Grenzen des beanspruchten Geländes ab. „Wo will der denn ganz hin?“, wunderten sich die Beteiligten, als er das riesige Claim absteckte, das noch heute unser Clubgelände darstellt. Dafür sind wir ihm immer noch dankbar. Das Forstamt nickte zustimmend, und so kam am 30. März 1965 der lang ersehnte Pachtvertrag für das Clubgelände zustande.

Damit waren die Ziele für die Nutzung des Liblarer Sees und die Erschaffung eines Clubgeländes am See nach 18 Monaten harter Arbeit endlich erreicht.

Doch damit war noch nicht aller Ärger ausgestanden. Das Forstamt Ville verfügte kurz nach Abschluss des Pachtvertrages, dass die Durchfahrterlaubnis zum See sehr einzuschränken sei und das Parken auf dem Clubgelände nicht gestattet wird. Örtliche Polizei sollte widerrechtliches Durchfahren und Parken ahnden. Clubmitglieder sollten ausgewiesene Parkplätze in Oberliblar oder im Bereich des heutigen

Schwimmbades nutzen, die außerhalb des Erholungsgebietes lägen.

Weitere 18 Monate gingen ins Land, bis auch dieses Thema mit der Forstbehörde im Frühjahr 1967 im Sinne des Segel-Club Ville erledigt werden konnte, jedoch mit strengen Auflagen bezüglich Schranke, Durchfahrterlaubnis und Platzierung der Parkplätze auf dem Gelände.

Hans Vetterle als Kassenwart kassierte damals gnadenlos 5,- DM für jeden Verstoß von Clubmitgliedern gegen diese Regeln.

Mit der Parkregelung für das Clubgelände war die Gründungsphase nun endgültig abgeschlossen.

**Staatl. Forstamt Ville**

Zahlstelle: Regierungshauptkasse  
Buchhaltung 8  
in Köln Zeughausstraße 4  
Postbankkonto Köln 3614  
Akt.-Z. 34-43.01  
(bei Antwort bitte obiges Akt.-Z. angeben.)

Brühl in Köln, den 30. März 1965  
Kaiserstraße 27  
Telefon 2072

An den  
Segel-Club Ville e.V.,  
z.Hd. Herrn Dr. Uhrmacher  
P O R Z  
Hauptstr. 394

**Betr.: Vertrag Liblarer See.**

Sehr geehrter Herr Dr. Uhrmacher!

Als Anlage erhalten Sie eine Ausfertigung des vom Regierungspräsidenten in Köln genehmigten Vertrages mit der Bitte, den Pachtzins von 500,- DM bis zum 17. April 1965 an die Regierungshauptkasse - Buchhaltung 8 - zu zahlen. Paragraph 6 des Vertrages ist dahingehend zu verstehen, daß die Einzäunung nur für die Landfläche besteht.

Hochachtungsvoll!  
In Vertretung:  
*[Handwritten Signature]*  
Forstamt Ville

Bez. 15.4.



## Rückblick auf schöne Zeiten am Liblarer See

Willi Klein

---

Im Jahr 1958 wurde ich stolzer Besitzer eines Klepper-Faltbootes Typ „Blauwal“ aus der Vorkriegszeit. Da ich aber keine Lust am Paddeln hatte, wurde der gute Blauwal mit Bohnenstange und Bettlaken zum Segeln ausgerüstet. Damit befuhr ich dann nicht mehr einen kleinen Tümpel bei Kierdorf, sondern wagte mich nun auf den größeren Liblarer See. Doch die Segelei war nicht zufriedenstellend, denn Mitsegler beschwerten sich immer, wenn die als Großbaum benötigte Dachlatte gelegentlich bei Wende oder Halse einen nicht rechtzeitig abgetauchten Kopf traf.

Folglich war es nun soweit, dass ich mir ein „richtiges Segelboot“ selber baute. Es wurde wasser- und kochfestes Sperrholz gekauft, statt Bohnenstange sollte ein Rundholz von vier Metern Länge der Mast

sein, als Großbaum war die bewährte Dachlatte vorgesehen. Mit viel Geduld wurde nun ein stattlicher Rumpf von circa drei Metern Länge, einem Meter Breite und 40 Zentimeter Freibord zusammengenagelt und verschraubt. Ansonsten sah es wie eine viereckige Kiste aus, welche im vorderen Bereich spitz zu lief und knallrot lackiert wurde. Als Deck mit Loch für den Mast diente eine 10 Millimeter Platte, die spitzen Reste der Platte waren als Seitenschwerter vorgesehen. Das Segel von circa vier Quadratmeter wurde von Tante Lena aus Nesselstoff geschneidert.

Die erste Fahrt endete nach einer kleinen Böe mit abgebrochenen Seitenschwertern im jetzigen Anglergebiet, von wo wir dann mit vollen Gummistiefeln zurück zum Startplatz im heutigen Strandbad zu Fuß gingen, denn paddeln kam nicht mehr in Frage, man war ja jetzt Segler! So entstand dann auch die Idee, einen Motor einzubauen, damit man nicht mehr in die Situation kam, als Fußgänger durch Uferschlamm oder noch schlimmer als Paddler zu enden. Vorgesehen war der geschenkte 98er Sachs Motorradmotor, welcher dann mittels Kette eine im Heck eingebaute Welle antrieb, die außen mit Schaufelrädern versehen war. Nun war ich stolzer Eigentümer

eines Motorseglers. Wahrscheinlich der erste und der letzte, der auf unserem schönen See gefahren wurde.

Doch auch mit dem Motor wurde es langweilig, vor allem war er zu laut, weil ohne Schalldämpfer gefahren wurde. Somit war ein größeres Segel erforderlich, und es wurde ein Klappschwert am Unterwasserschiff befestigt. Also musste Tante Lena wieder ran, ein Gaffelsegel zu schneiden. Damit sollte das mittlerweile weiß lackierte Boot, welches nun viel eleganter aussah, als Luggen getakelt werden. Dann brauchte der Mast natürlich auch Wanten und Vorstag, welche aus Plastikwäscheleinen erstellt wurden. Doch diese hielten nicht, was Sie versprochen, und wurden deshalb gegen verzinkten Stahldraht ausgetauscht.

Aber auch diese Takelage hatte ihre Tücken, und aus der luggengetakelten Yacht wurde ein Schiff mit Gaffelsegel. Mit dieser Besegelung war das Schiff aber extrem luvgiebig. Aus diesen Gründen wurde deshalb am Bug ein Klüverbaum (Dachlatte) angeschraubt und das ehemalige Großsegel kam als Fock zu neuen Ehren. Mit den nun rund zwölf Quadratmetern Segelfläche lief das nun imponierende, etwas übertakelte Schiff recht ordentlich. Da war es mir auch egal, wenn ich am Rhein gele-

gentlich in Rodenkirchen beim KYC anlegte, um von den Segelkameraden zu hören „Do kütt dä ald widder met dem Bügelieser“, für Immis „Da kommt der schon wieder mit dem Bügeleisen.“ Aber ich muss gestehen, dass es auf dem Liblarer See weit aus angenehmer und auch ungefährlicher war zu segeln, da ich noch nichts von Auftriebskörpern oder gar Schwimmweste gehört hatte.

Es kam der Zeitpunkt, an dem mir das Bügeleisen zu mühsam wurde und auch die Schönheit meiner Yacht zu wünschen übrig ließ. Außerdem hatte ich 1960 bei einem Holland-Urlaub Rundspantboote gesehen, welche viel hübscher waren. Somit war der Entschluss gefasst, es musste ein neues Schiff auf Kiel gelegt werden, welches auch optisch etwas darstellte, dachtransportfähig war und nicht mehr mit dem Dreirad-Tempo meines Vaters nach Liblar gekarrt werden musste.

Das neue Boot, welches ich als eleganten Rundspanter baute, sollte bei einer Länge von 350 Zentimetern und einer Breite von 120 Zentimetern circa 35 Zentimeter Freibord haben, denn diese Superyacht sollte auf dem Dach meines damaligen PKW, einem „Fuldomobil“, transportiert werden. Als Spanten dienten die kochfesten Sperrholzplatten des

Bügeleisenrumpfes. Die Längsversteifungen, auf denen die Außenhaut aus Zinkblech aufgenagelt wurde, kamen ebenfalls vom Dachdecker. Nachdem mir von meinem „Ohm Will“ das Lötten von Zinkblech beigebracht wurde, war auch das Abdichten des Rumpfes kein Problem mehr. Das Deck des Schiffes wurde aus Sperrholz gefertigt und mit Klarlack gestrichen. Der Rumpf wurde mit weißer Farbe angepinselt. Nun war für das Segel, welches Tante Lena nach meinen Angaben geschneidert hatte, auch ein neuer Mast erforderlich. Ich fand einen Bambusstab von 450 Zentimetern und einen als Großbaum benötigten 250 Zentimeter langen Bambusknüppel für die Takelage. Um das Segel am Mast zu befestigen, wurde eine Gardinenschiene angeschraubt. Die hierfür erforderlichen Röllchen waren am Segel angenäht, so dass man es auch problemlos setzen konnte. Mit diesem für mich unbeschreiblich schönen Schiff befuhr ich dann den Liblarer See bis zum Jahr 1963!

Als ich aber im Frühjahr 1964 wieder dort aufs Wasser wollte, machten mich einige Leute darauf aufmerksam, dass ich nicht mehr auf dem Lido segeln dürfe, es sei denn, ich würde dem mittlerweile gegründeten Segel-Club Ville bei-



treten. Dieser Club war 1963 gegründet worden, und nur weil keiner meine Adresse kannte, bin ich auch kein Gründungsmitglied geworden. Nach dem Beitritt in den Segel-Club Ville begann auch für mich ein neues Zeitalter. Eigenbauten von solchen „Yachten“ wie ich sie gefahren hatte, waren nicht mehr erwünscht und ich kaufte mir im Frühjahr 1965 einen „Vaurien“.

Trotzdem denke ich gerne an die Anfangsjahre in den selbstgebauten Booten zurück womit ich als „Erster“ von unserem schönen Verein auf dem Lido gesegelt bin.



Mit Sack und Pack zum Lido



977  
V G  
6526





## Tag der offenen Tür

Hans Derks

---

Alle zwei Jahre öffnet der Segel-Club Ville seine Tore zum am Liblarer See gelegenen Clubgelände, um sich und den Segelsport direkten Erftstädter Nachbarn, vor allem aber interessierten Besuchern vorzustellen.

Die Wetterprognose für den 1. Mai 2012 schien zunächst nicht so günstig, jedoch Petrus zeigte großes Einsehen, denn die Bedingungen mit Sonne, angenehmen Temperaturen, blauem Himmel, faszinierender Wol-

kenbildung, vor allem ausreichend Wind waren geradezu perfekt.

Die zahlreichen Aktivitäten, im Vorfeld professionell geplant, wurden engagiert und mit viel Liebe zum Detail durchgeführt. Permanent nachgefragt wurde nicht nur das Mitsegeln auf diversen Booten von Club-Mitgliedern, sondern vor allem auch ausführliche Beratung zum Segelsport.

Hierzu stand ein Zelt mit den Ausbildern zur Verfügung, so dass bei den Interessierten keine Frage offen blieb. Der Segel-Club Ville bietet mit eigenen Ausbildern Kurse zum Erwerb der amtlichen Sportbootführerscheine „Binnen“ und „See“ sowie des „Sport-Küsten-Schifferschein“ an.

Darüber hinaus ergänzen regelmäßige Teilnahmen an internationalen Regatten sowie Skippertrainings diese Club-Aktivitäten. Auch die zahlreich auf dem Wasser zu beob-

achtenden Optimisten machten deutlich, dass sich bereits die Jüngsten, was die Ausbildung angeht, beim Segel-Club Ville in besten Händen befinden. Die Kurse sind häufig sehr schnell ausgebucht.

Auf Interesse stießen ebenso die an Land befindlichen Bootstypen, da auch ihre spezifischen Daten - wie Gewicht, Länge, Segelfläche und anderes - gut sichtbar präsentiert wurden.

Dass neben allen Aktivitäten das leibliche Wohl nicht zu kurz kam, verdanken wir den zahlreichen - von Mitglieder gebackenen - exquisiten Kuchen, Schmackhaftem vom Grill - durch Grillprofis - diversen Salaten und den passenden Getränken.

Fazit des Tages: Für die einen war es ein gelungener Familientag in schönem Ambiente, für andere darüber hinaus kompetente Information über eine faszinierende Sportart.



## Clubmeisterschaft

Hans Derks

---

Die alljährliche Clubmeisterschaft fand am 25. und 26. August 2012 statt.

Insgesamt waren 32 Boote gemeldet. Mit dabei Laser, OK, Vaurien, Korsar, 420er und Schwertzugvögel.

Am Samstag gingen bei bestem Segelwetter mit überwiegend Sonne und Wind bis zu vier Windstärken 29 Boote mehrmals auf den 2,6 Seemeilen langen Kurs, wobei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von bis zu sechs Knoten erreicht wurde.

Den Teilnehmern wurde dabei nichts geschenkt. Das hatte zur Folge, dass einige Teilnehmer die „Wassertemperatur getestet haben“, da ihre Boote kenterten. Das alles jedoch ohne Blessuren oder Bootschäden.

Dieser perfekte Segeltag endete mit gemeinsamem Grillen, gemütlichem Beisammensein und angeneh-

men Spätsommertemperaturen.

Am Sonntag: Stark gesunkene Temperaturen und Nieselregen, der jedoch rechtzeitig zum Start aufhörte. Bei drei bis vier Windstärken, aber ausreichend Wind und immer wieder stark einfallende Böen.

In zwei weiteren Läufen wurden rasante Manöver gefahren, an den Tonnen gekämpft, und auch hier blieben Kenterungen nicht aus.

Am Ende dieses Segelwochenendes standen mit Christian Heinze (OK), Platz 1, Eva Biro (Laser) Platz 2, und Bruno Riffeler mit Vorschoterin Lotte Mirow (Vaurien) Platz 3 die Clubbesten des Jahres 2012 fest.



## Man muss ja nicht immer nur segeln

Björn Chrosciel

---

1. Mai 2010, Tag der Offenen Tür, FJ 163 soll bei der Präsentation der am Club gesegelten Bootsklassen die kleine Gruppe der Flying Junior vertreten. Aufgetakelt auf dem Slipwagen, versehen mit einem Plakat, das Auskunft gibt über die Maße, Eigenarten und Herkunft dieses Bootes, liegt es in der Sonne neben den anderen Bootsklassen. Ein Familienvater fragt nach dem Alter des Bootes, ich erzähle ihm, dass es etwa aus dem Jahre 1963 stammt und von unserem Clubmitglied Robert Menzerath stamme, der es immer sehr erfolgreich bei nationalen und internationalen Regatten gesegelt habe. Später habe es in den 70er Jahren zum Verkauf gestanden. Unser jetziges Vorsitzender – Rainer Vogel – und ein Zahnarzt aus dem Bergischen wollten das berühmte Boot unbedingt haben. Ein

Mitglied aus Köln, später Zahnarzt in Bergisch Gladbach, wurde der neue Besitzer.

Dieser neue Besitzer, der offensichtlich das rosa Material für Zahnersatz mit der Herstellung von tollen Clam-Cleats auf seine Festigkeit testete, kam aber leider auf die Idee, den witterungsbedingten Neuanstrich des Mahagonirumpfes der Einfachheit halber mit einer dunkelgrünen Farbe durchzuführen, die er noch in genügender Menge von Anstrichen im häuslichen Bereich übrig gehabt zu haben schien: Der Name des Bootes war für alle Clubmitglieder seither „die Blumenbank“. Das sei so weit gegangen, dass man dem Eigner des Bootes zu dessen Hochzeit – die im Clubhaus stattfand – einen Blumenkasten in Bootsform baute, bepflanzte und natürlich vorher mit eben der Farbe des Originalbootes grün strich.

Offensichtlich teilte das Boot das Schicksal vieler Holzboote: Zeitmangel. So lag es schließlich im hintersten Bereich des Clubgeländes ohne Slipwagen auf dem nassen Gras – wohl auch ansonsten der Witterung ausgesetzt, grün wie es war, zum Verschrotten.

Ausgerechnet ich sollte nun 1984 im Rahmen meiner Arbeitsstunden das Boot zur Kippe bringen – un-



Rohzustand

möglich. Ich sah nur die entfernbare Farbe, und wenn man etwas kratzte und schliif, kam herrliches Mahagoniholz zum Vorschein.

Mit dem Vorbesitzer und dem Club wurde ich schnell einig.

Eine unserer beiden Garagen wurde zur Werft umgewidmet, und circa sechs Jahre wechselnd intensive Arbeit ließen ein neues Schiff entstehen. Die Löcher im Rumpf ließen sich mittels Schäften und einem wunderbar riechenden Resorzinharz-Leim mit eingepasstem Bootsbausperrholz füllen, wobei nur der S-Schlag im hinteren Bereich des Bootes mit einer Spannvorrichtung eingebracht werden musste. Das war der einzi-

ge Moment, an dem ich so einen gewissen Grad an Verzweiflung ob des Vorhabens zur Schau trug, an dessen Verwirklichung ich schließlich auch noch das Laminieren lernen musste, weil die Verbände des schichtverleimten Rumpfes sich bei dem ersten Probeschlag gefährlich knirschend voneinander zu trennen versuchten.

So kam das Boot wieder in die Garage, der Boden wurde bis zum Wasserpass gründlich abgeschliffen und neu in mehreren Schichten laminiert, gespachtelt und gestrichen. Hält.

Mit neuem Mast und einem Satz „Paradesegel“ und vor allem einer stabilen Traverse aus einer schichtverleimten Schultischplatte, damit der Mast im unteren Bereich nicht mehr wegbiegt, läuft FJ GER 163 auch wieder hoch am Wind – deshalb sein stolzer neuer Name: „Aeribus“.

Mangels eines immer verfügbaren Vorschoters – oder einer Vorschoterin – habe ich den alten Originalsatz Segel mit Reffkauschen versehen. So kann ich noch segeln, wenn es mir eigentlich denn doch zu stark weht.

Dem armen Familienvater, der sich das alles geduldig anhörte, war wohl aus dem Beginn des Gesprächs in Erinnerung geblieben, dass der erste Besitzer viele Regatten erfolgreich

gesegelt sei. Jetzt fragte er doch nach dem Grad der Berühmtheit des Seglers, dem dieses Boot ganz am Anfang gehört habe.

Das kommt davon, wenn man mit einem „ex Menzerath“ auf die Herkunft des Bootes verweist.



Wieder segelfertig bis heute. Einige neue Längsstringer innen am Boden sorgen seither für die nötige Stabilität. Es hat sich gelohnt.

