



-VERKLICKER

Vereinsnachrichten der Segel-Initiative Köln e.V.

SIK im Internet: www.segel-initiative.de

E-Mail: info@segel-initiative.de

Ausgabe 32 / Nr. 4, September 2004

Jour Fixe zum Jahresausklang am 15. Dezember 2004

Am 15. Dezember 2004 findet die diesjährige Weihnachtsfeier statt. Da die Räumlichkeiten in der Gaststätte in Deutz hierfür sehr zu wünschen übrig lassen, wollen wir das Angebot von Klaus Kalkuhl annehmen. Der Ort wird daher ein gemütlicher Raum im Eis- und Schwimmstadion an der Lentstraße sein. Wer mit dem PKW kommen will, findet ausreichend Parkraum

in unmittelbarer Nähe. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die U-Bahn bis Haltestelle Reichenspergerplatz zu wählen; von dort sind es noch etwa zehn Minuten zu Fuß.

Geplant ist der Beginn der Feier für 19.00 Uhr. Wir wollen zunächst in kleinen Gruppen einen Wettbewerb im Eisstockschießen veranstalten. Anschließend geht es zu einem Umtrunk und netten Beisammensein.

Damit das Nähere vorbereitet werden kann, bitten wir um verbindliche Anmeldung bis zum 1. Dezember 2004 bei:

Werner Brommund, Tel. 02203 84235.

SIK Termine 2005

19. 01.	Jour fixe, 20.00 Uhr
16. 02.	Jour fixe, 20.00 Uhr
16. 03.	SIK-Mitgliederversammlung, 20.00 Uhr!!!
20. 04.	Jour fixe, 20.00 Uhr
23. 04.	Ansegeln, 10.00 Uhr, Ophoven, Wohnwagen
18. 05.	Jour fixe, 20.00 Uhr
Mai + Juni	Ostseetörns: Termine, Skipper, Fahrtgebiete stehen noch nicht fest!!! (siehe Anmerkung unten)
15. 06.	Jour fixe, 20.00 Uhr
25. 06.	SIK "Opti-Regatta" in Ophoven, Vereinsmeisterschaft
24. 08.	Jour fixe, 20.00 Uhr
September	Segelwochenende Anfang September in Ophoven (vorbehaltlich Entscheidung Mitgliederversammlung)
21. 09.	Jour fixe, 20.00 Uhr
19. 10.	Jour fixe, 20.00 Uhr
Okt.	Absegeln? Entscheidung auf Mitgliederversammlung
16. 11.	Jour fixe, 20.00 Uhr
21. 12.	Jour fixe, 20.00 Uhr, mit Weihnachtsfeier

Ostseetörns: Da Fronleichnam in 2005 bereits am 26. Mai (KW 21) ist, wurde ein Alternativtermin im Juni (KW 25, "Mittsommer" in Dänemark!) zur Diskussion gestellt. Bei den nächsten Jour Fixe Terminen können die Vorschläge erörtert und die Törns festgemacht werden. mg

die SIK Geburtstagskinder: Walter Ueding (08.09.), Georg Vogt (13.9.), Matthias Brommund (16.9.), Cornelia Erdmann (20.9.), Klaus Mösta (29.10.), Walter Trimborn (31.10.), Peter Frech (01.11.), Klaus Ingo Giercke (07.11.), Marcel Trimborn (07.11.), André Heinrich (11.11.), Anne Kremer (18.11.). **Herzlichen Glückwunsch!**

Das neue Winterlager und SIK Materiallager

Wie wohl allgemein bekannt, musste das bisherige Lager geräumt werden, da das Gelände zu einem Supermarkt umgebaut werden wird.

Nun ist das Materiallager dank tatkräftiger Unterstützung in einer Garage untergebracht, die Fritz Morsdorf aufgetan hat. Sie ist gut zu erreichen in Köln-Weiden unweit der Aachener Straße, Nähe Rhein-Center.

