



-Verklicker

Vereinsnachrichten der Segel-Initiative Köln e. V.

SIK im Internet: www.segel-initiative.de

E-Mail: info@segel-initiative.de

Ausgabe 64 / Nr.1, September 2018

Verklicker ab jetzt in Form eines Newsletters

So dreht sich das Rad wieder zum Anfang hin: das Layout wird jetzt wieder so, bzw. so ähnlich, wie es Georg Vogt zu der Zeit angefertigt hat, als er noch regelmäßig den Verklicker zusammengestellt hat. Grund: Auf diese Weise können Artikel von Euch als Word-Doc eingereicht werden, ohne dass lange der Umbruch angepasst werden muss.

Der einspaltige Aufbau wird von vielen Newslettern bevorzugt, entbindet es doch die Verfasser davon, Artikel spaltengenau enden zu lassen, oder Bilder genau auszurichten, dass Artikel dadurch aufgefüllt und ausgeglichen werden müssen.

Ergebnisse der Mitgliederversammlung vom 21. März 2018

Sorry, die Versammlung ist zwar schon eine Weile her, leider war vorher keine Möglichkeit, einen Verklicker zusammenzustellen, darum erst jetzt die Zusammenfassung der Ergebnisse der Mitgliederversammlung! Eine „schnelle Vorab-Info“ dazu ist per E-Mail aber direkt nach der Versammlung an alle Mitglieder gesendet worden.

Nach Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden Michael Grönwald, Feststellung der Beschlussfähigkeit und fristgerechten Einladung zur Versammlung, sowie der Feststellung, dass keine weiteren Anträge zur Versammlung eingereicht worden sind, startete die Versammlung mit den Berichten der Vorstandsmitglieder. Sie wurden durch die Vorstandsmitglieder erläutert und durch die anwesenden Vereinsmitglieder akzeptiert, ebenso die Kassenführung, was durch Abstimmung zur Entlassung des Vorstands führte.

Eine lebhafte Diskussion entwickelte sich zum Tagesordnungspunkt „Beitragserhöhung“, was zu erwarten war. Schließlich wurden aus einer Abstimmung, ob und wie viel der Beitrag erhöht werden soll, gleich drei Abstimmungen zu diesem Thema. Der ursprüngliche Vorschlag des Vorstandes wurde abgelehnt, auch ein Vorschlag mit einer reduzierten Erhöhung gegenüber dem Vorstandsvorschlag fand keine Mehrheit. Der dritte Vorschlag aus den Reihen der Mitglieder, die Beiträge zu lassen, wie sie aktuell sind, wurde angenommen, bei zwei Enthaltungen.

Die Beitragserhöhung ist lediglich nur vertagt, sie wird sicher erforderlich werden. In einem oder vielleicht in zwei Jahren wird das Thema wieder auf der Tagesordnung stehen müssen.

Dann wurden in der Versammlung zwei Jubilare geehrt, mit jeweils 25 Jahren Mitgliedschaft in der SIK: Helga und Georg Vogt, sie erhielten jeder eine Urkunde und einen Amazon Einkaufsgutschein.

Nächster Punkt der Tagesordnung war die Wahl des Vorstandes. Walter Trimborn (2. Vorsitzender und Boots- und Materialwart) und Michael Grönwald erklärten ihre Mitgliedschaft im Vorstand offiziell als beendet, da sie sich nicht wieder zur Wahl stellen würden. Rainer Jacob dankte im Namen der Mitglieder für die langjährige Arbeit im Vorstand und überreichte ihnen jeweils ein Buch-Präsent.



Zum neuen **1. Vorsitzenden** wurde einstimmig Ralf Radke gewählt, auf ihn entfielen alle fünfzehn Stimmen der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder.

Seine Kontaktdaten lauten:

Ralf Radke

Domstrasse 34

50668 Köln

Mobil: 0151/21276111, Email: ralf.radke@koeln.de

(Bild ist aus dem Internet)

Neuer **2. Vorsitzender** und Boots- und Materialwart wurde **Johannes Künzel**, Mobil: +49 170 4101672,
Mail: ju.kuenzel@t-online.de

Im Amt bestätigt wurde **Rainer Jacob** als **Kassenwart**, Mobil: +49 176 78214022, Mail: nc-jacobra@netcologne.de

Kassenprüfer für die nächste 2 Jahre bleiben weiterhin **Holger Schulte** und **Uli Hahn**.

Unter Punkt „Vereinsaktivitäten“ und „Verschiedenes“ wurden Termine festgelegt, in der Terminübersicht weiter unten sind alle Termine 2018 vollständig aufgeführt, auch wenn sie in der Zwischenzeit bereits stattgefunden haben.