## Kölner Stadtmeisterschaft und Sommerwind Regatta

Hans Derks

---

Bei den Regatten am 16. und 17. Juni 2012 auf dem Liblarer See gingen unter seglerisch anspruchsvollen Bedingungen insgesamt rund 70 Teilnehmer an den Start,

darunter auch zahlreiche externe Teams aus NRW und Hessen.

In der Olympischen Bootsklasse ‚Laser Standard‘ war dies die Austragung der Kölner Stadtmeisterschaft 2012. Gleichzeitig wurde die Sommerwindregatta der Zugvögel ausgesegelt.

Den zahlreich am See erschienenen Sonntagsausflüglern bot sich ein spektakuläres Bild, denn bei waghalsigen Manövern, Kampf um Positionen an den Tonnen sowie kleineren Kollisionen waren die Aktiven gefordert.

Im ‚Laser Standard‘ wurde beste(r) Teilnehmer(in) des Segel-Club Ville

Eva Biro auf Platz 4. Sie war gleichzeitig die einzige Frau in dem überaus starken Teilnehmerfeld.

Auf Platz 1 und somit Kölner Stadtmeister der Laser wurde Martin Klawon (Kaarster SC), gefolgt auf Platz 2 von Thomas Leukel (KSC) sowie auf Platz 3 Jürgen Schneider (SC Jülich). Nach hartem Kampf setzte sich in der größten am See vertretenen Bootsklasse ‚Zugvogel‘ – gegen starke Konkurrenz von 23 Booten Steuermann Georg Riffler mit seinem Sohn Stefano, beide Segel-Club Ville, durch.





## Die schönen Seiten des Segel-Club Ville

Thomas Müller

---

50 Jahre Homepage – nein, nicht ganz, aber immerhin 15!

Seit 15 Jahren ist der Segel-Cub Ville im Internet vertreten. Anfangs wurden die Aktivitäten zur Mitgliederinformation noch belächelt. Viele hatten aus irgendeinem Grund Bedenken, dass diese Art der Mitgliederkommunikation nicht ankommen würde: Zu unpersönlich, bemerkt doch eh keiner, das Ganze ist ja nur eine Modeerscheinung.

Das Bild zeigt die erste Homepage aus dem Jahr 1998/99. Auf dem Weg zur jetzigen Version gab es zwei Versionen. Nun, für viele mittlerweile ist das Internet aus dem Alltag und auch aus dem Cluballtag als Informationsmedium nicht mehr wegzudenken. Es rappelt ziemlich schnell im Briefkasten, wenn die Webcam nicht funktioniert und man nicht sehen kann, ob Wind am See ist.

Schon die erste Homepage hat umfangreich aus allen Bereichen des Clublebens berichtet. Allein das Einstellen der Inhalte war im Vergleich zu heute wesentlich mühsamer.

Heute arbeiten mehrere Redakteure an der Pflege ihrer Bereiche (Regattasegeln, Fahrtensegeln, Jugendgruppe). Im gemeinsamen großen Terminkalender werden alle Ereignisse aufgeführt. Von dort ist es möglich, direkt zu den Regatten des Segel-Cub Ville zu melden. Seit dem Update unserer Regattasoftware können die Meldelisten sogleich in unser Regattaprogramm übernommen werden.

Die Wetterstation überträgt im Minutenrhythmus aktuelle Wetterdaten vom Clubgelände ins Netz. Ebenso wie die Webcam, die alle fünf Minuten ein neues Bild einspielt. Dazu haben wir im vorigen Jahr erstmals mit der Übertragung von Regatten im Livestream begonnen. Zahlreiche Zuschauer haben dabei die Wettfahrten am heimischen Computer verfolgen können. Hier hatten wir bis zu 70 Zuschauer gleichzeitig.

Alle News werden dabei automatisiert an facebook übergeben, und wir erhöhen so unsere Reichweite erheblich. Die in die Homepage integrierte Blogfunktion gibt den Lesern direkt die Möglichkeit, Beiträge zu

kommentieren und sich mit anderen über die Beiträge auszutauschen. Weiterhin steht ein RSS-Feed zum Abonnieren bereit. Damit kann man sich automatisch über alle Neuigkeiten auf dem Laufenden halten lassen. Mit der letzten Überarbeitung der Homepage hat die Seite ein sogenanntes Responsive Design erhalten. Sie ist somit auch von mobilen Endgeräten aus jederzeit optimal aufzurufen. Dies nutzen circa 20 Prozent der Besucher.

Jüngster Zuwachs in der Homepagefamilie ist die neue Landingpage für unsere Segelschule. Damit haben wir die Möglichkeit, die Segelschüler und Interessenten noch umfangreicher mit Informationsmaterial zu versorgen.

Zurzeit hat unsere Homepage zwischen 30 und 50 Besucher pro Tag, in Hochzeiten sogar manchmal 150. Interessant ist, dass fast 50 Prozent der Besucher immer wieder auf der Seite vorbeischauchen.

Die Top 5 der am meisten aufgerufenen Seiten 2013 waren:

- Webcam
- Livestream
- Kalender
- Vorstand
- Regattasegeln

Der Internetauftritt versorgt die Mitglieder mittlerweile mit aktuellen Informationen. Begleitet von regelmäßigen Newslettern werden damit unsere Mitglieder auf dem Laufenden gehalten. Ich freue mich schon auf die nächsten Entwicklungen, mit denen wir noch weitere interessante Funktionen aktivieren können.







O.D.V.  
A.D. 1980

S.C. VILLE  
NEUBAU  
CLUBHAUS  
2004



## Die Clubhäuser des Segel-Club Ville

Max Weidmann

---

„Mantje, Mantje, Timpe Te, Buttje, Buttje in der See“, so beginnt das Märchen von dem Fischer und seiner Frau, die immer noch ein größeres Haus haben wollen.

Unser Clubhaus ist noch kein Palast, aber es hat sich inzwischen von einer einfachen Hütte in ein modernes und schickes Gebäude verwandelt.

Hier soll die Metamorphose unseres Clubhauses gestreift werden, wobei die Entwicklung in den ersten 25 Jahren schon in der Festschrift zum Jubiläum 1988 sehr schön und detailliert beschrieben wurde. Über diesen Abschnitt wird daher nachfolgend weniger ausführlich berichtet.

### 1965/66 1. Bauabschnitt

Mit dem Pachtvertrag von 1965 hatte der Club ein Gelände, aber eben nur das. Wege, Stege, Slipstellen, Uferbefestigung, Parkplatz, Clubhaus mussten alle noch gebaut und das Gelände entsprechend ebnet werden. Das hat alle Mitglieder des Vereins viel Kraft und Einsatz gekostet. Eigenleistung war äußerst gefragt, ersatzweise Abzahlungen nicht geleisteter Arbeitsstunden weniger.

Bagger versierter Mitglieder richteten Wege und Plätze her, und Fachleute aus dem Verein machten sich daran, ein erstes Clubhaus zu bauen – noch klein, ohne Wasser, ohne Strom, ohne Telefon, ohne Abwasserleitungen.

Das waren 50 Quadratmeter Clubraum mit Plumpsklo. Nachdem verdiente Clubmitglieder erstmalig die vollen Kloakeneimer außerhalb der Clubumgebung entsorgen mussten, eine professionelle Grube zu bauen. Krönung war die Wasserspülung der erweiterten Toiletten. Diese wurde gespeist aus dem windgetriebenen Schöpfwerk, das Hans Victoria seinerzeit gebaut hat und dessen Überbleibsel heute noch am See zu bewundern ist – inklusive Clubstander als Windfahne.

### 1969 2. Bauabschnitt

Des Fischers Frau meinte, das Clubhaus sei zu eng. Man wollte eine Erweiterung, angemessen für einen inzwischen etablierten Club in Nordrhein-Westfalen.

Also wurde der Clubraum wegen der steigenden Mitgliederzahl verdoppelt, neue Umkleieräume, ein Magazin und ein Regattabüro erstellt und Heizöfen für kühlere Abende eingebaut. Die Lage des Clubhauses entspricht dem heutigen Standort.

Der Kölschlieferant Ganser spendete Sitzmöbel bester Qualität, derer man sich erst 2011 wegen eines moderneren Ambientes entledigte, nicht aber wegen mangelnder Stabilität.

Ende 1970/Anfang 1971 kamen endlich Strom, Wasser und Telefon an den See. „Wasser aus der Leitung – ein Märchen aus Tausend und eine Nacht“ schreibt die Chronik vor 25 Jahren.

### 1980/81 3. Bauabschnitt

Als Veranstalter vieler Regatten mit reger Beteiligung auswärtiger Gäste musste der Club die Toiletten- und Umkleieräume modernisieren. Um auch noch Duschen, Abstellraum, Magazinerweiterung und so weiter installieren zu können, wurde das

Clubhaus abermals in Richtung der Böschung erweitert. Dieser Bauabschnitt wurde in Massivbauweise ausgeführt, um für spätere Erweiterungen gerüstet zu sein. Das wollte man im Jahre 2004 bei der Neubauplanung zunächst auch berücksichtigen.

Verspätet konnten die Baumaßnahmen im Frühjahr 1981 abgeschlossen werden. Mit der in Holz gefassten Außenverkleidung kam man der Auflage des Forstamtes nach.

### **1994 Renovierung**

Anfangs der 90er Jahre war die finanzielle Lage des Segel-Club Ville äußerst angespannt. Es gab keine monetären Reserven und damit keinen Spielraum für große oder mittelgroße Projekte. Der Wunsch nach einem modernen Clubhaus wurde zwar oft angesprochen, aber es fehlten die finanziellen Grundvoraussetzungen für solches Wunschenken. Andererseits wollte der Club seine sportlichen Ziele mit Bewerbungen für überregionale Meisterschaften ausweiten. Dafür musste nicht nur der See, sondern auch das Clubhaus passen.

Kurz vor der Deutschen Meisterschaft der Vaurien 1994 wurde die letzte große Renovierungsaktion für das alte Clubhaus fertiggestellt.

Der Ausschank für Küche und Kantine wurde in das hintere Eck vor den Abstellraum verlegt, und alle Fußböden wurden mit großen Bodenfliesen ausgelegt. Die eigens konstruierten Holzlampen gaben dem Clubraum ein warmes Licht, allerdings hielt die Verkabelung mit den Lichtschaltern manche Überraschung bereit. Das alte Clubhaus war in die Jahre gekommen, aber es hatte eine angenehme, etwas spießige Gemütlichkeit mit viel, viel Holz an Decken, Wänden und der alten Brauereibestuhlung. Diese letzte große Renovierungsaktion reichte noch einmal für zehn Jahre bis zu einem lang ersehnten Neubau.

### **1998/99 Geräteschuppen und Abwasserdruckleitung**

Es war das Jahrzehnt der finanziellen Gesundung des Segel-Club Ville. Die Beiträge wurden mit Zustimmung der Mitglieder erhöht und es wurde die Segelschule des Clubs gegründet, die dem Club bis heute ein wichtiges und wesentliches Einkommen beschert.

Als erstes größeres Bauprojekt nach Teilgesundung der Finanzen wurde der Geräteschuppen mit angegliedertem Stellraum für die Jugendgruppe gebaut. Zwar liefen die Kosten etwas aus dem geplanten Ru-

der, aber die Rücklagen des Clubs konnten dennoch weiter wachsen.

Ein großes Problem des Vereins war die Sickergrube. Bei größeren Regatten lief sie schon mehrfach sonntags morgens über, so dass der Wald für manche das WC ersetzen musste. Hygiene im Club und die Entleerung der Grube am Sonntagmorgen waren wohl mit die unangenehmste organisatorische Herausforderungen für die Clubleitung. Hier haben sich Robert Menzerath und Günter Neugebauer verdient gemacht, die die Planung und Durchführung der Abwasserdruckleitung als Clubvorstände durchgezogen haben. Die Technik funktioniert trotz aller Skepsis einwandfrei, und die finanziellen Mittel waren durch Rücklagen aus den Vorjahren komplett vorhanden. Eine große permanente Alltagsorge war beseitigt.

### **2004 Neubau**

Die Beiträge der Mitglieder wurden gut zusammengehalten, und die Segelschule war außerordentlich aktiv, immer mehr, Menschen den Führerschein für Segel- und Motorboot zu verschaffen. Das schaffte dem Verein ein beachtliches Finanzpolster und viele neue Mitglieder. Es war an der Zeit, das Thema Clubhaus-Neubau anzupacken.

Der Clubvorstand bildete mit Rolf Neuhaus, Gerd Vogler, Hans Krug und Theo Wasserhess einen Bauausschuss, der 2001 erstmalig zusammenkam, um den Kostenrahmen für einen Neubau festzulegen, die Bauausschreibung zu erstellen und Angebote einzuholen. Die Architekten und Clubmitglieder Hans Oberemm und Hubert Diebig begleiteten das Bauvorhaben bis zum Ende mit Rat und Tat und großem Einsatz. Selbstverständlich ehrenamtlich, wie fast alle Clubmitglieder, die vom Vereinsvorstand mit Aufgaben zum Neubau beauftragt wurden. Es gab nur eine unrühmliche Ausnahme, die mit juristischer Hilfe gelöst werden musste.

Neben dem Wunsch nach einer modernen Clubumgebung gab es handfeste Gründe für einen Neubau. Das alte Clubhaus war an vielen Stellen undicht, die Bausubstanz marode und nicht reparaturfähig, die Heizung vom Kaminfeger stillgelegt, Fenster nicht isoliert und Kabelfraß von Mäusen und Mardern im Gebälk.

Mitte 2002 lud der Clubvorstand zu einer außerordentlichen Mitgliederversammlung zum Thema Clubhausneubau ein. Vorgestellt wurden fünf konventionelle Neubauvorschläge und ein Finanzierungsplan, der eine moderate Umlage aller Club-

mitglieder für 2002 und 2003 vorsah. Mit dieser Maßnahme konnte der Neubau komplett aus den angesparten Eigenmitteln des Vereins finanziert werden. Die Versammlung segnete die Planungen von Vorstand und Bauausschuss mit großer Mehrheit ab. Die Prüfung einer Fertighausvariante statt konventioneller Bauweise wurde zugesagt.

Die detaillierte Bauplanung mit Architekten und Bauausschuss führte dann zu einem Auftrag an das lokale Bauunternehmen Schoenen in Blankenheim. Der vereinbarte Festpreis wurde mit der Schlussabrechnung eingehalten.

Vertraglicher Baubeginn war der 15. September 2003. Mit zwei Wochen Verspätung begann dann der Abbruch des alten Clubhauses. Vorgesehen war, wie schon im 3. Bauabschnitt 1981 geplant, die Bodenplatte und massive Wände wiederzuverwenden. Die Analysen nach dem Abriss zeigten, dass eine komplett neue Bodenplatte erforderlich wurde und damit auch alte Massivteile nicht wiederverwendbar waren. Zum Glück – aus späterer Sicht – aber zunächst fatal wegen deutlicher Mehrkosten aus anfänglicher Sicht.

In Fertighausbauweise werden alle wesentliche Wände und Dek-

ken mit allem Drum und Dran in einer Werkstatt gefertigt und dann in kompletten Einzelteilen am Bauplatz zusammengesetzt. Das wollte der Bauherr Segel-Club Ville sich natürlich auch ansehen und fuhr zur Firma Schoenen in die Werkshalle.

Die Zusammenarbeit mit der Firma Schoenen als Generalunternehmer lief aus Sicht von Vorstand und Bauausschuss durchweg problemlos. Es gab kaum Nachbesserungen der zusammengefügte Teile im Fertigbausystem. Die Architekten teilten sich die Aufgaben in Entwürfe und Lösungen auf der einen Seite und technische Prüfung und Bauaufsicht auf der anderen Seite. Ihr Wirken war unentbehrlich, auch wenn sie nicht immer einer Meinung waren.

Am 31. Januar 2004 feierten die Clubmitglieder mit Vorstand und Bauunternehmen sowie Gästen aus Politik, Behörden, Nachbarschaft, Seglerverbänden und Freunden Richtfest.

Vier Monate nach Beginn der Bauarbeiten gab es die ersten Eindrücke, was uns das neue Clubhaus bieten wird.

Der Innenausbau verlief unspektakulär und zeitgerecht. Die Küchenmöbel standen schon im alten Clubhaus und sind dort nicht lange vor dem Neubau für viel Geld handgefertigt

geliefert worden. Sie passten gut in das holzbetonte Umfeld des alten Clubhauses. Diese Investition wollte man schützen und ergänzte die alten Küchenmöbel fachmännisch für den vergrößerten Grundriss. Tische und Stühle waren noch stabil und intakt und wurden übernommen.

Noch Kopfschmerzen bereiteten dem Verein die umfangreichen Erdarbeiten rund um das neue Clubhaus. Durch die ungeplante Erhöhung der neuen Bodenplatte mussten gewaltige Erdmassen bewegt, Terrassenbeläge neu eingeebnet werden und die Zufahrtswege umgestaltet werden. Das erhöhte die Kosten für die Außenarbeiten, konnte aber durch Einsparungen beim Hausbau kompensiert werden. So wurde auch der neue Grillplatz aus Gutschriften der Firma Schoenen erstellt.

Am 18. September 2004 lud der Vorstand des Segel-Club Ville zur offiziellen Eröffnungsfeier des neuen Clubhauses ein. Alles staunte und freute sich. Es gab keinen, der dieses Ereignis mit kritischen Augen betrachtete. Mit großem Engagement haben viele Köpfe für das gute Gelingen dieser lang ersehnten Cluberneuerung ehrenamtlich gearbeitet. Der Dank geht an sie alle, ohne alle namentlich nennen zu können. Diese Bauphase erinnert manchen an den



Pioniergeist der Clubmitglieder in der Gründungsphase nach 1963.

### **2011 Neugestaltung des Clubraumes**

Die Innenausstattung des neuen Clubraumes passte stilmäßig nicht sehr gut in das neue moderne Clubhaus. Die verschiedenen Holzarten der Möbel im Clubraum und der Küche, die dunklen Fensterrahmen und Eingangstür und die alten Tische, an denen manche Knie wund gestoßen wurden, wirkten in der neuen Umgebung wenig gemütlich und etwas hausbacken.

Das sollte sich unter dem neuen Vorstand Rainer Vogel ändern. Ein kompetentes Clubteam holte sich fachmännische Hilfe von einer Innenarchitektin, um die Ungleichgewichte der Farbgebung im Raum auszugleichen, passende und bequeme Stühle und Tische anzuschaffen, die strapazierfähig, auch mit nasser Regattakleidung nutzbar sind und den Raum insgesamt freundlich modern zu gestalten. Die Möbel sollten gut aussehen, stapelbar und bequem sein. Das Konzept umfasste Raumteiler zur Garderobe, und für den Durchgang zu den Toiletten, die Farbharmonisierung im ganzen Raum, Thekenumbau und eine lichtbetonte Eingangstür mit viel Glas. Möbel und Raumaufteiler sollten

möglichst leicht verschiebbar sein, um die Innenfläche den verschiedenen Anlässen schnell anpassen zu können.

