

Der Segel-Club Bonn (SCB)  
- Geschichte und Geschichten -  
aufgezeichnet aus Anlaß seines zehnjährigen Bestehens

Von Dr. Gerd W. Becher

I.

Wie fast jede Geschichte, so hat auch die des Segel-Clubs Bonn eine Vorgeschichte. Etwa um die Jahresmitte 1967 - also zu einer Zeit, in der sich das Segeln zu einem echten Volkssport entwickelt hatte - trafen sich segelbegeisterte Angehörige des höchstgelegenen Ministeriums der Bundeshauptstadt und beschloßen, eine "Gruppe Segeln Hardtberg" (GSH) im Rahmen der Betriebssportgemeinschaft des Bundesministeriums der Verteidigung zu gründen. Zur Vorsitzenden wurde Frau Adrienne von Ehrenbusch gewählt.

Der Aufbau der Gruppe, die bald aus etwa 40 Mitgliedern bestand, machte dank des Engagements aller Beteiligten rasche Fortschritte. Im Herbst begann der erste praktische Kurs für den A-Schein in der Segelschule Büchel in Schwammenauel am Rursee. Theoretischer Unterricht fand in Bonn unter der Leitung der Vorsitzenden und danach von Hans Todtenbier und Uwe Moecke statt. Schon im Dezember kaufte man einen gebrauchten Vollholz-Piraten (G 1065) für 1.600 DM, aufgebracht durch "Anteilscheine" der Mitglieder in Form von zinslosen Darlehen zu je 100,-- DM. Der Pirat - Baujahr 1956 und noch mit Mako-Segeln ausgerüstet - wurde in rd. 600 Arbeitsstunden völlig überholt und am 23. Juli 1968 auf den Namen "SIMSALA" getauft. Dieser Name sollte dokumentieren, daß es "wie Zauberei ammutete, daß die Gruppe Segeln tatsächlich schon ein Boot kaufen und in Benutzung nehmen konnte", wie es in einem späteren Bericht an den Deutschen Segler-Verband (DSV) hieß.

Einen Liegeplatz fand man zunächst durch gastliche Aufnahme beim Fahrten-Segel-Club Köln (FSCK). Pläne für Stege an Baggerseen in einem zu schaffenden Erholungsgebiet ("es ist im Modell bereits fertig") südwestlich von Köln zerschlugen sich. Der Talsperrenverband Eifel-Rur stellte 1969 zwei Plätze an einem kleinen Steg im Weidenbachtal zur Verfügung.

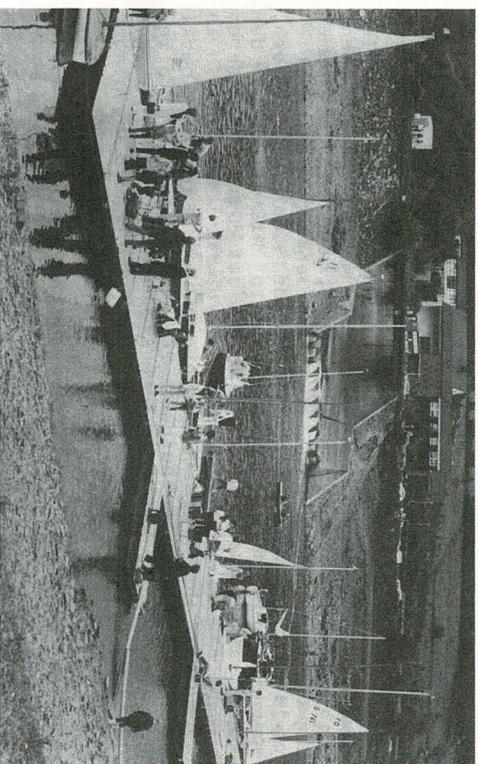
Aber nicht nur solche Probleme waren zu bewältigen. Eine Satzung mußte ausgearbeitet und die Zuerkennung der Gemeinnützigkeit angestrebt werden. Dies wurde gemeinsam mit einigen anderen Sparten der Betriebssportgemeinschaft erreicht durch die Gründung des "Vereins

der Freude und Förderer des Betriebssports". Der wurde von der Finanzbehörde anerkannt und am 8. Dezember 1969 ins Vereinsregister eingetragen. Für den Monat November 1969 meldet die Chronik den "ersten Gesellschaftsabend des GSH" auf der Hardthöhe. Es war ein großer Erfolg, denn es gab ein "full house" mit 320 Gästen.

Um endgültig etabliert zu sein, fehlte nur noch die Aufnahme in den DSV. Nachdem der Antrag noch im Dezember 1969 einschließlich Mitgliederliste und Vereinsgeschichte gestellt, eine Menge Papierkrieg erledigt und die Aufnahmegebühr von 100,-- DM gezahlt worden war, stand dem Beitritt am 4. Juni 1970 nichts mehr im Wege. Der Mitgliederbestand reichte bereits weit über die Hardthöhe hinaus und belief sich auf 112 Personen mit 30 Schwert- und 4 Kielbooten. Einen Stander hatte man auch. In der Beschreibung hieß es: "Auf weigem Grund befindet sich ein blauer Kreis, eingerahmt von einem schwarz-rot-goldenen Tannen, der dreimal geknotet ist; das blaue Feld enthält einen gelben Anker." Liegeplätze hatte der Verein in Rurberg am Paulushof und gastweise beim Bonner Yacht-Club (BYC) im Rheinhafen von Oberwin-ter.

