

Zur Geschichte des Duisburger Yachtclub e. V. DUYC

aufgeschrieben von Walter Volkmann

Der Duisburger Yacht-Club e.V., heute am Strohweg 4 in Duisburg beheimatet, ist das Ergebnis der Fusion zweier Wassersport-Clubs.

Diese Clubs waren der Duisburger Yacht-Club e. V. (alt) sowie der Segelclub Montan e. V. Beide Clubs hatten interessante Vorgeschichten, an die sich einige ältere Mitglieder noch lebhaft erinnern können, die aber auch für nachwachsende Generationen interessant sein dürften.



Der Duisburger Yacht Club e. V.

Die rechtsrheinische Duisburger Seenplatte

Nur wenige Kilometer von der Duisburger Innenstadt entfernt und in unmittelbarer Nachbarschaft des Sportpark Wedau liegt das größte Naherholungsgebiet im Großraum Duisburg.

Die Regattabahn Duisburg-Wedau

Durch die Initiative von Dr. Friedrich Klönne, seinerzeit Direktor der Firma Krupp in Duisburg, wurde das damalige Abgrabungsgelände zur Gewinnung von Kies an der Wedau den Bürgern der Stadt für Freizeit und Sport zur Verfügung gestellt. Nach dem Strandbad und dem Amateur Schwimm Club Duisburg e. V. wurde 1930 der Regattabahnverein Duisburg gegründet. Dieser Verein hatte sich zur Aufgabe gemacht, die Herrichtung und Unterhaltung der vorhandenen Wasserflächen als Regattabahn für den Kanusport zu fördern und Regattaveranstaltungen durchzuführen. Am 27. Juli 1930 wurde die erste verbandsoffene Regatta des Deutschen Kanuverbandes mit holländischer und belgischer Beteiligung auf der Regattabahn gestartet. Der Wunsch nach einem eigenen Sportbetrieb wurde dem Regattabahnverein, trotz großer Nachfrage, verwehrt. Deshalb wurde 1937 der Verein Wassersportgemeinschaft Bertasee Duisburg gegründet.

Sechs-Seen-Platte

Die Entstehung der Sechs-Seen-Platte im Duisburger Süden hängt ursächlich mit dem Bau des Verschiebebahnhofs und der von der Reichsbahn gebauten Wohnsiedlung Wedau in den Jahren 1910 - 1915 zusammen. Aus Kostengründen wurden damals die für den Bau benötigten Sand- und Kiesmengen aus den in der Nähe liegenden 12 - 15 m mächtigen Sand- und Kiesvorkommen der Rhein-Niederterrasse gewonnen.

Der Abbau begann am heutigen Masurensee durch eine eigens dafür gegründete Gesellschaft. Mit den Auskiesungen begann ein Schienenbagger, bis nachdrängendes Grundwasser den Einsatz des Schwimmbaggers "Wilhelm" ermöglichte, der bis in die 70er Jahre in Betrieb war. Den ursprünglichen Plan des damaligen Eigentümers Graf Spee, die Bodenschätze auf einer Fläche von 200 ha abzubauen, verhinderte die Stadt Duisburg durch den Ankauf der Auskiesungsfläche dahingehend, dass sechs miteinander verbundene Einzelseen mit einer Wasserfläche von 150 ha entstehen sollten. Die Planungen seitens der Stadt sahen vor, durch bewaldete Inseln und Halbinseln sowie durch eine abwechslungsreiche Linienführung des Ufers die Grundlage für ein neu zu entstehendes Naherholungsgebiet zu schaffen. Das Renaturierungskonzept Sechs-Seen-Platte war so ausgerichtet, dass der Bereich der nördlichen Seen (Masurensee, Wambachsee, Wolfssee) für die aktive Freizeitgestaltung erschlossen wird. Hier wurden Freizeiteinrichtungen wie das Freibad Wolfsee, die Einlassstelle für Surfer und andere Wasserfahrzeuge, der Surf-Seglerverein, die Einlassstelle für Sporttaucher und der Bootsverleih, angesiedelt. Der Bereich der südlichen Seen (Böllertsee, Wildförstersee, Haubachsee) wurde durch Biotopschutz- und Biotopentwicklungsmaßnahmen sowie durch die Schaffung eines umfassenden Wegenetzes als naturnahe Landschaft ausgestaltet, die für die Tier- und Pflanzenwelt und für den Erholungssuchenden zur Verfügung steht.