Die Planungen begannen Anfang 2011, die Umsetzung der Gewerke von Maler, Schreiner, Einrichtungshaus und Deko drei Monate später. Einige Skeptiker im Club beklagten etwas voreilig die Veränderungen und das Ende des holzbetonten alten Designs.

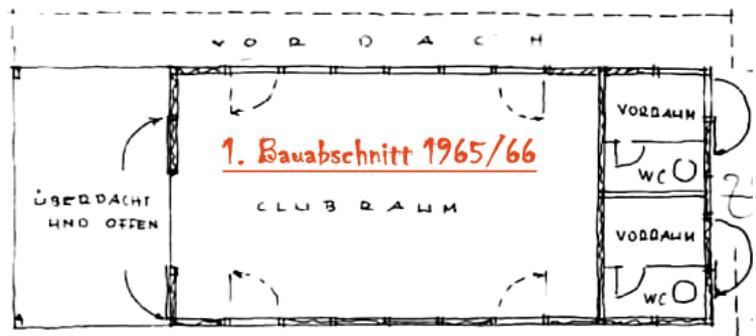
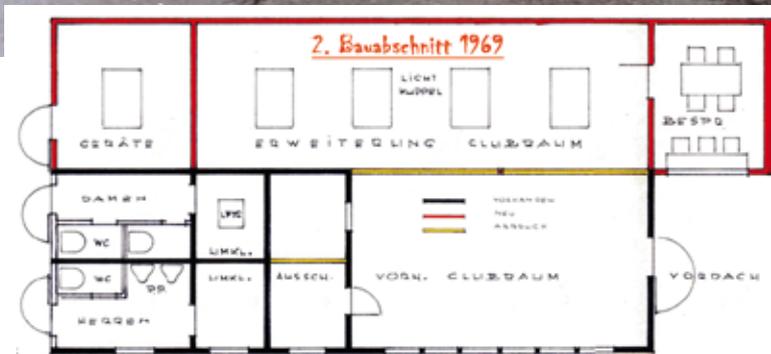
Zum Grünkohlessen 2011 fand die feierliche Eröffnung des neu gestalteten Clubraums statt. Alle, auch die Skeptiker, waren überrascht von der stimmigen, freundlichen und lichtbetonten Atmosphäre, die zur Sportlichkeit des Clubs wirklich gut und besser passt.

Dem Team ist dafür Dank und Anerkennung gewiss.

Und obwohl es kein Palast geworden ist, mag des „Fischers Fru“ wohl nun auch recht zufrieden sein.



Clubheim des Segel-Club Ville 1965



Die Bauzeichnung ist gegenüber dem 1. Bauabschnitt um 180° gedreht.



Errichten des Clubhauses 5. Mai 1965



Pfingsten 1964, noch nicht am Südufer



Rustikale Innenansicht des Clubhauses bis 2004



Clubheim vor dem Neubau 2004



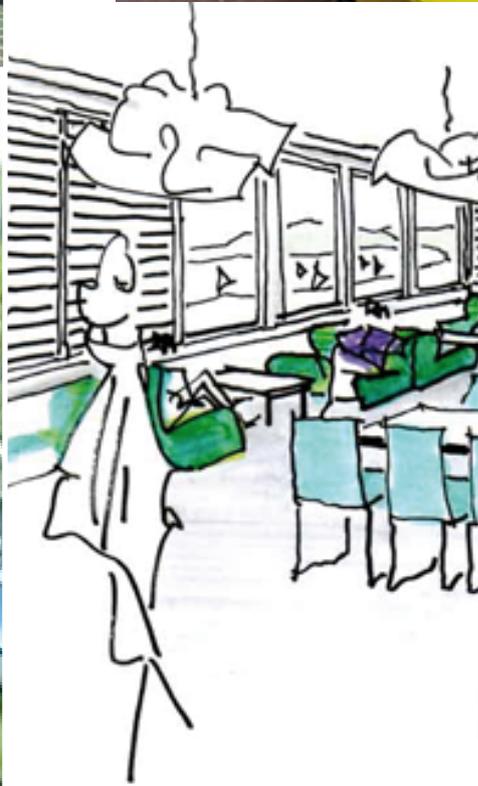
Arbeiten am Neubau



Richtfest 31. Januar 2004



Durch die ungeplante Erhöhung der Bodenplatte für den Neubau mussten gewaltige Erdmassen bewegt werden.



Moderne Neugestaltung des Clubraumes.

um  
Zuse

## Die Arbeit hört nie auf

Gabriele Rupprecht

---

Sonniger und goldener kann ein Herbsttag wohl kaum sein. Doch auf dem Programm des Segel-Club Ville steht an diesem Samstag kein gemütlicher Waldspaziergang – es gibt reichlich zu tun. Rund 15 Mitglieder haben sich samt Anhang und Pänz zum großen „Winterputz“ eingefunden: Das Laub auf dem 15.000

Quadratmeter großen Clubgelände muss zusammengekehrt werden, die Terrassenbänke und -tische werden untergestellt, die Sonnenschirme müssen eingelagert, und das Vereinsboot muss aus dem Wasser geholt und am Ufer aufgebockt werden. Auch die Kleinen und Kleinsten packen bereits nach Kräften mit an – das Ableisten der Arbeitsstunden scheint Spaß zu machen. „Jeder tut, was er kann“, sagt Christof Degenhardt, seit sieben Jahren Boots- und Zeugwart im Segel-Club Ville. Er ist verantwortlich für das Gelände, die 147 Liegeplätze, die Instandsetzung des Clubhauses und der Stege sowie für die Außenmöbel. Gerade erst sind neue Bänke und Tische für die Terrasse angeschafft worden. Die Clubmitglieder Huys und Djordjewic

haben hierfür ihre fachmännischen Dienste zur Verfügung gestellt.

Tatkräftige Unterstützung erhält Christof von Hubert Leufgen. „Die gute Seele des Geländes und immer ansprechbar, wenn was klemmt“, lobt Christof. Für einzelne Aktionen werden Clubmitglieder angesprochen. Bestimmte Aufgaben übernehmen Arbeitsgruppen: der Prahm muss an Land, das Winterlager für die Jugendboote gerichtet und die Bojen müssen aus dem Wasser geholt werden. Meist benötigen sie auch einen neuen Anstrich.

Wie willkommen und nötig jede Art von Unterstützung ist, macht Christofs Aufzählung der Arbeiten der jüngsten Vergangenheit deutlich: Der Prahm hat eine neue Hütte bekommen, neue Motoren für Prahm



und Rettungsboote wurden angeschafft, ein Kanal und Ablaufrippen wurden verlegt, die Slipanlage mit Rasengittersteinen gepflastert, die Treppe zum Parkplatz erneuert und beleuchtet, der Belag des Terrassendachs ausgetauscht, eine neue Dachrinne verlegt, etliche Bohlen auf den fünf Stegen wurden erneuert und der Prahmsteg neu belegt.

Überhaupt die fünf Stege: Jeweils 15 bis 35 Meter sind sie lang – da kommt einiges an Fläche zusammen, die instand gehalten werden will. Planken werden abgenommen, die Unterkonstruktion repariert, und dann kommen die Bretter wieder drauf. Das kostet Arbeit, Zeit, aber auch viel Geld. „Allein das Holz für einen Steg kostet rund 4000 Euro“, kalkuliert Christof. „Aber Kunststoff wäre dreimal so teuer.“

„Die Arbeit hört nie auf“, fasst Christof seine Aufzählung zusammen. Neben den bereits erwähnten Arbeiten gehören auch noch Baumfällaktionen ins Programm. Bis zu zehn Bäume müssen im Jahr gefällt werden, damit sie bei Stürmen nicht zur Gefahr werden. „Das machen wir im Winter, und die Clubmitglieder merken das erst im Frühjahr“, verrät Christof.

Aber nicht nur das „Festland“, auch der See will gepflegt sein.

Ein Mähboot hält die Unterwasserpflanzen kurz, damit das Wasser genügend Sauerstoff bekommt und der See atmen kann. Das Fahrzeug gehört dem Rhein-Erft-Kreis und wird von einem eigens gegründeten Verein verwaltet, dem der Segel-Club Ville als Mitglied angehört.

„Ach ja, den 300 Meter langen Zaun haben wir übrigens auch erneuert, ebenso wie die Umrandung des Parkplatzes“, ergänzt Christof zum guten Schluss. „Die Stellagen für die Optis sind neu, und unseren Schaukasten haben wir auch in Ordnung gebracht.“

Die Arbeit hört eben nie auf.



















## Die Flotten am See

Uwe Korber

---

Seit vielen Jahren und Jahrzehnten wird im Segel-Club Ville Segelsport auf hohem Niveau betrieben. Diese Entwicklung ist keineswegs selbstverständlich. So wurde den Vertretern des Segel-Club Ville anlässlich des Aufnahmeantrags des Vereins in den DSV die provokante Frage gestellt, „auf welcher feuchten Wiese“ sie denn segelten.

Eine wegweisende Entscheidung für die sportlichen Erfolge des Segel-Club Ville war bereits in den Gründerjahren der Beschluss des Vorstandes, nur eine begrenzte Anzahl reviergeeigneter Bootsklassen zuzulassen und daraus Flotten jeweils unter der Leitung eines Flottenkapitäns/ einer Flottenkapitänin zu bilden. Dadurch etablierte sich am Liblarer See zügig eine überaus lebendige und erfolgreiche Regattaszene. Von Beginn an waren Flying Junior, Korsar

und Vaurien gesetzt. Neben dem Optimisten kamen später noch Finn Dinghi, 420er, Laser, Schwertzugvogel und OK-Jolle hinzu. Viele Seglerinnen und Segler waren und sind in ihren jeweiligen Flotten aktiv und haben durch ihre Teilnahme an heimischen und auswärtigen Regatten zu den sportlichen Erfolgen des Segel-Club Ville beigetragen. Nicht zuletzt dadurch wurde der Ruf des Vereins als einer der sportlich erfolgreichsten Segelvereine Nordrhein-Westfalens begründet und in späteren Jahren gefestigt.

In diesem Zusammenhang soll allerdings nicht verschwiegen werden, dass die Zahl der aktiven Regattaseglerinnen und Regattasegler im Laufe der Jahre starken Schwankungen unterworfen war und bis heute ist. Das zunehmend breitere und vielfältigere Angebot konkurrierender Freizeitaktivitäten stellt insbesondere auch die Sportvereine seit Jahren vor große Herausforderungen. Hier hat die Jugendarbeit des Vereins eine zunehmende Bedeutung, gilt es doch, ein für den Nachwuchs dauerhaft reizvolles Angebot zu etablieren. Mit den Jüngstenscheinkursen, Sommer-Opti, Trainingswochenenden, Trainingswochen (z.B. 2012 in Andijk und am Dümmersee) und dem Kauf von regattafähigen Jugendbooten

(zuletzt eines Vaurien) ist der Verein hier in jüngster Zeit auf einem guten Weg.

Beispielhaft für das breite Engagement der Mitglieder im Regattasport ist die Tatsache, dass die jüngsten Aktiven im März des Jubiläumsjahres Tom Krell (9 Jahre) und Lotte Milow (10 Jahre) sind und der älteste Aktive Heinz Vetterle (79 Jahre) ist.

Alle ehemaligen und derzeitigen Regattasegler des Segel-Club Ville im Rahmen dieser Festschrift angemessen zu würdigen, ist schlechterdings unmöglich. Viele sportliche Leistungen haben zudem bereits in den Festschriften zum 25- und 30-jährigen Vereinsjubiläum ihre Würdigung gefunden.

Im Segel-Club Ville werden im März 2013 Boote aus neun Bootsklassen gesegelt, von denen Segler aus acht Flotten in unterschiedlichem Maße am Regattageschehen teilnehmen.

Diese Flotten sollen nachfolgend in alphabetischer Reihenfolge kurz vorgestellt werden.

# FJ

## Flying Junior:

Es gibt 7 FJ-Teams, von denen 4 regelmäßig an nationalen und internationalen Regatten teilnehmen. In den letzten Jahren konnten unsere Teams ganz vorne in der nationalen Rangliste mitmischen und dabei einige Regatten gewinnen, unter anderem holländische und belgische Meisterschaften.

Erfahrene Segler bieten jugendlichen Seglern und Neueinsteigern regelmäßig die Möglichkeit, erste Regattaerfahrungen zu sammeln und die spritzige Trapezjolle näher kennen zu lernen.

Im Frühjahr findet am Liblärer See der Rheinbraun-Pokal statt, an dem regelmäßig über 20 Boote aus Deutschland und den Benelux-Staaten teilnehmen.

Der Segel-Club Ville war bereits mehrfach Ausrichter der FJ German Open.

Flottenkapitänin:  
Claudia Riffeler-Lörcks  
fj@segelclubville.de



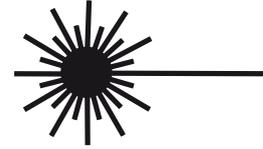
## Korsar:

Die Korsarenflotte hat zurzeit neun Boote. Drei Mannschaften nehmen regelmäßig an nationalen und/oder internationalen Regatten teil. Trotz der geringen Anzahl der Boote ist die Klasse bei diesen häufig erfolgreich.

Die jüngsten Aktiven sind rund 30 Jahre alt, der älteste Aktive ist über 65 Jahre.

In den letzten Jahren ist die Flotte leider geschrumpft, so dass die Herausforderung für die Zukunft darin liegen wird, jüngere Menschen an die Bootsklasse heranzuführen, an die Flotte zu binden und für den Regattasport zu interessieren.

Flottenkapitän:  
Christoph Heyden  
korsar@segelclubville.de



## Laser:

Die Laser-Flotte, bestehend aus 15 Booten, führt jedes Jahr Regatten durch. Fast ausschließlich segelt die Flotte dabei mit dem Standardsegel.

Gesegelt wird der Laser am Liblärer See von Jung und Alt sowie von Frauen und Männern und erfreut sich zunehmend großer Beliebtheit.

Seit 2009 richtet die Laser-Flotte die Kölner Stadtmeisterschaft der Laser aus.

Der Segel-Club Ville war 2012 bei der Europameisterschaft in Roses (Spanien) mit einem Boot vertreten. Im Jahr 2013 ist die Teilnahme an der European Laser Master Championship in Borstahusen (Schweden) geplant.

Flottenkapitänin:  
Eva Biro  
laser@segelclubville.de



### **OK-Jolle:**

Die OK-Flotte ist die jüngste Flotte. Sie besteht seit nunmehr zwölf Jahren. Derzeit hat die Flotte drei Mitglieder, die alle mit ihren Booten sehr aktiv am Regattageschehen auf nationaler und internationaler Ebene teilnehmen.

Für 2013 ist die Teilnahme an der Weltmeisterschaft in Thailand (mit einem Boot) und 2014 die Teilnahme aller drei Boote an der WM in Australien geplant.

Die OK-Regatta des Vereins wird regelmäßig von bis zu 30 Booten besucht und ist ein fester Bestandteil der OK-Szene.

Flottenkapitän:  
Christian Heinze  
ok@segelclubville.de



### **Optimist:**

Die Opti-Regatta-Gruppe besteht aus drei bis fünf Kindern, die regelmäßig auf Regatten fahren.

Im wöchentlichen Training in verschiedenen Gruppen findet die Opti-Ausbildung statt. Die rund 20 Kinder trainieren in Gruppen von Anfänger bis Regatta-Kids.

Jedes Jahr im Sommer werden Jüngstenschein-Ausbildungen angeboten, dazu kommen Trainingswochen in den Oster-, Sommer- und Herbstferien.

Im Winter treffen sich die Optis zu diversen Aktivitäten, zum Beispiel Schwimmen, Schlittschuh laufen, Spielenachmittag im Clubhaus.

Beispielhaft für einen erfolgreichen Einstieg in den Regattasport über den Optimisten ist Julian Blumenthal (heute 15 Jahre alt). Bereits 2007 hatte er bei uns seinen Jüngstenschein gemacht. Ein Jahr später gewann er seine erste Regatta und 2009 belegte er in der Rangliste bereits eine Platzierung unter den Top 30 Deutschlands im Opti-B. Seit Herbst 2010 trainiert er im För

derverein Jugendleistungssegeln in NRW (zunächst im Opti-A und seit Mitte 2012 im 420er).

Weitere Beispiele sind Lina Rixgens und Jan Rixgens. Beide sind mittlerweile sehr erfolgreich in der Europe-Klasse unterwegs.

Informationen erhalten Sie bei:  
Volker Nebgen  
jugendwart@segelclubville.de



### **Schwertzugvogel:**

Die Schwertzugvogelflotte besteht derzeit aus 37 Booten, die von den Mitgliedern einzeln oder in Eignergemeinschaften gesegelt werden. Hinzu kommen drei Ausbildungsboote des Clubs sowie ein Boot des befreundeten Kölner Yacht Clubs.

Damit ist die Zugvogelflotte von der Anzahl der Boote und der Segler her die stärkste Flotte bei uns und deutschlandweit eine der größten ihrer Art an einem Standort.

Von den 37 Booten ist im Schnitt die Hälfte bei Regatten dabei, Tendenz steigend. So sind in letzter Zeit acht neue Segelfamilien dazu gestoßen, von denen bereits vier an Regatten teilnehmen.

Der Zugvogel als elegante, schnelle und stabile Regattajolle bildet eine große nationale Einheitsklasse des Segel-Club Ville. Besonders bei erfahrenen Seglern und Seglerinnen wird sie geschätzt.

Durch die rege Regattateilnahme auf unserem Heimatrevier ist es z.B. 2012 gelungen, sieben Mannschaften des Segel-Club Ville in der Deut-

schen Jahresrangliste der Zugvogel-Klassenvereinigung (gesamt: 50) zu platzieren.

Der über lange Jahre erfolgreichste Segler innerhalb der Flotte ist Hans Vetterle mit seinem Vorschoter Wolfgang Krämer. Dicht auf den Fersen folgt ihm jedoch Stefan Neugebauer mit Horst Merscheid bzw. Sandra Hullermann.

Flottenkapitän:  
Günter Kallweit  
zugvogel@segelclubville.de



### **Vaurien:**

Seit dem Jahr 2007 werden Trainingslager, speziell für Neueinsteiger, in den Osterferien und den Herbstferien angeboten und durchgeführt. Seit dem Jahr 2012 wird dieses Angebot durch Regatta-Trainingslager auf anspruchsvolleren Revieren ergänzt.

Durch diese ständig durchgeführten Maßnahmen ist es zu einem erheblichen Zuwachs an Seglerinnen und Seglern mit einem großen Gruppenzusammenhalt gekommen. Bestand die Flotte 2007 noch aus zwölf Booten, so ist sie bis Anfang 2013 auf inzwischen 25 Boote angewachsen. Damit ist die Vaurien-Flotte die derzeit am schnellsten wachsende Flotte des Vereins. Die jüngste Steuerfrau auf Regatten war im vergangenen Jahr 14 Jahre, der älteste aktive Steuermann 78 Jahre alt.

