



-VERKlickER

Vereinsnachrichten der Segel-Initiative Köln e.V.

SIK im Internet: www.segel-initiative.de

E-Mail: info@segel-initiative.de

Ausgabe 63 / Nr. 2, Dezember 2017

Wichtige Nachrichten aus dem Vorstand

Wie schon in Mails bekannt gegeben, stellt sich Michael Grönwald nicht mehr zur Wiederwahl. Das Amt des 1. Vorsitzenden hat er seit 2008 inne, davor 2 Jahre als 2. Vorsitzender, und von 2000 - 2006 assoziiertes Mitglied des Vorstands und zuständig für interne und externe Öffentlichkeitsarbeit. Für die Wahl im März 2018 wird also dringend ein/e Kandidat/in für den/die 1. Vorsitzende/n gesucht.

Ebenso benötigt die SIK auch einen neuen 2. Vorsitzenden (m/w), da Walter Trimborn zum Einen den Verein verläßt, und zum Anderen aber auch bereits vor Langem angekündigt hat, nicht wieder kandidieren zu wollen. Das bedeutet, dass ab 1.1.18 jemand kommissarisch die

Funktion des Bootswarts wahrnehmen muss, ohne Vorstandsrechte.

Sollte sich niemand für die beiden Ämter finden, tritt § 10/2 der Satzung in Kraft, und der Vorstand bleibt im Amt bis zu einer neu anzusetzenden Wahl, allerdings ohne 2. Vorsitzenden, was nach § 10/1 nicht satzungskonform ist.

Der geschäftsführende Vorstand würde dann eine neue Mitgliederversammlung einberufen. Und falls sich auch für diesen Termin keine Kandidatinnen / Kandidaten zur Wahl stellen sollten, würde der Vorstand einen Antrag zur Auflösung des Vereins stellen.

Ein Szenario, was der Vorstand sich für die SIK nicht wünschen würde.

Walter und Susanne Trimborn verlassen die SIK...

Im September erreichte den Vorstand das Kündigungs-Mail von Walter und Susanne Trimborn. Sie verlassen die SIK aus privaten Gründen Ende 2017.

Walter und Susanne sind seit Juli 2003 Mitglieder der SIK.

Walter Trimborn ist seit 2006 im Vorstand als Boots- und Materialwart. Seit 2008 außerdem auch 2. Vorsitzender, als der Vorstand von fünf auf drei Mitglieder verkleinert wurde.

An dieser Stelle von Seiten des Vorstands herzlichen Dank für sein langjähriges Engagement in der SIK, ganz besonders wenn es darum ging, unsere Boote und den Wohnwagen, schließlich nur noch die „Agrippina“ Instand zu halten.

Beinahe jährlich war er als Skipper oder als Mitsegler aktiv dabei auf SIK-Segeltörns.

Auch Susanne war immer wieder Mitseglerin und nahm an vielen Segeltörns teil. Wir wünschen ihnen für die Zukunft alles Gute, „Mast & Handbreit“ und hoffen, dass wir sie als Gäste bei SIK-Terminen oder Törns begrüßen können.

...und wir begrüßen gleichzeitig ein neues SIK-Mitglied

Seit 1.9.17 ist **Ralf Radke** Mitglied in der SIK. Zwei Mal war er zum Schnuppersegeln und gelegentlich beim Jour Fixe dabei. Er wohnt in Köln Innenstadt und ist bei verschiedenen Vereinen aktiv. Von der SIK hat er über Felix Thurow erfahren und will hier seine Segelkenntnisse wieder auffrischen.

Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum!

Helga und Georg Vogt sind seit 25 Jahren Mitglieder in der SIK!

Ein kleines Präsent liegt schon zur Überreichung parat!

Messe „Boot“ in Düsseldorf

vom 20. bis 28. Januar 2018!