Auch die Boote sind im neuen Winterlager abgestellt. Sie stehen allerdings unter freiem Himmel, gut eingepackt, auf dem Gelände eines Anhänger-Händlers in Köln-Rath. Dort ist auch eine Halle mit Montagekran, ob wir allerdings die Halle nutzen können für Winterlagerarbeiten, muss von Hans Ludemann geklärt werden. Denn der "Blanke Hans" muss im Bereich des Spiegels und der Ruder-Aufhängung überholt werden, wie sich bei einer Begutachtung herausstellte.

Die beiden Trailer sind z. Zt. nur als Lagerböcke einsetzbar. Der Trailer des "Blanken Hans" ist ohne TÜV und inzwischen ziemlich morsch, eine Reparatur ist fraglich. Der Trailer der "Agrippina" ist für das schwere Boot ungeeignet, diese Kombination überschreitet das zulässige Gesamtgewicht. Er wird später für den "Blanken Hans" zum Einsatz kommen, allerdings nur nach Einbau einiger Verstärkungen, zum Beispiel an der Deichsel. Das bedeutet, dass ein "neuer" Trailer gekauft werden muss, mit Bremse, und geeignetem zulässigen Gesamtgewicht. Der Vorstand schaut bereits intensiv nach einem geeigneten gebrauchten Anhänger, ist aber noch nicht fündig geworden. mg

England - im zweiten Anlauf geschafft!

Törnbericht von Edgar Wallenborn

Die Überfahrt mit dem Segelboot nach England – dieser Herausforderung stellten wir uns in diesem Sommer bereits zum zweiten Mal, nachdem im vorigen Jahr durch Motorausfall der geplante Törn bereits am ersten Tag buchstäblich ins Wasser gefallen war.

Die Crew: Gerdi und Edgar Wallenborn sowie Eckhard Hülsebus – allesamt langjährige Segler mit Erfahrung im Küstenbereich der Nordsee, in der Ostsee, im Wattenmeer und im Ijsselmeer. Ziel war die Nonstop-Überquerung der Nordsee von Ijmuiden bei Amsterdam genau auf Westkurs bis zur englischen Ostküste nach Lowestoft oberhalb des Themse-Mündungsgebiets.

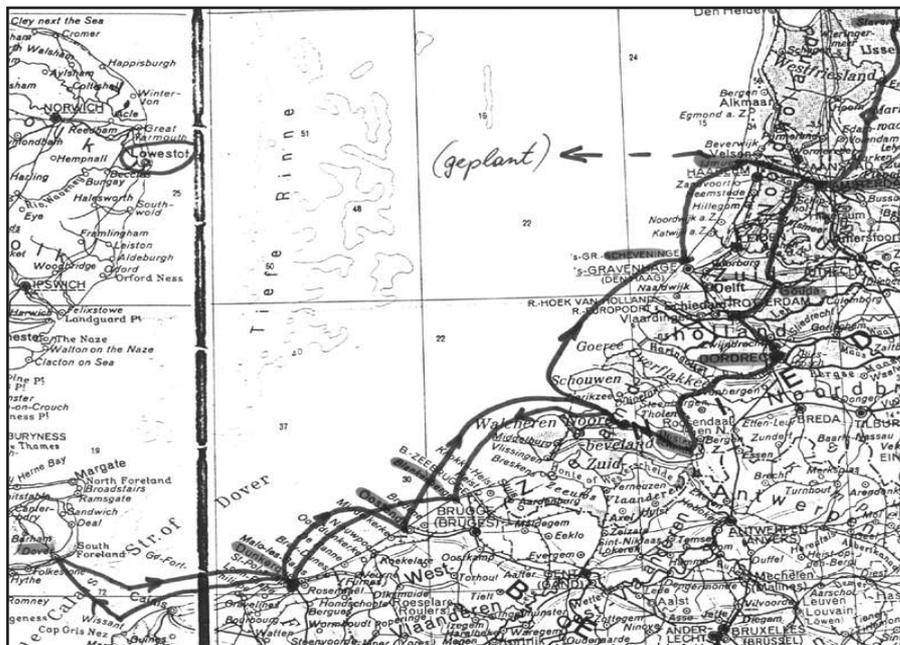
Doch Rasmus wollte einfach nicht mitspielen. Die Nordsee empfing uns mit Windstärke 5 bis 6 und dem Wind genau von vorn – wir konnten weder den englischen Hafen noch Scheveningen an der holländischen Küste anliegen. Dieses Vorhaben gaben wir nach kurzem Versuch auch schnell wieder auf, denn es war schließlich Urlaub angesagt und sollte nicht zur Plackerei ausarten. Im Übrigen wäre diese Strecke 110 sm lang gewesen, und wir hatten mit ca. 30 Stunden Fahrzeit am Stück gerechnet.