Das Jahr 1970 brachte weiteren Aufschwung. Es bedurfte vieler Verhandlungen, bis ein Steg aus ausrangierten Brückenpontons der Bundeswehr in Aussicht gestellt wurde. Nach ersten erfolgreich bestandenen Segelprüfungen beim Deutschen Hochseesportverband Hansa (DHH), der Baltischen Segler-Vereinigung (BSV) und beim BYC, wurde ein eigener Prüfungsausschuß bei der GSH unter Vorsitz von Fregattenkapitän Rolf W. Wentz eingerichtet. Im Herbst hatten 17 Kandidaten ihre A-Scheine in der Tasche; sie liebten sich, fröhlich winkend, auf der tiefliegenden "SIMSALA" im Hafen von Oberwinter fotografieren. Und im November 1970 erschien eine Vereinszeitschrift: das "t o p p l i c h t". Redakteur: Hans-Dieter Lorenz, GSH-Mitglied und Vollblut-Journalist, der das Blatt in professioneller Manier gestaltete und es zu einem wesentlichen Integrationsfaktor des jungen Vereins machte. Vielbewundert, steigerte die Gazette auch den Bekanntheitsgrad und das Ansehen der GSH. Ende November fand wiederum ein Seglerball statt, der erneut beträchtliche Anziehungskraft ausübte. "topplight" Nr. 2 - als Aufmacher geziert vom Foto einer (noch immer) hübschen jungen Dame, die Erstaussgabe studierend - berichtete darüber: "Die Uhr an der Stirnwand des Kasinos auf der Hardthöhe zeigte genau zehn Minuten nach Mitternacht, als der Bandleader der sieben Mann starken Musikapelle des Stabsmusikerps das Zeichen zum Einsatz für 'La Bostella' gab. So zwang er die Ballbesucher in die Knie und die Stimmung in die Höhe ...."

Im März 1971, es lag noch Schnee, montierten Bundeswehr-Pioniere den ersehnten Steg vor dem Paulushof und brachten ihn zu Wasser. Als auch die hölzernen Seitenstege mit Flugzeugzusatzflanken darunter von den Mitgliedern angebracht waren, verfügte die Gruppe über 27 Liegeplätze, die für je 100,-- DM pro Jahr vergeben wurden. Der Steg wurde sogleich Mittelpunkt eines regen Vereinslebens und das Ansegeln "die bisher wohl lebhafteste Veranstaltung der GSH". Die Flotte des Vereins war bunt gemischt aus Jollen und Kajütbooten. Sie umfaßte Typen wie z. B. Optimist, Koralle, Lis-Jolle, Zugvogel, Fam, Flying Cruiser und Varianta. Größtes Boot: die Neptun 22 "NIKO" mit der Segelnummer 758 von Hermann Bubendey. Erste Regatten wurden gesegelt, wenn auch die Trauben noch hoch hingen.



DER ALTE STEG AM PAULUSHOF

Als Hafenvart agierte der nimmermüde, umsichtige "Hannes" Todtenbier, mit seiner launig-trockenen Art die Mitglieder immer wieder zu neuen Anstrengungen bei den anfallenden Arbeiten hinarbeitend und stets helfend, wenn mancher vor der Tücke des Objekts verzweifeln wollte. Die Ausbildung des Nachwuchses auf den beiden Optimisten "Max" und "Moritz" begann

unter Sport- und Jugendwart Uwe Moecke. Auch er ein Mann der ersten Stunde und der Einhaltung der guten Seemannschaft - wie viele Mitglieder aus den Segelschein-Kursen wissen - besonders zugetan.

Im Mai 1971 übergab Frau von Ehrenbusch die Geschäfte an Dr. Rolf Dieberg. Die GSH würdigte ihre Tätigkeit als verdienstvolle, mit viel Mühen, Opfern und Zeit verbundene Aufbauleistung, der die GSH überhaupt ihr Entstehen verdanke.

