



-VERKlickER

Vereinsnachrichten der Segel-Initiative Köln e.V.

SIK im Internet: www.segel-initiative.de

E-Mail: info@segel-initiative.de

Ausgabe 41 / Nr. 2, November 2007

Rückblick Saison 2007

So viele Aktivitäten wie in diesem Jahr hatten wir selten. Neben Ansegeln, dem inzwischen fast schon zur Tradition gewordenen Wandersegeln und dem Absegeln, wurden von den Mitgliedern eine Reihe von Törns in verschiedenen Revieren angeboten: Kroatien, Belgien/England und mehrere Törns auf der Ostsee. Davon auf den folgenden Seiten mehr.

Das Wandersegeln ging dieses Jahr kurz entschlossen nach Heerenlaak, die Maas aufwärts unter Motor. Dort gibt es oberhalb des Hafens schön gelegen ein Restaurant, wo wir auf der Terasse sitzend bei Kaffee und einer Kleinigkeit zu essen den Ausblick und die Sonne genossen haben. Interessant war für uns, dass fast nur Motorboote im Hafen lagen. Aber in unmittelbarer Nähe ist auch eine Schnellfahrstrecke und Wasserski-möglichkeit. Das machte die Rückfahrt unter Segeln spannend, denn bei wenig Wind fuhren wir sehr langsam und doch vorfahrtsberechtigt die Maas abwärts, zwischen einigen schnellen Motorbooten, die z.T. auch Wasserskiläufer zogen. Wieder zurück auf den Ophoven-Seen nahm der Wind auf den offenen Flächen zu. So kreuzten wir Richtung Heimat-hafen, wo am Wohnwagen der schöne Tag ausklang. mg

Herzlichen Glückwunsch Felix!

Felix Thurow (ganz rechts) ist nach 10tägigem Seminar nun frisch gebackener Segelausbilder mit DSV Trainer C Lizenz. Alles Gute!



Der neue Trailer ist da!



Dank unseren Spendern! Endlich ist es soweit. Ein Tag vor dem Auskranken konnte der neue Trailer in einer Nachtaktion in Limburg abgeholt werden. Dank der langen Internetrecherche wurde ein günstiges Angebot gefunden, das unseren Anforderungen entspricht. Nun ist der Trailer in Gebrauch und steht im Winterlager mit der "Arippina" aufliegend. Der erste Transport hat gut funktioniert. Nochmals ganz herzlichen Dank an die Spender. Im übrigen hat der alte, verrostete und nicht angemeldete Trailer noch einen Liebhaber gefunden und ist kurzfristig verkauft worden. wb

Wir gratulieren!

Es hatten Geburtstag (seit letztem Verklicker) und haben bis Ende November: Anne Becker 5.4., Klaus Kalkuhl 7.4., Johannes Künzel 1.5., Anna Brommund 4.5., Uwe Bunk 11.5., Eckard Hülsebus 20.5., Günter Richert 21.5., Faye Richert 22.5., Klaus Engel 31.5., Fritz Morsdorf 1.6., Frank Richert 4.6., Sophia Brommund 15.6., Rainer Jakob 5.7., Hans-Joachim Ludemann 8.7., Michael Grönwald 17.7., Helmut Weise 31.7., Georg Vogt 13.9., Matthias Brommund 16.9., Ulrich Hahn 17.9., Ursula Künzel 7.10., Walter Trimborn 31.10., Peter Frech 1.11., Klaus Ingo Giercke 7.11., Marcel Trimborn 7.11., Petra Brommund 24.11., Katharina Brommund 30.11., Hans-Willi Günzel 30.11.

Herzlichen Glückwunsch und alles Gute! mg

SIK Termine 2008

16. 01.	Jour fixe, 19.00 Uhr
20. 02.	Jour fixe, 19.00 Uhr
12. 03.	Mitgliederversammlung, 19.00
März/April	Boote ins Wasser!
16. 04.	Jour fixe, 19.00 Uhr
April	Ansegeln, Datum noch offen
21. 05.	Jour fixe, 19.00 Uhr
18. 06.	Jour fixe, 19.00 Uhr
20. 08.	Jour fixe, 19.00 Uhr
August/Sept.	SIK-Segelwochenende
17. 09.	Jour fixe, 19.00 Uhr
15. 10.	Jour fixe, 19.00 Uhr
Okt.	Absegeln, Datum noch offen
19. 11.	Jour fixe, 19.00 Uhr
17. 12.	Weihnachts-Jour fixe, 19.00

Die z.T. noch vorläufigen Termine werden spätestens in der Mitgliederversammlung geklärt!