Vier bis sieben Crews fahren in den letzten Jahren permanent auf diverse nationale und internationale Regatten, vor allem im Bereich NRW und den Benelux-Ländern. Weitere

Highlights sind die regelmäßigen Teilnahmen an der German Open und an Weltmeisterschaften.

Derzeit fahren sechs bis sieben Jugendliche zu auswärtigen Regatten mit, davon zwei reine Jugendcrews. Der Segel-Club Ville hat die Jugendarbeit der Flotte im Jahr 2011 durch den Kauf eines schnellen, regattafähigen Bootes unterstützt. Auf diesem nehmen vier weibliche Jugendliche ~~wechselnd an Regatten teil.~~

Darüber hinaus hat sich die Flotte jüngst eine ältere Jolle zugelegt, damit weitere Interessierte sich an Regatten oder Trainingsaktivitäten beteiligen und dabei den Vaurien kennen lernen können.

Aufgrund dieser Aktivitäten haben die jährlichen Vaurien-Regatten bei uns wieder ansehnliche Teilnehmerzahlen: Sowohl zum Vaurien-Meeting 2012 als auch zur Ei(n)shand 2012 waren 26 Vaurien gemeldet.

Die Vaurien-Flotte hält sich zugute, dass sie erfolgreich den Nachwuchs an den Segelsport heranzuführt. Begünstigt durch mehrere Umstände:

- Erwachsene und Jugendliche fahren zusammen. Dies bedeutet gute Lernmöglichkeiten, geringere Kosten und ein gemeinsames Hobby.

- Der Vaurien ist keine olympische Klasse, dadurch bleibt das Boot bezahlbar.

- Das Boot ist relativ sicher vor Kenterungen und bleibt zudem sehr lange regattafähig.

- Die Regattasegler/-innen der Flotte nehmen sich die Zeit, sich um den Nachwuchs zu kümmern.



#### **420er:**

Seit der Gründung waren die 420er eine starke Flotte in den besten Zeiten mit über 30 Booten. Aktuell besteht die Flotte noch aus 20 Booten, davon sechs Ausbildungs- bzw. Jugendboote.

Leider lässt die Aktivität der Jugend in der Flotte sehr zu wünschen übrig und die von uns zur Verfügung gestellten neuen Jugend-Boote werden von den Jugendlichen nicht für Auswärtsregatten und für interne nur sehr selten genutzt. Dafür segeln die „ehemaligen Jugendlichen“, die inzwischen zu den „Senioren“ zählen, bei Regatten der 420er und konnten viermal hintereinander den „Deutschen Seniorenmeister“ für den Segel-Club Ville ersegeln.

Zurzeit besteht die 420er-Flotte hauptsächlich aus Senioren bzw. „Segelveteranen“ und Familien.

Jeden Samstag in der Saison findet ein Training der 420er-Jugend, meist zusammen mit den Vaurien, statt.

Auch im Jahr 2013 sind weitere Trainingstermine, eine verbandsof-

Flottenkapitän:  
Bruno Riffeler  
vaurien@segelclubville.de

fene Regatta und die Beteiligung an der Clubmeisterschaft sowie der Ei(n)shandregatta geplant.

Aber auch unabhängig von den Aktivitäten in den Flotten gibt es immer wieder Regattainitiativen einzelner Clubmitglieder. Ein Beispiel dafür ist die Teilnahme von Dirk Strelow, Ralf Blum und Gerd Linnemann im Jahr 2004 in der J 24-Klasse an den Europameisterschaften vor Malmö (Schweden).

Abschließend noch der Hinweis auf regelmäßige Trainingsangebote des Segel-Club Ville während der Saison:

In den Oster- und Herbstferien:  
für Anfänger/Fortgeschrittene/Profis jeder Altersklasse

Jeden Samstag bzw. freitags an Regatta-Wochenenden:  
für Jugendliche (Vaurien und 420er)

Jeden Sonntag um 14 Uhr:  
für alle Bootsklassen und Segler offen

Flottenkapitän:  
Dirk Müller  
420@segelclubville.de



## Welches Boot soll es sein?

Björn Chrosciel

---

Wer Mitglied im Segel-Club Ville werden will, sollte sich an den Gedanken gewöhnen, dass er nur unter den Bootstypen wählen kann, die zugelassen sind. Das sind, wenn man mal von unten anfängt – was die Größe angeht – der Optimist, der Laser, der Vaurien, der FJ, der 420er, die OK-Jolle, der Finn und dann der Korsar und schließlich der Schwert-Zugvogel. Außer dem ja doch recht schweren Zugvogel, der als einzige Bootsklasse sowohl an Stegen liegt als auch auf einen Landliegeplatz gezogen werden kann, müssen alle anderen Bootsklassen geslippt werden, diese werden nach dem Segeln an Land auf ihre vorgegebenen Liegeplätze gezogen und dort vertäut. Für sie benötigt man also einen Slipwagen, der ja meist schon Bestandteil des Trailers ist. Der Trailer selbst bleibt dann für die

Segelsaison auf dafür vorgesehenen Plätzen auf dem Clubgelände.

Nun kann man die Bootstypen nach den verschiedensten Kriterien sortieren:

- Pflegeleicht für die, die einfach viel segeln wollen und sich nicht groß mit der Wartung und Pflege oder einem komplizierten Rigg abgeben wollen. Da wären natürlich vor allem in allen Bootsklassen die jeweils in Kunststoff gefertigten Boote zu nennen. Am unkompliziertesten ist meines Erachtens der Laser, dann käme der 420er und vielleicht noch der Vaurien.

- Vom sportlichen Aspekt her sieht das dann schon anders aus. Spinnaker und Trapez gefällig? Dann ist natürlich der Korsar die erste Wahl, gleich gefolgt vom „kleinen Bruder“, dem FJ. Beide haben sensible Riggs, die jede Menge Einstellmöglichkeit zur Anpassung an die jeweiligen Wind- und Wellenverhältnisse haben. Der Vaurien führt ebenfalls einen Spinnaker, aber kein Trapez. Unter den Einhandbooten sind die OK-Jolle und natürlich der Finn sehr anspruchsvoll. Wobei der Finn wegen seines Rumpfgewichtes auch einen kräftigen Segler erfordert – was dessen Körpergewicht angeht. Der 420er ist nicht umsonst ein Jugendboot. Das Rigg hat wenige Verstell-

möglichkeiten, er verfügt über Trapez und Spinnaker.

- Von der Vielseitigkeit her ist allerdings der Zugvogel unschlagbar: Familienausflug mit Kindern? Kein Problem, solange jedes Kind seine Schwimmweste anhat. Harte Regatta bei starkem Wind? Auch kein Problem. Spinnaker und Trapez fehlen – aber nicht wirklich, da das Vorsegel als Genua weit nach achtern geführt wird und beim Vormwindkurs mit einer Spiere nach der dem Großbaum gegenüberliegenden Seite ausgebaut werden kann. Man nennt das „Flieger“.

- Von der Geschwindigkeit her traut sich der Autor dieses Artikels kein bindendes Urteil abzugeben. Länge läuft, sagt man, was der 5 Meter lange Zugvogel immer wieder beweist. Der Korsar ist mit seinem Spinnaker und der ebenfalls weit nach achtern überlappenden Genua sehr schnell, vor allem dann, wenn er meisterlich gesegelt wird bei kräftigem Wind und der Vorschotfrau oder dem Vorschoter im Trapez. Ins Gleiten kommen alle am See gesegelten Boote mehr oder weniger leicht, was natürlich die Geschwindigkeit abrupt erhöht. Hier sind die Einhandboote wegen des geringeren Gewichts im Vorteil – es sei denn, man bestückt ein Zweimannboot mit einem beson-

ders leichten Vorschoter, der gerade seine Segelreife im Jüngstenkurs auf einem Optimisten absolviert hat. Aber so oder so, das Gleiten, das heißt, der Übergang von der Verdrängerfahrt in das Gleiten, wobei sich das Vorschiff mehr oder weniger aus dem Wasser hebt und das Gewicht auf dem meist abgeflachten Heckteil liegt, ist einfach das Größte. Steht – oder besser hängt – man dann noch selbst im Trapez mit dem einen Bein gegen die Want gestützt und das andere als Spielbein mit dem Fuß am Süll – da soll es Segler geben, die dann Freudenjauchzer hören lassen. Perfekt, wenn einem dann noch die Bugwelle permanent die Sicht nimmt.

- Und dann sind wir auch gleich bei dem Zweck des Segelns. Es gibt zwar den sich entspannenden Einhandsegler, aber der eigentliche Zweck ist ja doch der Wettbewerb, weshalb man sich ja damals sehr schnell nach der Gründung des Clubs für eine beschränkte Anzahl von Bootsklassen entschieden hat. Das eigentliche Segeln als Zweck des Vereins geht von der Teilnahme an den im Club angebotenen sonntäglichen Übungsregatten über Übungseinheiten einzelner Klassen, über die jährliche Clubregatta, die von allen Klassen ausgesegelt



vereinsoffenen Meisterschaften bis hin zu einem regelrechten „Regattazirkus“, bei dem sich Mitglieder der einzelnen Bootsklassen national und international miteinander messen. Dafür hat jede Klasse ihre Klassenvereinigung, die sich um die Termine und sonstigen Belange kümmert unter dem Dachverband des DSV. Ist man erst Besitzer eines Bootes, ist man auch schnell in der Gruppe der Gleichgesinnten.

- Und welche Klasse ist nun die aktivste? Das unterliegt natürlich völlig der subjektiven Einschätzung. Das unterliegt aber auch einem Zeitgeist, weil der Gedanke des Segelns selbst einem Wandel unterliegt. Wer gerne seine Kräfte messen möchte auf wechselnden Revieren, wer sich schon am Freitagabend mit dem eingepackten Boot auf dem Trailer auf die Autobahn begibt, um nach Belgien, Holland, Norddeutschland oder gar nach Norditalien zu fahren, der sollte die Familie mit einbeziehen, wenn er eheliche Zerwürfnisse meiden will. Wer nur zur Entspannung segeln möchte, vielleicht die Regatta der Klasse, der er angehört, oder nur die Clubmeisterschaft mitsegeln will und ansonsten sich bei den Übungsregatten, bei dem einen oder anderen Event, das die Mitglieder am Club veranstal-

ten, einbringt, der kommt mit Sicherheit auf seine Kosten und wird damit auch ein optimales Gegengewicht zum beruflichen Stress finden. Damit ist die Frage nach der aktivsten Gruppe natürlich nicht beantwortet. Mir persönlich gefallen da zurzeit die Vaurien, weil sie in der Lage sind, große Gruppen zu aktivieren, die das Segeln am Club zu einem Event mit Spaß am Sport und an der Geselligkeit erleben. Die Klasse der Zugvögel hat mittlerweile eine beachtliche Größe erreicht, so dass dort allein schon von der Anzahl der Segler her immer was los ist. Bei den 420ern ist die Aktivität, soweit ich das beobachten kann, doch zurückgegangen. Hier kann man sich kleineren aktiven Gruppen anschließen. Wer FJ segelt, sollte einen festen Vorschoter haben und bereit sein, teilzunehmen im Kampf um die Plätze in den Bestenlisten. Am besten lässt man als FJ-Segler sein Boot schon eingepackt nach jeder Regatta in der heimischen Garage stehen. Dann ist man schneller auf der Autobahn. Den Wandel im Zeitgeist des Segelns sieht man sehr gut an den drei noch verbliebenen Finn-Jollen. Sprach man früher von der Finnomanie, weil die olympische Klasse das Nonplusultra des schnellen Segelns war, sieht man heute vergebens Ak-

tivitäten dieser Flotte auf dem See, was bei der ebenfalls zahlenmäßig kleinen Gruppe der auch einhand segelnden Ok-Segler das ganze Gegenteil ist. Bei den Korsaren hat man schon eher den Eindruck, dass man da vielleicht doch besser Leistungssportler ist. Eigentlich ist ja auch der Liblarer See fast zu klein für sein Geschwindigkeitspotenzial; kaum steht der Spi, schon muss man wieder schiffen. Auf der Kieler Förde, dem Steinhuder Meer, dem Dümmersee oder gar einem der Alpenseen sieht ein solcher Spigang schon ganz anders aus.

Summa summarum: Freundlich, hilfsbereit und immer mit einer Hand, die zum Helfen da ist – das sind alle. Man muss sich einfach einbringen und vor allem mitmachen. In allen Klassen gibt es feste Gemeinschaften, die den Geist der Klasse prägen.

Wer Näheres über die Klassen und ihre Aktivitäten erfahren möchte, schaut einfach auf die Homepage des Segel-Club Ville oder der jeweiligen Klassenvereinigungen.



749

Princess Hull



JFFJ  
GER  
GER  
277

77







1070M  
2004

MINEMA  
2005

BLACK GOLD

SAIL-STORE

Classic











## Früh übt sich, wer ein Segler werden will

Elisabeth Schäfer

---

Laut Richtlinien des DSV ist der Jüngstenschein...

der „Befähigungsnachweis zum Führen von altersgerechten Segelbooten unter fachkundiger Aufsicht und unter den vorgeschriebenen räumlichen und zeitlichen Grenzen sowie zur Teilnahme an Regatten, welche für Jüngstensegelscheininhaber ausgeschrieben sind.“

Altersgerechte Segelboote?

Na klar, da nehmen wir den Optimisten!

Fachkundige Aufsicht? Na klar, dafür haben wir junge, engagierte Trainer, selbst frühere Opti-Segler!

Räumliche Grenze? Na klar, als grenzenloses Gewässer kann man den Liblarer See wirklich nicht bezeichnen.

Es spricht also nichts dagegen, Jüngstensehinkurse an unserem See anzubieten.

Sicherlich diente der Kurs ursprünglich nur dazu, um den Kindern der Mitglieder das Segeln zu ermöglichen. Bald wuchs die Nachfrage von Vereinsfremden, so dass es sich lohnte, das Angebot auf mehrere Kurse in den Sommerferien auszuweiten. Vier bis fünf Wochenkurse waren in der Vergangenheit kurz nach Veröffentlichung der Termine ausgebucht. Somit kamen jährlich bis zu 45 Kinder in den Genuss, eine schöne, erlebnisreiche Woche am See zu verbringen. Klar bleiben dem Club nicht alle als emsige Regattasegler erhalten. Dennoch erwachsen aus den Jüngstenskursen einige engagierte Segler und etliche Vereinsmitgliedschaften. Da die Teilnehmergebühren für Vereinsfremde erheblich höher sind als für Mitglieder, lohnten sich die Kurse auch wirtschaftlich. Mit dem Überschuss konnte die in die Jahre gekommene Opti-Flotte durch robuste Übungsboote ersetzt werden. Für die jugendlichen Trainer diente manche Trainervergütung auch als Unterstützung für das Studium.

Die Eltern sind froh, für die Kinder eine Ferienbeschäftigung gefunden zu haben.

Also kann es losgehen:

Erstmalig klettern zwei Kinder in den Optimist ohne Segel. Das

Boot gibt dem Gewicht nach und wackelt. Der Boden ist nicht mehr fest und waagrecht, Wasser hat anscheinend keine Balken. Die Unsicherheit bekommt man noch in den Griff.

Jetzt lautet die erste Aufgabe: Einer paddelt, der andere steuert. Eigentlich kinderleicht, aber vorsichtshalber entfernt man sich noch nicht allzu weit vom Steg. Das klappt doch schon prima, aber jetzt wollen wir richtig segeln!

Also werden die Segel auf dem Opti befestigt, die Kinder sind sehr aufgeregt, jetzt erst geht es richtig los. Aber damit kommen auch die nächsten Schwierigkeiten, die Kinder sitzen nun alleine im Boot, und der Wind treibt die Boote auf den Steg, man kommt nicht mal richtig weg. Die Anweisungen der Trainer können noch gar nicht so schnell in die Tat umgesetzt werden, irgendwie gelingt es dann doch, sich vom Steg frei zu machen. Mitten auf dem See stellt man fest: So klein ist der See gar nicht! Wo sind die anderen Boote? Immer schön beieinander bleiben, scheint nun die Devise zu sein. Manch einen treibt es ins Uferdickicht, bei anderen neigt sich das Boot gefährlich mit dem Wind. Die vielen ungewohnten Situationen fordern den Anfänger enorm. Endlich

hat man ein wenig Fahrt aufgenommen, da ertönt schon das Signal zur Rückkehr. Das punktgenaue Aufschließen am Steg kennt man nur aus der Theorie. Aber das gut gepolsterte Übungsboot verträgt den Zusammenstoß mit dem Steg. Das war ein guter Anfang. Eltern haben sich um das Mittagessen gekümmert, denn Segeln macht hungrig und durstig. Hier kann man endlich von seinem Abenteuer auf hoher See erzählen – und gleich geht's weiter!



## Optimisten-Regattasegeln im SCV

Sandro Nücken

Einer der Aktivitätsschwerpunkte des Segel-Club Ville ist seit seiner Gründung das Regattasegeln. So begann man auch in der Jugendgruppe das Regattasegeln früh zu fördern. Höhepunkte dieser Förderung waren immer, wenn sich junge Segler aus unserem Verein für die Deutschen Meisterschaften qualifizieren konnten. Im Optimisten ist dies aufgrund der großen Konkurrenz besonders schwer. Umso größer war die Freude, als es erstmals 1992 Jan-Theo Klein gelang, sich für die „Deutsche“ im Opti zu qualifizieren. Andere Segel-Club-Ville-Segler folgten in späteren Jahren: Johannes Czerniejewski, Sandro Nücken, Niko Nücken, Lars Schafmeister und zuletzt Lina Rixgens.

Pflichtprogramm für jeden Optimistensegler des Vereins ist seit jeher die verbandsoffene Segel-Club Ville-Op-

ti-Regatta (später: „Sommer-Opti“). Mitte der 1990er-Jahre musste dafür in die Ausschreibung der Hinweis aufgenommen werden, dass maximal 50 Anmeldungen entgegengenommen würden. 1994 waren über 50 Optis in Liblar an den Start gegangen. Der Club platzte damals regelrecht „aus allen Nähten“. Grund für das große Interesse an der Regatta waren vor allem unsere Airbrush-T-Shirts, die in der NRW-Opti-Szene Kultstatus erreichten und legendär bleiben werden. Leider war sich auch der Künstler, der uns die T-Shirts in Handarbeit fertigte, seines zunehmenden Marktwerts bewusst, so dass die Shirts ab dem Jahre 2000 als Preise nicht mehr finanzierbar waren.

