



-VERKlickER

Vereinsnachrichten der Segel-Initiative Köln e.V.

SIK im Internet: www.segel-initiative.de

E-Mail: info@segel-initiative.de

Ausgabe 30 / Nr.2, August 2004

Skippertraining 2004 auf dem Ijsselmeer

Vom 13. – 16. Mai 2004 fand erneut ein Skippertraining auf dem Ijsselmeer unter der bewährten Leitung von Edgar Wallenborn statt.

Gechartert wurde bei Sail-Charter in Lemmer eine nagelneue Bavaria 36. Wieder gab es eine Jungfernfahrt. Nachdem das Boot am Donnerstag Nachmittag übernommen war, ging es zum ersten Stopp in den Stadthafen Lemmer. Es war zwar noch nicht so viel los, aber der Stadthafen hat ein schönes Flair. Im Sommer soll es durch das bunte Treiben jedoch lange belebt sein, so dass Frühzubettgehen besser in eine Marina gehen sollten.

Am nächsten Tag wurde die Waddensee angesteuert. Nach der Schleuse Kornwerdersand wurde Kurs auf Harlingen gesetzt. Bei gutem Wind und ablaufendem Wasser war das Ziel schnell erreicht. Als Liegeplatz wurde diesmal ein Vereinshafen hinter der Schleuse ausgewählt. Die Durchfahrt war so schmal, dass Fender nicht mehr zwischen Boot und Wand gepasst hätten. Dies war für uns alle eine interessante Erfahrung.

Am nächsten Tag ging es zurück und als Ziel wurde zunächst Stavoren, später dann Warns ausgewählt. Die Änderung erfolgte, weil wir am letzten Tag einmal binnen nach Lemmer segeln wollten. An diesem Abend wurde in einer gemütlichen Gaststätte das Abschlussessen eingenommen.

Der letzte Tag binnen nach Lemmer war zwar seglerisch nicht so anspruchsvoll, wenn man einmal davon absieht, dass die Betonung nicht dazu da ist, genau getroffen zu werden. Dafür haben wir aber in Wouzend ein Dampfschiffreffen beobachten können und gesehen, dass man auch binnen reizvolle Strecken für einen Urlaub mit dem Schiff finden kann. Fazit: Edgar hat wieder die Geduld gehabt, x-mal An- und Ablegemanöver zu fahren. Jeder hat etwas für sich mitgenommen, und sei es, dass man auch rückwärts aus

dem Hafen fahren kann. Und das Schiff ist trotz der Jungfernfahrt in einwandfreiem Zustand dem Vercharterer zurückgegeben worden.

Hinweis: Im kommenden Jahr wird Edgar für mehrere Vereinkameraden einen Prüfungstörn für des SKS-Schein begleiten. Wer daran Interesse hat, sollte sich direkt mit ihm in Verbindung setzen.

wb



Die Teilnehmer (v. l.): Skippertrainer Edgar Wallenborn, Peter Frech, Werner Brommund, Johannes Künzel, Heinz Wendt, Helmut Weise

SIK Vereinsmeisterschaft Opti-Segeln 2004!

Bei guten Bedingungen wurde in mehreren Regatta-Durchgängen am 26. Juni die Vereinsmeisterschaft ausgesegelt. Wie schon im letzten Jahr wurde in "Optimisten" gesegelt. Die Teilnehmer hatten in den kleinen 1-Mann-Booten eine Menge Spaß, wenn auch um jede Plazierung ernsthaft gekämpft wurde. Sieger in der Gesamtwertung, und somit Vereinsmeister 2004, wurde Georg Vogt (Mitte) vor Michael Grönwald (rechts), Dritter wurde Peter Frech (links). Anschließend wurde gegrillt und bis in den Abend hinein bei Kölsch und alkoholfreien Getränken die Segelwettkämpfe diskutiert und analysiert. Gesprächsstoff boten auch der Flottillen-Törn über die Ostsee nach Kopenhagen mit drei gecharterten Yachten und die beiden Ijsselmeertörns, Berichte dazu in dieser Ausgabe.

mg



Das Wetter in Ophoven?
Im Internet unter www.marec.be

Das Wetter am Ijsselmeer?
Internet: www.weeronline.nl

Kopenhagentörn "1", notiert von Werner Brommund

Im letzten Herbst wurde beschlossen bei eco-sail, Heiligenhafen, für den traditionellen Fronleichnamstörn eine kleine Flottille zu chartern, wofür dann von eco-sail auch ein gewisser Rabatt gewährt wurde.