Ferientermine:

Osterferien	17. 03. - 29. 03. 2008
Sommerferien	26. 06. - 08. 08. 2008
Herbstferien	29. 09. - 11. 10. 2008

geplante Törns 08:

Balearen-Törn von **Georg Vogt** im Mai. Fahrtgebiet **rund Mallorca**.

Gleich zwei Törns möchte **Peter Frech** anbieten: 1. Ziel **Gotland ab Rügen** oder Heiligenhafen, Dauer 2 Wochen, Zeitraum Ende Mai bis Ende Juli, nach Absprache mit Crew. 2. Ziel **Oslo ab Flensburg**, Dauer ebenfalls 2 Wochen, Zeitraum Ende Mai bis Ende Juli, nach Absprache mit Crew. Interessenten melden sich bitte bei ihm telefonisch unter 06745-182774, per E-Mail (karlchen@gmx.net) oder bei den nächsten Jour fix.

Weitere Törns und Regattateilnahmen erfährt ihr bei unseren regelmäßigen Jour fixe Treffen! mg

Ein Gummi für die Sicherheit!

Bericht von einer Etappe des Etappen-törns in den Sommerferien mit "Heavenly Body", verfasst von Werner Brommunds Bruder.

Da hatten wir doch darauf gehofft, daß sich, wie in den Jahren vorher, in den Sommermonaten nördliche Winde in der Ostsee durchsetzen. Das wäre optimal gewesen um „Heavenly Body“ von Rügen nach Travemünde zurückzubringen. Aber mag es an der Erderwärmung, mag es an Petrus oder an Donar, dem nordischen Gott des Wetters gelegen haben, wir hatten nur Wind aus Südwest. Also für den geplanten Kurs immer gegenan, oder fast gegenan. So haben wir uns dann, nach einem



weiteren Hafentag in Saßnitz auf den Weg gemacht nach Stralsund. Dort war dann eine Übernachtung in Dänholm Süd fällig, weil die Brücke nur um 05:20 und 17:20 öffnet. Die 21:00-Uhr-Öffnung war ersatzlos gestrichen. Dieser Aufenthalt brachte uns allerdings die Bekanntschaft mit der „wandelnden Speisekarte“ und ein sehr gutes, preiswertes Abendessen ein. Am nächsten Morgen ging es dann um 5:00 Uhr weiter durch das Fahrwasser nach Hiddensee und dann weiter nach Kühlungsborn. Ein schöner neuer Hafen (dem G8-Gipfel sei Dank), aber alles etwas steril, halt eben neu und Retorte. Nicht aus der Retorte war allerdings der Hamburger Motorbootfahrer, der uns - im ganzen Hafen hörbar - auf ein schlagendes Fall aufmerksam machte, das wir doch gefälligst zu befestigen hätten, da es ja sonst die ganze Nacht stören würde. Aber ansonsten war es dort ganz angenehm. Für den nächsten Tag hatte uns Delta Papa 07 dann wieder Südwest 3 bis 4 versprochen, für die darauf folgenden Tage auch Südwest, aber mit 5 aufwärts. Da wir Samstag in Travemünde sein wollten, hielten wir es für eine gute Idee, uns Mittwoch unter Land leise nach Travemünde reinzuschleichen. Am nächsten Morgen war Delta Papa noch der gleichen Ansicht wie am Vorabend, hat jedoch in einem Nebensatz so etwas wie Schauerböen um 6 bft. gemurmelt. Nun ja. Also ab Richtung Travemünde. Aber zuerst noch Tanken. An dieser Stelle schwören wir mehrere Eide und sonstige Ritualschwüre: Es war reiner Diesel, was aus dem Rüssel kam. Der erste Teil der Etappe nach Travemünde ging flott vonstatten, wobei uns nach ca. 2 Stunden die 4 bft. recht kräftig vorkamen. Nach