Der Duisburger Yacht-Club e. V. DUYC (alt)

Der Duisburger Yacht-Club e. V. (alt) ist 1964¹ aus dem Kanurennsportverein Bertasee Duisburg e. V., einer seinerzeit selbständigen Unterabteilung des Vereins Eintracht Duisburg e. V., hervorgegangen.

Der damalige 1. Vorsitzende (1985 – 1997) des Clubs war Werner Böhle. Seine weitsichtige Einschätzung von Rennsporttalenten, sein eloquentes Auftreten sowie sein umfangreiches Netzwerk sicherten ihm reichlich sprudelnde Sponsorenmittel. Ihm vor allen Anderen ist es zu verdanken, dass Bertasee zum erfolgreichsten Kanurennsportverein Westdeutschlands wurde. Zu diesen Erfolgen bei Bertasee haben aber auch andere Wassersportaktivitäten unter dem Dach des Deutschen Kanu-Verbands beigetragen: Kanusegeln. Fritz Schmidt und sein Bruder Gustav bauten das einzige im DKV zugelassene Segelboot zuerst aus Bootsbau-sperrholz, später aus Glasfaser verstärktem Kunststoff (GFK)². Mit diesem 10 m² Segelkanu gingen sie und andere segelbegeisterte Vereinsmitglieder sehr erfolgreich auf Regatten. Fritz Schmidt war Champion der Regattafelder und wurde in den Jahren 1957, 1958, 1959 und 1962 viermal Deutscher Meister.

Die Welt des Segelkanus später in Taifun umgetauft, war in den Anfängen eine Konstruktionsklasse, um Weiterentwicklungen zuzulassen. Durch den Bau in GFK war naheliegend, die Formschalen (Rumpf- und Deckformschale) anderen Interessierten zur Verfügung zu stellen, um daraus eine Einheitsklasse entstehen zu lassen.

Vielen Vereinsmitgliedern war aber die Beschränkung auf nur eine Klasse zu eng, auch weil die Mitgliedschaft im Deutschen Segler-Verband versagt wurde. Und so kam es 1964, wie oft in solchen Fällen, zur Gründung eines neuen Vereins, des Duisburger Yacht-Club e. V., den Vorläufer unseres heutigen Vereins. Die Gründungsmitglieder haben ihrem Mutterverein Bertasee über viele Jahre noch die Treue gehalten.

Gründungsmitglieder waren unter Anderen Fritz Schmidt als langjähriger Vorsitzender, sein Bruder Gustav, seine Schwäger Gerd Hüscher und Edwin Funke (auch der ‚Schmidt-Clan‘ genannt), Conny Döring, Heinz-Gerd Wennekers, Dieter Kalisch, Hans Leiwens und Hugo Küppers, der großen Wert darauf legte, den neuen Verein „Duisburger Yachtclub“ zu nennen. Vorbild war für ihn der Kieler Yachtclub. Durch die Trainingsinitiativen von Hugo Küppers konnten schon im ersten Jahr der Gründung des DUYC Erfolge erzielt werden. Sehr zur Freude des Altmeisters Fritz Schmidt wurden 1964 seine 14jährige Tochter Britta Schmidt und Marion Funke Deutsche Jugendmeister im Segelkanu.

Die Abkürzung DYC war schon an den Düsseldorfer Yachtclub vergeben. Mit dem Deutschen Seglerverband einigte man sich auf die Abkürzung DUYC. Als Ständer wurden die Farben Schwarz und Gelb mit einer schwarzen Windrose gewählt.