Michael Grönwald, der die Versammlung bis zum Schluss leitete, dankte den Anwesenden für ihre engagierte Teilnahme, wünschte dem neuen Vorstand alles Gute und viel Glück, und schloss die Versammlung. mg

SIK-Termine 2018

Jour Fixe, wie immer am 2. Mittwoch eines Monats (abweichende Termine sind mit * gekennzeichnet), im Restaurant „Altes Poststadion“, TPSK Gelände, Köln Bocklemünd, ab 19.00 Uhr:

17.01.* / 14.02. / 21.03.* (=Mitgliederversammlung) / 11.04. / 16.05.* / 13.06. / 11.07. / 08.08. / 05.09.* / 10.10. / 14.11. / 12.12. (=Weihnachts Jour Fixe).

Samstag, 07.04.18, Winterlagerarbeiten an der Agrippina

Samstag, 21.04.18, Transport und Einkranen der Agrippina in Ophoven

Samstag, 25.05.18, Ansegeln zusammen mit TPSK

Samstag, 20.10.18, Absegeln zusammen mit TPSK – Einladung folgt per Extra-Mail über Ralf!

Samstag, 27.10.18, Auskranen und Transport der Agrippina nach Nideggen-Berg – Anfrage zum Helfen folgt per Mail über Johannes. Krantermin steht noch nicht fest!

Noch verbleibende **Ferientermine NRW 2018** (ohne Gewähr!):

Herbstferien 15.10. - 26.10.18

Weihnachtsferien 21.12.18 - 4.1.19

Gibt es **Törntermine** bei der einen oder anderen Crew für 2018?

Bitte mitteilen (auch nachträglich), damit sie im Internet auf der SIK-Home Page veröffentlicht werden können.

Datenschutzerklärung

Auch das ist ein Punkt, den die SIK, wie alle anderen Vereine, umsetzen müssen. Eine Auswirkung hat das z. B. mit dem Versand des Verklickers per Email: Unser Mitteilungsblatt wird jetzt anonymisiert verschickt.

Alle SIK-Mitglieder bekommen in Kürze eine Email, worin jeder / jede sich einverstanden erklären muss, dass einige personenbezogene Daten erhoben worden sind, das sie nur für vereinsinterne Zwecke verwendet werden, nicht weitergegeben werden, etc... Diese Erklärung* muss von jedem Mitglied, auch von den einzelnen Mitgliedern einer Familienmitgliedschaft, abgegeben werden, und zwar als „opt-out“, das bedeutet, wer sich nicht ausdrücklich bei Ralf Radke meldet, dass für ihn/sie Daten ganz oder teilweise intern veröffentlicht werden, ist einverstanden mit der bisherigen Handhabung. Und eventuell noch weitere Punkte, die es zu berücksichtigen gilt (z. B. Bilder, auf denen Personen zu erkennen sind). Leider ist diese Bürokratie erforderlich, sonst könnte sogar Bußgeld gefordert werden. mg

*Dazu wird Ralf ein entsprechendes Mail ausarbeiten und an uns alle schicken.

Info vom DSV: Der neue Sportbootführerschein im Scheckkartenformat



Er passt in jede Geldbörse - seit 1.1.2018 löst der neue Sportbootführerschein im Scheckkartenformat die bisherigen Führerscheindokumente „SBF-Binnen“ und „SBF-See“ ab.

Bereits seit letztem Jahr ist die neue Sportbootführerscheinverordnung in Kraft. Sie ersetzt die bis dahin geltenden zwei Sportbootführerscheinverordnungen „SBF-Binnen“ und „SBF-See“. Seit Jahreswechsel werden auch die Dokumente für diese beiden Geltungsbereiche vereint und umgestellt auf das sogenannte ID1-Kartenformat nach ISO Norm 7810. Auf dem neuen Kartenführerschein werden die jeweiligen Geltungsbereiche „Binnenschiffahrtsstraßen“ und/oder „Seeschiffahrtsstraßen“ sowie die Antriebsarten „Antriebsmaschine“ und/oder „Segel“ dokumentiert.

Das neue Dokument passt nicht nur in jede Geldbörse, sondern ist auch im Vergleich zu den bisherigen Sportbootführerscheinen wasserfester und fälschungssicherer.

Die Ausstellung erfolgt ab Januar 2018 in den Geschäftsstellen der beiden beliebigen Verbände, Deutscher Segler-Verband (DSV) und Deutscher Motoryachtverband (DMYV).

Alle bisher erteilten Sportbootführerscheine bleiben weiterhin gültig. Ein Umtausch der „alten“ Dokumente gegen den neuen Kartenführerschein ist gegen Entgelt möglich.

Wichtige Änderungen der Verordnung sind weiter: Für das fahrerlaubnisfreie Führen von Sportbooten besteht keine Altersgrenze mehr. Sowohl die Besitzer der alten Sportbootführerscheine als auch die des neuen Führerscheins dürfen künftig auf Binnenschiffahrtsstraßen Sportboote von weniger als 20 Meter Länge führen. Einzige Ausnahme: Auf dem Rhein dürfen Sportboote von weniger als 15 Meter Länge geführt werden.