Mit drei Schiffen schließlich gingen in diesem Jahr die Crews um Georg, Michael und mich zum lange geplanten Törn vom 5. - 13. Juni auf die Ostsee. Im Vorfeld war abgesprochen worden, von Heiligenhafen nach Kopenhagen segeln zu wollen.

Am Samstag Morgen konnten die Schiffe ab 8.00 Uhr übernommen werden. Der Service – das Gepäck wurde von fleißigen Händen an das Boot gebracht – lies sich gut an. Wir hatten darüber hinaus noch Lebensmittel vor Ort bestellt, die zu unserer großen Überraschung bereits an Bord und, soweit notwendig, bereits im Kühlschrank waren. Gegen 11.30 Uhr konnten die Leinen los gemacht werden und das erste Ziel in Gedser angesteuert werden. Leider mussten wir die Fahrt unterbrechen und zurückkehren, da wir beim Segel setzen einen Riss im Groß feststellten. Dieser wurde mit einem Tape geflickt und los ging die Fahrt aufs neue. Beim erneuten Versuch das Rollgroß zu setzen, stellten wir fest, dass es nicht ordentlich aufgewickelt war. Unter Maschine den Kameraden hinter her haben wir das komplette Segel abgeschlagen und neu auf gezogen. Der Spaßfaktor dabei hielt sich doch sehr in Grenzen. Trotzdem haben wir Gedser noch am selben Tag erreicht und waren wieder alle zusammen. Am nächsten Tag wurde unter Segel Klintholm angesteuert. Die langen Schläge am Anfang sollten es uns ermöglichen, bereits am Montag Kopenhagen anzulaufen. Dies wurde dann auch für Montag in Angriff genommen. Es war beabsichtigt einen Stadthafen in Kopenhagen anzusteuern. Im Verlauf den Nachmittags wurde für mich erkennbar, das dieses Ziel für den Tag und die herrschenden Windverhältnisse zu ambitioniert war. Daher beschlossen wir, den Vororthafen Brøndby – Kopenhagen anzulaufen. Dieser Ort ist jedem FC-Fan bekannt, da hier einmal der heutige dänische Nationaltrainer Morten Orsen spielte, bevor er nach Köln wechselte. Nach Absprache beschloss auch Georg, diesen Hafen anzulaufen. Leider bedeutete dies für Michael, der auf einer deutlich besseren Strecke den Stadthafen Kopenhagen ansteuerte, den großen Vorsprung, den er sich über den Tag herausgesegelt hatte, aufzugeben und ebenfalls nach Brøndby – Kopenhagen zu kommen.

Am nächsten Tag war Landgang angesagt. Alle Crews fuhren morgens mit dem Bus bzw. mit der S-Bahn in die Innenstadt von Kopenhagen und schauten sich die Landeshauptstadt von Dänemark intensiv

an. Dabei konnte auch ein Größenvergleich eines normal wüchsigen Dänen mit einem kleinen Kölner fotografisch festgehalten werden.



An dem darauf folgenden Tag wurde der Rückweg Richtung Heiligenhafen gestartet. Tagesziel war wiederum Klintholm. Wir hatten gut die Hälfte der Strecke dorthin unter Segel zurückgelegt, als uns ein Funkruf von Georg erteilte. Sowohl er als auch Crew um Michael sahen sich bei den herrschenden Windverhältnissen außerstande, das Tagesziel mit uns zu erreichen. Sie beschlossen daher einen anderen Hafen anzulaufen. Für uns kam diese Entscheidung zu spät. Ein Ablaufen in den gleichen Hafen hätte in etwa die gleiche Strecke bedeutet wie das Durchziehen nach Klintholm. Daher beschlossen wir, uns an dem Tagesziel festzuhalten. Der Wind frischte im Laufe des Tages immer weiter auf, so dass die Segel gereift werden mussten. Leider fielen 2 der Crewmitglieder im Laufe des Tages aus. Daher mussten wir bei starkem Wind das Boot nur noch zu Dritt manövrieren. Aber auch dies gelang. Als wir gegen 21.30 Uhr so dicht bei Klintholm waren, dass wir die Segel bergen und die Maschine starten konnten, wurde festgestellt, dass der äußere Kühlkreislauf des Motors nicht mehr funktionierte. Eine Reparatur auf See schien uns nicht möglich. Daher wurde die Maschine wieder gestoppt und unter Segel bis in die Nähe der Hafeneinfahrt gelaufen. Ein Einlaufen in den Hafen unter Segel war wegen der schmalen Hafeneinfahrt jedoch nicht möglich. Daher entschlossen wir uns, den Motor erneut zu starten und auch unter Verzicht auf die äußere Kühlung den Hafen unter Motor anzulaufen. Als Notmanöver wurde der Heckanker klariert, um bei einem vollständigen Ausfall der Maschine zumindest das Boot stoppen zu können.