¹ Errichtung der Satzung am 6.4.1964, Eintrag des Vereins ins Vereinsregister am 3.6.1964

² nach Recherchen bei der Bayer AG Leverkusen vermutlich das erste Boot in Kunststoffbauweise

Fürs Erste war der neue Club an der Regattabahn beheimatet. Gastrecht hatten die Mitglieder auch in den Räumen der stadteigenen Anlagen der Regattabahn. Meistens aber spielte sich das Clubleben auf der Wiese ab, ungefähr an der Stelle, an der die heutige DLRG-Station steht. Die Wasserfläche, der heutigen kanalartigen Regattabahn, war zur damaligen Zeit wesentlich größer, weil der sogenannte Windschutzdamm noch nicht geschüttet war, der heute die Regattabahn vom Bertasee trennt.

Segelclub Montan e. V.

Der andere Teil des neuen Duisburger Yacht-Club ist der im Jahre 1965 gegründete Segel-Club Montan e. V., der aus der Segelabteilung des Wassersport Verein Niederrhein e.(W.SV) hervorgegangen, und der auch heute noch am Barbarasee beheimatet ist. Friedl Heinen war der Präsident und Helmut Rutke der 1. Vorsitzende. Die Mitgliederzahl des Clubs nahm schnell zu, so dass es beim gastgebenden Wassersportverein Niederrhein sowohl von den Räumlichkeiten als auch von den Wasserflächen eng wurde. Für die Fusionsverhandlungen mit dem Duisburger Yachtclub wurde der Landtagsabgeordnete und Bürgermeister, Präsident Friedl Heinen, bestimmt. Heinen hatte durch seine politische Stellung Einfluss auf die Vergabe von Zuschüssen und die Grundstücksvergabe. Außerdem hielt man ihn für fähig, mit dem in Vereinsangelegenheiten sehr erfahrenen Fritz Schmidt vom Duisburger Yachtclub (alt) auf Augenhöhe zu verhandeln. Sehr zu Recht wie sich später herausstellte.

Der neue Duisburger Yacht Club e. V.

Der Duisburger Segel Club e. V. Auch eine Ausgründung des Vereins Bertasee war schon 1953 an den heutigen Masureensee gezogen.

Die Ufer des Sees aber waren immer noch unkultiviert und glichen einer Kraterlandschaft. Mit einem Eimerkettenbagger wurde im Wildförstersee noch Kies gewonnen, der von einem Schubboot in Schuten zu den Siloanlagen in der nordöstlichen Ecke des Masureensees gebracht wurde. Die zukünftigen Planungen zeigten größere Wasserflächen, die später wassersportnahe Nutzungen zuließen. Beide Clubs wollten sich die Chance nicht entgehen lassen, hier eine neue Heimat zu finden. Der damalige Sportdirektor der Stadt Duisburg Hermann Eichhorn, dem die Pläne beider Clubs vorgetragen wurden, hat für die Vergabe eines Grundstücks am Masureensee die Fusion der beiden Clubs zur Bedingung gemacht. Über diese Hürde wollte anfangs keiner der beiden Clubs springen, denn die segelsportliche Ausrichtung war sehr unterschiedlich. Während die Segler von Montan eher die segelsportliche Freizeit im Vordergrund sahen, war der Duisburger Yachtclub ausschließlich dem Regattasport verschrieben. In beiden Clubs wurden die Bedingungen kontrovers diskutiert.

Von Liebe auf den ersten Blick konnte überhaupt keine Rede sein. Besonders hoch waren die Widerstände gegen eine Fusion mit dem Duisburger Yacht-Club beim Segelclub Montan.

Positiv befeuert wurden die schwierigen Fusionsverhandlungen durch in Aussicht gestellte Zuschüsse des Landes und der Stadt Duisburg für den Neubau eines Clubhauses. Zusätzlicher Druck wurde auf den Duisburger Yachtclub durch die Stadt Duisburg insofern ausgeübt, weil segeln auf der Regattabahn nicht mehr geduldet wurde. Auch war durch die immer zahlreicher und größer werdenden Boote beim Wassersportclub Montan auf dem Barbarasee ein gedeihliches Miteinander mit den Kanuten kaum mehr möglich.

Während die Mitglieder des alten Duisburger Yacht-Clubs fast geschlossen in den neuen Verein mitgingen, hat etwa ein Drittel der Montanmitglieder den Club verlassen.