Der DSV ist vom Bundesministerium für Verkehr mit der Prüfung und Erteilung von Sportbootführerscheinen und Funkzeugnissen beauftragt und hat den Gesetzgeber bei der Erstellung der neuen Führerscheinverordnung beraten.

Das Formular zum Antrag auf Umtausch der Führerscheine, falls jemand gerne einen neuen Führerschein im Scheckkartenformat haben möchte, ist beim DSV erhältlich: fuehrerscheine@dsv.org (es liegt aber auch als Anlage dem Verklicker-Mail bei). Weitere Infos zum Deutschen Segler-Verband im Internet unter: www.dsv.org mg

Mit Heavenly Body 2018 nach Gdansk

Bericht von Felix Thurow: Wir, Klaus, Markus und ich (Felix) trafen uns Punkt 12.00h am 15.7.2018 im Berliner Hauptbahnhof. Voller Tatendrang stiegen wir in den Zug nach Greifswald. Nach Danzig/Gdansk wollten wir segeln. Diesmal, nach zwei vergeblichen Anläufen, die am unpassenden Ostwind scheiterten, sollte es endlich klappen. Die Zubringercrew von Werner Brommund hatte Heavenly Body schon 128 sm von Travemünde nach Greifswald gebracht, um uns den Weg etwas zu verkürzen. Am Nachmittag suchten und fanden wir Heavenly Body vollgetankt an Steg B 30 im Marinezentrum Greifswald. Wir schifften uns ein und suchten uns dann eine Kneipe um das WM Endspiel zu schauen. Leider gewannen die Kroaten nicht.

Am nächsten Morgen sollte es losgehen. Allerdings traf Klaus erst einmal beim Brötchenholen einen alten Segelfreund, so dass wir erst die 11.00h Brücke erwischten. Kein Wind, aber Sonnenschein. Da wir Strecke machen wollten setzten wir mit Maschine Kurs auf Swinoujscie. 49 Meilen später machten wir um 21.00h im Yachthafen fest. Der Hafemeister war noch da, so dass wir sogar mit Karte zahlen konnten was in Polen, wie wir merken sollten, nicht allzu verbreitet ist. Am nächsten Morgen ging es nach dem Dieselbunkern los. Bei 2-3 Windstärken aus West und strahlendem Sonnenschein huschte Heavenly Body mit gut 5,5 Meilen die 52 Meilen bis Kolbrzeg wo wir im „Residentenhafen“ festmachten. Der Hafemeister wies uns zwar darauf hin, ließ uns aber liegen. Gleich über die Straße neben dem Hafen fanden wir sogar ein polnisches Lokal mit offener Küche, das auch Karten akzeptierte. Der Abend war gerettet. Beim Hafemeister erkundigten wir uns dann auch nach den in den Karten eingetragenen Schießgebieten vor der polnischen Küste: Die polnische Marine stellt hierfür eine Seite bereit auf der mit einem 24 stündigen Vorlauf, für die einzelnen nummerierten Areas, Sperrzeiten eingestellt werden. Steht nix drin, können die Gebiete frei befahren werden. Gut, dass Markus sein iPad dabei hatte!

Am nächsten Tag öffnete der Himmel seine Schleusen und uns verließ die Lust: Hafentag. Gelegenheit zum Einkaufen wo für wir Zloty brauchten. Natürlich funktionieren Geldautomaten. Günstiger wechselt man allerdings in Wechselstuben. Aber Achtung! Die Kurse wechseln von Einer zur Anderen und man kann auch handeln. Wir kriegen 4,20 Zloty für einen Euro, der nächste 4,42. Trotzdem eine enorme Kaufkraftsteigerung, wie wir merken sollten. Bei strahlendem Wetter und 3-4 Windstärken aus West ging es weiter nach Darlowo. Keine untriviale Ansteuerung. Vor der doch schmalen Einfahrt zwischen zwei Steinschüttungen stand eine anständige Dünung und just als wir uns näherten kam aus der Einfahrt ein roter Kutter der irgendwie offiziell aussah und drängte uns mit Geschrei, das wir nicht verstanden, von der Hafeneinfahrt ab. Erst dachten wir die Einfahrt sei wegen Schwell gesperrt und wir überlegten schon wohin. Dann aber tauchte ein Stückgutfrachter in der Einfahrt auf, der da gerade durchpasste. Als der durch war, führen auch wir mit Vollgas durch die Brandung und schlüpfen ins Hafenbecken. Zum Yachthafen stromauf mussten wir noch durch eine Rollbrücke: Zwei Brückenhälften auf Schienen werden jeweils zur vollen Stunde rechts und links aufs Ufer gezogen und geben den Weg frei. Durch darf allerdings nur, wer sich zuvor über Funk angemeldet hatte. Wie auch schon in Kolberg fahren auch hier als Touristenattraktion nachgebaute Koggen mit Musik und Animation die Touristen kurz raus auf See und dann wieder retour. Irgendwo hier muss es dafür hier eine Werft geben. Einer von uns hat versucht mit Fingernagelprobe rauszufinden, ob die Dinger aus Holz oder aus Plastik sind. Wir wissen es nicht.