3 Stunden begann es zu regnen und die versprochenen Böen kamen; aber nicht mit gemurmelten 6 Bft. da waren auch ein paar 7-er und 8-er (?) dabei. Jedenfalls hat das der Knabe im Radio dann so gesagt. Travemünde anliegen und „reinschleichen“ war dann nicht mehr. Unter Fock quer über die „Achterbahn“ Lübecker Bucht bis irgendwann sich die Fehmarnbrücke aus dem Dunst schälte. Da wollten wir nun wirklich nicht hin. Aber es gab ja noch Großenbrode. Frei nach dem Motto „Will Gott Dich bestrafen, schickt er Dich nach Heiligenhafen; und kurz vor dem Tode, schickt er Dich nach Großenbrode!“ habe wir dann dieses Ziel angepeilt. Also Jockel an, Fock eingerollt und Kurs Großenbrode. Der Jockel lief auch, allerdings nur kurz! Mehrere Startversuche brachten ihn immer wieder zum Laufen, aber nach kürzester Zeit wollte er nicht mehr. Wie im OP der Sachsenklinik wurde dann der Motor freigelegt und das Operationsbesteck hervorgeholt. Mit den an Bord befindlichen Ärzten wurde - inklusive Mund-zu-Mund-Beatmung des Seewasseransaugstutzens des Kühlwassersystems - versucht, dem Motor wieder etwas Leben einzuhauchen. Nichts! Null! Nada! Nach diesen vergeblichen Versuchen und allgemeiner Ratlosigkeit, was denn nun sei, wurde um ca. 17:30 Uhr ein PAN PAN PAN-Ruf abgesetzt. Bremen Rescue hat uns dann Kontakt mit der John T. Essberger vermittelt, die dann bei einem Größenvergleich Rettungskreuzer - Heavenly Body das Tochterboot ELSA geschickt haben.

Einen Tampen um den Mast und ab die Lucie! Mit Rauschefahrt nach Großenbrode. Am nächsten Morgen dann der erste Reparaturversuch der Klement-Werft. OK,- der Keilriemen war zwar etwas locker, aber das brachte uns auch nicht weiter. Es folgte ein Anruf bei einem Spezialisten von VOLVO. Der kam mittags und konfrontierte uns mit der Frage: Ihr habt doch Diesel getankt? Entrüstung, allgemeine Aufruhr, rein rethorische Frage an den Spezialisten über unseren geistigen Zustand. Alle Beteuerungen halfen nichts: 2 Liter reines Seewasser und ca. 0,5 Liter Seewasser-Diesel-Gemisch wurden aus dem Tank entnommen (beim Entlüften)! Des Rätsels Lösung war eine fehlende Gummidichtung am Tankverschluß! Durch die „Achterbahnfahrt“ stand dauernd Seewasser auf dem Tankverschluß und das Gewinde alleine dichtete halt nicht so ab. Nach dem Entlüften und dem Einsetzen eines neuen Kraftstofffilters sprang der Motor auch sofort wieder an und lief einwandfrei rund. Den Dichtgummi gab es kostenlos (kostet sonst 2,-Euro, so ein Gummi!). Am nächsten Tag sind wir dann problemlos nach Travemünde gefahren und haben dabei den Motor ausgiebig getestet, was heißen soll, wir sind bei Wind gegenan ausschließlicly unter „Stahlsegel“ gefahren. Alles in allem war es ein schöner und „abwechslungsreicher“ Törn, wenn auch etwas anders, als wir es uns vorgestellt hatten. Und eine Lehre haben wir daraus gezogen: einen Gummi für die Sicherheit haben wir jetzt stets dabei! (b)



oben: "Elsa" rauscht an!

oben links: in Saßnitz



"Heavenly Body"
nach erfolgreicher Reparatur
in Großenbrode

Törn mit kleiner Crew rund Kieler Bucht

**Ostseetörn vom 17.05. bis 25.05.2007,
berichtet von Uli Hahn**

Nachdem zunächst Helmut Weise für den geplanten Törn ausfiel, hat sich auch noch Johannes Künzel den Arm gebrochen, so dass auch seine Frau Uschi kurzfristig nicht teilnehmen konnten. Damit war die Crew auf drei, nämlich Susanne und Walter Trimborn und Uli Hahn geschrumpft. Zu dritt hatten wir natürlich viel Platz auf der "Ampera", einer Gib Sea 402, die als Eignerjacht üppig ausgestattet war, mit zwei Toiletten, Dusche, alles in Allem ein sehr schönes Schiff. Am Donnerstag den 17.05. haben wir uns auf den Weg nach Heiligenhafen gemacht und am späten Nachmittag auf der Ampera eingechekkt. Freitag Morgen ging es dann um 10:00 Uhr los, vorbei an Fehmarn bei strahlendem Sonnenschein und 2-3 bft. Wind. Gegen Mittag schließ der Wind ein, sodass wir unter Motor gegen 17:00 Uhr Bagenkop erreichten. Der Hafen war recht gut ausgestattet mit Fernsehraum, Internetecke und diversen Läden.