Erst der gemeinsame Bau des Clubhauses hat gegenseitige Ressentiments langsam verschwinden lassen.

Nach der Gründungsversammlung am 30.11.1967 wurde das Grundstück am Strohweg 4 dem neuen Duisburger Yacht Club zugewiesen. Der Strohweg war ein unbefestigter Waldweg, das wilde unbegradigte Ufer verlief ungefähr an der seeseitigen Vorderkante der heutigen Clubhäuser des DUYC und des DKSC. Das wasserseitige Vorland musste erst noch aufgeschüttet und planiert werden. Phantasie und eiserner Wille schafften den Neubeginn. Am 15. September 1968 wurde im Beisein des Innenministers von Nordrhein-Westfalen sowie der kommunalpolitischen Stadtspitzen der Grundstein für das neue Clubhaus gelegt. Schon am 23. November 1968 waren die Leimbalken des Daches verlegt und es konnte Richtfest gefeiert werden. Nur etwa ein knappes Jahr später wurde dann am 14. September 1969 das neue Clubhaus während der Duisburger Woche seiner Bestimmung übergeben und bezogen.

Der Entwurf zu dem neuen Clubhaus stammt von dem Duisburger Architekten Walter Volkman, der zuvor die Rahmenplanung für die Sechseenplatte in Auftrag hatte. Aus seiner Feder stammen auch die Entwürfe für das Freibad, die Brücke zwischen Masuren- und Wolfsee sowie das Clubhaus für den Duisburger Kanu- und Segelclub e. V. DKSC. Das neue Clubhaus kostete rund 550.000 DM, wovon die Mitglieder des neuen Vereins durch Barmittel, Eigenleistungen, Umlagen und Spenden etwa 225.000 DM aufbrachten. Stadt und Land stellten 255.000 DM zur Verfügung. Durch ein Darlehen in Höhe von 70.000 DM und weitere Kleinspenden wurde der Rest finanziert.

Bei der Namensgebung des neuen Clubs hatte sich der Yachtclub durchgesetzt und auch der Stander sollte übernommen werden. Diese Zumutung wollten die Mitglieder des Segelclub Montan, allen voran der neue Präsident Friedl Heinen, dann doch nicht hinnehmen.

Eilig wurde ein neuer Stander entworfen, der auf blauem Grund und roter Umrahmung die sechs Seen als sechs Goldene Sterne zeigt.

Durch die Fusion sollte nach dem Willen des SC Montan ein neuer Club entstehen. Dieser Wunsch sollte nicht in Erfüllung gehen. Aus dem Vereinsregister gelöscht wurde lediglich der Segelclub Montan nicht jedoch der Duisburger Yacht-Club e. V.

Dessen Eintragung im Vereinsregister und die Satzung blieben nach wie vor bestehen. Ausgetauscht wurde im Vereinsregister lediglich der Name des Präsidenten Hugo Küppers gegen Friedl Heinen, wie auf der außerordentlichen Vereinigungshauptversammlung am 30.11.1967 beschlossen.

Sport im neuen Verein

Regattasportliche Aktivitäten wurden auch im neuen Yacht-Club konsequent verfolgt. Zugelassen für einen Liegeplatz auf dem Wasser waren nur Einheitsklassen, wobei olympischen Klassen der Vorzug eingeräumt wurde. Über jeden Wunsch eine neue Bootsklasse einzuführen, musste die Seglerversammlung abstimmen. Die Klassensteuerung wurde erst in neuerer Zeit aufgegeben.

Der Not der ersten Nachkriegsjahre folgte das Wirtschaftswunder der 50er und 60er Jahre. Die Boote wurden größer, die Risse raffinierter, neue Materialien wie seewasserfest verleimtes Bootsbausperrholz und glasfaserverstärkter Kunststoff wurden eingeführt. Rostfreie Beschläge und raffinierte Leichtmetallmasten forderten zu wahren Materialschlachten heraus. Die Regattaszene stand Kopf. Der Duisburger Yachtclub war auf 1. Plätze abonniert.