Am nächsten Morgen beim Auslaufen stand wiederum ein beeindruckender Schwell auf die Hafenausfahrt. Im Vorbecken kreiste eine Comfortina 42, die uns erst einmal interessiert beim Auslaufen zusah. Mit gesetztem Groß und Vollgas rauschten wir direkt gegen an durch die Brandungswelle, zogen die Genua und rauschten mit NW Wind mit 6,5 Ktn nach Osten. Die Comfortina die 40 Min später dann auch raus kam konnte uns auf den 44 sm bis Leba, zu unserer Freude, nicht mehr erwischen. In Leba fanden wir dann endlich eine Fischrancherie mit geräuchertem Fisch auf die Hand. Eine Delikatesse von der uns Klaus, der das von früheren Besuchen noch kannte, schon vorgeschwärmt hatte. Sehr lecker!

Tags darauf gings weiter nach Wladyslowowo. Die Ansteuerungstonne liegt weit vor der Einfahrt, direkt vor einem Sandstrand. Beim Ansteuern denkt man, dass man gleich drauf wäre. Von der Ansteuerungstonne geht es dann parallel zum Strand, auf ein Richtfeuer zu, dass man tunlichst genau steuert. In der Hafeneinfahrt piepte der Tiefenmesser wie verrückt und wir tasteten uns, rechts haltend, vorsichtig durch die Einfahrt. Diesmal war die Comfortina schon da und hatte sich den letzten Liegeplatz geschnappt. Wir gingen an die Kaimauer wo wir von einer aufgeregten Eignerin eines „big schips“, das gleich kommen sollte, verscheucht wurden. Also gingen wir bei einem russischen Segler ins Päckchen. Freundliche Jungens, die auch nach Danzig wollten. Beim Abendspaziergang am Strand sahen wir wie polnische Pärchen kleine papierene Ballons, die mit einem brennenden Petroleumschwämmchen zu Heißluftballons wurden, steigen ließen. Mussten wir natür-

lich auch probieren. Für 3 Zloty das Stück konnte man die Papierballons erwerben. Na ja, man muss das können! Der Erste brannte gleich beim Start ab und der Zweite schaffte es nur 30 m übers Meer, ehe er versank. Als wir gegen 1.00h mit einem Bier an Bord saßen und der Heavy Metal Musik aus der 90m entfernten Disco lauschten, beobachteten wir ein älteres Ehepaar wie es aus der Box fuhr, und in See ging. Wir überlegten wo die wohl um die Zeit hin wollten, waren zum Verhohlen aber zu faul. Die Nacht wurde dann zur Herausforderung: Die Musik hämmerte bis morgens um 7.00h. An Schlaf war kaum zu denken. Gleich um 8.00h gingen wir raus und hatten noch in der Hafeneinfahrt Grundberührung. Zum Glück kamen wir aus eigener Kraft wieder frei. Am frühen Nachmittag machten wir dann in Hel fest. Die Comfortina war schon da aber Gdansk lag direkt vor uns! In Hel wird bereits von der Küstenwache kontrolliert. Am Nachmittag kam einer an Bord und erkundigte sich wohin wir wollten. Hätten wir Kaliningrad gesagt, hätten wir wohl ausklariere müssen. Als wir am Abend in Windfinder schauten, trauten wir unseren Augen kaum, weil für die kommende Woche, wie bestellt, Ostwind vorhergesagt wurde.

Bei schwachen umlaufenden Winden liefen wir am Morgen zusammen mit der Comfortina aus und es gelang uns tatsächlich, die Fahrwassereinfahrt von Gdansk zuerst zu erreichen. Das Fahrwasser führt nicht durch den Großschiffahrtshafen, der für Sportboote gesperrt ist, sondern an der Westernplatte vorbei stromauf. Auch von Sportbooten wird erwartet, dass vor der beflaggten Gedenkmarke auf der Westernplatte die Nationale gedippt wird. Haben wir gemacht. Keine Reaktion. Da waren wir schon ein bisschen enttäuscht. Vorbei an Werftanlagen, Reparatur-Kais, und Krananlagen näherten wir uns, am Krantor vorbei, der Stadtmitte und erreichten schließlich den direkt neben der Altstadt gelegenen Stadthafen von Danzig. Nach ausgiebigem Anleger ging es durch die wunderschöne Stadt: Altstadt, Neptunbrunnen, Stadttor, Krantor, bis wir uns dann etwas abseits der Touristenmeile eine nette Kneipe suchten. Zu unserer Überraschung sprachen doch viele Leute deutsch. Beim Kellner erkundigten wir uns nach Möglichkeiten für Stadtrundfahrten. Er riet zu einer individuellen Rundfahrt im Elektromobil mit Führer und sagte, dass er den besten Danziger Fremdenführer kenne. Wir wollten das überlegen und als wir die Rechnung bestellten war rein zufällig der „beste Fremdenführer“ gerade da. Wir verabredeten uns mit ihm, zu einem festen Preis, für den kommenden Tag um 11.00h an der Markthalle im Zentrum. Und er war pünktlich: Er fuhr uns mit einem Elektrocar durch die Stadt zur Danziger Werft (das Leninschild wurde von Unbekannten abgebaut). Zu Solidarnosc Zeiten arbeiteten hier 32 000 Arbeiter, heute noch 2300 überwiegend aus der Ukraine. Beeindruckend natürlich das Denkmal und das Museumsgebäude, gefertigt aus Schiffsplatten, in dem Lech Walesa noch heute ein Büro habe. Weiter ging es zur Danziger Post, wo 1939 fünfzig Beamte 30 Stunden erbitterten Widerstand gegen ein deutsches Expeditionskommando von 300 Mann leistete. Schließlich überwältigt, wurden alle unmittelbar im Hof der Danziger Post exekutiert.