Ermäßigte Eintrittskarten im Vorverkauf zur „Boot“, sogenannte e-Tickets, gibt es nur im Internet, unter www.boot.de

SIK Termine 2018

17. 01.	Jour fixe, 19.00 Uhr*
14. 02.	Jour fixe, 19.00 Uhr
21. 03.	Mitgliederversammlung, 19.00*
11. 04.	Jour fixe, 19.00 Uhr
April	„Agrippina“ ins Wasser!
April	Ansegeln, Datum noch offen
09. 05.	Jour fixe, 19.00 Uhr
13. 06.	Jour fixe, 19.00 Uhr
11. 07.	Jour fixe, 19.00 Uhr
08. 08.	Sommer Jour fixe, 19.00 Uhr
August/Sept.	SIK-Segelwochenende
12. 09.	Jour fixe, 19.00 Uhr
10. 10.	Jour fixe, 19.00 Uhr
Oktober	Absegeln, Boot aus Wasser!
14. 11.	Jour fixe, 19.00 Uhr
12. 12.	Weihnachts-Jour fixe, 19.00

*Jour Fixe im Januar erst am 17.01.18, *Mitgliederversammlung am 21.03.18,

sonst wie immer am 2. Mittwoch eines Monats, Restaurant „Altes Poststadion“, in Köln Bickendorf.

Terminänderungen und Konkretisierungen können wir im März zur Mitgliederversammlung besprechen.

Ferientermine NRW 2018 (ohne Gewähr!):

Rosenmontag	12.2.18
Osterferien	26.3. - 6.4.18
Himmelfahrt	10.5.18 (KW 19)
Pfingstmontag	21.5.18
Fronleichnam	31.5.18 (KW 22)
Sommerferien	16.7. - 28.8.18
Tag der Einheit	3.10.18 (= Mittwoch)
Herbstferien	15.10. - 26.10.18
Weihnachtsferien	21.12.18 - 4.1.19

Stehen schon Törntermine bei der einen oder anderen Crew für 2018 fest?

Bitte mitteilen, damit sie im Verklicker und / oder im Internet veröffentlicht werden können.

Ein aufregendes Wochenende

von **Werner Brommund**

Wir segeln nun schon ein paar Jahre miteinander und zum Schiff haben wir Vertrauen. Es sind ja auch die notwendigen Sicherheitseinrichtungen an Bord: Feuerlöscher, Rettungsinsel, persönliche Rettungsmittel wie Rettungswesten und Sicherheitsleinen. Alle hoffen wir, daß wir keines dieser Mittel benutzen müssen. Aber uns beschäftigte eine Frage: Was und vor allen Dingen wie ist es, wenn man diese Rettungsmittel benutzen muß? Machen wir alles richtig, würden wir den Einsatz richtig vorbereitet haben (außer beim Über-Bord-Gehen)?

Um diese Frage zu klären haben wir bei der Kreuzerabteilung einen Wochenendkurs „Überleben auf See“ besucht. Ganz zu Beginn direkt eine Aussage: die größten Überlebenschancen hat man auf dem Schiff!

Das Training fand in Neustadt im Schadensabwehrzentrum der Marine statt. Unterbringung und Verpflegung waren sehr gut, die Ausbilder, was noch wichtiger war, sind hervorragend. Allesamt Praktiker! Zum Start wurde uns direkt ein kleiner Vorgeschmack auf die kommenden 2 Tage gegeben mit der Bemerkung, dass für die Marine dieser Lehrgang eine komplette Woche dauern würde. Trotz dieses Zeitdrucks wurde uns unglaublich viel vermittelt, die Ausbilder, allesamt ehrenamtlich, haben das hervorragend gemacht. An dieser Stelle nochmal einen ganz großen Dank an diese Leute.

Der erste Teil beschäftigte sich mit der **Brandbekämpfung**.

Im theoretischen Teil haben alle Lehrgangsteilnehmer sich noch etwas befremdet angeschaut, als es hieß, die so oft vorhandenen 2 kg. Feuerlöscher seien mit einem Feuer an Bord überfordert bis nutzlos. Detailliert wurde über die Anzahl und die Anbringung (Zugänglichkeit) gesprochen. Dann ging es ab in die Brandhalle. Overall und Brandschutzhaube und Mundschutz, Vorstellung des Löschgerätes und dann Feuer an!

Ob Maurerwanne, Flächenbrandbassin oder Hubschrauber: egal was brannte, es war schon sehr beeindruckend. Und alles Szenarien, die durchaus realistisch waren. Jede/r Teilnehmer/in mußte eines der Feuer löschen mit Pulver-, Schaum- oder CO₂-Löscher. Es war sehr, sehr, sehr warm um nicht zu sagen heiß. Die Halle ist nun sehr groß und hat eine Absauganlage. Unter Deck ist es enger und die Absaugung fehlt auch. Die Maurerwanne voll Benzin-Dieselmischung in Flammen strahlt eine immense Hitze ab und gelöscht ist die auch nicht so schnell! Flammen/Feuer ist, speziell bei Schaum unter Einfluß des auf einem Schiff vorhandenen Seegangs

sehr hartnäckig. Mit 2 kg. Schaumlöscher ist der Mißerfolg bei Seegang vorprogrammiert. Und noch eine Sache haben wir gelernt: Nach dem Einsatz eines Pulverlöscher unter Deck hat man noch 10 Minuten Zeit für den Notruf über Funk. Das Pulver zerstört die Elektronik!