Mit der Abschaffung der T-Shirts als Preise sanken – einem allgemeinen Trend folgend – die Teilnehmerzahlen unserer Ranglistenregatta. Zunächst noch in verkraftbarem Ausmaß: Bis zum Jahr 2009 konnten wir immer wie-

der bis zu 30 Segler in Liblar begrüßen. Die Einführung des „Turbo-Abiturs“ und der Nachmittagsschule versetzte der Opti-Szene jedoch insgesamt einen empfindlichen Stoß, der auch am Segel-Club Ville nicht spurlos vorübergegangen ist. In den letzten beiden Jahren mussten unsere Regatten mangels ausreichender Teilnehmerzahl sogar ausfallen. Wir sind aber kein Einzelfall, vielen anderen Clubs in NRW ergeht es genauso. Daher ist es gut, dass wir dieses Jahr unsere Kräfte mit dem Kölner Yacht Club zusammenlegen und gemeinsam auf unserem See den „Opti-Köln-Cup“ für Optimisten ausrichten. So wird das Regattasegeln im Segel-Club Ville auch in Zukunft attraktiv bleiben.



## Auszeichnung für die Jugendabteilung

Thomas Neugebauer

---

Als Jugendwart hat man beim Segel-Club Ville alle Hände voll zu tun. Es gilt, die zahlreichen Segeltrainings zu organisieren, Boote zu reparieren, Vorstandsarbeit zu leisten, Helfer und Trainer anzuwerben und täglich E-Mails zu beantworten. Natürlich vertreten wir die Jugendabteilung bei Landesjugendversammlungen des Segler-Verbands-Nordrhein-Westfalen (SVNRW) und beim Jugendseglertreffen des Deutschen Segler Verbandes (DSV).

Im März 2009 wurden wir zur Jugendversammlung vom SVNRW eingeladen. Die Landesobfrau für die Jugend hat dabei mehrmals per E-Mail nachgefragt, wer den Segel-Club-Ville vertreten würde und um Anmeldung gebeten. Nichts ahnend bin ich dann nach Duisburg gefahren. Zwei Minuten vor Sitzungsbeginn traf ich dort ein, weil mein

Navi diese Ecke des Hafens wohl nicht kannte. Freundlich, aber bestimmt, hat mich die Landesjugendobfrau Mona Küppers am Eingang abgefangen und in die erste Reihe verfrachtet. Mona Küppers hatte ich auf dem Jugendseglertreffen des DSV kennen gelernt. Trotzdem war ich doch verblüfft über die zuvorkommende Behandlung.

Nach dem üblichen Prozedere und den Wahlen kam dann der Tagesordnungspunkt: Ehrung der Jugendabteilung des Jahres 2008. Ja, wir hatten uns beworben. Dank Julian von Cölln, der sein freiwilliges soziales Jahr abgeleistet hatte, konnten wir 2008/2009 ein riesiges Programm an Training anbieten. Julian hat aber auch einige administrative Dinge übernommen. So hat Julian unsere Bewerbung als Jugendabteilung des Jahres geschrieben.

Wir hatten unsere Aktivitäten beschrieben, unsere Ausstattung an Jugendbooten und die gute Anzahl an kompetenten Jugendtrainern/innen, und unseren hauptamtlichen Trainer Julian haben wir hervorgehoben.

Ich war schon neugierig, auf welche Platzierung wir denn gekommen sind. Wie so oft begann die Wertung von hinten an. Ich glaube, es gab 22 Jugendabteilungen, die sich beworben hatten. Davon wurden

die ersten sechs benannt. Platz vier bis sechs hatten wir nicht belegt. Ich wurde daraufhin etwas unruhig, entweder lagen wir weit hinten, oder wir kamen unter die ersten drei Jugendabteilungen.

Dann wurden die Plätze zwei bis drei vergeben, wiederum wurden wir nicht genannt. Jetzt war es mit meiner Ruhe vorbei. Als dann unser Vereinslogo an der Wand erstrahlte, war ich völlig überrascht und erfreut. Schließlich wird eine Jugendabteilung oder die Vereinsarbeit doch eher selten geehrt. Neben der Ehre gab es noch einen Scheck über Euro 1.500 als Preisgeld vom SVNRW.

Natürlich hätte ich gerne die Freude mit anderen Vereinsmitgliedern an diesem Nachmittag geteilt. Bis zu diesem Zeitpunkt war mir nicht bewusst, dass wir seit Jahren schon eine sehr gute Jugendarbeit betreiben und immer noch betreiben. Die Vielzahl der Aktivitäten und die Kontinuität können sich in ganz NRW sehen lassen.

Bitte unterstützen Sie die Arbeit des Jugendwartes, nur so können wir die vielen Aktivitäten auch in Zukunft anbieten.

# Jugendabteilung des Jahres



# 2008



verliehen vom Segler-Verband Nordrhein-Westfalen  
- Landesjugendsegelausschuss -



Φ  
GER  
4

Φ  
GER  
11560  
02211

Φ  
G7806  
208<2

Φ  
GER  
986

Φ  
GER  
11736  
2ER11

Φ  
GER  
7926  
2SE<

B  
BAYER  
RSC

RSCB

SA







## Herausragende sportliche Erfolge

Uwe Korber

---

Seglerinnen und Segler des Segel-Club Ville haben in den vergangenen 50 Jahren an zahlreichen nationalen und internationalen Wettkämpfen teilgenommen.

Dabei gelang es immer wieder, auf deutschen und internationalen Meisterschaften, Europa- und Weltmeisterschaften für den Segel-Club Ville Titel zu gewinnen oder vordere Plätze zu belegen.

Nachfolgend eine chronologische Übersicht auf der Grundlage der beim Redaktionsteam eingegangenen Meldungen und ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Hinweis: Aufgenommen wurden Platzierungen bei nationalen Meisterschaften bis Platz zehn und bei Europameisterschaften sowie bei Weltmeisterschaften alle Platzierungen.

**1971 Deutsche Meisterschaft der Vaurien**

2. Platz: Rudolf Dörr/Jürgen Pfeilschifter

**1979 Jugendeuropameisterschaft Korsar**

1. Platz: Martin Menzerath/Gunther Neuhaus

**1980 Jugendeuropameisterschaft Korsar**

1. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1980 Deutsche Meisterschaft Korsar**

2. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1981 Deutsche Meisterschaft Korsar**

2. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1982 Schweizer Meisterschaft Korsar**

1. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1983 Deutsche Meisterschaft Korsar**

2. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1985 Deutsche Seniorenmeisterschaft 420er**

1. Platz: Willi Klein/ Dr. Hermann Jacobiedeß

**1985 Deutsche Meisterschaft Korsar**

3. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1985 Österreichische Staatsmeisterschaft Korsar**

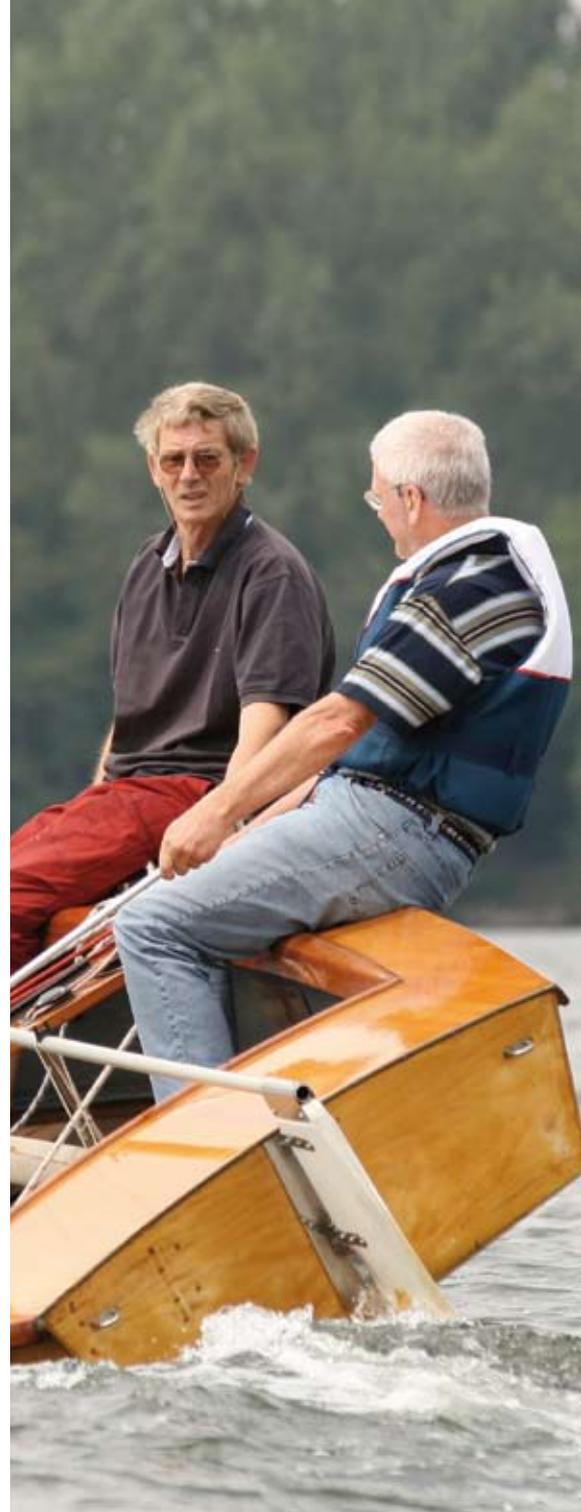
1. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1986 Deutsche Meisterschaft Korsar**

1. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1986 Schweizer Meisterschaft Korsar**

1. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann





**1986 Europameisterschaft Korsar**

3. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1986 Deutsche Seniorenmeisterschaft 420er**

1. Platz: Willi Klein/ Dr. Hermann Jacobiedes

**1986 Internationale Deutsche Jugendmeisterschaft 420er**

3. Platz: Ralf Blum/Andrea Blum

**1987 Deutsche Seniorenmeisterschaft 420er**

1. Platz: Willi Klein/ Dirk Müller

**1987 Deutsche Meisterschaft Korsar**

1. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1987 Europameisterschaft 420er**

26. Platz: Ralf Blum/Andrea Blum

**1988 Deutsche Seniorenmeisterschaft 420er**

1. Platz: Willi Klein/ Dirk Müller

**1988 Deutsche Meisterschaft Korsar**

3. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1989 Europameisterschaft Korsar**

2. Platz: Fabian Schreiner/Gerd Linnemann

**1990 Deutsche Meisterschaft Korsar**

1. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1992 Deutsche Meisterschaft Korsar**

1. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1993 Deutsche Meisterschaft Korsar**

1. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1994 Deutsche Meisterschaft Korsar**

1. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**1994 Euro-Cup Korsar**

1. Platz: Wolfi Angermann/Gerd Linnemann

**1995 Euro-Cup Korsar**

2. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**2001 Internationale Deutsche Meisterschaft Vaurien**

3. Platz: Christian Heinze/Stefano Riffeler

**2002 Deutsche Meisterschaft Korsar**

4. Platz: Pierre Tschernek/Gerd Linnemann

**2002 Euro-Cup Korsar**

2. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**2002 Internationale Deutsche Meisterschaft Vaurien**

9. Platz: Christopher Gelsdorf/Jan Burkert (YCWA)

**2003 Euro-Cup Korsar**

1. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

**2003 Internationale Deutsche Meisterschaft Vaurien**

3. Platz: Christian Heinze/Lars Schafmeister

**2003 German Open J 24**

8. Platz: Dirk Strelow/Elmar Schmitz (SSC)/Jan Ehling (CKA)/Jan Broyer (SWWS)

**2003 Dutch Open J 24**

5. Platz: Dirk Strelow/ Ralf Blum/Elmar Schmitz (SSC)/  
Peter Lakshmanan (SVL)/Jan Ehling (CKA)





**2004 Internationale Deutsche Meisterschaft Vaurien**

8. Platz: Dirk Strelow/Lars Schafmeister

**2004 Deutsche Meisterschaft Flying Junior**

2. Platz: Heiko Riffeler/Claudia Riffeler

**2004 Belgische Meisterschaft Flying Junior**

2. Platz: Heiko Riffeler/Claudia Riffeler

**2004 Dutch Open J 24**

3. Platz: Dirk Strelow /Ralf Blum/Gerd Linnemann/  
Elmar Schmitz (SSC)/Jan Ehling (CKA)

**2004 Europameisterschaft J 24**

14. Platz: Dirk Strelow/Ralf Blum/Gerd Linnemann/  
Elmar Schmitz (SSC)/Jan Ehling (CKA)

**2004 Deutsche Meisterschaft 5o5**

7. Platz: Stefan Böhm/Gerald Roos

**2004 Internationale Deutsche Meisterschaft Vaurien**

8. Platz: Dirk Strelow/Lars Schafmeister

**2005 Internationale Deutsche Meisterschaft Vaurien**

1. Platz: P. Lakshmanan (SVL)/Christopher Geldsdorf  
5. Platz: M. Lakshmanan (SVL)/Enrico Riffeler  
7. Platz: Georg Riffeler/Stefano Riffeler

**2005 Internationale Deutsche Meisterschaft OK**

9. Platz: Thorsten Schmidt

**2005 Deutsche Meisterschaft Korsar**

5. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

### **2005 German Open J 24**

7. Platz: Dirk Strelow/Matthias Riffeler/Peter Hoffmann (SVL)/  
Jan Ehling (CKA)

### **2006 Internationale Deutsche Meisterschaft OK**

7. Platz: Thorsten Schmidt

### **2006 Deutsche Meisterschaft Flying Junior**

1. Platz: Matthias Riffeler/Enrico Riffeler  
3. Platz: Heiko Riffeler/Claudia Riffeler

### **2006 Französische Meisterschaft OK**

1. Platz: Thorsten Schmidt

### **2006 German Open J 24**

7. Platz: Dirk Strelow/Elmar Schmitz (SSC)/Kerstin Sommer (PSB)/  
Jan Broyer (SVWS)/Jan Ehling (CKA)

### **2006 Dutch Open J 24**

4. Platz: Dirk Strelow/Christian Heinze/Elmar Schmitz (SSC)/  
Jan Broyer (SVWS)/Jan Ehling (CKA)

### **2007 Deutsche Meisterschaft Korsar**

3. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann

### **2007 Belgische Meisterschaft OK**

2. Platz: Thorsten Schmidt

### **2007 Dutch Open J 24**

1. Platz: Dirk Strelow/Elmar Schmitz(SSC)/Kerstin Sommer (PSB)/  
Jan Broyer (SVWS)/Jan Ehling (CKA)

### **2007 German Open J 24**

8. Platz: Dirk Strelow/Elmar Schmitz (SSC)/Kerstin Sommer (PSB)/  
Jan Broyer (SVWS)/Martin Lakshmanan (SVL)





### **2007 Europameisterschaft J 24**

1. Platz: Dirk Strelow/ Elmar Schmitz(SSC)/Kerstin Sommer (PSB)/  
Jan Broyer (SVWS)/Jan Ehling (CKA)

### **2008 Europameisterschaft Flying Junior**

2. Platz: Heiko Riffeler/Claudia Riffeler  
3. Platz: Matthias Riffeler/Enrico Riffler

### **2008 German Open Flying Junior**

2. Platz: Heiko Riffeler/Claudia Riffeler

### **2008 Belgische Meisterschaft Flying Junior**

3. Platz: Heiko Riffeler/Claudia Riffeler

### **2008 Belgische Meisterschaft OK**

4. Platz: Christian Heinze

### **2008 Deutsche Meisterschaft Korsar**

9. Platz: Ralf Blum/Silke Kornweibel

### **2008 Weltmeisterschaft J 24**

24. Platz: Dirk Strelow/ Elmar Schmitz(SSC)/Kerstin Sommer (PSB)/  
Jan Broyer (SVWS)/Jan Ehling (CKA)

### **2008 German Open J 24**

8. Platz: Dirk Strelow/Elmar Schmitz (SSC)/Michael Wolf (SSCP)/  
Jan Broyer (SVWS)/Jan Ehling (CKA)

### **2008 Dutch Open**

2. Platz: Dirk Strelow/Lars Schafmeister/ Elmar Schmitz(SSC)/  
Jan Broyer (SVWS)/Jan Ehling (CKA)

### **2009 Belgian Open Vaurien**

2. Platz: Dirk Pater (YCWA)/Nora Heinze  
3. Platz: Bruno Riffeler/Janna Riffeler

### **2009 German Open Vaurien**

6. Platz: Georg Riffeler/Enrico Riffeler

### **2009 German Open Flying Junior**

5. Platz: Matthias Riffeler/Nico Lemberg

### **2009 Belgische Meisterschaft OK**

3. Platz: Christian Heinze

### **2009 German Open J 24**

8. Platz: Dirk Strelow/ Elmar Schmitz(SSC)/Kerstin Sommer (PSB)/  
Jan Broyer (SVWS)/Jan Ehling (CKA)

### **2009 Dutch Open**

9. Platz: Dirk Strelow/Elmar Schmitz (SSC)/Nils Reichert (NSV)/  
Jan Broyer (SVWS)/Jan Ehling (CKA)

### **2009 Weltmeisterschaft 5o5**

21. Platz: Stefan Böhm/Andreas Achterberg

### **2010 Weltmeisterschaft 5o5**

7. Platz: Stefan Böhm/Gerald Ross

### **2010 Weltmeisterschaft Vaurien**

43. Platz: Dirk Pater (YCWA)/Nora Heinze

46. Platz: Bruno Riffeler/Janna Riffeler

### **2010 German Open Flying Junior**

1. Platz: Torsten Willemsen/Enrico Riffeler

### **2010 German Open Vaurien**

4. Platz: Dirk Strelow/Lars Schafmeister

7. Platz: Robert Menzerath/Julia Berg

8. Platz: Bruno Riffeler/Janna Riffeler

9. Platz: Georg Riffeler/Elisa Riffeler





### **2010 Dutch Open J 24**

3. Platz: Dirk Strelow/Lars Schafmeister/Elmar Schmitz (SSC)/  
Jan Broyer (SVWS)/Jan Ehling (CKA)

### **2010 Swedish Open J 24**

5. Platz: Dirk Strelow/Lars Schafmeister/Elmar Schmitz (SSC)/  
Jan Broyer (SVWS)/Jan Ehling (CKA)

### **2010 Weltmeisterschaft J 24**

17. Platz: Dirk Strelow/Lars Schafmeister/Elmar Schmitz (SSC)/  
Jan Broyer (SVWS)/Jan Ehling (CKA)

### **2011 Weltmeisterschaft Flying Junior**

4. Platz: Heiko Riffeler/Claudia Riffeler

### **2011 Deutsche Meisterschaft Korsar**

1. Platz: Axel Oberemm/Gerd Linnemann  
4. Platz: Ralf Blum/Silke Kornweibel

### **2011 German Open J 24**

6. Platz: Dirk Strelow/Elmar Schmitz (SSC)/Malte Burkert (SVL)/  
Jan Broyer (SVWS)/Daniel Wächter (BTB)

### **2012 German Open J 24**

6. Platz: Dirk Strelow/Lars Schafmeister/Elmar Schmitz (SSC)/  
Jan Broyer (SVWS)/Daniel Wächter (BTB)

### **2012 Europameisterschaft Flying Junior**

5. Platz: Heiko Riffeler/Claudia Riffeler-Lörcks

### **2012 German Open Vaurien**

8. Platz: Hendrik Oberheid/N.N.  
9. Platz: Annika Menzerath/N.N.

## 2012 Weltmeisterschaft Vaurien

52. Platz: Bruno Riffeler/Lisa Müller

54. Platz: Dirk Pater (YCWA)/Janna Riffeler

## 2012 Weltmeisterschaft 5o5

8. Platz: Stefan Böhm/Gerald Roos

## 2013 Weltmeisterschaft 5o5

2. Platz: Stefan Böhm/Gerald Roos

## Meisterschaften und German Open auf dem Liblarer See

### 1971 Deutsche Meisterschaft Vaurien

26 Boote am Start

Sieger: Fuchs/Fuchs (Konstanz)

beste Platzierung Segel-Club Ville: Rudolf Dörr/Jürgen Pfeilschifter (2. Platz)

### 1986 Deutsche Seniorenmeisterschaft 420er

19 Boote am Start

Sieger: Willi Klein/Dr. Hermann Jacobiedeß (Segel-Club Ville)

### 1994 Deutsche Meisterschaft Vaurien

49 Boote am Start

Sieger: Johan Vissia/Helene Huisman,

beste Platzierung Segel-Club Ville: Christian Heinze/Thomas Heinze (11. Platz)

### 2003 Internationale deutsche Meisterschaft Vaurien

25 Boote am Start

Sieger: Johan Vissia/Elena Vissia

beste Platzierung Segel-Club Ville: Christian Heinze/Lars Schafmeister (3. Platz)

### 2009 German Open Flying Junior

28 Boote am Start

beste Platzierung Segel-Club Ville: Matthias Riffeler/Nico Lemberg (5. Platz)





### 2010 German Open Vaurien

26 Boote am Start

Sieger: Peter Lakshmanan/Amelie Burkert (SVL)

beste Platzierung Segel-Club Ville: Dirk Strelow/Lars Schafmeister (4. Platz)

### 2013 German Open Flying Junior

26 Boote am Start

Sieger: Norbert Riffeler/Gudrun Korsmeier-Riffeler (SCLi),

beste Platzierung Segel-Club Ville: Matthias Riffeler/Janna Riffeler (4. Platz)







## Vom Liblarer See auf die Weltmeere

Gabriele Rupprecht

---

Den Neulingen auf dem Wasser bietet die Segelschule des Segel-Club Ville das Rüstzeug für den großen Törn.