Denkmal und das Museumsgebäude, gefertigt aus Schiffsplatten, in dem Lech Walesa noch heute ein Büro habe. Weiter ging es zur Danziger Post, wo 1939 fünfzig Beamte 30 Stunden erbitterten Widerstand gegen ein deutsches Expeditionskommando von 300 Mann leistete. Schließlich überwältigt, wurden alle unmittelbar im Hof der Danziger Post exekutiert.

Dann Crewwechsel: Markus stieg in den Flieger nach Düsseldorf. Horst kam an Bord und am Abend kam noch Werner direkt aus Dortmund. Stadtrundgang mit Abendessen und Geldwechseln, denn am nächsten Morgen mussten wir den Stadthafen verlassen, weil Plätze für eine dänische Flottille reserviert waren. Beim Auslaufen dippten wir natürlich wieder an der Westernplatte den Adenauer. Mit zwei Gläsern hielten wir Ausschau ob unser Dippen erwidert wurde: Nix.

Über Hel ging es bei schwachen Winden nach Wladyslawowo. Wir hatten es eilig denn für Freitag war Ostwind mit 4-5 Windstärken angekündigt, den wir unbedingt mitnehmen wollten. Beim Einlaufen in Wladyslawowo schauten wir interessiert zu, wie die Stelle wo wir unsere Grundberührung hatten nun ausgebaggert wurde. Schon um 5.00h liefen wir aus und tatsächlich, der O/NO Wind kam wie angekündigt mit 5 Windstärken auf. Wir liefen mit Vollzeug und ausgebaumter Genua mit über 7 Knoten nach Westen. Man merkte Heavenly Body an dass sie richtig Spaß hatte, wenn sie die Wellen mit 8,6 kn runterrutschte. Nach 82 Meilen machten wir um 19.00h in Darlowo fest. Mit dem Wind war leider am nächsten Tag Schluss. Wir sind trotzdem weiter, denn wir hatten doch gehörigen Respekt vor der polnischen Strandküste mit den doch oft heiklen Hafeneinfahrten und den teilweise erheblichen Querströmungen vor der Küste. Nach 5 Stunden Maschinenfahrt konnten wir dann doch noch segeln und erreichten das Seebad Kolbrzeg, das natürlich zum Wochenende touristisch rappellvoll war. Wegen Windstille mussten wir die 52 Meilen nach Swinoujscie dieseln. Als wir zwischen wie Schießgebieten durchfuhren tauchte ein polnischer Zerstörer auf. Freundlich dippten wir die Flagge, aber der fuhr stoffelig weiter. Weil wir schon dabei waren, machten wir auch noch die Rundfahrt durch den Seehafen von Swinoujscie, ehe wir in die schon bekannte Marina einliefen. Mit NO Wind, der dann später cher kam, liefen wir am nächsten Tag nach Danholm. Der fenmeister erzählte, dass in dem Hafenbecken des Yachthafens, das von 400 Marinesoldaten per Hand ausgehoben wurde, die preußische Marine gegründet wurde. Teilweise stehen dort noch die Schuppen der Kanonenboote. Erst später setzte sich die Erkenntnis, dass das Wasser für große Schiffe zu flach war durch,