Wir drehten also um und fuhren über die Kanäle von Amsterdam aus nach Südholland, weitestgehend unter Maschine, bis zur Oosterschelde. Stationen waren Haarlem, Dordrecht und Colijnspaat. Diese Strecke ist mit stehendem Mast zu befahren, jedoch recht zeitkritisch, da an mehreren Stellen Eisenbahn- und Autobahnbrücken nur wenige Male am Tag zu festgelegten Zeiten öffnen – eine Minute zu spät, und schon wird man bis zu sechs Stunden bis zum nächsten Gang aufgehalten. Wenigstens hierbei war uns das Glück hold. Im südlichen Abschnitt machten wir bereits erste Bekanntschaft mit den Auswirkungen der Gezeiten, insbesondere in Bezug auf die Strömung.

Guter Seemannschaft entsprechend waren wir darauf bedacht, uns diese stets zunutze zu machen, was aber auch bedeutete, dass wir mal um halb sechs Uhr morgens, mal aber auch erst um 15 Uhr ausliefen und dann erst bei Dunkelheit am Zielort festmachten. Die Tages-Fahrleistungen lagen zwischen 24 und 51 Seemeilen – zumeist bei schwachen Winden und zudem aus der falschen Richtung.

Von der Oosterschelde ging es an der belgischen Küste mit ihren wunderbaren Betonburgen hinter den Badestränden entlang bis Dünkirchen in Frankreich – heute eine mittlere Industriestadt mit wenig Flair, jedoch einem guten Yachthafen mit ausgezeichnetem (und preiswertem!) Restaurant.

Am neunten Tag der Reise liefen wir ganzfrüh Richtung Dover aus, unsere längste Einzelstrecke. Hier wurden wir mit allem, was eine solche Überquerung zu bieten hat, auf einmal konfrontiert: starker Gezeitenströmung in den und aus dem Ärmelkanal, regem



Großschiffsverkehr in den Verkehrstrennungsgebieten querlaufend, dem vorschifftmäßigen Queren des VTG mit bis zu 35 Grad Abdrift (KdW gegenüber KüG), mitlaufenden Fähren (bis zu fünf gleichzeitig) und mieser Sicht. Aber Steuerfrau und Steuermann meistern diese ungewohnten Hürden bravourös – der Skipper verschläft etliche dieser aufregenden Stunden in seiner Koje. Die Anfahrt auf Dover entschädigte dann trotz der eingeschränkten Sicht für die lange Reise, denn die hohen Kreideklippen und die Burg sind schon von weitem sehr beeindruckend.

Gegen 16 Uhr liegen wir fest in Granville Dock, eine Marina mit Schleusentor, das nur bei Hochwasser ± 2 Stunden geöffnet ist. Die Besichtigung von Dover zog sich bis zur Dunkelheit hin, doch zu den traditionellen Fish and Chips kamen wir nicht. Auch des Bier war – belgisch.