Im Laufe der Saison bereitete der fallende Wasserstand des Rurseees einigen Kummer. Am oberen Ende des Stausees, an einer relativ flachen Stelle vor dem Paulushof gelegen, hatte der Steg schon verschiedentlich aufgegeben. In Schwammeneuel wurde Wasser für die Industrie abgelassen, aber es mangelte an ausreichendem Nachschub. An einem Samstag, dem 12. Juni 1971, begann deshalb ein Unternehmen, das in die Annalen der GSH eingegangen ist. In einer Alarmaktion 'wurde der Steg, der nur noch 10 cm Wasser unter sich hatte, seebwärts verholt. Der Verfasser erinnert sich noch wie heute: "Hannes" war in seinem Element; dirigierte Menschen, Steg, Winschen, Seile, Anker und zu guter Letzt das Fahrgastschiff "Rupperle" (wegen seines beachtlichen Wellenschlags auch "Rupperle" genannt), das alles in Schlepp nahm. Gegen Abend sah man von der Höhe der Uferstraße ein seltsames Gespann langsam über den Rursee ziehen. MS "Rupperle" zog Steg, Boote und eine jauchzende Schar von Männern, Frauen und Kindern über anderthalb Kilometer zu der Stelle in Rurberg, die seitdem das Domizil unseres "Hafens" ist. H.-D. Lorenz hat die Bergung in "topflicht" Nr. 4 plastisch beschrieben. Ewald Reikowski brachte in derselben Ausgabe die Meinung aller Mitglieder zum Ausdruck: "Es ist hier wesentlich ruhiger und landschaftlich schöner als am bisherigen Liegeplatz".

Das Vereinsleben entfaltete sich. Seetörns wurden unternommen; etwa in Holland, vor allem inspiriert von Hans-Jürgen Eggert. Die Regatta-Aktivitäten nahmen zu. "SIMSALA" mit Uwe Moecke und Jürgen Gode errang bei den Bonner Stadtmeysterschaften auf dem Rhein einen 5. Platz.

Das Jahr 1972 brachte erste erfolgreich abgelegte BR-Prüfungen, Sorgen um den Wasserstand im Rursee, die Wahl Diebergs zum Vorsitzenden, steigende Mitgliederzahlen, Planungen zum Bau einer Treppe an dem steilen Hang zum Steg - und die Frage, ob sich GSH und Förderverein angesichts ihrer Größe und der wachsenden Aufgaben und Probleme, wie etwa der Unterhaltung des Vereins wendenden Stegs, noch länger in der bisherigen Form managen ließen. Überlegungen wurden angestellt, Abstimmungen mit der Betriebs-

sportgemeinschaft geführt, Vor- und Nachteile abgewogen; was schließlich auf einer Mitgliederversammlung im März 1972 darin einmündete: Wir gründen einen selbständigen Club. Und damit beginnt ein neues Kapitel.

## II.

Die eigentliche Geschichte des Segel-Clubs Bonn nimmt ihren Anfang zu Bonn-Duisdorf in einem Hotel mit dem eher unseglerschen Namen "Zum wilden Schwein". Am 7. Juni 1972 trafen sich dort über 50 People und entfalteten eine heftige Diskussion. Natürlich über das, was für einen Zusammenschluß zur Fröhung des Segelsports das Wichtigste ist: einen Namen und einen Stander. Für den Namen lagen 15 Vorschläge vor, für den Stander gar 26 Zeichnungen. Es ging heiß her. Am Ende standen zwei Namensvorschläge in der engeren Wahl: "Seglervereinigung Bonn (SVB)" und "Bonner Segelclub (BSC)". Beim Stander lag ein Vorschlag vorne, der einen zum Stocklied zeigenden gelben Winkel auf blauem Grund zeigte. Kritische Stimmen meinten indes, "SVB" könnte als "Städtische Verkehrs-triebe Bonn" gedeutet werden, und "BSC" sei mit dem "Bonner Sport-Club" zu verwechseln. Der Standerentwurf lief beim Einspruchsverfahren im DSV auf. Eine Hamburger Vereinigung kommentierte in einem kurzen Schreiben: "Wir haben einen Ihrer Vorlage entsprechenden Stander gefertigt und auf verschiedenen Masthöhen betrachtet. Ihr Entwurf wird aus dieser Sicht mit unserem Stander (seit 50 Jahren Symbol der Vereinigung) verwechselt". Ja, Neue haben's schwer ...

Am 1. November 1972 machte ein Teil des Stegs (drei Eckpontos) wegen Bruchs der Verbindungsriegel einen Ausflug bis nach Woffelsbach. Dies blieb dem allzeit wachsamem Hafenmeister und Kranführer "Schorsch" Uhl vom FSCK nicht verborgen. Mit langen Tauen zogen von ihm alarmierte "Wolgaschiffer" des SCB die Ausreißer wieder zum Stegplatz zurück.

Die Vorarbeiten für den neuen Club gingen weiter, wozu auch die Erstellung einer Satzung gehörte. Schließlich wurde am 10. Januar 1973 im Duisdorfer Hotel "Kreutz" nach ausgiebiger Erörterung die Gründung des "Segel-Club Bonn e. V. (SCB)" beschlossen und der Stander in seiner heutigen Ausführung mit zwei zusätzlichen schmalen gelben Winkeln gebilligt. Auch die zur Führung des Vereins nötigen Ämter wurden vergeben. Das Protokoll verzeichnete eine lange Liste des Gründungsvorstands und seiner Helfer:

- 1. Vorsitzender: Karl Freudenstein;  
 - 2. Vorsitzender: Jürgen Gode;  
 - Hafenwart: Hans Todtenbier  
 mit Unterstützung durch  
 Claus Bergemann,  
 Leo Debeur,  
 Dieter Puzicha,  
 Günter Schefczyk und  
 Peter Schwietzke;

- Sport- und Jugendwart  
 sowie Vorsitzender des  
 Prüfungsausschusses:

Uwe Moecke;

- Kassenwart: Herbert Hoffmann;

- Schriftführerin: Karin Michaelis;

- Leitung der  
 Jugendgruppe: Ewald Reikowski,  
 Ursula Reikowski,  
 Manfred Kirchhof;

- Pressewart: Hans-Dieter Lorenz;

- Festausschuß: Ingrid Bergemann,  
 Marlies Schwietzke;

- Revisoren: Dr. Gerd Wilfried Becher,  
 Dr. Bernd Runge.