Die Segelschule des Segel-Club Ville ist eines der Herzstücke des Vereins. Hier erleben die Neulinge die Faszination Boot, Wasser, Wind und Welle hautnah. Ob auf dem Liblarer See, dem Ijsselmeer, im Wattenmeer oder später in der Ägäis oder auf der Ostsee, versehen mit dem nötigen Rüstzeug, das die theoretische Ausbildung im Segel-Club Ville kompetent und praxisorientiert vermittelt.

Im Gespräch mit Gabriele Rupprecht berichten die Leiterin der Segelschule, Ulrike Wirtz, ihr Stellvertreter Hannes Eitz und der ehemalige und langjährige Segelschulleiter Achim Efferen, was sie erlebt haben.

### *Wer hatte wann die Idee, die Segelschule zu gründen?*

Hannes Eitz: Der damalige Vorsitzende Rolf Neuhaus hat die Segelschule vor mehr als 20 Jahren ins Leben gerufen. Los ging es mit der Ausbildung für den A-Schein-Binnen und den BR-Schein. Am 1. April 1995 habe ich die Leitung der Geschäftsstelle und der Segelschule übernommen und das Ausbildungsangebot um den BR-Schein erweitert.

Achim Efferen: Vom 1. Januar 2000 bis März 2011 habe ich die Segelschule geleitet. Sven Gerrich hat sie übernommen und seit dem 1. Januar 2012 ist Ulrike die Leiterin. Der erste Törn führte 1997 nach Holland auf das Ijsselmeer. 1998 fand der erste Ausbildungstörn zum Erwerb des BR-Scheines auf der Ostsee statt.

Hannes: Der SBF-Binnen löste später den A-Schein ab, der BR-Schein blieb noch eine Weile, dann wurde 1999 der Sportküstenschifferschein SKS eingeführt.

### *In welchem Revier habt ihr ausgebildet?*

Hannes: Schwerpunkt der Ausbildung auf Charterschiffen war zunächst die Ostsee, und das blieb auch zunächst so. Achim, Du hattest

dann die Idee, im Jahr 2000 erstmals Griechenland anzusteuern.

### *Wo lässt es sich besser ausbilden, auf der Ostsee oder in Griechenland?*

Hannes: Die Ostsee ist navigatorisch sicherlich anspruchsvoller. Das Inselhüpfen in der Ägäis ist natürlich reizvoll und landschaftlich sehr schön. Aus navigatorischer Sicht aber weniger fordernd.

### *Gelingt es immer, aus einer Gruppe von Menschen, die sich nur flüchtig kennen, ein Team zu bilden und wie macht ihr das?*

Hannes (schmunzelnd): Da muss man sich zunächst mal tief in die Augen blicken. Aber außer dem Skip-



per und seinem Co-Skipper braucht man zusätzlich jemanden, der beim Anlegen auch mal vorne rübergehen und eine Leine überlegen kann. Pärchen trennt man bei so einem Törn nicht. Obwohl das manchmal besser wäre. Da kommt schon mal die Frage auf „Wer hat wem das Manöver versaut?“ Die Frage wird nachts manchmal noch hörbar in der Kabine weitergeführt.

Ulrike Wirtz: Wir hatten auch schon das Erlebnis, dass noch nachts in der Kabine heftig weitergelernt wurde.

### ***Muss man die Ausbildungstörns als Männerdomäne verstehen?***

Achim: In der Ausbildung sind alle gleichberechtigt und gleichermaßen gefordert. In der Ausbildung machen wir keinen Unterschied zwischen Frauen und Männern, egal ob auf der Jolle oder auf einem Dickschiff. Fehler machen wir als Segler alle. Uns ist es wichtig, Fertigkeiten und Selbstvertrauen zu vermitteln. Und am Ruder stehen können Frauen genauso gut wie Männer.

### ***Was ist die größte Herausforderung für den Ausbildungs-Skipper?***

Achim: Schiff und Crew wieder heil und sicher nach Hause zu bringen. Und wenn bei der Prüfung die

Manöver Wenden, Halsen, Boje über Bord, Ablegen und Anlegen geklappt haben, freuen wir uns alle mit.

### ***Was zeichnet den guten Ausbildungs-Skipper aus?***

Achim: Er muss führen können.

Ulrike: ... und ganz, ganz viel Geduld.

Hannes: Den Spaß, die Freude, das Kribbeln im Bauch beim Fahren unter Segeln, bei Wind und Welle zu vermitteln.

### ***Was war das schlimmste Erlebnis bei der Ausbildung?***

Achim: Für mich im Jahr 2009 die Überfahrt von Syros nach Kythnos bei Wind im Mittel von 7 Beaufort, Böen bis 9 Beaufort und dazu eine sehr hohe Welle. Wir mussten einen nahezu Amwindkurs laufen, um unser Ziel zu erreichen. Das fand ich

grenzwertig. Nach sechs Stunden waren wir am Ziel und alle mental und körperlich völlig platt.

### ***Wie hat die Crew reagiert?***

Achim: Alle wirkten äußerlich locker. Das Wichtigste war für mich, Ruhe auszustrahlen und das Schiff sicher zu führen. Ich habe der Crew gesagt, bleibt' ruhig, es kann nichts passieren. Ich glaube, das ist mir auch gelungen. Hinterher habe ich gesagt: Das war es für mich. Ich gehe nicht wieder auf ein Schiff. Was hätte alles passieren können! Das Thema hat mich noch eine ganze Weile verfolgt und der nächste Törn kostete mich Überwindung.

Ulrike: Im Nachhinein haben wir erfahren, dass in 60 Seemeilen Entfernung eine Yacht gesunken ist.

Hannes: Den Törn habe ich auch so in Erinnerung. Kaum ausgelaufen





aus dem sicheren Hafen, waren auf meinem Schiff gleich zwei Crewmitglieder seekrank. Ich stand die ganze Zeit am Ruder. Die anderen haben sich gegenseitig eingepickt und den Seekranken geholfen.

### ***Was ist das Wichtigste in einer solchen Situation?***

Hannes: Der Ausbildungs-Skipper muss bereit sein, die Verantwortung zu übernehmen. Es ist etwas ganz anderes, ob ich mit Freunden einen Urlaubstörn mache oder der Ausbilder bin mit einer eher unerfahrenen Crew. In der theoretischen Ausbildung lernt man die Schüler ja schon kennen. Aber wie sie sich dann an Bord bewegen werden, das weiß man vorher nicht. Das ist immer ein Risiko. Ich kenne einige, die haben die gleichen Lizenzen wie ich und auch viel Erfahrung. Die sagen: „Ich fahre gerne mit, aber nicht als Skipper.“ Ich habe dafür Verständnis.

### ***Was war der schönste Törn?***

Hannes: Schön waren alle auf ihre Art.

Achim: Wir haben immer viel zu lachen bekommen, viele schöne Dinge erlebt und positives Feedback erhalten. Egal wo.

Hannes: Zum Ende der Törns hin wächst die Mannschaft zusammen.

Jeder weiß, was er zu tun hat, auch ohne Kommandos.

### ***Entschließen sich viele Schüler, Mitglied zu werden?***

Achim: Ja, das ist auch ein wesentliches Ziel. Rund ein Drittel der heutigen Mitglieder sind über die Segelschule gekommen.

Hannes: Um es ein wenig pathetisch auszudrücken: Wir wollen viele Menschen an den Segelsport heranführen und ihnen Freude am Segeln vermitteln.

### ***Wie sind jüngere Leute zu begeistern?***

Ulrike: Das Problem für die Kinder heutzutage sind die langen Unterrichtszeiten in der Schule. Und es ist sehr aufwändig, mit den Kindern zu Regatten zu fahren. Es gibt nicht viele Eltern, die bereit sind, das auf sich zu nehmen. Außerdem sind da so viele andere Freizeitangebote. In unseren SKS-Kursen sind aber auch viele jüngere Leute. Die haben dann ein Problem, den Praxistörn zu organisieren, wenn sie kleinere Kinder zu Hause haben.

Hannes: Wir bilden aber nicht nur eigene Leute aus, sondern haben auch eine Kooperation mit der Sport-Segel-Schule Köln, deren Schüler wir auf dem Liblarer See ausbilden.

**Leiterin**

Ulrike Wirtz

Tel.: 01573-4695287

Fax: 02235-922787

segelschule@segelclubville.de

**Stellvertretender Leiter**

Hannes Eitz

02235-922787

hannes.eitz@segelclubville.de

**Ausbildung**

- Sportbootführerschein Binnen unter Segel und Motor
- Sportbootführerschein See
- Sportküstenschifferschein
- Skipper-Törns auf dem IJsselmeer

[www.segelschule-erftstadt.de](http://www.segelschule-erftstadt.de)

**Die Organisation der Segelschule ist aufwändig?**

Ulrike: Das ist sehr viel Arbeit! Das habe ich vorher vielleicht ein wenig unterschätzt.

Hannes: Das ist zeitweise ein Full-time-Job.

Achim: Manche Leute machen mehr Arbeit als der ganze Kurs zusammen. Das habe ich in elf Jahren erfahren. Am meisten Probleme machen manche eigene Mitglieder. Terminliche Zwänge des Ausbildungsleiters verstehen sie nicht immer.

**Neben den Führerscheinkursen bietet ihr aber noch mehr.**

Achim: Im Jahr 2003 haben wir die Skipper-Törns in Holland eingeführt. Die bieten wir seither jedes Jahr an: Rein in die Box, raus aus der Box, anlegen von vorn und hinten, Segel- und Schleusenmanöver, üben verschiedener Springmanöver.

**Fehlt manchem nach erworbenem Schein noch die Erfahrung?**

Achim: Viele wollen in der Praxis unter Anleitung üben, was in der Ausbildung zu kurz kommt. Erfahrung sammeln, segeln gehen, macht ja viel Spaß, ist immer abenteuerlich und jedes Mal eine Herausforderung. Wenn dann die Manöver klappen, hat jeder ein tolles Erfolgs-

erlebnis. Die Skipper-Törns sind sehr beliebt. Jedes Jahr haben wir ein bis zwei Schiffe belegt.

**Ist die Ausbildung komplexer geworden?**

Hannes: Auf jeden Fall. Ich habe mal einen Fahrlehrer ausgebildet. Der fand das sehr umfangreich im Vergleich zu seinem KFZ-Metier. Allein die Seemannschaft, Schifffahrtsrecht und Wetter. Und dann erst die Fachsprache ...! Für viele, die noch nie mit dem Segeln Kontakt hatten, sind die ganzen Fachbegriffe ja böhmische Dörfer. Manche kommen aber auch schon mit Vorkenntnissen. Da muss der Ausbilder auf jeden individuell eingehen. Mittlerweile ist die theoretische Prüfung für die Sportbootführerscheine Binnen und See ja auf multiple choice umgestellt worden, was nicht immer zur Einfachheit beiträgt.

**Was macht die Faszination des Segelsports aus?**

Achim: Das ist eine faszinierende Sportart, die man von sieben Jahren bis ins hohe Alter ausüben kann. Ein Sport, der geistig und körperlich fordert. Das Spiel mit den Elementen ist abwechslungsreich. Kein Tag ist wie der andere, selbst auf dem Liblaren See nicht. Den man übrigens nicht

unterschätzen sollte, weil sich in kürzester Zeit die Windverhältnisse drastisch ändern können.

Hannes: Ich kann nur sagen, wer es noch nicht gemacht hat, probiert es aus, kommt mit aufs Schiff. Dann fühlt ihr, um was es geht. Segeln lässt die täglichen Sorgen vergessen, der Segler lernt eine andere Welt kennen.

## Der Weg ist das Ziel

Andrea Vogel

---

Hier mein Bericht von unserem Törn zum Erwerb des Sportküstenschifferscheins (SKS) in die dänische Südsee vom 27. Mai bis 10. Juni 2011.

Eines schon mal vorneweg: Uns Segelschülern hat es viel Spaß gemacht, manch bleibenden Eindruck bei uns hinterlassen und manchmal aufgezeigt, wo persönliche Grenzen sind. Geschafft haben wir die praktische Prüfung alle – ein voller Erfolg.

Wir zogen los mit drei „Bavaria 37 cruiser“, drei Skippern, drei Co-Skippern, einem Passagier (SKS-Inhaber) und zehn Segelschülern, letztere praktisch mehr oder weniger grün hinter den Ohren, vollgestopft mit theoretischem Wissen, das es nun umzusetzen galt, Richtung Dänemark.

Der Slogan „Segeln ist Aktivurlaub“ hat sich für uns während des

Törns immer mehr bewahrheitet, wir haben ständig mit uns, unseren Fehlern und unserer fehlenden Erfahrung gekämpft; gekämpft mit Webeleinsteks, die sich mit Fendern nicht binden lassen wollten, mit Achterleinen, die sich weigerten, unter der Reling langzulaufen, mit Vorleinen, die sich nicht um die Poller legen wollten, mit Kommandos rund achtern und vorn über, mit Fendern, die sich nicht zwischen die Boote schieben ließen, mit sich selbst ziehenden doppelten Palstek, mit Bojen, die andauernd über Bord gingen und sich weigerten, gerettet zu werden, sondern sich lieber auf den Wellen vertreiben ließen. Wir haben nicht immer gewonnen, aber am Ende unserer Reise immer öfter – so was nennt man Lernerfolg.

Schon die erste Hürde zeigte sich beim Ablegemanöver in Heiligenhafen. In der Theorie vertüddelt sich keine Achterleine, man vergisst nicht, die Fender in einer Box einzuholen – nun gut, wir haben uns also nicht mit Ruhm bekleckert – trotzdem sind wir dann alle Richtung Gedser auf Falster in Dänemark gestartet.

Die Fehmarnsundbrücke mit dazugehörigem Tonnenstrich und Umgebung kannten wir schon zur Genüge aus der Übungskarte und nun live darunter herzufahren – klar kannten

wir die Höhe der Brücke und die unseres Schiffes, aber passte das wirklich? Wenig später konnten wir dann endlich mit großen Mühen die Segel setzen. Mit einem Amwindkurs ging es los – zum Ausgleich der Krängung durften wir einige Zeit auf der Kante ausreiten, das war so recht nach unserem Geschmack. Jeder durfte das Steuerrad übernehmen und seine ersten Erfahrungen machen.

Am nächsten Tag, bei klarem blauem Himmel und gutem Wind, ging es dann unter Segeln nach Klintholm auf der Insel Møn. Diesmal haben wir die Erfahrung gemacht, dass ein paar Grad, die man den Kurs Hochamwind nicht sauber steuert, über eine Seemeile ausmachen können, die man dann gegenan segeln muss. So waren wir von den drei Schiffen das letzte im Hafen. Das macht einsichtig.

Der nächste Morgen mit Ziel Rodvig begann für uns auf der „Marnessa“, wie schon die letzten Tage, mit erheblichen Schwierigkeiten beim Segel setzen. Bis jetzt konnten diese Aufgabe nur Birgit Müller (Skipperin) und Klaus Kollath (Co-Skipper) übernehmen. Wir hatten als einziges Schiff ein Rollgroß und das ließ sich zeitweise weder ein- noch ausrollen. Das Motto des Tages war heute:



Am nächsten Morgen waren Hafenmanöver in Klintholm angesetzt. Und erneut hatten wir einen Ausfall. Auf Hannes Eitz „Be Happy“ tat es der Schalthebel in Vorausfahrt nicht mehr. So haben wir dann zwei Tage in Klintholm verbracht, bis das Schiff repariert war. Also hatten wir genug Zeit zum Bojefischen, Vollkreise drehen, bis wir ganz duselig im Kopf waren.

Endlich ging es dann nach Stubbeköbing auf der Insel Falster in den Sund – wieder mit Raumschotskurs, der uns die Halsen noch mal üben ließ. Bei Wassertiefen von rund zwei Metern war eine sehr genaue Navigation im Tonnenstrich und Ansteuerungskurs gefragt. Vor lauter Tonnenstrich, Richtfeuer und Leitfeuer sieht man den Rest auf der Karte nicht mehr.