Für den Samstag haben wir uns einen kurzen Schlag nach Marstal ausgesucht, wo wir nach knapp 3 Std. angelegt haben. So hatten wir ausreichend Zeit für einen längeren Spaziergang durch den Ort mit Besichtigung einer sehr interessanten Kirche, die mit zahlreichen Modell-Traditionssegeln ausgestattet ist. Um am Sonntag ins nahegelegene Aerøskobing zu kommen, haben wir die Insel Aerø westlich umrundet. Bei sehr geringem Wind von 1-2 bft. haben wir gegen Mittag eine Pause zum Angeln eingelegt. Kaum hatte Walter die Angel ausgepackt, hing nach wenigen Minuten ein ca. 70 cm langer Dorsch am Haken. Nach dem köstlichen Fischessen lud der sehr schöne Ort Aerøskobing zu einem Spaziergang durch die alten Gassen ein.

Am Montag haben wir Sonderburg angesteuert, wo wir erst recht gutem Wind hatten, der gegen Mittag allerdings abflaute, sodass wir zeitweise motoren mussten. Dann legte der Wind aber immer mehr zu, dass wir mit Böen bis 6 bft. in einem Regattafeld bis Sonderburg mitsegelten. Hoch am Wind konnten wir die "Ampera" bis zu 40 min ohne Steuerberührung segeln. Gegen 19:00 Uhr erreichten wir den Jachthafen von Sonderburg. Nach dem Essen haben wir uns noch den sehr schönen Stadthafen bei Nacht angeschaut. Der Dienstag wurde dann ein Hafentag, weil beim Ablegemanöver der Gaszug riss, aber Susi legte die "Ampera" wieder sicher an. Nach stundenlangem Warten kam dann der Monteur von Ecosail aus Heiligenhafen. Bei strahlendem Sonnenschein nahmen wir am Mittwoch Kurs auf Eckernförde, wo wir teilweise von mehreren Marineschiffen begleitet wurden. Wieder in Deutschland konnten wir mit Euros im Supermarkt nachbunkern. Am vorletzten Tag hatten wir noch einen kurzen Schlag nach Wenddorf, wo Walter unterwegs noch einen weiteren leckeren Dorsch für das Abendessen gefangen hat.

An unserem letzten Törntag mussten wir wegen Marinemanöver einen größeren Umweg um das Sperrgebiet segeln und erreichten am späten Nachmittag Heiligenhafen. Mit insgesamt gesegelten 211 sm ein schöner, sonniger und erlebnisreicher Törn. uh