Anfänglich zaghaft, schlugen einige Wenige Anfang der 70er Jahre eine andere Richtung ein. Sie hatten Sehnsucht nach der Weite der See, nach neuen Gewässern und Landschaften und Abenteuern. Was lag näher, als diese Sehnsucht in den nahen Niederlanden zu befriedigen? Einer der Ersten, der mit einem etwas größerem Boot nach Holland zog, war Heinrich Müller. Seine Passion war das Fahrtensegeln und nicht der Kampf auf Regattabahnen. Anfang 1973 hat Walter Volkmann die kleine Gruppe übernommen und sie als Fahrtensegelaufteilung mit bis zu siebzig Teilnehmern institutionalisiert. Höhepunkte der Saison waren die jährlichen Fahrtenseglertreffen in den Häfen des holländischen IJsselmeers sowie die Winterfeste, die unter einem immer wieder wechselnden Motto standen.

Was den Duisburger Yachtclub von Anfang bis in die heutige Zeit ganz besonders ausgezeichnete ist die großzügige Förderung der Kinder und Jugendlichen.

Fritz Schmidt

Fritz Schmidt war eine Persönlichkeit, die nicht nur den Duisburger Yacht Club, sondern auch den Landeskanuverband NRW wie auch den Deutschen Kanuverband wesentlich geprägt hat. Viele kennen ihn als fairen Sportsmann, er konnte ein eloquenter Verhandlungspartner sein, wusste aber auch die Interessen seines Clubs, nicht zuletzt die eigenen, mit Verve durchzusetzen.

Fritz Schmidt hat, wie sein Bruder Gustav, bei den Didier-Werken Modellschreiner gelernt. Modelle für Gussformen zu bauen, erfordert höchste Präzision, denn ein daraus entstehendes ungenaues Gussstück muss nachträglich mit großem Aufwand nachgearbeitet werden. Beide Brüder bauten Boote, die einen Vergleich mit den qualitativ besten Bootswerften Europas, wie z. B. Bösch, Riva oder Empacher nicht zu scheuen brauchten. Neuerungen, die sie im Bootsbau einführten, wurden von Anderen begierig aufgenommen und kopiert.

Fritz Schmidt ging später zur Polizei und brachte es dort bis zum Kriminalhauptmeister. Der Segelsport war ihm wichtiger, als eine weitergehende Karriere.

Das Amt des 1. Vorsitzenden des Duisburger Yacht Clubs übte er von 1966 bis 1985 aus. Die Clubmitglieder der Jahreshauptversammlung haben ihm im Frühjahr 1985, durch einen von ihm selbstverschuldeten Fehler, das Vertrauen entzogen. Die Mehrheit der Mitglieder war nicht bereit, ihm den Fehler zu verzeihen. Er hat unmittelbar nach der Abwahl den Club verlassen. Ihn, aber auch den Duisburger Yacht-Club hat das bis in die Grundfesten erschüttert. Über die Gründe des Vorfalles wird auch heute noch kontrovers spekuliert; der Autor will sich daran nicht beteiligen. Fest steht: Fritz Schmidt hatte nicht nur Freunde. Er verstarb im April 1988 an Herzversagen.