Mit ordentlichem Respekt ging es zum nächsten Punkt über: **Leckabwehr**.

In der Theorie wurden die verschiedenen Rumpfdurchbrüche einer Yacht aufgezeigt: Logge, Toilette und Waschbecken. Mal ganz ehrlich: wer hat schon einen Pöppelmann (Dichtstopfen) in der Nähe, besser unmittelbaren Nähe dieser Durchbrüche plaziert? Meist liegen diese Teile doch irgendwo in der „Müßten da unten irgendwo sein“-Kiste. Die praktische Anwendung der Abdichtungsmaßnahmen, genannt Wasserspiele Teil 1, zeigte, wie schnell und machtvoll Wasser eindringt. In Badehose und einem schicken Overall sind wir dann in ein Schiffssegment „eingeladen“ worden und dann: Wasser marsch!



Ein Loch in der Bordwand zu stopfen, wenn Wasser eindringt, ist nicht einfach. Vor allen Dingen, weil man sich erst einmal überwinden muß, die Inneneinrichtung der Yacht auf brutalste Weise zu zerlegen, wenn das Leck nicht gerade an einer gut zugänglichen Stelle liegt. Aber die meisten Wassereinträge passieren im vorderen Drittel des Schiffs: Ankerkasten, Vorschiffkojen und evtl. Toilettenraum. Klatschnaß wurde uns dann im Anschluß eine Manöverkritik zuteil, aus der wir genausoviel gelernt haben wie aus dem eigenen Tun. Das Wichtigste dabei: der Skipper muß unter allen Umständen den Überblick behalten, evtl. sogar schon jemand zur Vorbereitung der Rettungs-

insel bestimmen und an Deck schicken. Jedoch eines sollte man sich immer im Hinterkopf behalten: So eine Yacht schwimmt lange. Und von einem Gedanken muß man sich auch hier verabschieden: Man kann das Leck nur in den seltensten Fällen komplett abdichten, meist wird der Wassereintrich eingedämmt. Und das bringt Zeit, wichtige Zeit um einen Notruf abzusetzen (wenn die Batterie nicht überspült wurde). Und bitte: wer keine richtige Pumpe (am Motor angeflanscht) sondern nur so eine 12V Sprengerpumpe an Bord hat, der kann sie zwar anschalten (weil jeder Liter Wasser von Bord hilft) aber richtig helfen...? (weiter nächste Seite ->)

Wir gratulieren!

Es hatten bzw. haben noch Geburtstag (seit letztem Verklicker, ab April bis Ende Dezember): 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., Martin Rothstein 9.10., Holger Schulte 30.9., Walter Trimborn 31.10., Peter Frech 1.11., Christoph Oppermann 16.12., Hermann-Josef Otten 18.12. und Ralf Radke 31.12.

Allen „Herzlichen Glückwunsch!“ und alles Gute!

Arbeiten an der „Agrippina“

Johannes wird in nächster Zeit das Boot checken und vorschlagen, was zu tun ist. Arbeiten könnten sein: Malerarbeiten an Rumpf und Unterwasserschiff, die Bodenbretter renovieren, etc.

Der Außenborder ist in Ophoven, gegebenenfalls muss für eine Inspektion ein dortiger Motorservice beauftragt werden.

Johannes wird die Arbeiten zusammen mit dem Vorstand koordinieren und im März oder April wie gehabt mit Hilfe aus den Reihen der SIK-Mitglieder durchführen. Wer bereits jetzt schon vorab seine / ihre Hilfe anbieten möchte für den Zeitraum (konkrete Termine stehen noch nicht fest), kann das gerne tun, einfach bei Johannes melden:

ju.kuenzel@t-online.de

Offizielle SIK Wimpel

Ein paar SIK Wimpel sind noch vorrätig, wer gerne einen möchte, bitte bei mir melden.... mg

Wir lagen vor Samothraki und hatten die „Pest“ an Bord.

von **Rainer Jacob**

Wieder ging es von Kavala 14 Tage in die Nordägäis.