Die Wind- und Wetteraussichten versprachen wenig Vorteilhaftes, so dass wir uns entschlossen, nicht die englische Küste entlang nach Ramsgate weiter zu fahren, sondern wieder über den Kanal aufs Festland zurück zu springen. Das Risiko, bei Törmitteln auf der Insel hängen zu bleiben, war uns doch zu groß, und auf das Vergnügen, weiter immer nur gegenan dampfen zu müssen, konnten wir gut verzichten.

Das hieß dann bereits nach einer Nacht bei Öffnung des Tores wieder auslaufen Richtung Frankreich, das wir dann auch unter Segeln am Abend erreichten. Wir wählten wieder Dünkirchen anstelle von Calais, denn das hat außer dem riesigen Fährhafen nicht viel zu bieten. Zudem war Dünkirchen schon wieder ein Stück näher an unserem Heimathafen. Die nächsten beiden Tage verbrachten wir im Stadthafen von Oostende, eine nette, wenn auch von starkem Tourismus geprägte Stadt am Wasser. Der 13. Tag schließlich war ein reiner Segeltag – bis zur Roompot-Schleuse und –Marina in der Mündung der Oosterschelde. Tags darauf gings wieder ein Stück Binnen durch die Krammer- und Volkerak-Schleusen bis zur Stad aan 't Haringvliet, bevor wir wieder über die Nordsee fuhren und in Scheveningen Station machten. Vom Schiff aus schön anzusehen (Casino, Seepavillon), der Hafen jedoch total überfüllt und wie überall im südlichen Abschnitt unseres Törns recht teuer. Da wir als zweiter Außenlieger das Päckchen

ohnehin recht früh freigeben mussten, machten wir uns auch gleich auf die letzte Etappe über See zurück zum Ijsselmeer, nämlich wieder bei Ijmuiden in der Nordseekanal, an Amsterdam vorbei in die Buiten-IJ nach Durgerdam. Von diesem beschaulichen Örtchen aus (ein idealer Abสปरणpunkt für einen Besuch in Amsterdam) war es dann am nächsten Tag auch nur ein Katzensprung (fast 40 sm, aber Segeln pur) bis zur Schleuse von Stavoren und unserem Heimathafen De Vrijheid in Wams, in den wir voller Stolz mit allen Gastlandflaggen der bereisten Länder unter der Stb-Saling am Abend einliefen:

Einige Zahlen:
 Dauer der Reise: 17 Tage
 zurückgelegte Seemeilen: 573
 Motorstunden: 101 (!)
 Kosten für Seekarten: ca. 400 Euro
 Leider waren viele der Ziele nur unter Maschine zu erreichen, und so richtiges Segeln war uns erst in den letzten Tagen des Törns vergönnt. Im Gesamten betrachtet hat es sich dennoch gelohnt, denn wir haben eine Vielzahl neuer Erfahrungen gesammelt und unseren Horizont (und das Fahrgebiet) weiter ausgedehnt. Die Seekarten werden nicht verkauft – möglicherweise brauchen wir sie nächstes Jahr wieder.

Ja, und dann war da noch unser Schiff, die 8,30 m lange WINDWALKER, eine stabile Hurley 800, die uns auf unserem Törn sicher über alle Tiefen und Untiefen brachte und sich prächtig auf See bewährt hat.

Leider gibt es vom Törn keine Fotos. Wir haben die Kameras schlichtweg zu Hause vergessen.