Der Mitgliedsbeitrag wurde auf jährlich 100,--  
 DM, für Ehefrauen auf 20,-- DM und für Jugendliche  
 auf 15,-- DM festgesetzt.

Das "topplicht" des Jahres 1972/73 erschien erstmals  
 als "Clubzeitung des SCB". In seiner nächsten Ausgabe  
 berichtete es über ein Karnevals-Kostümfest, Segeltörns  
 der Mitglieder von Friesland nach Helgoland und  
 in Jugoslawien sowie über Regatten, bei denen sich  
 die Steuerleute Claus Bergemann, Herbert Hoffmann  
 und Helmut Mohrke durch ihren Spürsinn für die Drehwinde  
 des Rursee auszeichneten.

Es schilderte ferner das mißglückte Ausschäumen  
 des Stegs. Wer bei diesem Unterfangen dabei war,  
 dem bleibt es unvergessen. Entsprechend der Beschrei-  
 bung wurde die chemische Lösung mit großen Rührern  
 gemixt und in die vorbereiteten Löcher gegossen.  
 Die Substanzen reagierten aber zu früh, und statt  
 des Stegs wurden die Akteure geschäumt. Wie andere  
 hatte der Verfasser nicht einmal mehr Zeit, ins  
 Wasser zu springen. Als er sich nach dem ersten  
 Schreck davonmachen wollte, ließ er zwei Stiefel  
 zurück, deren Schäftöffnungen ihn wie Klagen aus  
 der erstarrten graugrünen Masse ansahen ...

Die Mitgliederversammlung 1974 im Duisdorfer Hotel  
 "Kluth", das fortan Treffpunkt für die monatlichen  
 Clubabende werden sollte, verzeichnete eine ruhige  
 Aufwärtsentwicklung des Clubs. Die Jugendabteilung  
 unter Ewald Reikowski, Astrid Dieberg und ihren  
 Sprechern Andreas Reikowski und Martina Debeur formierte  
 sich. Die von den Jugendlichen erarbeitete Satzung  
 wurde wegen ihrer modernen demokratischen Struktur  
 vom DSV-Organ "Segelsport" als modellhaft bezeichnet.

Der SCB trat der Rursee-Regattageinschaft bei.  
 Zum Nachfolger des bewährten Hannes Todtenbier wurde  
 Peter Schwietzke als Hafenwart berufen. Ihm stand  
 eine schwierige Aufgabe bevor. Ein neuer Steg mußte  
 her. Die Kosten wurden auf rd. 65.000 DM veranschlagt,  
 finanzierbar aus Vorschüssen der Bootseigner auf  
 die Liegeplatzgebühren für die nächsten neun Jahre  
 und aus dem Vereinsvermögen. Es zeichneten 42 Mitglie-  
 der jeweils 900,-- DM.

Das Eisengerüst des Stegs wurde von einer Firma  
 in Porz gebaut und, in einzelne Elemente zerlegt,  
 per Zugmaschine und Anhänger - streckenweise mit  
 Polizeibegleitung und Blaulicht - zum Rursee verfrach-  
 tet. Der vierzehnstündige Transport war ein Kapitel  
 für sich. Zugmaschine festgefahren, Fahrzeugausfall,  
 Hängenbleiben der Gerüstteile am Dach des Clubhauses  
 des WSV Euskirchen am Rursee und Notwendigkeit des Umstapeln  
 deuten nur an, was die Begleitmannschaft Schwietzke-  
 Moecke-Todtenbier-Wunder dabei durchstehen mußte.  
 In fast 4.500 Arbeitsstunden, die von 111 Mitgliedern  
 geleistet wurden, konnte der auf blauen Kunststoffträg-  
 sern schwimmende und mit Bretter-Grättings belegte  
 Steg (66 m lang, drei Hauptarme, 24 Seitenstege,  
 48 Liegeplätze) schließlich nach vier Wochen fertige-  
 stellt werden. Das Ergebnis zur Freude aller Beteiligten  
 - ein Schmuckstück. Die Kostenseite war ebenfalls  
 erfreulich. "Nur" 53.500 DM standen in der Bilanz.  
 Der alte Pontonsteg fand sein Ende dort, wo er 1971  
 eingesetzt worden war; am Paulushof, wo ihn später  
 ein Schrotthändler abwrackte.