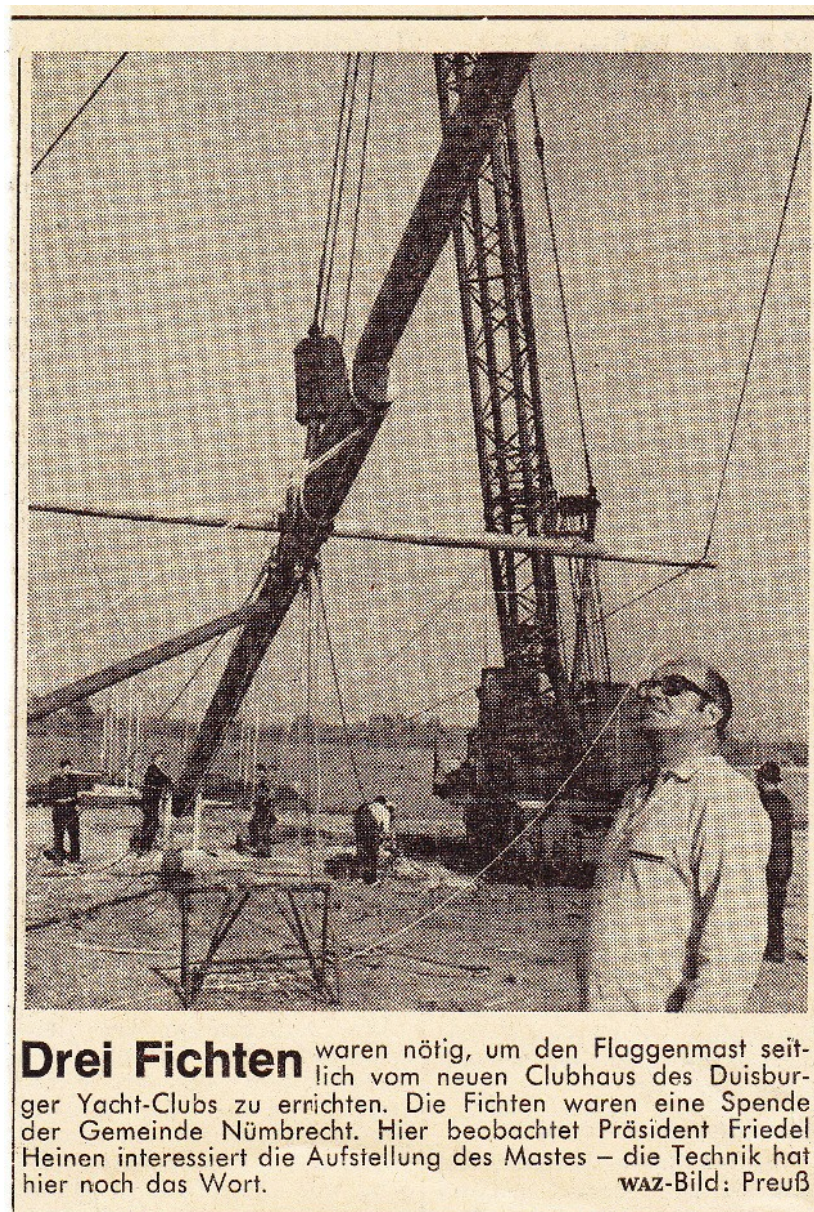
Einen Verein mit an die fünfhundert Mitglieder zu führen ist eine Sisyphearbeit. Sie verlangt Stehvermögen, Antennen für die Sorgen und Nöte der Mitglieder, Verbindungen knüpfen und pflegen zu Verbänden und zur Kommunalpolitik; erfordert aber auch ertragen von als ungerecht empfundene Kritik bis hin zu Pöbeleien. Nicht zuletzt verlangt Führung einen Teil der Vereinsarbeit zu delegieren, die oft mehr schlecht als recht und dazu lustlos ausgeführt wird. Fritz Schmidt hat den Duisburger Yacht Club fast zwanzig lange Jahre als 1. Vorsitzender geführt und ihm seinen Stempel aufgedrückt. Der Yacht Club Heute ist sein Werk, und wenn er die überaus erfolgreiche Jugendarbeit sehen könnte, würde ihn das außerordentlich erfreuen.

Duisburg, am 15.5.2014

Walter Volkmann

Takelmast

Zu einem Wassersportverein gehört, als Reminiscence an die alte Segelschiffzeit, ein Takelmast. Entwurf und Errichtung stammen von Willi Cording, Emil Gehm und Heinrich Fußhüller.