ere Grundberührung hatten nun ausgebaggert wurde. Schon um 5.00h liefen wir aus und tatsächlich, der O/NO Wind kam wie angekündigt mit 5 Windstärken auf. Wir liefen mit Vollzeug und ausgebaumter Genua mit über 7 Knoten nach Westen. Man merkte Heavenly Body an dass sie richtig Spaß hatte, wenn sie die Wellen mit 8,6 kn runterrutschte. Nach 82 Meilen machten wir um 19.00h in Darlowo fest. Mit dem Wind war leider am nächsten Tag Schluss. Wir sind trotzdem weiter, denn wir hatten doch gehörigen Respekt vor der polnischen Strandküste mit den doch oft heiklen Hafeneinfahrten und den teilweise erheblichen Querströmungen vor der Küste. Nach 5 Stunden Maschinenfahrt konnten wir dann doch noch segeln und erreichten das Seebad Kolbrzeg, das natürlich zum Wochenende touristisch rappellvoll war. Wegen Windstille mussten wir die 52 Meilen nach Swinoujscie dieseln. Als wir zwischen wie Schießgebieten durchfuhren tauchte ein polnischer Zerstörer auf. Freundlich dippten wir die Flagge, aber der fuhr stoffelig weiter. Weil wir schon dabei waren, machten wir auch noch die Rundfahrt durch den Seehafen von Swinoujscie, ehe wir in die schon bekannte Marina einliefen. Mit NO Wind, der dann später cher kam, liefen wir am nächsten Tag nach Danholm. Der fenmeister erzählte, dass in dem Hafenbecken des Yachthafens, das von 400 Marinesoldaten per Hand ausgehoben wurde, die preußische Marine gegründet wurde. Teilweise stehen dort noch die Schuppen der Kanonenboote. Erst später setzte sich die Erkenntnis, dass das Wasser für große Schiffe zu flach war durch,



ber bekannte Marina einliefen. Mit NO Wind, der dann später cher kam, liefen wir am nächsten Tag nach Danholm. Der fenmeister erzählte, dass in dem Hafenbecken des Yachthafens, das von 400 Marinesoldaten per Hand ausgehoben wurde, die preußische Marine gegründet wurde. Teilweise stehen dort noch die Schuppen der Kanonenboote. Erst später setzte sich die Erkenntnis, dass das Wasser für große Schiffe zu flach war durch,



und auch in der Sommerzeit fehlte es nicht an Liegeplätzen. Wir hatten mit unserem Tiefgang von 1,80 m nirgendwo Probleme.

Navigation: hauptsächlich sind wir mit einem iPad mit Karten von Delius Klasing gesegelt, was sich als sehr komfortabel erwiesen hat. Zusätzlich hatten wir natürlich einen Papierkartensatz. Wetter haben wir über Windfinder genommen, was sich als zuverlässig erwiesen hat. Zu beachten sind die zahlreichen Schießgebiete vor der Küste. Um hier Durchfahrtsicherheit zu haben ist ein internetfähiges Laptop oder Tablet empfehlenswert. Für die Brückendurchfahrten braucht man zur Anmeldung ein Funkgerät. Rückfragen gerne an Felix Thurow, 02234/71266

und die Marine wurde nach Kiel verlegt. Einen Tag warteten wir vergeblich auf Wind, dann machten wir uns mit Maschine Richtung Warnemünde auf. Nur zwei Stunden konnten wir segeln. Über Wismar kehrten wir schließlich nach am 4.8.2018 nach 663 Meilen nach Travemünde zurück.

Fazit: Wir hatten einen schönen Törn bei dem letztlich auch Wetter und Wind mitgespielt hatten. Polen ist ein schönes, preisgünstiges Land mit freundlichen Menschen und phantastischen Sandstränden. Zwischen den einzelnen Häfen sind um Teil größere Etmale zurückzulegen. Bei auflandigem Wind sind viele Häfen gar nicht oder nur schwierig anzulaufen, weshalb man vorausschauend planen muss. Ablaufen ist nur in Richtung Bornholm oder Schweden möglich. Teilweise gibt es vor der Küste erhebliche Querströmungen die beachtet werden sollten. Die Versorgung in den Häfen ist durchweg gut

Eine Woche auf der „Alexander von Humboldt II“

Bericht Michael Grönwald: Ein lange gehegter Wunsch ging diesen Sommer in Erfüllung, ich ging als Trainee für eine Woche an Bord der „Alexander von Humboldt II“. Die Fahrt ging von Flensburg nach Arhus / Dänemark.

Der erste Tag, Sonntag, war ein „Schnuppertag“ mit vielen Gästen an Bord, die die „Alex“ einmal live erleben wollten, ohne gleich längere Zeit an Bord sein zu müssen. Es wurden einige Segel gesetzt und auf die Förde hinaus gefahren, aber nach wenigen Stunden war die Fahrt wieder zu Ende.

Ich hatte am Morgen schon eingeecheckt, und konnte an Bord bleiben, bezog meine 2-Bett-Kammer, und am späten Nachmittag kamen dann auch die Mitsegler für den Törn nach Arhus an Bord.

Montag bekamen alle an Bord eine Sicherheitseinweisung, und bei einem Rundgang in einzelnen Gruppen wurde uns das ganze Schiff gezeigt und erklärt, wie man sich zurecht findet auf den verschiedenen Decks und dass es im Notfall immer zwei Möglichkeiten gibt an Deck zu gelangen.



Auch das Rigg wurde erklärt, und wer wollte, konnte auch aufentern. Die Mitglieder der Stammcrew zeigten uns, wie das Sicherheitsgeschirr angelegt wird, und wo man sich beim Klettern an Wanten und Rahen einhaken kann. „Jeder darf ins Rigg, aber keiner muss ins Rigg und jeder hat Zeit beim Aufentern, es ist kein Wettrennen nach oben oder wieder zurück, und wer meint er oder sie muss eine Pause einlegen auf dem Weg, hakt sich ein, und wer meint, dass er / sie es nicht schafft im Rigg zu sein, kommt langsam und vorsichtig wieder herunter – alles kein Problem.“ So lautete die Devise.