Diesmal sind wir Fünf viel nur so zum Spass von Thassos aus gesegelt, mit vielen Badeaufenthalten. Aber es gab auch längere Schläge.

Von Thassos nach Samothraki z. B. waren wir für die ca. 40 sm über 24 Std. unterwegs. Anfangs kamen wir unter Segeln unserem Ziel Samothraki näher. Bei nachlassendem Wind wurde dann der Motor angeworfen. Nach etwa 2 Stunden verstummte unerwartet der Motor. Nichts half. Auch telefonische Ratschläge vom Vercharter nicht. Bei wenig bis keinem Wind dümpelten wir die ganze Nacht, unser beleuchtetes Ziel in Sicht, etwa .5 sm vor Samothraki. Wir fühlten uns wie die alten Seefahrer. In der Morgendämmerung ging auf der Insel die Beleuchtung aus. Alles war plötzlich grau, wo vorher noch der Hafen zu erkennen war. Später kam leichter Wind auf. Unter Segeln gelang es uns vorsichtig in den Hafen einzulaufen. Zum Glück gab es genug



Platz und wir konnten , gegen den Wind, bilderbuchmässig längs anlegen. Am nächsten Tag kam unserer Vercharterer auf die Insel. Das Problem war „**Dieselpest**“. Der Tank war verschleimt und die Dieselleitungen verstopft.

Nach dem Abenteuer sind wir gemütlich über Alexandropolis wieder nach Thassos und Kavala zurückgesegelt, mehrmals mit Delphinbegleitung.

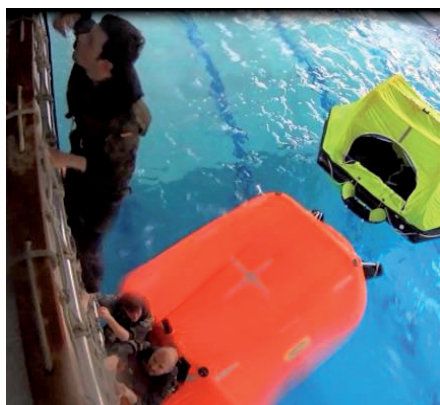
Trotz der Dieselpest war es wieder ein wunderschöner Törn. rj

Fortsetzung: Ein aufregendes Wochenende

Nachdem wir uns dann trockengelegt hatten, war Feierabend für den ersten Tag. Essen und anschließende Besprechung bei einem „Hopfen- oder Trauben-Smoothie“ schloß diesen Abend ab.

Der nächste Tag stand dann ganz im Zeichen der Wasserspiele Teil 2, genannt „Badetag“.

In der Theorie erfuhren wir zu unserem Erstaunen, daß Rettungswesten ohne Schrittgurt für den männlichen Teil der Segler äußerst fragwürdig seien. Hat sich in der praktischen Erprobung bestätigt!! Die Weste rutscht nach oben und drückt ganz unangenehm auf den Hals und unter das Kinn. Vorbereitungen zum Ausbringen der Rettungsinsel wurden durchgesprochen. Eine Lagerung der Insel unter Deck ist irgendwie kontraproduktiv. Wenn es brennt oder bei Wassereinbruch eine 6-Personeninsel nach oben schaffen ist



schon eine Leistung. An Deck sollte sie allerdings auch fest belegt sein. Denn es bringt wenig, die Insel auszubringen und sie dann abtreiben zu sehen. Man möge uns glauben: bei Seegang allein aus dem Wasser in eine Rettungsinsel zu klettern ist eine sehr sportliche Herausforderung. Nun denn: ab ins Schwimmbad. Einstieg in die Rettungsinsel vom „Schiff“ (Beckenrand). Geht noch. Dann bei „Seegang“ Absingen fröhlicher Lieder in einer engen, stickigen Rettungsinsel. Nach einiger Zeit hieß es dann von außen, daß wir von einem Schiff abgehoben würden. Von einer Rettungsinsel in die andere und dann ein Rettungsnetz in 4-5m Höhe aufentern.