Am 21. Juli 1974 präsentierte sich der SCB erstmals,  
 auf der Hofgartenwiese der Universität, beim Bonner  
 Sommer. Manfred Hoven wurde auf einer Moth-Europe  
 Dritter bei den Bonner Stadtheisterschaften. Hans-  
 Hermann Hauck belegte mit seiner "Amigo" überlegen  
 den 1. Platz in der Rursee-Regatta der Klassenvereini-  
 gung Puma 23. Ende September fand die erste verbandsof-  
 fene Regatta des SCB statt. Sportwart Moecke schickte  
 5 Klassen mit 33 Teilnehmern aus 9 Vereinen auf  
 die Reise um die Tonnen. Die SCB-Mitglieder schnitten  
 mit zwei dritten Plätzen und einem fünften Rang  
 nicht schlecht ab; erfolgreichster Club war der  
 Segelsportclub Rursee (SSCR).



SCB-JUGEND BEIM BONNER SOMMER (TAG DES SPORTS)

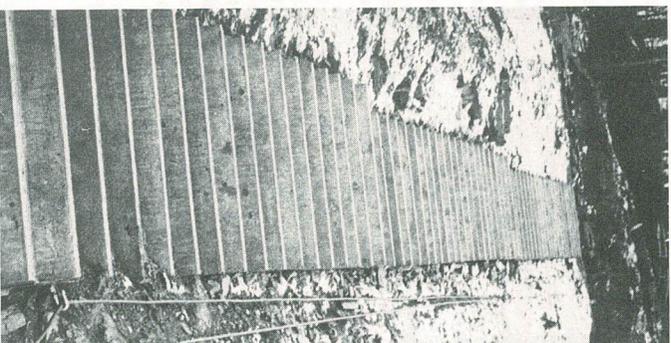
Das Jahr 1975 galt dem weiteren Ausbau des SCB. Für die Jugendlichen wurden ein Pirat und ein 470er beschafft, die auf die Namen "BIM" und "KENTRIX" getauft wurden. Die Finanzierung war insbesondere durch die Zuschüsse der Stadt Bonn, des Landessportbundes bzw. des Regierungspräsidenten in Köln sowie des Segler-Verbandes Nordrhein-Westfalen erleichtert worden. Zwei mutige Maiden der Jugendgruppe (Gudrun Dieberg und Ellen Springer) flogen mit der deutschen Sportjugend nach Japan und segelten im Land der aufgehenden Sonne. Vier Jugendliche reisten im Rahmen des deutsch-französischen Jugendaustausches zum Segeln und Tauchen ans Mittelmeer nach Marseille.

Dank der Unterstützung des Seglerverbandes Nordrhein-Westfalen unternahm sechs andere Törn auf der Ostsee und vier weitere einen Lehrgang am Sorpensee im Sauerland.

Die Clubmeisterschaft errang Dietrich Grewe mit seinem Flying Cruiser "NETTI". Im Herbst gab Kai Krüger von der "Yacht" dem SCB die Ehre und gastierte auf Herbert Hoffmanns Neptun 22 "LIBRA". Er erlebte den Rursee hautnah während der stürmischen Herbstregatta des SCB. In seinem Bericht (Yacht 3/76) vergaß er artigerweise nicht, den vorzüglichen Kaffee von

Frau " - fast hätte ich gesagt, Mutter -" Hoffmann zu erwählen, der ihm heiß an Bord serviert wurde.

Ein besonders begrüßter Fortschritt für den Club war die Fertigstellung einer soliden Betontreppe mit über 100 Stufen am Uferhang des Stegplatzes, so daß - wie Vorsitzender und Varianta-Eigner Karl Freudenstein aufatmend feststellte - die "Schlammrutscherei" der Vergangenheit angehörte. Im Vereinssetat erschienen dafür Kosten in Höhe von insgesamt 22.000 DM. Bei deren Deckung half ein namhafter Zuschuß der Stadt Bonn, den diese trotz Ablehnung durch den Regierungspräsidenten durchsetzte. Leo Debeur, der in vielen Arbeitsstunden und Konstruktionszeichnungen des Bauwerks erstellt hatte, nahm für seine Leistung den besonderen Dank der Mitglieder entgegen.



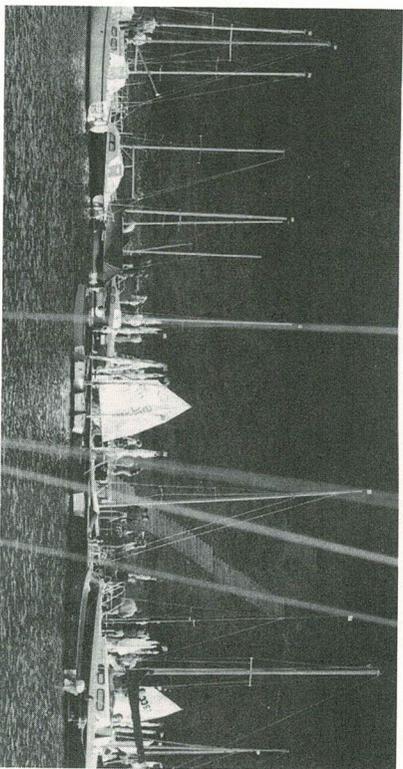
Im Zeichen eines wiederum katastrophalen Wasserstandes bot sich der Haus-See des SCB während des Jahrhundert-sommers 1976. Die Saison war kurz, der Steg schwamm bald unten am Schlammufer, und es gab Gelegenheit zu mancherlei Entdeckungen. Die Jugend verbrachte ihr erstes Ferienlager in Holland. Gudrun Dieberg nahm am Olympia-Segellager des DSV in Montreal teil. SCB-Crews törnnten auf Nord- und Ostsee. Ehrenvoll der zweite Bonner Stadmeistertitel von Uwe Moecke (erstmalig 1973) auf seiner BM "WIEN HÖÖG". Pläne für ein kleines Clubhaus wurden geschmiedet, nicht zuletzt, weil der Talsperrenverband den Nachweis sanitärer Anlagen verlangte.