Tags darauf hatten wir die kleine Insel Vejro im Fokus, die mitten im Smalandsfahrwasser liegt. Auch hier mussten wir wieder Brücken passieren. Die Insel selbst war ziemlich einsam, einige Anlagen noch im Bau. Beim Anlegen in Vejrö schaute uns sogar ein wenig scheues Reh zu. Hier gab es genügend Grillstellen, die wir aber nicht nutzen konnten, weil es leider noch kein Grillfleisch zu kaufen gab. Ja, und es gab tatsächlich einen unerschrockenen Mit-

segler, der in der noch recht kühlen Ostsee schwimmen war. Respekt!

Das nächste Ziel lag auf Langeland – Spodsberg. Leider hatten wir heute zunächst Flaute und mussten im imposanten Großen Belt die meiste Zeit motoren – nun konnten wir live erleben, was es heißt, wenn man gegen den Strom fährt. Jetzt wurden die ungeliebten Stromdreiecke lebendig. Mit einer Fahrt über Grund von zwei Knoten, trotz einer Logge von circa fünf Knoten kamen wir nur langsam voran. Birgit hatte den Kurs so berechnet, dass wir am kürzesten gegen den Strom fahren mussten. Daher legten wir als Erste im Hafen an. Zwischenzeitlich war ein starkes Gewitter aufgezogen, und langsam fing das Brodeln an. Hannes' „Be Happy“ schaffte es auch noch in den Hafen, bevor das Gewitter losbrach. Nur Ludger Risthaus, Skipper der „Hermi“, hatte nicht soviel Glück. Mitten im größten Gewitter und bei rasselndem Regen mit Böen bis zu Windstärke acht kam Ludgers Besatzung, nass wie die Katzen, im Hafen an. Wir waren froh, dass es alle heil geschafft hatten.

Der nächste Tag war diesig und nebelig. Wir hatten Kurs auf Bagenkop auf Langeland gesetzt. Die Umrundung der Südspitze der Insel verlief ohne weitere Zwischenfälle.

Bagenkop entpuppte sich als renovierter, schöner Hafen. Abends liefen diesen Hafen noch vier große historische Schiffe an.

Auf unserer Reise hatten wir bis jetzt fast alle Wetterbedingungen: Von schönem Wetter und Flaute bis zu heftigem Gewitter mit wolkenbruchartigen Niederschlägen und Böen von 8 Windstärken. Nun fehlte nur noch eines – nein, man muss Nebel nicht wirklich haben. Auf unserer Heimreise zurück nach Heiligenhafen kamen wir dann in die Suppe – und das beim Queren des Kiel-Ostsee-Wegs von Nord nach Süd. Zwar hatten zwei Schiffe Radar – unseres war aber nicht funktionstüchtig. So segelten wir weiter, weil wir ohne Motor besser hören konnten. Ja, Schallsignale haben wir dann auch alle zwei Minuten gegeben. Es war höchste Konzentration aller Besatzungen gefordert. Beim Queren des Schifffahrtswegs tauchte dann plötzlich ein Frachter direkt neben der „Be Happy“ auf. Wer kennt sie nicht, die Anglerstories über Fische, die im Laufe der Zeit gigantische Maße annehmen. So etwa ist es auch bei uns gewesen mit diesem Frachter, der irgendwie zum Megatanker avancierte, der wie ein Ungeheuer im Nebel auftauchte. Selbst diese Begegnung

haben alle unversehrt überstanden – „nomen est omen“. Bis kurz vor Heiligenhafen lichtete der Nebel sich ein wenig, die Spannung jedoch blieb. In Putlos und Todendorf waren Schießübungen angesetzt. Da hieß es, nicht hinter die befeuerten Tonnen zu gelangen. Ganz zum Schluss, bevor wir den Heimathafen erreichten, musste Ludgers „Hermi“ unter Segel noch ein Manöver des letzten Augenblicks fahren, da ein Motorboot partout nicht seiner Ausweichpflicht nachkommen wollte und stur seinen Kurs auf den Bug der Hermi beibehielt. Heute war ein Tag vieler Aufregungen gewesen, wir waren froh, unbeschadet in Heiligenhafen angekommen zu sein.

Zunächst war nochmal ein Übungstag mit Rettungsmanövern etc. – das ganze Programm eben – angesagt. Bei uns auf der „Marnessa“ war das eine eher mäßige Generalprobe, aber das musste wohl so sein. Am nächsten Tag bei idealen Bedingungen (sonnig, Wind 3 bis 4 Windstärken) und fairen Prüfern des Prüfungsausschusses Lübeck haben alle Kandidaten die praktische Prüfung zum SKS bestanden!





WWW BENZEILE



## Septembertörn in Kroatien

Hannes Eitz

---

Wir – das heißt sechs segelhungrige Männer, träumend von blauem Himmel, moderaten Winden und angenehmen Temperaturen – landeten wohlbehalten auf dem Flugplatz Split.

Split Radio relativierte unsere Träume durch Meldung eines heranziehenden flachen Trogs, welcher das Wettergeschehen in den nächsten Tagen über der Nord- und Mitteladria bestimmen sollte. Na dann...

Unser bestelltes Taxi brachte uns zur acht Kilometer entfernten Charterbasis in Trogir zu unserem Traumschiff „SOLTA“, einer Bavaria 44. Ihre Steuerbordseite schien besonders angriffslustig gewesen zu sein. Sie war mit Katschen und lackfremden Farbbrückständen gezeichnet, die nichts Gutes erahnen ließen. So kam es dann leider auch: Das Schiff befand sich in einem desolaten Pfl-

gezustand. Die Mängel – deren teilweise Beseitigung zunächst einen Tag kosteten – füllte zum Schluss eine ganze DIN-A4-Seite.

Dann endlich „Leinen los“. Nach einigen Übungen unter Maschine zum Testen der Manövrierfähigkeit setzten wir Segel, und bei vier bis sechs Windstärken aus SW ging es raumschots entlang der Küste nach Kremnik, wo wir nach rund 24 Seemeilen in der ACI-Marina festmachten (ACI steht für Adriatic Croatia International Club). Uns erwarteten statt der sonst üblichen Moorings ausnahmsweise Boxen. Freundliches Hafenspersonal war beim Anlegen behilflich (zweckmäßig ist die Anmeldung über Seefunk/Kanal 17 englisch. Preise für Liegeplätze mit Strom und Wasser für unser 14 Meter Schiff: 60 bis 75 Kuna (in der Hauptsaison: 1. Juli. bis 31. August mit Aufschlägen bis zu 20 Prozent). Überhaupt scheinen die günstigen Zeiten – zumindest an der Küste – vorbei zu sein. Es schien uns, als ob hinter jedem „Busch jemand mit aufgehaltener Hand zum Kassieren säße“.

Da die Wettervorhersage für den nächsten Tag Gewitter mit Starkwind ankündigte, legten wir einen Hafentag ein. So konnten wir das benachbarte, auf zwei Halbinseln

gelegene Städtchen Primosten mit seinen berühmten Weinbergen besichtigen. Dort konnte man auch den erlesenen Rotwein „Babic“ kosten, was mich wieder an die zuvor erwähnten „aufgehaltenen Hände“ erinnerte. In Primosten erwarben wir auch die Eintrittskarten für den Naturpark „Kornati“ (preislich günstiger als vor Ort).

Nach Durchzug des Randtrogs war der folgende Morgen wie wir ihn uns wünschten: sonnig, warm, vier bis fünf Windstärken. Wir freuten uns auf den ersten Höhepunkt des Törns, die Kornaten; ein Archipel mit großen und kleineren Inseln und Riffen. Also Vorsicht!

Der Wind legte zu auf über 23 Knoten; Zeit zum Reffen. Tolles Segeln war angesagt. Am Nachmittag erreichten wir nach 34 Seemeilen die Einfahrt zur Marina Piscera. In dieser gut gegen die Bora (gefürchteter NO-Wind) geschützten Marina mit 120 Liegeplätzen waren wir zunächst das einzige Schiff, später kam noch ein weiteres hinzu. Hier bot sich die Gelegenheit, unseren Außenborder unter Einsatzbedingungen zu testen, wie befürchtet nicht problemlos. Mit viel Mühe gelang es unseren „Spezialisten“, den Motor ans Laufen zu bringen. Zum Lohn gönnten wir uns in der Konoba, so

nennt man hier die Tavernen, eine kroatische Platte, die wir leider nicht ganz verzehren konnten.

Unser nächstes Ziel war die geräumige Bucht Telascica, die neben einigen Ankerplätzen auch Bojenfelder hat. Kaum hatten wir an einer Boje festgemacht, kamen schon die „Handaufhalter“ in einem Schlauchboot längsseits, denn wir waren in einem anderen Naturpark gelandet, und neuerliche Gebühren wurden fällig.

Der weitere Törn führte uns über die Insel Murter zurück zum Festland. Hart südwestlich des Städtchens Sibenik liefen wir in den Fluss Krka ein. Die Route führte durch wildromantische Schluchten, an Fischzuchtanlagen vorbei bis zur zehn sm entfernten Marina Skradin. Von dort starteten wir in einem Ausflugsboot zum berühmten Krka-Wasserfall „Skradinski buk“, eine der berühmtesten Naturschönheiten Kroatiens. Besichtigung gebührenpflichtig. Ein verwegenes Crewmitglied stürzte sich hier in die Fluten.

Für die restlichen drei Tage planten wir einen längeren Schlag Richtung der Inseln Brac oder Hvar, südostwärts der Basis Trogir. Etwa auf der Höhe von Trogir – wir liefen bei schwachem Wind unter Maschine und Groß als Stütz - kam plötzlich

das Groß „von oben“. Die erste Prüfung ergab: Vorliek am Segelkopf gerissen, Schlitten (dient zur Aufnahme des Segelkopfs) unten, Großfall mit Schäkel im Top des 20 Meter hohen Mastes.

Entschluss: Schadensmeldung per Handy an die Charterbasis und Rückmarsch nach Trogir.

Bergen, Reparatur und erneute Montage des Rollgroß nahmen rund anderthalb Tage in Anspruch, so dass für die verbliebene Restzeit nur noch kurze Schläge in nahe gelegene Buchten, ankern und baden angesagt war.

Ein Lichtblick bei alledem bot die Crew, die auch den neuerlichen Schicksalsschlag gelassen und mit Humor hinnahm, ohne dass die Harmonie an Bord darunter litt.

Resümee:

- ein großartiges, abwechslungsreiches Revier mit sinnvoll ausgelegten Schifffahrtszeichen

- sehr gut ausgestattete Marinas mit (außer Kornaten) ausreichenden Versorgungsmöglichkeiten und hilfsbereitem Personal (das alles hat allerdings seinen Preis)

- insgesamt gute Windverhältnisse mit angenehmen Temperaturen

- die nur beispielhaft aufgezeigten Mängel sind dem Vercharterer anzulasten, der sich um die Pflege der Schiffe offensichtlich nicht ausreichend kümmert (ganz so schlimm wie hier dargestellt war es denn doch nicht)

Abschließend ist anzumerken, dass die vermittelnde Agentur – nicht etwa die hierfür zuständige Charterfirma – uns aus Kulanzgründen einen finanziellen Ausgleich angeboten hat.



## IJsselmeer und Waddenzee

Hans Derks

---

Wer in die Niederlande zum Segeln fährt, der weiß, dass dort nicht unbedingt mit mediterranen Bedingungen zu rechnen ist. Aber auch das hat seine Reize. Bereits die Anfahrt nach Lelystad wurde durchgehend von Starkregen begleitet, der, am Ziel angekommen, endlich aufhörte. Ziemlich zeitgleich erreichten die insgesamt fünf Crewmitglieder: Achim, Gerda, Hans (2x), Ulrike – am frühen Nachmittag den Haven „Flevo Marina“.

Die Bootsübergabe der Bavaria 40 war relativ problemlos, so dass nach Übernahme der Kojen und Stauen des Gepäcks ein letzter Großeinkauf die Bordküche komplettierte. Der Abend wurde zünftig mit Matjes, Salat und Grolsch eingeläutet und mit trockenem Roten oder Weißen spät beendet. Am Samstag verließen wir mit der „Kilala“ gegen neun Uhr

Lelystad bei böigem SW-Wind (6 bis 7 Windstärken) – insgesamt 41 Seemeilen – Richtung Makkum, Ankunft gegen 17 Uhr, bei inzwischen schwächerem Wind, blauem Himmel und Cumulus: Also „Hollandwetter“. So soll's uns für die nächsten Tage ganz recht sein.

Am Abend EU-Fußball, den wir über Handy verfolgten. Nach dem Führungstreffer der Niederländer großes Hallo ringsherum. Später wurde es dann ganz ruhig; die Ergebnisse sind bekannt.

Für Sonntag meldet die Vorhersage „krachtige Winde“ und 1,90 Meter Welle. Wir beschließen deshalb einen Hafentag.

Montag verlassen wir Makkum durch die Schleuse Kornwerderstrand Richtung Texel. Begleitet von permanentem Dauerregen: auch Hollandwetter. Über Funk hören wir: ein Boot, Nähe Den Helder, setzt Mayday, Mayday, Mayday ab. Die „Coast Guard“ meldet sich und fragt, wer sich an Bord befindet. Die Antwort: „Een man, een vrouw, en een kat“. Gott sei Dank, den „Dreien“ konnte geholfen werden.

Mit Strom erreichen wir zeitweise neun Knoten und am frühen Nachmittag nach 32 Seemeilen Oudeschild auf Texel. Ein gut sortierter Fischmarkt erleichtert uns den Einkauf

für ein wunderbares Abendessen. Dienstag, nach einem Frühstücks-Geburtstagssekt, motoren wir Richtung Schleuse. Den Oever danach mit Genua und Groß nach Hinde-loopen; insgesamt 36 Seemeilen, Ankunft gegen 17 Uhr. Der alte „Havenmeester“ im „Stadthaven“ ist ein absolutes Original. Groß, kräftig, grauhaarig, üppiger Schnauzbart, gutaussehend, darüber hinaus auch noch witzig, kommt er blau-weiß und mit Krawatte bekleidet würdevoll seinen „hoheitlichen“ Aufgaben nach, da er zusätzlich auch noch manuell die alte Schleuse bedient.

Mittwoch geht's mit Kurs auf Enkhuizen, welches wir bei mäßigem Segelwetter im Laufe des Nachmittag erreichen. Nach uns laufen Robert Menzerath und Guido Ide ein; sie kommen auf die Kilala; wir tauschen uns aus über „Woher“ und „Wohin“ und dezimieren gemeinsam ein wenig unseren Grolsch-Vorrat.

Donnerstag motoren wir bei stark böigen wechselnden Winden ins Markermeer. Danach, mit Genua und gerefftem Groß, permanentes Kreuzen, Richtung Lelystad, ohne groß Höhe zu laufen. Am späten Nachmittag Ankunft in Lelystad. Der letzte Abend klingt aus mit einem wunderbaren Essen.



**Kunst auf dem  
Clubgelände**



## **Maritimes und Kultur. Zwei Skulpturen auf dem Gelände verbinden beides**

Gabriele Rupprecht

---

Seit fast 20 Jahren blickt sie verträumt auf den Liblarer See hinaus. Ihren Platz hat sie auf einem Findling in der Nähe der Terrasse des Segel-Club Ville. Nach längerer „Wanderschaft“ war die etwa 30 Zentimeter große Meerjungfrau im Jahr 1994 hier endgültig angekommen.

Die Erftstädter Künstlerin Helga Eitz hat die Nixe in Steingut patiniert im Jahr 1993 erschaffen. Mit dem „Künstlerinnenverbund Erftkreis Köln“ beteiligte sie sich damals an einer dreimonatigen Wanderausstellung in Universitäten und Galerien in North Carolina. „Der Titel lautete ‚Blind Date‘“, erinnert sich Helga Eitz. Über die Assoziation zum Rhein sei ihr die Idee gekommen, für diese Ausstellung eine Nixe zu gestalten. Nachdem die wanderlustige Meerjungfrau zurück in Deutschland war, erhielt Helga Eitz Anfragen, mehre-

re Abgüsse von der Nixe fertigen zu lassen.

Aber die Nixe sollte ein Unikat bleiben: „Ich wollte damit die Einmaligkeit betonen.“ Vielmehr schloss Helga Eitz Ende August 1993 einen Schenkungsvertrag mit dem Segel-Club Ville. Clubmitglied Prof. Dr. Dieter Stoll stellte den Kontakt mit der TH Aachen her. Hier wurde die Nixe in Bronze gegossen.

Über Rheinbraun organisierte Prof. Dr. Dieter Stoll den Findling, auf den die Nixe montiert wurde. Rolf Neuhaus, Max Weidmann und Hartmut Peck sorgten für den Transport und die Montage der Meerjungfrau auf dem Stein.

Helga Eitz begann ihre künstlerische Laufbahn im Jahr 1990. Ihre Skulpturen setzen ihr Engagement für Toleranz und Integration, gegen Rassismus und Nationalsozialismus künstlerisch um. Im Januar 2013 ist sie sowohl für ihr künstlerisches als auch für ihr soziales Engagement mit der Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet worden. Ende vorigen Jahres hat Helga Eitz ihren schriftlichen künstlerischen Nachlass der Kunst- und Museumsbibliothek der Stadt Köln und dem NS-Dokumentationszentrum EL-DE-Haus der Stadt Köln überlassen.

Das Einweihungsfest zu einem weiteren Kunstwerk auf dem Clubgelände fand am 29. Mai 2008 statt: Der Erftstädter Metallkünstler Karl-Josef Klaßen hatte im Auftrag des Segel-Club Ville eine bereits bestehende Edelstahl-Skulptur variiert. „Ich habe das Motiv aus dem Club-Logo in Form zweier Segel in die Skulptur eingearbeitet“, erklärt er seine Vorgehensweise.

So entstand eine Windfahne mit drei beweglichen Elementen. Den Standort direkt am Liblarer See findet der Künstler mehr als passend: „Meine Windspiele arbeiten mit den Naturelementen. Sie müssen sich in das Umfeld einfügen.“ Karl-Josef Klaßen ist seit vielen Jahren freischaffender Künstler mit Atelier in Erftstadt-Lechenich. In der Region sind viele seiner Werke zu finden. So etwa die Skulptur an der Patria in Lechenich.







**Kuriositäten**

**12**

## Wettfahrtfieber beim traditionellen Absegeln

Rainer Vogel

---

Als besonderen Abschluss der Segelsaison veranstalten die Fahrtensegler traditionell das gemeinsame Absegeln auf dem IJsselmeer. Es findet immer am ersten Wochenende im Oktober statt. Eigner von Segelyachten nehmen dabei Gäste mit auf ihr Boot, aber es werden auch Yachten dazu gechartert. Man trifft sich in der Regel am Freitagabend in der „Mastenbar“ in Enkhuizen und legt dann fest, wohin ein der Wind die nächsten Tage treiben soll und wo man gut liegt, um die dazu gehörenden Bordfeste entsprechend feiern zu können.