“Du verstehst?” (Originalton Hans Ludemann), oder: Ein geplanter Segeltörn wird zum Motorbootausflug

Ägäis-Törnbericht von Walter Ueding

Zur Einleitung: Wir alle, das waren Helmut Weise als Skipper, Hans Ludemann als Co-Skipper, Rainer Jakob, Peter Frech und Walter Ueding, hatten uns auf diesen Segeltörn seit Monaten gefreut. So weit als möglich schien alles gut vorbereitet. Nur: Ein Segler hängt wie kaum ein anderer Wassersportler vom Wetter ab! Aus dem Segeltörn wurde ein Motorbootausflug! Wir sind nahezu 45 Stunden unter Motor gefahren und lediglich rund 10 Stunden gesegelt. Für Statistiker: Dies sind etwa 82% der gesamten Fahrt unter Motor und nur gut 18% konnten wir segeln. Nun der Reihe nach: Sonntag, 19.9., 6.55 Uhr am frühen Morgen ging es mit Germanwings ab Köln nach Athen. Dort trafen wir Peter Frech, der ab Düsseldorf mit LTU geflogen war und etwa gleichzeitig ankam.

Eigentlich wollten wir mit der Fähre gleich weiter zur Insel Skiatos. Nur, es war bereits die touristische Nachsaison. Die Fähre fuhr erst am Abend und wir hätten mit einem öffentlichen Bus nach Konstantinos (nördlich von Athen!) gemusst. Zeit- und Preisvergleiche ließen es uns aber ratsam erscheinen, mit einem Pflüzenspringer (2-Propeller-Maschine) der Olympic-Airways zu fliegen.

Skiatos gehört zu den nördlichen Sporaden (grch. "die Zerstreuten"), einer Inselgruppe im Ägäischen Meer.

In Skiatos angekommen, fehlte Walters Reisetasche. Aufregung pur! Schnell stellte sich heraus, dass Helmut's Schlafsack als Sondergepäck behandelt und mit Walters Gepäckbanderole ausgestattet worden war. Und so war Walters Gepäck ohne Bänderole -sozusagen herrenlos- im Athener Flughafen stehen geblieben. Aber: Sowohl die Mitarbeiter des Skiatoner Flughafens als auch die Inhaber und Mitarbeiter des Kaffees "Frisch" am Hafen kümmerten sich vorbildlich und engagiert in dieser Sache. Während wir am nächsten Tag die Insel mit gemieteten Motorrollern erkundeten, gelangte das verloren geglaubte Gepäck doch noch auf die Insel und in Walters Besitz.

Am nächsten Tag konnten wir dann wieder mit den Rollern die Insel "unsicher" machen. Walter hatte sich für einen ruhigen (faulen!) Standaufenthalt in Koukounaries entschieden. Helmut, Hans und Peter wollten die Insel erkunden. Es blieb aber im Wesentlichen beim "Wollen"! Peter wurde unglücklich von einer Wespe in die Oberlippe gestochen und Hans hatte in den Bergen eine Kurve zu eng genommen und landete mit seinem Roller im Graben. Für beide war der Tag damit "gelaufen". Gott sei Dank war beiden nichts ernsthaftes passiert und wir brauchten unsere Pläne nicht zu ändern.

Abends hatten wir dann Gelegenheit, unser Schiff "ARTEMIS" zu sehen. Helmut war ganz und gar enttäuscht. Das Schiff entsprach nun gar nicht der ihm gegebenen Beschreibung. Die Artemis (Tochter des Zeus, Schwester des Apoll, Herrin der freien



Natur) machte ihrem Namen nun wirklich keine Ehre!

Bis zur Übergabe am nächsten Tag wurden die Mängel (Dingi, Hecklicht, Ankerlicht etc. repariert bzw. ausgetauscht; der Autopilot war und blieb unbrauchbar). Mittags war unsere Crew dann auch komplett. Rainer Jakob war erst am Mittag zu uns gestoßen.