Aber es klappte ohne Notmanöver. Wir erreichten mit leicht angewärmter Maschine den erst besten Liegeplatz im Hafen Klintholm, machten glücklich fest und waren froh, als wir am Steg unseren Anleger zu uns nehmen konnten. Auch die zwei angeschlagenen Kameraden haben in dieser Situation ihre Beeinträchtigungen vergessen und tatkräftig angepackt.

Am nächsten Tag haben wir mit eigenen Mitteln den Kühlreislauf wieder flott bekommen. Wie so häufig beschrieben und nunmehr erstmals erlebt, hatte sich vor dem Ansaugstutzen Seegrass festgesetzt. Durch das Ausspülen des Ansaugstutzens gelang es uns diesen wieder vollständig frei zu bekommen. Daher konnten wir mittags aus Klintholm auslaufen und die Segel Richtung Haesnes setzen. Wir hatten uns mit Georg abgestimmt, dass auch er und Michael versuchen würden, an diesem Tag dorthin zu gelangen. Wir erreichten dieses Ziel ohne weitere Probleme im Laufe des frühen Nachmittags. Als Ziel ist es wirklich lohnenswert, diesen kleinen Hafen einzuplanen. Unterwegs erreichte uns wiederum ein Funkspruch von Georg, dass sowohl er als auch Michael dieses Ziel heute nicht erreichen könnten und sie ihrerseits nach Klintholm segeln wollten. Grund hierfür war vor allen Dingen, dass Michael einen großen Riss in seinem Segel hatte. Der Segelmacher sei verständigt und würde seine Arbeit im Hafen von Klintholm erledigen können.

Für den darauf folgenden Tag war geplant, wieder nach Gedser zurückzulaufen. Wir starteten frühmorgens bei relativ mauem Wind und kamen im Laufe des Vormittags in immer diesigeres bis neblig Wetter. Nachdem wir am Vortag starken Wind erlebt hatten und diesen gut gemeistert haben, war die Erfahrung des Umgangs mit Nebel eine deutlich andere. Unser Schlag sollte uns bis nahe an den Rand eines Schifffahrtsweges führen. Als ein Frachter – zwar noch weit genug entfernt – aber doch relativ dicht aus dem Neben auftauchte und wir mit einer zügigen Wende wieder ablaufen konnten, habe ich für mich festgestellt, dass der Nebel sehr viel belastender ist als ein starker Wind. Die Blindheit mit der man ohne Radar geschlagen ist, belastet mehr als das starke Schlingern eines Bootes bei heftigem Wind und Seegang. In Gedser trafen wir uns alle wieder. Georg mittlerweile mit einem deutlichen Riss im Vorsegel und wir alle bei starkem Wind mit dem Problem in Gedser in dem Hafen ordnungsgemäß festzumachen. Aber auch dieses Manöver hat gut funktioniert, so dass wir am Abend gemeinsam unsere Erfahrungen der letzten Tage austauschen konnten und uns alle bitterlich über den Zustand der jeweiligen Schiffe beklagen konnten. Nachdem gemeinschaftlich an Georgs Boot eine Arbeitsflock angeschlagen wurde, wurde geplant am nächsten Tag unmittelbar bis Heiligenhafen zurückzusegeln. Der nächste Tag begann mit starkem Wind. (...weiter nächste Seite!)

(...Fortsetzung Bericht von Werner Brommund)

Wir sprachen für das Ablegemanöver alle denkbaren Situationen bis hin zum Kappen von Leinen, die sich verhaken könnten, durch, kamen aber aufgrund der guten Vorbereitung gut klar und liefen aus Gedser aus. Als wir eine gute Stunde auf dem Wasser waren schief der Wind zum Teil ein bzw. unsere Route hätte uns unmittelbar gegen angeführt. An langen Schlägen hatte niemand mehr das große Interesse so dass wir den Motor starteten und den Rest des Tages unter Motor Richtung Heiligenhafen liefen. Unterwegs erreichte uns der Anruf von Georg, dass er möglicherweise Probleme mit seinem Treibstoffvorrat bekommen könnte. Wir entschlossen uns deshalb, uns etwas zurückfallen zu lassen, um in seiner Nähe zu bleiben, damit gegebenenfalls Hilfe vor Ort sei. Diese Hilfe war aber nicht notwendig und wir kamen gemeinschaftlich in Burg an einer Tankanlage an, um unsere Treibstoffvorräte aufzufüllen. Hierzu muss man auch erwähnen, dass gerade die Betreiber der Tankstelle, die schon geschlossen hatte, bereit war sofort wieder die Tankstelle zu betreiben und uns mit Treibstoff zu versehen. Am späten Abend trafen wir in Heiligenhafen ein und haben dann gemeinschaftlich den Abend in einer Gaststätte ausklingen lassen. Es wurden alle Erlebnisse noch einmal frisch aufbereitet.