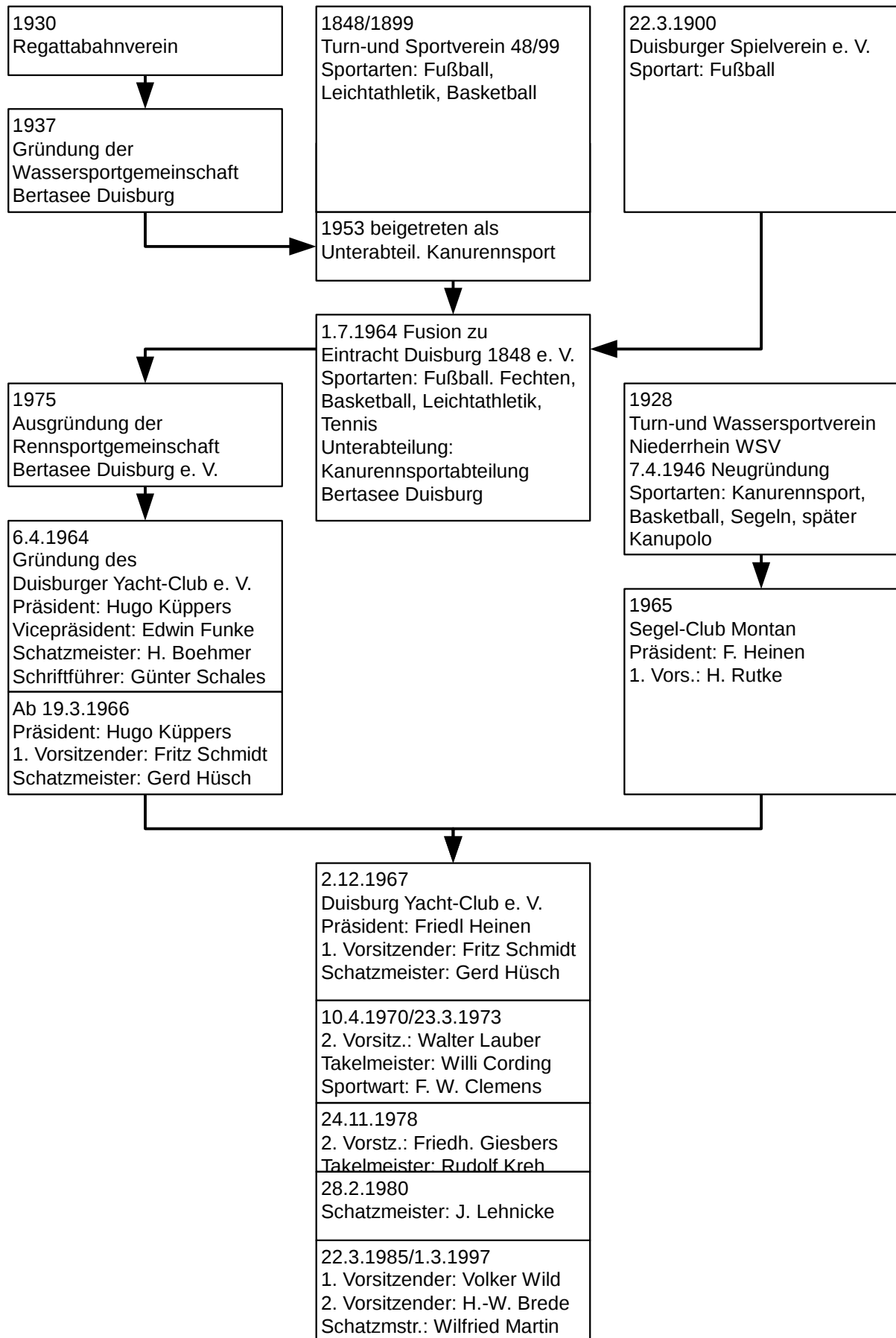


WAZ 9.9.1969

Friedl Heinen machte in dieser Zeit mit seiner Familie sehr oft Urlaub in der heilklimatischen Oberbergischen Gemeinde Nümbrecht. Ihm ist es zu verdanken, dass die drei für den Takelmast benötigten Fichten von der Gemeinde Nümbrecht dem Duisburger Yachtclub geschenkt wurden.

Mit Hilfe eines Krans der Duisburger Feuerwehr wurde der Mast nach seiner Fertigstellung aufgerichtet.

Im Jahr 1985 wurde der Takelmast neu errichtet.



Geburtshelfer des Duisburger Yacht-Club e. V.