Am Donnerstag ging es dann endlich los. Nachdem wir zunächst einige Runden im Hafen geübt hatten und Helmut sein erstes "römisch-katholisches Anlegemanöver" gemeistert hatte, ging es am Mittag dann zur Insel Skopelos. Der Wind meinte es nicht gut mit uns. Nach fast fünf Stunden unter Motor erreichten wir den Hafen Skopelos. Unterwegs wurde natürlich in einer herrlichen Bucht eine Pause gemacht und gebadet. Eine wahrlich gute Entschädigung für den fehlenden Wind. Der nächste Tag meinte es dann etwas besser mit uns. Schon gut eine Stunde nach dem Auslaufen konnten wir das Groß und die Genua setzen. Am Abend erreichten wir das Inselchen Peristeria. Der kleine Hafen war schon besetzt und wir fanden unweit eine kleine Ankerbucht. Helmut -wie immer auf diesem Törn- suchte die absolute Sicherheit. Das Schiff wurde für die Nacht dreifach gesichert: Mit Anker, Heckanker und einer Heckleine, die Hans am Ufer befestigte.

Das Ziel des nächsten Tages war die Insel Skantzoura. Es schien ein schöner Segeltag zu werden. Gegen Nachmittag stellten wir dann fest, dass wir zu wenig Höhe gemacht hatten und augenscheinlich über der Insel Skantzoura ein Tief aufzog. Schnell war die Entscheidung getroffen, nach Votsi auf der Insel Alonissos abzulaufen.

Weil aber der Hafen von den heimischen Fischern voll belegt war, die Tiefe an der Pier nur 2 m betrug und aufländiger Wind blies, entschied Helmut, unweit eine kleine Bucht anzulaufen. Sie war leider nicht so gut geschützt. Bug- und Heckanker wurden ausgebracht und da eine unruhige Nacht drohte, wurde "Ankerwache" angeordnet. Erst am nächsten Morgen, Peter hatte in einem Tauchgang unseren Heckanker aus einer anderen Ankerkette "befreit", stellten wir fest, wie gut doch unsere ARTEMIS verankert gewesen war und die Ankerwache eigentlich unnötig gewesen wäre. Eine weitere Entscheidung wurde an diesem Tag noch getroffen: Inzwischen wurde die Zeit knapp - in fünf Tagen mussten wir in Athen sein! Also zurück nach Skiatos, die inzwischen aufgetretenen Mängel am Boot beheben lassen, Diesel und Wasser auftanken, Lebensmittel für die nächsten Tage bunkern und dann durch die geschützte, aber schmale Meerstraße Euripus

(westlich der Insel Euböa) nach Athen. Am Montag, 27.9., ging es dann morgens um 7.00 Uhr los; erst Richtung Golf von Volos wo wir eine starke Nord-Ost-Strömung erlebten. Nach über 9 Stunden unter Motor fanden wir dann Platz im Hafen von Konstandinos.

Dienstag stand uns eine Überraschung ins Haus. Niemand konnte uns nämlich genau sagen, ob und wann die Brücke bei Chalkis für den Schiffsverkehr geöffnet wurde. Chalkidiki liegt in der Mitte der Westküste an der schmalen Meerstraße Euripus, über die seit 411 v.Chr. eine Brücke führt, die die Insel Euböa mit dem Festland verbindet. Inzwischen ist die Brücke neueren Datums und soll einmal täglich für den Schiffsverkehr geöffnet werden - aber nur dann, wenn Bedarf vorhanden ist. Bedarf liegt aber nur dann vor, wenn ein Berufsschiff und mind. zwei Yachten diese Enge passieren wollen. So wurde es uns gesagt! Jedenfalls machten wir bereits um 14.35 Uhr in Chalkis fest. Wir gingen ins Hafentbüro und zahlten über 20 Euro Gebühren und wurden angewiesen, bis etwa 23 Uhr auf weitere Anweisungen über Funk zu warten. Um 3.30 Uhr kam dann endlich der Aufruf für die ARTEMIS. Gegen 3.45 Uhr am Morgen passierten wir die Brücke. Einen Ankerplatz jenseits der Brücke hatten wir schon tags zuvor ausgemacht. Um 4.00 Uhr endlich Anker geworfen - Ankerwachen eingeteilt.