In „foggy patches“ über den Ärmelkanal

Bericht von Georg Vogt

Das Ziel der Crew vom Skipper Christoph Oppermann, mit Fritz Morsdorf, Günter Richert und Georg Vogt, ist erreicht. Einmal über den Kanal nach England segeln; eine Herausforderung, die jeder Segler früher oder später annehmen möchte. Für uns alle war es Neuland. Bis dahin hatten wir darüber gelesen, gehört oder mal was im Fernsehbericht gesehen; aber nicht erlebt. Erleben ist was ganz anderes. Wir wussten, dass bei der Überfahrt mit Wind, Wetter, Gezeiten, Strömung und mit Verkehrsaufkommen im Verkehrstrennungsgebiet zu rechnen ist. Aber was tun, wenn alle Faktoren gleichzeitig verrückt spielen; die Überfahrt wird dann zum vielbeschriebenen Abenteuer. Wir starteten im belgischen Hafenstädtchen Nieuwpoort und nahmen Kurs auf Ramsgate, eine von zwei großen Hafenstädten auf englischer Seite. Gott sei Dank spielte der Wind nicht verrückt und blieb mit 3-4 Stärken normal. Gezeiten und damit Strömungen sind zwar auch normal, aber gut im Auge zu halten. Uns spielte das Wetter aber Streiche, und zwar in Form von angekündigten Nebelfeldern; im englischen Wetterbericht als „foggy patches“ bezeichnet. Beim Start gingen wir dann von einzelnen Nebelfeldern aus, die man ja vorsichtig durchfahren kann. In den ersten Stunden gab es dann tatsächlich Strecken mit relativ guter Sicht. Die „foggy patches“ schienen sich aber von Stunde zu Stunde zusammen zu ziehen, so dass wir nach der Hälfte der Strecke nur noch durchziehen konnten. Nach dem Motto hinter uns so viel Nebel wie vor uns, also „Augen zu und durch“. Wir hätten sie auch auf lassen können, das Ergebnis war das Gleiche. Insofern hieß es „Ohren auf“ und nach Nebelhörnern der Dickschiffe „aushör“ halten. In den Verkehrstrennungsgebieten war wohl sehr wenig Betrieb, jedenfalls haben wir keine Schiffe gesehen und nur einige wenige gehört. Da die einzelnen Trennungsgebiete Einbahnstraßen sind, konnte man am Nebelhorn gut ausmachen, wann der Dicke vorbei war. In solchen Momenten lernt man Nebelhörner sehr schätzen. Vor der englischen Küste sprach der Wetterbericht zwar immer noch von „foggy patches“, zusätzlich gab es aber dann Sichtweitenangaben. Da war die Rede von „two cable“, was soviel bedeutet wie zwei Kabellängen, also rund 370 m. Kein Wunder, dass wir nach gewohnter Weise Tonnen suchten, aber nicht fanden. Vor dem Hafen muss der Nebel noch dichter geworden sein, denn wir waren längst an der Ansteuerungstonne vorbei, als wir eine von mehreren Fahrwassertonnen sahen. Die

tauchte ganz plötzlich riesengroß vor uns auf. Gleichmaßen fanden wir dann auch die Hafeneinfahrt: plötzlich standen wir vor der Hafenummauer.

Dieses Abenteuer haben wir dann erstmal mit einem Hafentag in Ramsgate verdaut. Der nächste Tag war nämlich wieder gut bestückt mit „foggy patches“.

Ramsgate ist allerdings nicht die Stadt, die zu einem längeren Urlaubsaufenthalt einlädt. Es war interessant zu sehen, wie schlecht England da steht. Nur selten sah man neue Bebauung. Überwiegend waren renovierungs- bzw. sanierungsbedürftige Häuser. Eine Hafenstadt, die von guten, alten Zeiten zeugt, in der man aber die Zeit nicht genutzt hat, das Alte zu erhalten. Die Rückfahrt war eine wirkliche Entschädigung für die Nebeltour, super Wetter, top Wind, gute Strömungsverhältnisse und wenig los im Verkehrstrennungsgebiet. Ziel war der französische Ort Dünkirchen, um an den nächsten Tagen die einzig relevanten Orte der belgischen Küste, nämlich Blankenberge, Oostende und letztendlich wieder Nieuwpoort anzulaufen.

Wie üblich, kam es anders als geplant. Die Wetterverhältnisse sowie massenhaft vorgelagerte Sandbänke machen die belgische Küste nicht wirklich zum interessanten oder gar schönen Segelrevier.

So haben wir Blankenberge mit der sog. Küstenbahn (Straßenbahn) angefahren und, damit noch mal gesegelt wurde, Oostende und Nieuwpoort per Schiff besucht.

Bleibt als Fazit: Die Kanalüberquerung ist ein echtes Erlebnis, das es die Sache wert macht. Die englische Küste soll sehr schön sein, wenn sie nicht gerade durch „foggy patches“ unsichtbar wird. Die belgische Küste zu besegeln muss man nicht haben. Jedenfalls ist das Gebiet um den Ärmelkanal keine Alternative für die Ostseereviere, in denen sich die SIK'ler eher aufhalten.