Mein Fazit für diesen Törn: Es waren 282,9 Seemeilen die teils sehr angenehm, teils problematisch waren ,aber es hat unter dem Strich, wie immer, sehr viel Spaß gemacht und ich bin stolz auf die Crew, dass wir alle Situationen gemeinschaftlich und ohne Hektik und Unruhe haben meistern können. wb

Impressionen vom Kopenhagentörn



Sturmfock wird aufgezogen
links: Abend in Gedser



Anlegerbier in Klintholm



Die SIK-Flottille (von links): "Trio", "Andrea 2" und "Tubbs"

Kopenhagen, Nyhaven



Crew "Andrea 2" (v. l.): Werner Brommund, Klaus Engel, Heinz Wendt, Rainer Jacob, Helmut Weise
unten: lehrbuchmäßige Gewitterwolke

rechts: s segeln bei schönem und unten: bei schlechtem Wetter!



Kopenhagentörn "2", notiert von Michael Grönewald

5.6.04: Morgens 03.00 Uhr, Peter, Hermann-Josef und ich haben alles verstaubt, pünktlich wird die Maschine des Polo angelassen, Generalkurs nach Heiligenhafen 037 Grad, ab auf die Autobahn und um 07.30 Uhr sind wir am Steg von eco-sail, durchschnittliche Geschwindigkeit: 58 sm. Walter und Susanne sind auch schon da. Unsere Crew ist komplett. Eine halbe Stunde später kommt Leben auf den Steg, die Boote können übernommen werden. Die Übergabe war gründlich, unser Hinweis, dass unsere Segel stark verschlissen sind, wurde ins Protokoll aufgenommen. Eine Ersatz-Genua konnte leider nicht zur Verfügung gestellt werden ("Sie haben ja eine Sturmfock an Bord...") Auslaufen Richtung Gedser, Insel Falster, DK, um ca. 12.00 Uhr. Wind 3-4, später 2 aus N bis NW, optimal. Problemlose Überfahrt, in Gedser angekommen um 20.15 Uhr.

6.6.04: Das nächste Etappenziel auf dem Weg nach Kopenhagen heißt Klintholm auf der Insel Møn. Wind 3-4 aus SW, das passt. Tagsüber war es bewölkt, aber abends kam die Sonne raus. Die Marina in Klintholm ist modern und erinnert an einen Stadthafen, da zwischen den Stegen jeweils Landzungen sind mit Ferienhäusern. Die Skipperbesprechung ergab für den nächsten Tag: Treffpunkt in Kopenhagen, wenn möglich im Christianshafen, Funkkontakt um 15.00 Uhr zur gegenseitigen Abstimmung.

7.6.04: um 09.00 Uhr ausgelaufen, Wind um 2 aus SW - das wird ein langer Schlag! Wir setzten Kurs zur schwedischen Küste, um aus der Landabdeckung der Insel Seeland zu kommen, doch der Wind ging auf 0 für ca. 1 Std. Wir motorten ein Stück, dann kam der Wind wieder, 2-3, SW, dann 3, prima! Wir durchfuhren das vielbefahrene Trennungsgebiet und waren in schwedischem Gewässer. 15.00 Uhr dann die Meldung: die anderen beiden Boote stehen weiter westlich, mit direktem Kurs auf Brøndby!!! Nach kurzer Diskussion bei uns an Bord entschied ich mich, ebenfalls nach Brøndby zu laufen. Aber alle waren etwas enttäuscht, standen wir doch optimal zur Einfahrt nach Kopenhagen, und wären dort um ca. 20.00 Uhr eingelaufen. Na ja, dann also Brøndby. Kursänderung von 00 Grad auf 300 Grad. Zumindest war inzwischen der Wind auf 4 angewachsen, immer noch SW, schönes segeln! Wir sind dort um 19.00 Uhr angekommen, Werner und Georg hatten für uns schon einen Liegeplatz reserviert. Brøndby ist ein "Vorort" von Kopenhagen, aber der Ort und der Hafen wenig interessant. Ein Industriegebiet, ein Kraftwerk und der Kopenhagener Flugplatz liegen in unmittelbarer Nachbarschaft. Dafür war die Liegegebühr die preiswerteste des ganzen Törns. Und es war modern, freundlich, ordentlich und sauber.