Die Vielfalt an Bootstypen ist natürlich groß, das geht von schnellen Bavariayachten, Bandholms, zu stäbigen Westerlys bis zu einer traditionellen und schon etwas betagten stählernden Seahawk, die aber von Eigner Hannes Eitz liebevoll gepflegt

wird. Da der Rumpf in strahlendem Gelb gestrichen ist, wird sie von einigen bösen Buben auch als „Postschiff“ diffamiert.

Vor einigen Jahren begab es sich also, dass die Flotte in Hoorn angekommen war, und weil es dem Ende der Veranstaltung zuging, sollte es am nächsten Tag wieder zurück nach Enkhuizen gehen. Die Strecke zurück ist ja nicht weit, und da wir alle auch sportliche Segler sind, wurde abends beim fünften Bier beschlossen, die Strecke zurück bis zur Schleuse als Wettfahrt zu gestalten. Dazu sollte die vor der Einfahrt nach Hoorn liegende Tonne an Backbord liegengelassen werden.

Pünktlich morgens ging es los. Jetzt muss man aber wissen, dass der Hafen von Hoorn zwei Ausfahrten hat. Da bei allen Teilnehmern das Wettfahrtfieber ausgebrochen war, nahmen alle Boote bis auf eines die linke Ausfahrt, weil man da die etwas kürzere Strecke hatte, und das segelte nun, was das Schiff hergab. Leider wurde im Wettkampfgetümmel übersehen oder vergessen,

dass man die Tonne backbord liegen lassen musste, was bei der Nutzung der linken Ausfahrt auch kaum möglich war, bis auf Hannes mit seiner gelben Karin. Es kam so, wie es kommen musste, alle kämpften bis zum Umfallen, und die Karin kam nun nicht unbedingt als erstes Schiff ans Ziel. Aber sie hatte die Regatta gewonnen, alle anderen mussten natürlich disqualifiziert werden. Hannes mit seiner gelben Karin wurde zum Star des Abends. Schnell wurde ein Pokal gebastelt aus Bierdose und Staniolpapier und der konnte abends beim Captainsdinner dem stolzen Sieger übergeben werden. Ab da hat es kein Segler mehr gewagt, die Karin als Postschiff zu beleidigen, das Schiffchen hatte ab jetzt einen „güldenen“ Anstrich.



## Kuriosa

Rolf Neuhaus

---

Die Zufahrt zum See war ein besonders abenteuerlicher Wald- bzw. Schotterweg.

Alle Liegeplätze waren aus einfachem Fichtenholz und zu meiner Zeit schon sehr reparaturbedürftig. Man musste immer auf der Hut sein, um nicht einzubrechen und wenn doch, musste unverzüglich repariert werden. Sie war auch ein Tummelplatz für Mäuse und Ratten.

Fließendes Wasser gab es nicht. Unser Vereinswirt musste klares Wasser in Eimern herbeischaffen. Der Strom wurde von einem Dieselgenerator erzeugt mit nicht konstanter Drehzahl, was Lichtschwankungen zur Folge hatte, und der Plattenspieler eierte. Die Musik war demnach gewöhnungsbedürftig. Trotzdem wurde getanzt. Diesem Umstand habe ich meine Mitgliedschaft zu verdanken.



Damals gab es eine Aufnahme-sperre und eine lange Warteliste. Ich habe des öfteren mit der Frau des damaligen Flottenkapitäns der Korsare, Herrn Ruland (Gründungsmitglied), getanzt, was zur Folge hatte, dass Letzterer schließlich meinte „dä Jung müsse mer han“. Meine Mitgliedschaft war perfekt. Mit beiden verbindet uns bis heute eine sehr enge Freundschaft.

Es wurde viel gefeiert. Ich kann mich besonders an drei große Feste erinnern, und zwar im Clubhaus des 1. FC Köln, im großen Saal des Senatshotels und im Festsaal der Cäcilienburg. Die Veranstaltungen waren ausgebucht. Neben einer attraktiven

Tombola spielten zwei Musikkapellen auf. Wäre das heute noch möglich?

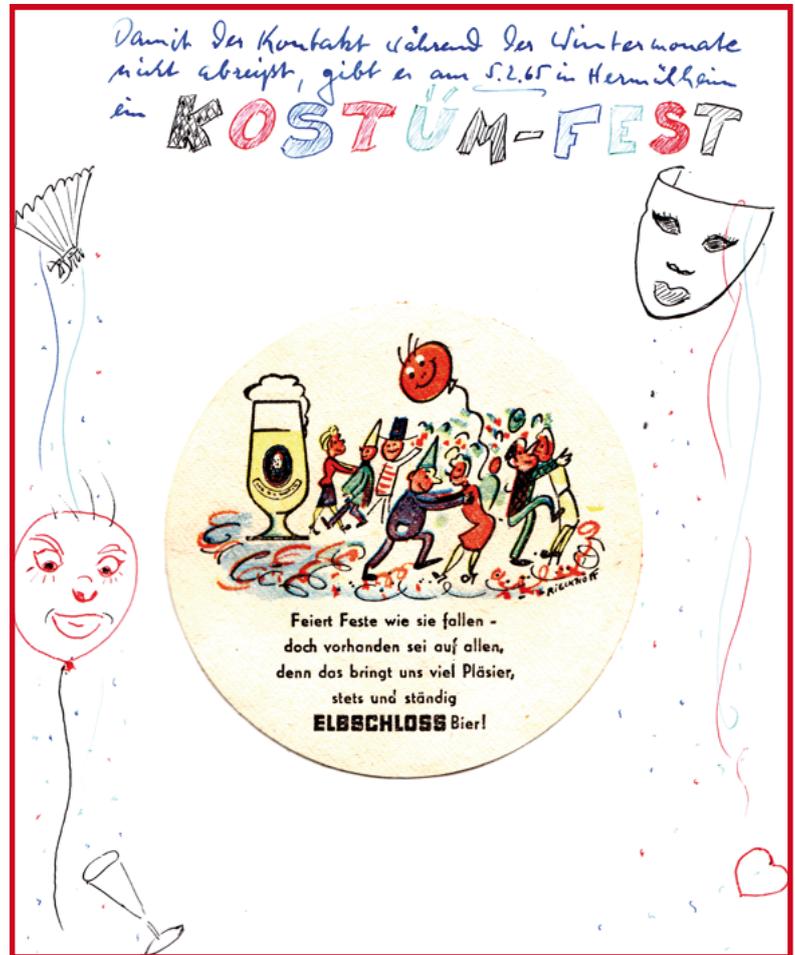
Im Clubhaus hatten wir mehrfach eine bekannte Dixielandkapelle zu Gast. Die Kosten wurden durch Spenden aufgebracht.

Damals waren noch Hunde auf unserem Gelände zugelassen. Es gab einen „Vereinshund“ namens Ronni. Er gehörte den Bauers, beide Vorstandsmitglieder. Dieser hatte die Gewohnheit, sich beim „Beinchenheben“ vorzugsweise Bäume auszusuchen, an denen im Sommer Badetaschen platziert waren. Gemurrt wurde nur wenig, denn es war ja immerhin ein „Vorstandshund“.

# Kostümfest Freitag, 5. Februar 1965

Max Weidmann

Die Einladung ging an alle Clubmitglieder des Segel-Club Ville. Am Samstag danach erschien Dr. Nußbaum mit buntem Schirm und kostümiert mit Ehefrau am Ort des angekündigten Geschehens in Hermmühlheim und betrat beschwingt die Gaststätte, in der lediglich lokales Tagespublikum unverkleidet saß und erstaunt auf die ankommenden Jacken schaute. Verstört drehten die sich auf dem Absatz um und verließen das Lokal. Später sagte Dr. Nußbaum: „Ich war froh, dass ich nach Hause konnte“. Die Einladung zum Kostümfest war irrtümlich mit falschem Wochentag, aber richtigem Datum versehen.





## Wind und Wellen sind ihr Leben

Hella Freigang

---

Über ihre Weltumsegelung, mit Sturm, Mastbruch und Piraten, die sie nach zwölf Jahres-Etappen zusammen mit ihrem Partner, Robert Jackson, 2011 beendete, wurde bereits mehrfach ausführlich berichtet.

An Land – nur unterbrochen durch Kurzbesuche in Köln – bleibt sie deswegen jedoch nicht, sondern gemeinsam stechen sie immer wieder in See, um vorübergehend der Zivilisation und dem normalen Alltag zu entfliehen.

Der folgende Kurzbericht schildert eine weitere Begebenheit aus dem Leben der Weltumseglerin und ihre Begeisterung für Wind und Wellen:

In diesem Jahr sind wir von Trinidad über die Karibischen Inseln, Dominikanische Republik, Ile a Vache (Haiti) zu den Bahamas gesegelt und dann nach Fort Lauderdale/Florida. Endlich im Land der „plenty“, wo man

nur die Kreditkarte zücken muss, um ALLES kaufen zu können, fielen wir in einen Restaurierungsrausch. Aber die Zeit drängte, denn die Hurricane Saison hatte längst begonnen. Möglichst schnell wollten wir nördlich von Cap Hatteras sein, von wo mögliche Cyclone – aus der Karibik kommend und entlang der Ostküste der USA ziehend – auf den Atlantik hinausschwenken. Schließlich waren wir in Newport/Rhode Island angekommen, dem Mekka der America's Cup Jachten. Tatsächlich lagen einige der klassischen und auch der modernen „Rennziegen“ im Hafen – eine andere Dimension des Segelns.

Was gibt es Neues? Nun – ein Hurricane! Über die Bahamas kam

ein Hurricane heran, der keineswegs bei Cap Hatteras in den Atlantik abdrehte, sondern entlang der Ostküste nach Norden zog. „Irene“ marschierte direkt auf uns zu! Im Wetterbericht der Küstenwache wurden neben der Position und Zugrichtung des Hurricanes vor allem Warnungen gesendet. Wir fanden Zuflucht in der nördlichen Narragansett Bay hinter dem ehemaligen Zerstörer „Massachusetts“ (jetzt Museumsschiff).

Wir bereiteten die EXPLORER auf den Hurricane vor: Schlugen das Großsegel ab und verstaute den Sack hinter den Mast, ebenso die Segelpersenning, alle beweglichen kleineren Teile kamen unter Deck, den Dodger und das Bimini klappten wir zusammen und zurrten sie





fest, Robert vertäute sorgfältig das Dinghi an Deck. Die beiden Outborder waren an der Reling des Achterschiffs festgeschraubt, sie boten nicht so viel Windwiderstand.

Wir brachten zwei Anker aus: den Bügelanker mit 30 Meter Kette bei vier Meter Wassertiefe (normal wären zwölf Meter) und den großen Fortress Anker. Glücklicherweise waren an den zahlreichen Moorings in der Bucht nur drei kleinere Segelschiffe ohne Crew, so dass wir genügend Schwingungsraum hatten. Nun blieb nur noch abzuwarten...

Wir konnten einen lokalen Fernsehsender empfangen. Sie zeigten Bilder von der Küste North Carolinas,

wo massive Wellen solide Stege zertrümmert hatten, die Polizei parkende Autos aus überschwemmten Straßen abschleppte, die Leute die Fenster ihrer Häuser in Strandnähe mit Holz verschalten oder gar evakuiert wurden. Robert schaltete das Fernsehen aus, als er merkte, wie nervös ich wurde. Ich hatte noch nie einen Hurricane erlebt und konnte nicht abschätzen, was da auf uns zukam.

Es wurde nicht so schlimm. Ganz gegen die Vorhersage änderte „Irene“ die Zugrichtung ins Landesinnere. Das hatte zwei positive Auswirkungen für uns: Zum Einen verlor er an Kraft (wir hatten nur bis zu 70

Knoten Wind) und zum Anderen zog er schneller über uns hinweg (von 13 Knoten/Stunde über Florida zu 28 Knoten/Stunde über Rhode Island). Der Tanz dauerte nur 14 Stunden.

Am nächsten Morgen war Sonnenschein mit strahlend blauem Himmel. Als wenn nichts gewesen wäre.

Wir machten uns daran, alles wieder an seinen Platz zu räumen, heilfroh, dass nichts passiert war.

P.S.: Wir hatten große Mühe, den Fortress Anker aus dem zähen Hafenschlick zu ziehen. Der hätte auch das Schlachtschiff gehalten!





**Vorsitzende**

## Vorsitzende des Segel-Club Ville

---



Rudolf Hilfert  
März 71 – März 78



Günter Neugebauer  
März 99 – März 07



Dr. Karl-Heinz Uhrmacher  
September 63 – März 65



Dr. Klaus Weiser  
März 78 – März 90



Dr. Rainer Vogel  
seit März 07



Dr. Peter Patt  
März 65 – März 71



Robert Menzerath  
März 90 – März 99

## Ehrenmitglieder des Segel-Club Ville

Johann Friedrich Eitz, Robert Menzerath, Günter Neugebauer,  
Rolf Neuhaus, Prof. Friedrich Radermacher, Hans Vetterle

## Der Vorstand Anfang 2013



Von links: Christof Degenhardt; Hans Derks; Günter Kallweit; Bruno Riffeler;  
Christoph Heyden; Peter Mertin; Volker Nebgen; Ulrike Wirtz; Rainer Vogel;  
Ludger Risthaus; Horst Zingsheim; Thomas Müller; Egbert Albermann;  
Christian Heinze; Hans P. Klahr

## Wie geht es weiter mit dem Segel-Club Ville?

Dr. Rainer Vogel

---

Auch wenn ein Verein wie unser Segel-Club Ville gut dasteht und nicht von Zukunftsängsten geplagt sein muss, ist es doch ratsam, sich regelmäßig Gedanken zu machen, wie es zukünftig weitergehen soll.

Natürlich kann keiner wirklich in die Zukunft schauen, und ein Planungshorizont von mehr als fünf Jahren ist schon verwegen.

Nichtsdestotrotz, wir brauchen nicht in eine Glaskugel zu blicken. Die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen sind doch schon absehbar, wenn nicht gerade Dramatisches, Unvorhergesehenes passiert.

Wir leben in einer Zeit, in der die Gesellschaft rapide altert, aber deren Senioren trotz allem bis ins hohe Alter fit sein können. Gerade auch die jungen Menschen werden von einer Flut von Informationen zugeschüttet, völlig neue Kommunikati-

onswege haben sich ergeben und werden rasant ausgebaut.

Auf der anderen Seite sind die Menschen in Ihren Berufen starken Belastungen unterworfen, vom Ergebnisdruck bis zur Weiterbildung. Auch die jungen Menschen sind mit Ganztagschule, Ausbildung, Studium und Beruf extrem eingespannt.

Da bleibt wenig Kraft für zeitintensive Aktivitäten. Dazu kommt, dass wir alle aus einem riesigen Pool an Freizeitaktivitäten wählen können.

Also graue Wolken über dem Liblarer See?

Nein, aus meiner Sicht ganz und gar nicht; wir müssen uns nur mit den Gegebenheiten auseinandersetzen und uns entsprechend positionieren.

Der Segelsport bietet dazu die besten Voraussetzungen. Es ist ein Sport, der bis ins hohe Alter betrieben werden kann, Segeln fördert körperliche und geistige Fitness, was wissenschaftlich belegt ist. Es ist ein Sport, der alleine und in Gruppen betrieben werden kann, und er ist nachhaltig, was wollen wir mehr?

Wenn es jetzt dazu eine Gemeinschaft gibt, die einen dabei unterstützt und bei der man es mit Menschen zu tun hat, mit denen man sich wohlfühlt, dazu in einer schönen naturnahen Umgebung, dann kann nicht viel schiefgehen.

Ich denke, unser Verein ist gut aufgestellt. Unsere Gemeinschaft ruht auf fünf Hauptsäulen. Das ist die Kinder- und Jugendarbeit mit Ausbildung und Training, die Segelschule, das Fahrtensegeln mit Skippertraining sowie der Regattasport.

Aber ebenso wichtig ist das gesellige Beisammensein in einer wunderschönen Umgebung.

Das sind wichtige und hervorragende Voraussetzungen für die Bewältigung der zukünftigen Herausforderungen.

Aber wir dürfen uns nicht ausruhen. Unser Verein muss attraktiv bleiben. Das geht von der richtigen Auswahl der Bootsklassen, bis zum attraktiven Training für Regatten und Skippern auf großes Segelyachten bis zu Kinder- und Jugendausbildung und natürlich eine kompetente Segelschule. Wir müssen prüfen und später dann auch umsetzen, wie wir mit anderen Vereinen, Ganztagschulen und anderen Schulen kooperieren können mit dem Ziel, interessierten Menschen in dem gegebenen gesellschaftlichen Spannungsfeld an uns zu binden.

Dazu gehört unzweifelhaft auch die Nutzung moderner Kommunikationsmittel innerhalb der Mitgliedschaft sowie zu den verschiedenen externen Medien.

Aber Grundvoraussetzung für alles ist, dass der Verein einen Rahmen bietet, in dem sich die Mitglieder wohlfühlen, wo es keine Querelen gibt und wo das Umfeld freundschaftlich und kameradschaftlich ist. Daran müssen wir alle arbeiten, das ist nicht nur die Aufgabe eines Vorstandes, sondern allgemein ehrenamtliches Engagement und persönliches Einbringen aller auch ohne offizielles Amt.

Allerdings ist es auf Grund des schon beschriebenen immer stärker werdenden zeitlichen Drucks der Menschen immer schwieriger, ehrenamtliches Engagement einzufordern und zu erhalten. Die Ehrenamtlichen müssen von Routinearbeiten entlastet werden und manche Arbeiten professionalisiert werden. Darauf muss sich der Verein einstellen, angefangen haben wir ja bereits damit. Trotz allem, ehrenamtliches Engagement ist und bleibt der Kern eines guten Vereins.

Fazit: Ich glaube, unser schöner Verein ist von seiner Grundstruktur und von seiner gesellschaftlichen Ausrichtung her bestens aufgestellt. Wenn wir in diesem Sinne weiter arbeiten und konstruktiv auf neue Entwicklungen reagieren, können wir uns gemeinsam auf eine gute Zukunft in unserem Verein freuen.



## Impressum

Herausgeber: Segel-Club Ville e.V.

Für den Inhalt verantwortlich: Vorstand des SCV

Layout und Satz: ecce! agentur für gestaltung, Kerpen - [www.ecce.de](http://www.ecce.de)

Bilder: Die hier wiedergegebenen Fotos wurden uns überwiegend von Mitgliedern zur Verfügung gestellt.

Michael Hogrefe Photodesign, Hürth - [www.hogrefephot.com](http://www.hogrefephot.com) .

Historische Bilder der Grube Liblar: mit freundlicher Genehmigung des Historischen Archivs der RWE Power AG

Copyright: Segel-Club Ville e.V.

## Wir danken für die freundliche Unterstützung:

Kreissparkasse Köln

MARINE OLBERMANN GMBH KÖLN

Nacken Hillebrand Partner – Steuerberatungsgesellschaft

Rheingas

RWE Power AG

VR-Bank Rhein-Erft eG