Die Mitgliederversammlung im Februar 1977 ermächtigte den Vorstand, einen Architekten mit der Vorsitzender von Unterlagern zu beauftragen. Wie Fachmann selbst Freudenstein berichtete, sei der

Segler und hinsichtlich des Honorars "kommerziell nicht interessiert". Wo aber das Geld für den Bau selbst hernehmen, auch wenn die Revisoren festgestellt hatten, daß nach der Aufbauarbeit eine Phase der Konsolidierung eingetreten sei?

Personell gab es einige Änderungen. Arnold Schirmacher löste Herbert Hoffmann als Kassenwart und Christian Wiemers als neuer Jugendwart Ewald Reikowski ab. Den bisherigen Funktionsträgern galt der besondere Dank der Mitglieder für stetige Sparsamkeit beim Umgang mit den Finanzen bzw. für verständnisvolle Jugendarbeit in der Aufbauzeit des Clubs. Dr. Karl-Ebert Mroch wurde neuer Revisor. Neue Sprecher der Jugendlichen wurden Roger Sacha und Hildegard Schorm. Zwei SCB-Piraten segelten erstmals bei Regatten auf der Mosel. Im gleichen Jahr ging die Prüfungsbefugnis für Segelscheine nach dem Willen des DSV von den Vereinen auf regionale Ausschüsse über.

Beim Ansegeln 1978 gab es gleich einen dreifachen Taufakt. Die SCB-Optimisten "SNUFF", "GNUFF" und "BLUFF" wurden zu Wasser gelassen. Noch im selben Jahr wurde der Kunststoff-Pirat "HIMMELHUND" gekauft. Georg Debeur und Hildegard Schorm errangen die Bonner Stadmeistererschaft bei den 470er Jollen. Ein weiterer Titel fiel in der Piraten-Klasse an Detlef Scharmann/Jürgen Schefczyk.



IMPRESSIONEN VOM SCB-STEG

Das Thema Clubhaus beschäftigte weiterhin die Gemüter. In der Mitgliederversammlung wurde der Vorschlag über 122.800 DM kritisch begutachtet. Der Vorsitzende hob die guten "Außenbeziehungen" des SCB - von der Stadt Bonn bis zum DSV - hervor. Auf der Godesburg feierte man Seglerball mit den "Redos"; die Beteiligung schlug alle Rekorde. Der Club bestand fünf Jahre!

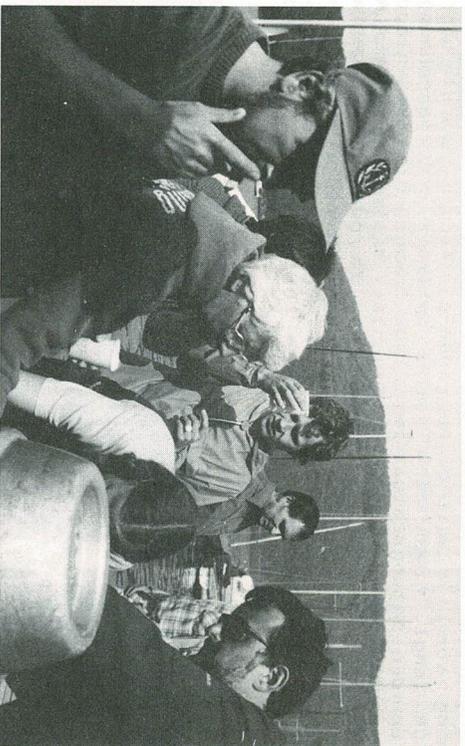
Im März 1979 gab der Vorstand bekannt, daß ein Clubhaus oberhalb des Stegs vom Kreis Aachen nicht genehmigt werden würde. Es seien also Alternativen zu erwägen, um einen Treffpunkt mit einem Dach über dem Kopf zu finden, sei es durch Kauf oder durch Aemietung eines Hauses. Claus Bergemann übernahm als neuer Kassenwart ein "Sparguthaben" von rd. 55.000 DM. Revisor Dr. Runge dazu: "Die Geldbeschaffungspolitik des Vorstands für Boote ist exzellenti!" Dies war vor allem dem Vorsitzenden, Karl Freudenstein zu verdanken, der sich - Konferenzdolmetscher seines Zeichens und als Chefdolmetscher schon bei der Segel-Olympiade 1972 in Kiel aktiv - bei allen möglichen Stellen offenbar so gekonnt verständlich gemacht hatte, daß die Übersetzung von Liquidität aus anderen Kassen in die des SCB (engl. "Cash Flow") eine optimale Erfolgsrechnung für den Finanzstatus des Clubs brachte. Die Kassenlage erlaubte es, eine gebrauchte Variante ("SIMSALA II") für den Club zu erwerben. In der Herbstregatta des SCB unter der Leitung des Hans Todtenbier ablosenden Sportwarts Dieter Puzicha führen die SCBler allerdings eher Verluste ein, denn SSCR und Aachener Bootclub (ABC) sahten die Preise ab.