8.6.04: Landausflug nach Kopenhagen Innenstadt per Bus und Bahn. Kopenhagen ist sehr schön. Mit einem Rundfahrtschiff sind wir durch die Kanäle der Altstadt gefahren, Nyhafen, Christianshafen, Langelinie, Meerjungfrau, etc... Da hat uns doch das Herz ein wenig geblutet, dass wir nicht doch mit unserem eigenen Boot ins Zentrum gefahren sind. Es wäre ein Erlebnis gewesen! Da pulsiert das Leben entlang der Kanäle, viele hübsche Kneipen, Straßencafés, Musikanten, Kleinkünstler, Altstadt Häuser im Mix mit ultramodernen Bauwerken - einfach toll. Bei einer Kontrolle unseres Großsegels ist uns ein 10 cm langer Riss entlang des Achterlieks aufgefallen, bei einem Werftbetrieb in Brøndby besorgten wir Tape, aber das hielt nicht richtig. Aber der Riss ("morsch") stand auch nicht unter großer Belastung.

9.6.04: Starkwind aus S - SW, Georg und Werner wollen trotzdem bis Klintholm zurück fahren, wir entscheiden uns für die halbe Strecke, und legen Rødvig als Ziel an. Wir setzten nur die Genua und kreuzten uns langsam südwärts, in Böen kam der Wind auf 7 bft, es war bedeckt, und die See kam von vorne mit 1,50 - 2,00 m Höhe. Walter und Susanne hielten sich tapfer, waren aber durch Anzeichen von Seekrankheit nicht voll einsetzbar. Peter ging es an dem Tag besonders schlecht, nicht wegen Seekrankheit, sondern weil er an einer verschleppten Bronchitis litt, die nun den Höhepunkt erreichte. Er schlief die meiste Zeit im Salon auf der Eckbank. So hielten Hermann-Josef und ich das Schiff auf Kurs und in Fahrt, wechselten uns am Ruder und in der Navigation ab, doch dann riss uns das Vorsegel an einer Naht quer auf. Ich telefonierte sofort mit dem Hafenmeister von Rødvig, und teilte ihm unser ungefähre Anknüpfung mit. Obwohl er dann schon Feierabend haben würde, wollte er sich um einen Segelmacher bemühen und uns erwarten. Den Vercharter rief ich ebenfalls an, und teilte ihm mit, was inzwischen mit den Segeln, speziell der Genua, passiert ist. Seine Auskunft: "Machen lassen, wir werden uns deswegen schon einig werden!" Den Hafen von Rødvig muss man genau nach Nord anfahren, d.h. wir machten die Maschine an, borgen die Genua, und liefen mit hoher Fahrt mit hohen Wellen von achtern in den Hafen ein. Die Wellen donnerten mit Macht an die südliche Hafemole, und die Gischt hüllte sie fast ganz ein. Doch Hermann-Josef sagte mir, wie die Wellen von achtern laufen, ich lenkte entsprechend dagegen und so blieben wir auf Kurs und surften wir in den Vorhafen. Überrascht waren wir, als wir einige von Georgs Crew am Ufer entdeckten, sie riefen uns zu, dass wir im Fischereihafen festmachen sollen, der Yachthafen sei belegt.

Minuten später machten wir dort fest, und der Hafenmeister wartete tatsächlich noch auf uns in seinem Büro. Er hat uns mitgeteilt, dass der nächste Segelmacher in Klintholm ansässig wäre und in Rødvig leider niemand ein Segel nähen könne. Er lieh uns Tape aus, aber der Versuch, den Riss damit zu stabilisieren, misslang. Da wir sowieso am nächsten Tag nach Klintholm wollten, rief er dort an, und avisierte uns für den Abend. Tja, und Georg hat es auch vorgezogen, in Rødvig fest zu machen. Werner ist tatsächlich bis Klintholm durch gefahren, wie er später uns mitteilte, auch das er Probleme mit der Wasserkühlung hat.