Die Gruppe („Wache“) der ich zugeteilt war kümmerte sich um die Segel am Großmast, und ich traute mich zunächst bis auf die Großrah. Das war schon eine beeindruckende Perspektive, auf das Deck und den Hafen aus dieser Höhe herunter zu schauen.

Zwischenzeitlich wurde Diesel und Frischwasser gebunkert und Proviant an Bord genommen. Dabei mussten alle helfen, es gibt keine Ladeluken, also wurde eine lange Kette gebildet vom LKW bis zu den Vorrats- und Kühlräumen.

Das geplante Auslaufen am Nachmittag verzögerte sich, da die Elektronik des Generators nicht funktionierte. Der Techniker kam erst am Abend, und per Laptop und Diagnosekabel wurde die Software, die den Fehler verursachte, neu aufgespielt. Auslauftermin wurde dann auf Dienstag, 10.00 Uhr angesetzt.

Davon und vom Segelsetzen bekam ich aber nichts mit, ich hatte von 6.00 Uhr bis nach dem Abendessen „Backschaft“, das heißt „Küchendienst“, dazu wurden aus jeder Wache täglich wechselnd einige Trainees abgestellt, insgesamt ca. 10 Personen. Zwischen den Mahlzeiten gab es genug Freistunden, die wir in der Kammer, in der kleinen Messe (einem gemütlichen Aufenthaltsraum für die Crew) oder an Deck verbringen konnten. Ich war dann die meiste Zeit auf dem Achterdeck, genoss die Sonne und den Blick über die Ostsee. Es waren nur wenige Segel gesetzt worden, es war kaum Wind, die Maschine lief mit, und wir machten um die 3 – 4 kn Fahrt.

Später, wieder während meines Backschaftdienstes, hörten wir, dass der Anker fallen gelassen wurde. Der Grund wurde uns während des Abendessens mitgeteilt: die Motorkühlung funktioniert nicht einwandfrei, der Motor wird zu heiß. Es wird versucht, den Fehler zu finden, und mit Bordmitteln zu beheben. Leider verliefen die Tests erfolglos, die Kühlung

war weiter nicht ausreichend, und für die Fahrt bei wenig Wind auch in den nächsten Tagen muss die Motorkühlung in Ordnung sein. Somit wurde beschlossen, einen Schlepper zu ordern, der dann die „Alex“ nach Arhus bringen würde. Spontan war der aber nicht zu bekommen, und so ankerten wir „mitten auf der Ostsee“ bis Mittwoch spät abends. Langweilig wurde es uns dennoch nicht, denn ich nahm z. B. an einem Auffrischkurs für Erste Hilfe teil, den der Bordarzt für Interessierte angeboten hat, es konnte „stressfrei“ ins Rigg aufgeentert werden um die Segel ordentlich zu verpacken, und es wurden noch weitere „Kurse“ angeboten: Wie heißen die Leinen an den Nagelbänken um die Masten und entlang der Bordwände, und wozu dienen sie, welche Knoten werden wie gemacht und wozu werden sie verwendet, etc.

Als der Schlepper kam, waren bestimmt alle an Deck und schauten dem Manöver zu. Einige aus der Stammcrew führten die notwendigen Arbeiten aus, die Schlepplleine wurde übernommen, der Anker hochgezogen, und in die Dunkelheit hinein bei Vollmond wurde auf spiegelglatter See Fahrt aufgenommen, direkter Kurs auf Arhus, was wir voraussichtlich Donnerstag Nachmittag erreichen würden.



Kurz vor Arhus kam der Hafenlotse an Bord, dann kam noch ein zweiter Schlepper, der sich an das Heck der Alex setzte, und das Schiff wurde im Hafen an seinen Liegeplatz bugsiert. Etwas deprimierend für Kapitän und Stammcrew. Und dann auch noch direkt neben einem großen Getreidesilo, wo bis abends ständig LKW hin und her fuhren um Getreide zu bringen, oder aufgeladen zu bekommen. Eine staubige Angelegenheit. Abends gab es das Captain's Dinner, ein tolles Menü mit drei Gängen, danach griffen sich jemand von der Stammcrew sowie einer der Trainees von den an Bord befindlichen Musikinstrumenten ein Akordeon und eine Gitarre und es wurden einige Lieder aus dem „Alexander von Humboldt Liederheft“ gesungen, bekannte Shanties und „Lagefeuer“-Lieder. Da wir wegen des Motorschadens einen Tag früher in Arhus angekommen waren als geplant, waren die „Rein Schiff“ Arbeiten, zu denen wir eingeteilt wurden, am Freitag nach dem Frühstück schnell erledigt, und wir hatten den Rest des Tages zur freien Verfügung, und so konnte ich mir Arhus anschauen. Eine hübsche Altstadt mit verwinkelten Gassen und malerischen Innenhöfen stehen z. T. in Kontrast zu Neubauten in mutig-moderner Architektur. Abends verabredete sich unsere Wache zu einem gemeinsamen Gang in die Altstadt, wir fanden in einem gemütlichen Innenhof eine urige Bier-Pinte, wo wir den Törn in geselliger Runde Revue passieren ließen.