Um 8.30 Uhr ging es dann weiter. Bis auf eine kurze Zeit fuhren wir weiter unter Motor und erreichten am Abend bei Lavrion die Olympic-Marina. Die erste und einzige Marina, die uns auf dem gesamten Törn begegnete. Sehr ordentlich aber verflucht teuer.

Der nächste Tag brachte uns einen Höhepunkt des gesamten Törns: Gegen Mittag erreichten wir Kap Sounion mit dem Tempel des Poseidon. Natürlich haben wir in dieser Bucht geankert, gebadet, relaxt und uns von diesem herrlichen Panorama vereinnahmen lassen.

Am späten Nachmittag erreichten wir die Anavision-Bucht, wo wir über Nacht ankerten.

Am nächsten Tag hatten wir nur noch gut 25 sm bis Athen. Es war eigentlich der schönste Tag des Törns: Nicht weil das Ende des Törns nahe, sondern weil wir fast die ganze Strecke segeln konnten. Ein wahrlich schöner Segeltag.

Leider noch ein kleiner Wermutstropfen zum Schluss: Nach einem guten aber teuren Abendessen in Athen fehlten bei der Rückkehr aufs Schiff aus Walters Kabine Handy, Fotoapparat, Bordcase und einige andere Dokumente. Auch das geführte Tagebuch. Deshalb muss dieser Bericht streckenweise lückenhaft bleiben. Und zum Schluss: Hans hatte ein Wimpel unseres Vereins und eine kleine bundesdeutsche Flagge mitgebracht, Walter eine kleine Kölner Flagge. Helmut, unser Skipper, fand das zu nationalistisch - es blieb die Werbeflagge des Vercharterers an der Wante. Da wird Helmut wohl noch dazu lernen müssen. Alsdann.

24-Stunden-Fahrtenseglerwettbewerb auf dem IJsselmeer

Bericht von Edgar Wallenborn

Das diesjährige 24-Stunden-Rennen auf dem niederländischen IJsselmeer, eine der größten Segelveranstaltungen in Europa, hatte es wahrlich in sich: Bereits beim Start am Freitag, den 20. August 2004, in Stavoren um 19.45 Uhr hatten wir zwei Reffs ins Groß eingebunden, und schon die Pflichtstrecke zur ersten Bahnmarke musste aufgekreuzt werden. Und so ging's auch weiter: Statt des vorhergesagten abnehmenden Nordwest drehte der Wind in unverminderter Stärke (in Spitzen bis 7 Bft) auf Nordost, und das brachte unsere gesamte Anfangstaktik durcheinander, denn wir waren nun in der Auswahl der vorgegebenen Teilstrecken doch sehr eingengt. Von diesen Teilstrecken, die über das ganze IJsselmeer sowie Markermeer, Nordsee und Waddensee verteilt sind, gab es insgesamt 94 Stück, von denen so viele wie möglich - jede jedoch höchstens zweimal - zusammenhängend in einem Etmal abgefahren werden sollten. Der Start kann von 17 verschiedenen Orten aus erfolgen. Die Schwierigkeit bestand darin, die Schläge so zu wählen, dass eine optimale Meilenzahl zustande kam.