10.6.04: Wir setzten die Sturmfock, und damit das Verhältnis der Segel zueinander besser passte, führen wir das Groß mit dem 2. Reff - bei sonnigen, freundlichen 3 bft. Das war nix. Also die Reffs raus, trotzdem wurden wir dadurch nicht wesentlich flotter, der Wind ging dann noch bis auf 4 bft rauf, trotzdem zeichnete sich ab, dass wir spät in Klintholm ankommen würden. Ich erreichte Georg, der schon dort angekommen war, und er meldete unsere Ankunft für 19 - 20 Uhr bei der Hafenmeisterin an, auch der Segelmacher würde dann am Steg sein. Toll! Tatsächlich waren wir um 19.00 Uhr da, die Hafenmeisterin empfing uns am Steg an der Tankstelle, auch der Segelmacher und sein Geselle waren da, richtig großer Bahnhof! Sie klemmten sich die Genua unter den Arm, und 1 1/2 Std. später brachte der Geselle das reparierte Stück wieder zurück. Das alles außerhalb der Geschäftszeit und für 50,- Euro! Einfach super! Dann verholten wir unser Boot an den Steg, wo auch die "Tubbs" und Georg lag. Von Werner hatten wir gehört, dass sie den Kühlkreislauf mit Bordmitteln wieder in Gang setzen konnten, sie sind an diesem Tag nach Haesnes gesegelt.

11.6.04: Morgennebel! Ausgelaufen um kurz vor 10, immer noch sehr diesig. Bei Wind um 3 aus südwestlichen Richtungen südwestwärts gekreuzt, Richtung Gedser. Die See ist z. T. recht kabbelig, der Wind nimmt zu auf 4-5 bft, Böen bis 6, die Sonne kommt raus, alle sind wohlauf, prima Stimmung, wunderbares Segeln.



Wegen des Seegangs entscheide ich, einen größeren Abstand zum Gedser Rev zu halten. Durch diesen Umweg, und das Kreuzen sind wir erst spät in Gedser (ca. 21.30 Uhr), aber rundum zufrieden: Niemand ist diesmal seekrank geworden, es war ein toller Segeltag.

12.6.04: Westwind um 4 im Hafen = (weiter nächste Seite...)

(...Fortsetzung Bericht von Michael Grönewald)

Seitenwind von Backbord. Wir überlegen, wie wir mit Bug voraus aus der Boxengasse fahren könnten, sprechen die einzelnen Schritte des Ablegemanövers genau durch, doch bei Durchführung drückt uns der Wind den Bug weg, das Boot dreht sich und liegt mit dem Heck vorraus im Wind. Ist aber unkritisch. Also Rückwärtsgang drin gelassen und rückwärts aus der Boxengasse gefahren. Im Vorhafen ist Platz genug zum Drehen. Nach der Ansteuerungstonne gehen wir hoch an den Wind, Kurs um 230 Grad, segeln bis Mittag, dann holen wir die Segel ein und fahren genau nach Westen (gegen den Wind) Richtung Fehmarnsundbrücke unter Maschine.

In Sichtweite fährt ebenfalls unter Maschine Werners "Andrea 2", doch dann fallen sie plötzlich stark zurück. Über Funk erfahren wir, dass sie auf Georgs "Tubbs" warten, dort geht der Treibstoff zur Neige.... eventuell ist Schlepphilfe nötig. Georg musste an diesem Tag mit der Sturmfock segeln, tags zuvor haben sie sich einen Riss in die Genua bei einer Wende gefahren. Deswegen waren sie recht weit zurück.

Wir erreichten das gemeinsame Ziel Heiligenhafen um kurz vor 19 Uhr, die beiden anderen Crews kamen so um 20.30 Uhr an. Wir nutzten die Zeit, um in Heiligenhafen nach einem netten Restaurant Ausschau zu halten, und für 15 Personen Plätze zu reservieren. Der "Seestern" am Hafen mit seiner "Bootsterrasse" schien uns geeignet, und nachdem alle eingetroffen waren, ließen wir den Törn bei einem opulenten Gelage ausklingen.



13.6.04: Bootsübergabe um ca. 10.00 Uhr. Das war problemlos. Die Risse in den Segeln waren eindeutig auf Verschleiss zurück zu führen, die mitgebrachte Rechnung des Segelmachers wurde beanstandungslos entgegen genommen und mit der Kautions zurück gezahlt. Mein Fazit: Ein toller Törn, eine tolle Crew. Das mit den Segeln war zwar ärgerlich, aber auch gut für den Erfahrungsschatz. Das Boot selbst (eine GibSea 352) war in Ordnung und für seine