Bald konnte der Vorstand indes wieder einen Erfolg vermelden. In einem Appartementneubau am Seerandweg in Rurberg, unweit des Stegs, sicherte er durch Mietvertrag zwei Räume mit Nebengelassen (Duschen, WCs, Lagerraum für Boots-ausrüstung) als Refugium für, lerneifrigige Segelschein-Aspiranten, kochwillige Damen, spülfreudige Herren und sonstige dringende Bedürfnisse. Vom Balkon für 600,-- DM monatlich Blick auf Rursee, SCB-Steg, Wald und Fels inklusive.

Die Zulassung von Kajütbooten auf dem Rursee wird auf solche von max. 7,50 m begrenzt, eine vernünftige Maßnahme des Talsperrenverbands. Hafenwart Peter Schwietzke tritt nach sechs Jahren erfolgreicher Tätigkeit sein Amt an Uwe Kolbitz ab. Die Jugend gibt mit ihren Optis eine Vorstellung auf dem Rheinausee der Bundesgartenschau in Bonn. Die "BIM"-Segler Scharmann/Dreeß nehmen auf dem Piraten an zahlreichen Regatten zwischen Ost- und Rursee teil und legen bei ihren Fahrten zu den einzelnen Einsätzen insgesamt 6.700 km zurück. Auf der SCB-Herbstregatta dominiert der ABC. Bei der Bonner Stadmeistererschaft 1979 gewinnt "KENTERIX" als schnellstes Jugendboot einen Wanderpreis.

Die Clubräume werden ausgestattet, wobei die Jugend großzügig auf Tische und Stühle verzichtet, um sich eine zünftige "Lager-Atmosphäre" zu schaffen. Bedauerlich, daß das "topplich" zum Seglerball im Dezember zum (vorläufig?) letzten Mal erscheint. Hans-Dieter Lorenz kann die zusätzliche Belastung neben seiner beruflichen Beanspruchung nicht mehr auf sich nehmen. Der Club ist ihm sehr zu Dank verpflichtet.

Im Jahre 1980 vergrößert sich die SCB-Flotte um den Piraten "BLUE DANGER" und den 470er "MUCKEFUCK". Auf Anregung des Vorstands verschönern die Mitglieder die beiden Aufenthaltsräume im Haus am Seerandweg mit selbstgeschossenen Segelfotos. Die Grillfeste auf dem Steg erfreuen sich mittlerweile einer gewissen Tradition.



STEGFEST

Im Herbst wird ein Scheunen-Winterlager in Lüftelberg bei Meckenheim angemietet. Die noch aus der GSH-Zeit stammenden Bootsunterkünfte in Hilberath und Ellen werden aufgegeben. Am 13. Dezember findet der Seglerball auf der Godesburg statt.

Der Club hat 158 Mitglieder, davon etwa 60 Jugendliche. Diese Zahlen bleiben im wesentlichen konstant.

Anfang 1981 dreifacher Wechsel im Vorstand. Die langjährige Schriftführerin Karin Michaelis übergibt ihr Amt an Wilhelm Bauer. Stellvertretender Vorsitzender wird Dr. Mroch für Jürgen Gode, der anstelle von Dieter Puzicha als neuer Sportwart fungiert. Jugendwart wird Claus Bergemann für Christian Wiemers, der sich als angehender Studienrat durch pädagogisches Geschick und zahlreiche Initiativen für die Belange der SCB-Jugendlichen hervorgetan hatte. Leo Debeurn amtiert als neuer Revisor. Den ausscheidenden Amtsinhabern zollen die Mitglieder Dank und Anerkennung für ihre Mühe und die geleistete Arbeit.

Durch die dankenswerte, erhebliche finanzielle Unterstützung der Stadt Bonn und des Landessportbundes Nordrhein-Westfalen können die Seitenstege erneuert werden; in zahlreichen Arbeitsinsätzen der Mitglieder erhalten sie ein Untergerüst aus Eisenrohren mit Fassern als Schwimmer. Einhelliges Lob gilt dabei Dieter Puzicha, der es dem Club auch ermöglichte, die Stege zum Selbstkostenpreis (19.300 DM) zu beschaffen.



MONTAGE DER NEUEN SEITENSTEGE

Die Jugendabteilung erhält die beiden Optis "DRUFF" und "UFF". Die von Jürgen Gode initiierten Clubaktivitäten wie das sonntägliche Jüngstensegeln, Blaufahrten auf dem Rursee, Wanderungen in der Eifel und Vorführungen von DSV-Segelfilmen, finden großen Anklang.