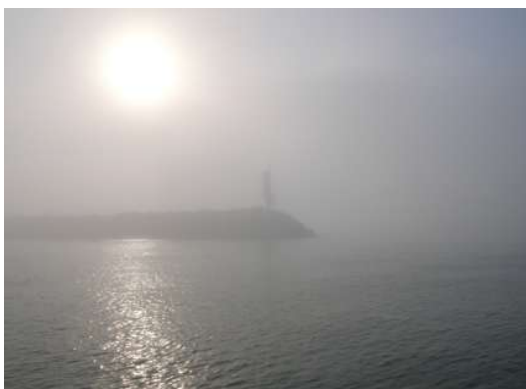
Ein weiterer Minuspunkt für die belgische Segelwelt kommt vom Vercharterer. Unfreundlich und gleichgültig führt er seine Charterbasis in Nieuwpoort. Vor „westcoast-sailing“ kann ich nur warnen. Unser Boot, eine Sun Odyssey 35, Baujahr 2006 war für sein Alter in sehr schlechtem Zustand. Kaum zu glauben, dass man ein Schiff innerhalb eines Jahres so versauen kann; Bugkorb krumm, Dirk abgerissen, Handlauf am Steuerstand einseitig aus der Bodenverankerung gerissen. Für Reparaturarbeiten ist in Belgien wahrscheinlich keine Zeit. gv



Die Kanal-Crew:
Fritz Morsdorf
Günter Richert
Christoph Oppermann
Georg Vogt
(von links)



Tonne im Nebel



„Hafeneinfahrt voraus!“



Ramsgate

Mit dem Traumschiff durch die Südsee

Flottillentörn durch die Dänische Südsee, 2.6. bis 9.6.07, Bericht von Michael Grönewald.

Eigentlich sollte es mit zwei gleichartigen Hallberg Rassy 36 losgehen, ab Flensburg. Die eine geskipperd von Rainer Jakob, die andere von mir. Doch es kam anders. Zum einen mußte Rainer den Törn aus gesundheitlichen Gründen kurz vor Start absagen, seine Rolle als Skipper übernahm Peter Frech. Zum anderen rief mich der Vercharterer Rottmann wenige Tage vor Beginn der Reise an, dass ich das gebuchte Schiff leider nicht bekommen könnte. Oh, Schreck!!! Doch er bot mir auch gleich Ersatz an: Seine brandneue und gerade eben aus Schweden abgeholte Hallberg Rassy 37. Wahnsinn! Ein absolutes Traumschiff!

Durch Rainers Ausfall war die andere Crew nur noch zu zweit, wir waren zu fünft. Peter fragte an, ob wir einen Mann zumindest für die ersten 1-2 Tage ausleihen könnten. Hardy Scherer wechselte zu Heinz Wendt und Peter, und er blieb den ganzen Törn auf dem anderen Boot. So stachen wir nach kompetenter Einweisung in die Schiffstechnik und Erläuterung der Elektronik zu viert in See: Michael Watzlawik, Klaus Säger, Anne Becker und ich. Herr Rottmann wünschte uns gute Fahrt, und gab uns noch den Hinweis: "Passt ein bisschen auf, ist ein neues Schiff." Das sollte bei uns an Bord zum geflügelten Wort werden: Egal bei welcher Situation oder Tätigkeit, irgendeiner musste immer sagen: "Pass' bloß auf, issen neues Schiff!"

Mit Peter habe ich die Route abgestimmt, von Flensburg nach Sonderburg, dann nach Marstal, weiter nach Svendborg, Aørskøbing, Lyø, dann zur Dyvig Bucht, und wieder zurück nach Flensburg. Wir hatten mit dem Wetter Glück: eine Woche Hochdruck mit Kern über Schweden, also die ganze Zeit Ost- bis Nordost-Wind, meist um 3 bft. Gelegentlich mal ein ganz kurzer Schauer, und es wurde im Verlauf immer wärmer und sonniger, traumhaft.

In Fahrt zeigte die neue Hallberg Rassy 37, dass sie ein ganz modernes Schiff ist. Bei identischer Länge und Breite und gleichem Gewicht wie die 36er, hat sie eine ca. 90 cm längere Wasserlinie, ein breiteres Heck, einen um 1m höheren Mast und größere Segelfläche, sowie ein modernes Unterwasserschiff. Somit reagierte sie spontan auf Windböen, setzte sie sofort in Geschwindigkeit um und war immer scheller als die 36er. Trotzdem blieben wir während des Törns meist in (Fernglas-) Sichtweite. Die 37er hatte auch sehr viel Bedienungs-Komfort zu bieten: Alle Fallen, Schoten und Leinen laufen im Cockpit zusammen, niemand muss für Manöver an den Mast oder zum Vorschiff. Zwei Reffmöglichkeiten per Einleinen-Reff-System ermöglichen das schnelle Reffen auch während der Fahrt, beim Bergen des Großsegels fällt es in ein Segelkleid am Baum, geführt von