„Atemlos auf das Schiff“; aber gerettet. Das war die gute Nachricht. Die schlechte Nachricht war: das Rettungsschiff brennt und wir müssen wieder in die Rettungsinsel. Runterspringen in Wasser (mit Wellen) und mit aufgeblasener Rettungsweste in die Insel. Mit Hilfe von außen ging es! Nur in diesem Fall Vorsicht! Die Insel steht innen knietief unter Wasser, also vor dem Einstieg tief Luft holen!!! Nach dieser praktischen Erfahrung mit dem Trainingsgerät der Marine (Rettungsweste und schmucker Anzug) kam dann die gleiche Erprobung mit eigenem Rettungsgerät und Schwerketterzeug. Also 2 Sachen sind enorm wichtig: 1. Wenn man denkt, die Rettungsweste liegt eng genug an, nochmal nachziehen!!

Speziell bei Ölzeug und ganz sicher ohne Schrittgurt!

2. Kapuze vom Ölzeug raus! Zum einen ist das eine Wärmedämmung und zum zweiten ist der Nacken/ das Genick nicht so belastet.

Wenn man dann versucht, mit Ölzeug in die Insel zu klettern, merkt man erst, wie schwer Ölzeug und vollgelaufene Gummistiefel sind. Aber bitte nicht die Stiefel ausziehen, denn wenn man das Rettungsnetz raufklettern muß, ist man für jede Schonung der aufgeweichten Fußsohlen dankbar.

Das fand alles in einem Wellenbad statt. Sogar Regen wurde imitiert!! Wir hatten nach diesem 2. Durchgang eine ungefähre Ahnung von dem, was abgehen könnte, nur: Das Wasser hatte eine Temperatur von 20°. Draußen hatte die Ostsee 8° und Wind waren ca. 4 Bft bei knapp 10° Lufttemperatur.

Im Anschluß an den „Badetag“, nach dem Mittagessen, ging es noch darum, ein kleines „Freudenfeuerwerk“ zu zünden (Einsatz und Umgang mit Seenotrettungssignalen).

Der Abschluß des Lehrgangs fand bei Kaffee und Kuchen statt. Nach dem Verteilen der Lehrgangsbestätigung war das allgemeine Fazit der Teilnehmer: Jeder sollte einmal einen solchen Lehrgang beim DSV mitgemacht haben um seine Rettungsmittel und Rettungsmöglichkeiten kennenzulernen. wb

Rund Fünen ab Flensburg... ist doch nichts Neues!?

von **Michael Grönwald**

Zu Viert wollten wir einen Törn in Angriff nehmen, der von mir schon lange geplant war, rund um die Insel Fünen. Und für uns alle etwas Neues, keiner ist diese Runde schon mal (mit)gefahren. Ab Flensburg charterten wir eine 2016er Sun Odyssey 379 mit Bugstrahlruder und 2 Steuerständen am Heck. Samstag Nachmittag war Bootsübergabe, wir richteten uns erst einmal gemütlich an Bord ein, kauften dann Proviant, und verbrachten die erste Nacht in Flensburg im Hafen.

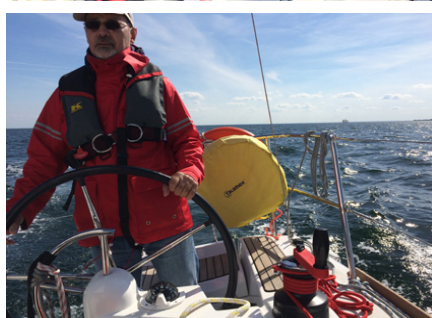
Sonntag früh abgelegt, und zunächst unter Maschine einige Manöver gefahren, auch das Bugstrahlruder ausprobiert. Das Boot ließ sich hervorragend vorwärts, aber auch rückwärts fahrend, manövrieren.

Kurs auf Faaborg, auf Fynen. Um 11 Uhr wurde Rasmus gehuldigt. Als der Schluck Sherry mit einem Spruch dazu über Bord ging, schrie Kurt laut: „Neiiiiin! Das gute Zeug!!!“. Er kannte den Brauch nicht, und wäre fast dem Sherry hinterher gesprungen. Das anschließende Gläschen Sherry für die Crew entschädigte ihn dann etwas. Wir erreichten Faaborg am frühen Abend. Faaborg ist eine schöne Stadt, und vom Inderhaven ist das Altstadt-Zentrum keine 5 Min. zu Fuss entfernt. Doch leider waren fast alle Restaurants zu, in Dänemark wird früh Feierabend gemacht. Eine Burgerbude hatte noch auf, war aber leider nur Durchschnitt.