12 Dienstjahre gut in Schuß. Zu unserer Crew hätte eigentlich noch Anne Becker gehört, doch aus gesundheitlichen Gründen musste Sie leider den Törn absagen. Das ärztliche Attest wurde zwar von eco-sail etwas widerwillig bei Törnbeginn entgegen genommen, doch absolut fristgerecht ist ihr Törnanteil per Scheck exakt auf den Cent zurück gezahlt worden. Dass alle unsere Boote Probleme mit den Segeln hatten, mag ein Zufall gewesen sein. Ich für meinen Teil kann sagen, dass ich durchaus bei eco-sail wieder chartern würde, zumal ich vor ein paar Jahren rundum positive Erfahrungen mit eco-sail gemacht hatte. mg



Crew "Trio" (v.l.): Michael Grönewald, Walter und Susanne Trimborn, Peter Frech, Hermann-Josef Otten



Alle 15 Teilnehmer wieder wohlbehalten zurück in Heiligenhafen!



Crew "Tubbs" (v. l.): Fritz Morsdorf, Günter Richert, Walter Ueding, Georg Vogt. Christoph Oppermann ist unter Deck, aber ich warte jetzt nicht so lange, bis er hochkommt. Im Foto oben drüber ist er der 4. von links.

**Schöne Sommerferien,
gute Erholung,
und immer eine
handbreit Wasser
unter dem Kiel!**

**Nächstes Jour Fixe:
15.9.04!
Bis dahin.....**

**Wir gratulieren herzlich
und wünschen alles Gute!**

Es hatten Geburtstag (seit letztem Verklicker):

Johannes Künzel 1.5., Anna Brommund 4.5., Uwe Bunk 11.5., Alexander Engel 19.5., Eckard Hülsebus 20.5., Günter Richert 21.5., Faye Richert 22.5., Karsten Erdmann 29.5., Klaus Engel 31.5., Fritz Morsdorf 1.6., Frank Richert 4.6., Sophia Brommund 15.6., Rudolf Walter 3.7., Rainer Jakob 5.7., Hans-Joachim Ludemann 8.7., Michael Grönewald 17.7., Helmut Weise 31.7., Gislinde Fischer-Köhler 1.8. mg

Aus dem Vorstand

1. Hans Ludemann und sein Team benötigt Hilfe zur Fertigstellung der Agrippina!!!! Dringend!!!! Es sind z.Zt. Schleifarbeiten zu erledigen, alles dazu benötigte Material ist vorhanden. Was zu tun ist und wie wird vor Ort erläutert. Bitte mit Hans Kontakt aufnehmen, telefonisch unter: 02204 - 68250.

2. Es gibt ab sofort die Möglichkeit, einen Schlüssel für Ophoven auch bei Michael Grönwald in Kerpen (Sindorf) abzuholen und wieder abzugeben. Fast alle müssen über Kerpen nach Ophoven fahren. Ab Kreuz Kerpen bis zum Schlüsseldepot sind es nur ca. 3,5 km. Anmeldung aber wie gehabt bei Hans! Michael führt keinen Kalender, er bekommt nur von Hans mitgeteilt, wer den Schlüssel benötigt. Dann bitte bei Michael anrufen (Tel. 02273 - 53254, abends nach 20.00 Uhr), oder mailen, wann der Schlüssel abgeholt und gebracht wird. Für diejenigen, für die es einen Umweg bedeutet, sich den Schlüssel bei Hans in Bergisch Gladbach zu holen, ist das eine Alternative. Achtung: Der Schlüssel hat nur einen Chip für die Personenschleuse, Einfahrt mit Auto nicht möglich.

3. Bootstrailer: Der Trailer vom "Blanken Hans" hat zunächst keinen TÜV erhalten. Das wird aber dieser Tage erledigt. Es wurde aber festgestellt, dass der Trailer überladen ist, wenn der "Blanke Hans" drauf liegt. Der Trailer der "Agrippina" ist zwar fast neu, aber zu leicht gebaut für das schwere Boot. Auch er ist überladen, wenn das Boot transportiert wird. Fazit: Wir brauchen (mindestens) einen neuen (gebrauchten) Trailer, gebremst, Gesamtgewicht ca. 800 kg. Solche Trailer kosten gebraucht ca. 1200,- Euro, das kann die Vereinskasse momentan nicht hergeben. Vorschlag des Vorstandes: Auf die Mitglieder wird ein zinsloses Darlehen umgelegt, d.h. pro Mitglied wären das 20 - 30 Euro, die im Frühjahr 2005, nach der Abrechnung der Mitgliedsbeiträge zurück gegeben würden. Die Entscheidung drängt ein wenig, da das Saisonende schneller kommt als man denkt, und dann die Boote ins Winterlager müssen. Bitte teilt dem Vorstand Eure Meinung zu diesem Vorschlag mit.