Lazy-Jacks. Trotzdem bietet das Rigg einiges an Trimm-Möglichkeiten, die wir ab und zu ausprobierten. So zum Beispiel einmal, als nach einem Mittagessen die Crew entspannt im Cockpit saß und die Sonne genoß, und ich am Ruder stand. Die Segel waren nicht sonderlich gut getrimmt, aber wir machten ausreichend Fahrt. Ich bemerkte, dass ein Segelboot in der Nähe aufholte und schließlich fast querab in Luv war, mit einigem Abstand. Die Segel auf dem anderen Schiff waren super getrimmt, und gleich würden sie uns eingeholt haben. Eine 34er!!! Da packte mich dann doch der Ehrgeiz. Die Selbststeuerung aktiviert, und dann die Segelstellung optimiert und getrimmt, und schon nahm "Albireo", so hieß unsere Rassy, deutlich an Fahrt auf. Da das andere Schiff den gleichen Kurs fuhr, und um die selben Tonnen in der Förde fahren musste, konnten wir beobachten, dass wir nach knapp 2 Stunden ca. 20 min. Vorsprung herausgesegelt hatten. Es war ein sehr schöner Törn, das mit der Flottille hat gut geklappt, die Stimmung war gut, wir hatten sehr viel Spass bei den gemeinsamen Abenden und Landgängen, und am Ende hatten wir etwa 220 sm zurückgelegt.

Abschließend sei noch berichtet, dass nicht nur Rainer krank war und gar nicht erst mitfahren konnte, sondern auf "Albireo" letztlich alle, außer mir: Klaus hatte es am Rücken, dass er überlegte, den Törn abzubrechen, hatte dann aber doch durchgehalten. Michael knackste sich eine Rippe an beim regattamäßigen Kurbeln an einer Winsch, so konnte er nur noch sehr verhalten lachen. Aber auch er wollte keinen Arzt aufsuchen. Und Anne erwähnte ebenfalls immer wieder, dass sie sich nicht sonderlich gut fühlen würde, aber nicht wegen Seekrankheit - irgendwie allgemein. Aber auf Nachfragen meinte sie, es geht schon. Zuhause angekommen ging sie dann doch zum Arzt, und der überwies sie direkt ins Krankenhaus. Es geht ihr inzwischen besser, aber noch nicht wirklich gut. Wünschen wir ihr und den anderen weiter gute Besserung! mg



innen HR37 "Albireo", außen HR36 "Alnair"



oben: Zeichen guter Seemannschaft: Für den Decks-spaziergang bei Nieselregen bekommt der Skipper direkt einen geeigneten Schirm gereicht...
unten: nettes Detail an Deck



von links nach rechts: Hardy Scherer, Heinz Wendt, Peter Frech, Anne Becker, Klaus Säger, Michael Watzlawik, Michael Grönewald



Bordelektik-Seminar

Das Bordelektik-Seminar bei der Kölner Segelschule hat ja leider nicht stattgefunden. Wir werden einen neuen Termin ausmachen für den Zeitraum **Februar / März 2008, an einem Samstag Beginn: 10.00 Uhr, Dauer ca. 4-5 Std. Ort: Kölner Segelschule, Auch Freunde und Bekannte können gerne teilnehmen!**

Wer grundsätzlich Interesse hat, bitte melden bei Michael Grönewald (Telefon 02273 53254 - bitte nach 20.00 Uhr). Termin und Teilnahmegebühr (ca. 30,- Euro pro Person) werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Funklizenz-Pflicht

Seit 1.10.07 gilt die Funklizenz-Pflicht für den Skipper, Übergangsregeln sind nicht mehr länger in Kraft.

Es gelten auch neue Fragenkataloge bei den Prüfungen, sie sind praxisbezogener und im Umfang reduziert.

Deutsche Charterunternehmen wollen für die kommende Saison erwirken, dass Skipper ohne Funklizenz Boote bis 12 m **ohne** Funkgerät an Bord chartern können. Auch werden Schnellkurse angeboten für das Britische Funk-Zertifikat, aber es ist fraglich, ob das die Wasserschutzpolizei anerkennt. Beides sind Notlösungen, besser ist es SRC und UBI zu machen. mg