Zurück an Bord zu nicht allzu später Stunde, längere Kneipenausflüge verhindern die dänischen Bierpreise, die letzte Nacht auf der „Alex II“, und am Samstag ging es nach dem Frühstück zum Bahnhof und mit einem Inter City über Hamburg und Köln zurück nach Hause.

Trotz technischer Probleme mit Generator und Motor war es aber ein gelungener Törn auf einem schönen Schiff, wenn auch wenig gesegelt werden konnte. Es war aber auch vom Wetter her sehr wenig Wind die ganze Woche, dafür Sonnenschein und bis zu 25°. Eine Fahrt auf der Alex ist nicht mit einer Kreuzfahrt zu verwechseln, d. h., es werden auch in einem so kleinteiligen Seegebiet wie der Dänischen Südsee auf dem Törn keine Häfen angelaufen, sondern eigentlich wird Tag und Nacht gesegelt, vielleicht mal für ein paar Stunden in einer Bucht geankert. Am Ende einer solchen „normalen“ Woche stehen dann 400 – 500 sm auf der Logge, auch schon mal mehr. Bei diesem Törn waren es nur 170 sm, die mir in mein Meilenbuch eingetragen wurden, und mein „Laufzettel“ bestätigte mir, dass ich als Trainee alle Übungen und Aufgaben, die während einer Reise ausgeführt und trainiert werden sollten, auch durchgeführt worden sind. Vielleicht „heuer“ ich wieder einmal an. Es hat viel Spaß gemacht an Bord zu sein. mg

Wir gratulieren nachträglich....

Es hatten Geburtstag seit letztem Verklicker (seit Anfang Januar bis Ende September): Edgar Wallenborn 26.1., Helga Vogt 20.2., Werner Erdmann 22.2., Werner Brommund 24.3., Andreas Buchner 26.3., Felix Thurow 29.3., Annette Schulte 2.4., Alexander Buchner 2.4., Klaus Kalkuhl 7.4., Johannes Künzel 1.5., Eckard Hülsebus 20.5., Fritz Morsdorf 1.6., Rainer Jakob 5.7., Michael Grönwald 17.7., Andrea Theus 18.7., Helmut Weise 31.7., Florian und Philipp Schulte 20.8., Georg Vogt 13.9., Ulrich Hahn 17.9., Holger Schulte 30.9.

SIK trauert um Eckhard Hülsebus

Am 19. August erreichte uns über Felix Thurow die traurige Nachricht, dass in der Nacht zuvor unser Mitglied Eckhard Hülsebus in einem Kölner Krankenhaus gestorben ist. Er wurde 74 Jahre alt. In der SIK aktiv war er seit Oktober 1998, zuvor hat er über die Segel-Initiative den Sportbootführerschein Binnen für Segel- und Motorboote gemacht. Er war bis zuletzt Teil einer Eignergemeinschaft und deren Geschäftsträger, die zunächst „Mary Read“, eine Neptun 29, am Ijsselmeer unterhielt und mit deren Verkauf den Standort wechselte nach Travemünde, von wo aus mit „Heavenly Body“, einer Centurion 32, die Ostsee erkundet wird.



Ein „Urgestein“ verlässt die SIK

Für Jahresende 2018 hat Edgar Wallenborn seine langjährige Mitgliedschaft in der SIK gekündigt. Gründe hat er keine angegeben. Eingetreten in die Segel-Initiative ist er und damals auch die Familie im Mai 1988, man könnte ihn fast noch als „Gründungsmitglied“ bezeichnen und nur zwei Mitglieder sind noch länger dabei. Vor ein paar Jahren hat er seine Familienmitgliedschaft in eine Einzelmitgliedschaft gewandelt.

Von 1992 bis 2000 war er im Vorstand aktiv, zunächst als Beisitzer, später als Boots- und Materialwart, was damals eine eigene Vorstandsposition war und die Koordination der Instandhaltung von bis zu vier Booten und des Wohnwagens, Vorzeltes sowie des Gartenhäuschens bedeutete.

Außerdem engagierte er sich in der Segelausbildung, sowohl auf unseren Jollen für den Binnenführerschein, als auch bei Gelegenheit und Nachfrage auf Yachten, um den SKS Praxisteil oder Skippertrainings durchzuführen.

Danke für die Zeit bei der SIK, für das große Engagement und die gemeinsamen Unternehmungen und Törns, und für die Zukunft „Mast- und Schotbruch“, viel Glück und alles Gute für die Zukunft auf und am Wasser. mg