Die Mitgliederversammlung 1982 regelt die Arbeitsstunden neu (grundsätzlich sieben à 20,- DM pro Jahr) und beschließt den Erwerb von zwei Lasern für die Jugendgruppe, die die Boote im Sommer auf die Namen "BLUE POISON" und "TROUBLEMAKER" tauft. In den Vereinsregatten, die nach Yardsstick ausgetragen werden, qualifizieren sich Ralf Kittler bei den Jugendlichen und Herbert Ansorge bei den Erwachsenen als Titelgewinner. Der Talsperrenverband kündigt an, daß er ab 1983 Mehrwertsteuer auf die Gebühren für die Bootszulassungsmarken erheben wird.

Eine Aufstellung über die bislang durchgeführten Ausbildungsseetörns unter Leitung der DSV-Prüfer Uwe Moecke, Hans Todtenbier, Günter Schefczyk, Kurt Knapp und Jürgen Gode ergibt, daß dabei insgesamt rd. 10.000 sm zurückgelegt wurden. Die Zahl der (nach dem alten oder neuen Prüfungsmodus) erworbenen Führerscheine beläuft sich auf 258; davon 193 A-Scheine, 45 BR-/Sportboot-Scheine und 9 BK-Scheine sowie, seit neuestem, 11 Jüngsten-Scheine. Hinzu kommt noch eine Anzahl von Zertifikaten, die an nicht dem SCB angehörige Kurssteilnehmer ausständigigt werden konnten. Dies alles ist zugleich als ein nicht unerheblicher Beitrag zu dem auch vom SCB unterstützten Bemühen um mehr Sicherheit auf dem Wasser anzusehen.

Das zehnjährige Jubiläum des SCB wirft seine Schatten voraus. Vorstand und Festausschuß treffen im November die ersten Vorbereitungen für ein "Programm '83".

### III.

Die Moral von der Geschichte? Rückblickend läßt sich feststellen, daß der Club rühre Seen und Untiefen der Gründungszeit gemeistert hat. Er segelt jetzt in ruhigeren Gewässern. Ist er damit am Ziel aller Wünsche? Was gehört dazu? Ein eigenes Clubhaus zum

Beispiel - oder lieber doch nicht, etwa wegen der Kosten, zumal in diesen wirtschaftlich schwierigen Zeiten? Oder weil damit das sogenannte gesellschaftliche Leben zu Lasten der sportlichen Aktivitäten in den Vordergrund gerückt würde? Mancher wäre schon zufrieden, wenn das praktische Engagement von Mitgliedern zugunsten ihres Clubs zunähme. Nicht um der Vereinsweierei zu huldigen, sondern um die Belastungen auf mehr Schultern zu verteilen. Es gibt auch Stimmen, die meinen, es werde weniger Regattatätigkeit betreiben als einem Segelclub anstünde.

Wie auch immer. Es läßt sich nicht leugnen, daß nach den nicht geringen Schwierigkeiten der Anfangszeit einiges erreicht worden ist, auf das alle, die daran mitgewirkt haben, ein wenig stolz sein dürfen. Das gilt nicht nur für solch handfeste Errungenschaften wie eigene Clubboote und Steganlage oder etwa für die intensive Jugendarbeit, sondern auch für das "klimatische" Umfeld: Ein erfreuliches Maß an Toleranz untereinander; die Vermeidung von Aufwand, der über die eigenen Verhältnisse geht; die Identifizierung mit dem SCB.

Was die sportlichen Aktivitäten betrifft, so ist es ein alter, unnützer Streit, ob diese (nur) in der Regattatätigkeit oder nicht ebensosehr im Fahrtensegeln ihren Ausdruck finden können. Die Lösung liegt für einen Club wie den SCB wohl irgendwo dazwischen. Daß sich mancher Erwachsene an vielen sportlichen Leistungen und Erfolgen unserer Jugendlichen ein Beispiel nehmen könnte, ist sicherlich richtig. Dennoch ist ein am Steg verklärter sonniger Nachmittags keine Sünde wider den Geist. Und die zahlreichen jährlichen Törns vieler Clubmitglieder - zur englischen Küste, den norwegischen Fjorden, nach Bornholm und Schweden oder in spanischen, französischen und italienischen Gewässern, in der Adria bis hin zu den griechischen Inseln - zeugen für seglerische Leistung, Weltoffenheit und Abenteuerlust, die nicht geringer zu werten sind, als der Reiz der Einsatzen in einer Regatta.

Die weitere Entwicklung des Clubs mag künftig ruhiger verlaufen oder auch nicht. Wenn die sich stellenden Aufgaben mit der gleichen Unverrossenheit angegangen werden, wie es im SCB schon zur guten Tradition geworden ist, sollte seinem weiteren Gedeihen nichts im Wege stehen und ihm auch in Zukunft immer die berühmte "Handbreit Wasser unter dem Kiel" beschieden sein.