Am Montag Morgen noch einen Stadtrundgang unternommen, und gegen 10 Uhr unter Motor (sehr wenig Wind, wieder toller Sonnenschein) Richtung Svendborg durch die Grydeløb-Rinne, Hafenrundfahrt gemacht, ausser mir kannte keiner Svendborg. Im Sund schnell ein Kappe-über-Bord-Manöver gefahren, Martins Kappe wollte unbedingt ein Bad nehmen. Danach konnten wir ca. 4 Std. segeln, bis der Wind wieder „einschlief“. Erst spät abends sind wir in Nyborg angekommen, aber es gab direkt Essen, denn Aga und Kurt nutzten die ruhige Fahrt um Spaghetti mit Pilz- Sahnesauce vorzubereiten. Die Marina ist riesig, liegt mitten im Zentrum von Nyborg, ist aber etwas unpersönlich. Auch die Stadt ist nicht sooo interessant, doch als Zwischenstation prima.

Dienstag wollten wir nach Korshavn an der Nordspitze Fünens, einem Naturhafen in einer nach Nordwesten offenen flachen Bucht mit Steganlage. Wegen der Wettervorhersage für den Abend und Mittwoch Morgen (Wind mit 6-8 bft aus NW) entschieden wir uns bis nach Samsø zu segeln, um von dort aus den besseren „Absprung“ nach Middelfart zu haben. Ein schönes Erlebnis war, als wir uns der Großen Belt Brücke näherten, dass uns

eine Gruppe Schweinswale begleitete. Wir erreichten Kolby Kås auf Samsø am frühen Abend, fanden einen Platz an der Mole, gerade rechtzeitig, denn der Wind frischte immer mehr auf.



Da die Hafeneinfahrt nach Westen offen war, bildete sich im Hafen beachtlicher Schwell, und das Wasser stieg bis zum nächsten Morgen mindestens 50 cm, wodurch die Boote im Hafen alle an recht lockeren Leinen zerrten. Kolby Kås kam uns wie ein Geisterdorf vor: Kein Fährbetrieb mehr, die Kneipen aufgegeben, kaum Menschen, außer ein paar Spaziergänger von den Bootsbesatzungen. Der Wind pfliff uns mächtig um die Ohren. Positiv: Es war der preiswerteste Hafen und die Sanitäreinrichtungen waren in Ordnung.

Am nächsten Morgen warteten wir bis sich der Wind laut Wetterbericht etwas legen sollte. Um 11 Uhr liefen wir bei 4 bft aus NW aus dem kleinen Hafen aus, und gleich darauf setzten wir Segel. Es machte großen Spaß, das Schiff hoch am Wind bei ordentlich Wellengang mit zeitweise 7-8 kn nach Middelfart zu steuern.

Das Fischsperrgebiet passierten wir nördlich, und konnten dann fast ohne Manöver Middelfart erreichen. Mehrmals unterwegs änderten wir aber die Segelfläche, den Windverhältnissen entsprechend (zwischen 3 und 5, in Böen 6), was Dank Einhandreffsystem und Rollfock einfach zu bewerkstelligen war. Um 18 Uhr machten wir fest im Nyhavn direkt am ultramodernen Neubau des Kulturzentrums. Ein schöner Hafen in unmittelbarer Altstadtnähe. Middelfart hat uns sehr gefallen, weshalb wir am nächsten Morgen einen weiteren Stadtrundgang machten.

Erst gegen 12 Uhr hieß es „Leinen los!“. Nächstes Ziel: Dyvig Bucht / Insel Als. Die Fahrt dorthin war ein Erlebnis. Bei Sonnenschein, Wind 3-4 bft aus NW und Strom von achtern konnten wir bei machmal 9 kn über Grund die herrliche Landschaft des Kleinen Belt an uns vorüber ziehen lassen. Tschüss Fünen - doch die Dyvig Bucht hat uns alle (wieder) begeistert. Wunderschön.

Freitag leider die letzte Etappe: zurück nach Flensburg. Aber mit Überraschung! Es war Rum Regatta, und wir dann mitten drin. Glücklicherweise war wenig Wind, sodass die großen historischen 2- und 3-Mast Gaffelsegler nur langsam voran kamen. Tolle Fotomotive bei herrlichem Sonnenschein.

Nach zusammen fast 240 sm machten wir im Hafen von Niros Petersen um ca. 18 Uhr fest und erlebten einen tollen Abend im Flensburger Museumshafen.

Ende eines überaus gelungenen Törns mit vielen neuen Eindrücken. mg