Alternativ wäre es möglich eine entsprechend tragfähige Achse samt Bremsanlage in den/die Trailer ein zu bauen. Wenn also jemand einen entsprechenden Tipp hat, wo so eine/zwei Achsen zu bekommen sind, bitte direkt melden!

4. Winterlager: Bitte die Augen offen halten, wo eventuell Möglichkeit besteht, unsere Boote im kommenden Winter unter zu stellen (Spedition, Lagerhaus, Bauernhof, etc....) und bei den betreffenden Besitzern/Unternehmen einfach mal nachgefragt. Auch dieses Thema ist dringend, da nicht klar ist, wann wir aus dem jetzigen Lager raus müssen. Wie ihr wisst, soll das Gelände planiert werden und ein Einkaufsmarkt dort neu errichtet werden.

Kommentarlos 2 Bilder vom Ansegeln (24.4.04)



zu verkaufen:

Fellowship 27, liebevoll gepflegt, Bj. '72, Maße: 8,25 m x 2,50 m x 1,08 m, Bukh-Einbaudiesel 10 PS. Langkieler, solider Fahrtensegler mit viel Stauraum – aufgrund des geringen Tiefgangs ideal geeignet sowohl für Binnen und Wattenmeer, komplett ausgestattet, segelklar. LP: NL. VB: 12.500,- €, Ausführliche Beschreibung anfordern bei: Martin Schuhl 02150 – 6442, Handy: 0172 - 218 5610, e-mail: Martin.Schuhl@epost.de

Einladung zum Absegeln am 30. Oktober:

Wer daran teilnehmen möchte meldet sich bitte an bei

Heinz Wendt
Telefon 02204 82975
e-mail heinzwendt@t-online.de
oder spätestens beim JourFixe
am 20.10.04!

Treffpunkt in Ophoven
ab 10.00 Uhr!

Der Matjes-Törn

Vom 11. bis 18. Juni 2004 auf dem IJssel- und Markermeer. Bericht des Törns von Anne Kremer, Horst Ludwig (Skipper) und Klaus Kalkuhl.

Nach einer stressfreien Autofahrt von Köln nach Andijk konnten wir schon nachmittags unsere Dehler 34 übernehmen.

Alles Mitgebrachte wurde verstaut und wir richteten uns für die kommende Woche ein. Am folgenden Morgen liefen wir bei westlichen Winden, Stärke 3-5 und trockenem Wetter zu unserem ersten Tagesziel, Stavoren, aus.

Das gute Segelwetter sollte uns bis auf den letzten Tag erhalten bleiben. Somit konnten unsere jeweiligen Etappenziele nachmittags erreicht werden und ein guter Liegeplatz im Hafen war uns sicher.

Unser Törn führte von Andijk nach Stavoren, Enkhuizen, Volendam, Marken und wieder über Enkhuizen nach Andijk zurück.

Überall werden in dieser Jahreszeit die "neue Matjes" angeboten. Wir haben ausreichend davon genießen können. Der letzte Tag brachte uns dann doch noch Sturm mit Windstärken um 8, in Böen bis 10. Schnellstens mussten wir unseren Ausgangshafen anlaufen, damit wir unser Boot rechtzeitig wieder abgeben konnten. Fazit: Eine schöne Woche, alles bestens. Boot, Wetter, Stimmung an Bord. kk



Crewfoto (v. l.): Anne Kremer, Klaus Kalkuhl, Horst Ludwig

Funk Crash-Kurs

Ich habe Interesse an einem solchen Kurs von verschiedenen SIK-lern angedeutet bekommen. Ich habe deswegen viel herumtelefoniert und gemailt, zwei Angebote möchte ich Euch nunmehr vorstellen:

1. Colonia Sportschifferschule. Termine am 2./3.10 gantztägig, Prüfung am 8.10. Oder am 20./21.11., Prüfung am 15. 12. Vor den Prüfungen können noch ein Übungsabend hinzu. Gruppenpreis 200,- Euro p. P., Prüfungsgebühr 125,- Euro, Material ca. 20,- Euro. Kurse in Köln.
2. Lord Nelson. Termine 23./24.10. in Bonn, Gruppenpreis p. P. 140,- Euro, Prüfung 26.11. in Köln, Gebühr 102,- Euro. Materialien auch ca. 20,- Euro. Es wäre gut, wenn wir bei einen der beiden Anbieter je 5 Teilnehmer melden könnten, sonst gelten normale Preise. Meldungen bitte bei Michael Grönwald, telefonisch oder mailen. mg