Es kachelte weiter die ganze Nacht, mit Blitz und Donnergrölen. Der Regen setzte erst ganz früh am Morgen ein, was die Freude an der Segelei auch nicht gerade zu steigern vermochte. Das Nachtsegeln ist eigentlich eine feine Sache; man sieht Schiffe und befeuerte Tonnen schon von weitem und kann sich gut orientieren. Unterwegs fiel gar nicht weiter auf, dass zu dieser Zeit ca. 680 teilnehmende Yachten unterwegs waren, doch an den Bahnmarken tauchten dann plötzlich 5, 10, 15 Schiffe wie aus dem Nichts auf, und man musste sehen, dass man aus dem Gewirr wieder unbeschadet herauskam. Mit dem neuen Tag trat leider keine Verbesserung der Wetterverhältnisse ein, und die Freiwache wurde weiter tief in die Seekojen hineingedrückt. Erst am Nachmittag klarte es auf, und dies ließ das Segeln wieder zum Spaß werden. Wir überquerten die Ziellinie vor Medemblik nach 24 Stunden und 17 Minuten, innerhalb des erlaubten Zeitfensters, denn bei Ankunft vor der 24. und nach der 25. Stunde erfolgt rigoros die Disqualifikation. Die Zufahrt zum Ziel war ein überwältigendes Spektakel, denn alle Teilnehmer laufen hier in einem dichten Pulk innerhalb von 1 Stunde durch ein Nadelöhr ein. Müde und geschafft strebten wir dann dem Innenhafen (Westerhaven) von Medemblik zu, an dessen Kais Hunderte von Kijkers den einlaufenden Yachten anhaltenden Beifall spendeten und aufmunternde Worte zuriefen. Auch als einer der wenigen ausländischen (deutschen) Teilnehmer wurde unser Boot sehr herzlich in Empfang genommen –



das ganze begleitet von Jazz-, Pop- und Volksmusik am Ufer.

Im Hafen lag alles im Päckchen, und selbst die Boxengassen waren mit Schiffen zugestellt. Nach dem Festmachen füllten wir gemeinsam das umfangreiche Fahrtenprotokoll aus und lieferten es bei der Regattaleitung ab. An Land am ganzen Ufer entlang Trubel und Volksfeststimmung, doch uns blieb gerade noch Zeit für zwei Bier, dann war das Essen an Bord hergerichtet, und wir machten uns heißhungrig über die Reste der vorbereiteten Verpflegung her. Anschließend noch ein Glas Wein, dann nahm auch schon das dringende Bedürfnis nach ungestörtem Schlaf überhand. An Land ging der Trubel bis spät in die Nacht weiter.

Ziel dieses Fahrtenseglerwettbewerbs ist nicht der direkte Kampf Yacht gegen Yacht um die Platzierung, sondern es gilt, den Nachweis guter Seemannschaft, der Navigationskenntnisse, des Durchhaltevermögens und der Teamleistung zu erbringen, was unserer vier Mann starken Crew (Ingo Giercke, Eckhard Hülsebus, Bernd Heiden und Edgar Wallenborn) als reine Fahrtensegler prima gelungen war. Das Schiff war eine HURLEY 800 mit 6,70 m LWL. Es waren aber auch ca. 70 Schiffe mit geringeren Ausmaßen an der Wettfahrt beteiligt.

Von den 451 Teilnehmern am Fahrtenwettbewerb (die übrigen waren Ranglisten- und Plattbodensegler) lagen wir mit 98 Netto-Meilen ungefähr an 235. Stelle. Im vergangenen Jahr hatten wir bei weniger Wind etwa 20 Seemeilen mehr zustande gebracht. Wegen des Wetters, Erschöpfung, Seekrankheit und Havarie haben ca. 20 % der Besatzungen vorzeitig aufgegeben. Eine offizielle Wertung – außer für ganz herausgehobene Leistungen - gibt es nicht. Man muss lediglich regelgerecht seine Bahnen ziehen und ankommen. Einziges Ausgleichs-



kriterium für die unterschiedlichen Schiffe ist die Länge der Wasserlinie, die als Handicapfaktor mit der Netto-Meilenzahl verrechnet wird.

Die Rückreise am Sonntagmittag zur Ostseite des IJsselmeers war eine erholsame Spazierfahrt – nun natürlich bei Windstärke 3-4 und Sonnenschein auf Halbwindkurs. Einzig das Einreihen und Warten auf den Schleusengang vor Stavoren war noch etwas nervig, aber mit einer bestandenen Leistungsprüfung im Rücken ließ sich auch das gelassen ertragen und die Fahrt nach Hause antreten.

Ausführliche Informationen (und eine Übersetzung ins Deutsche der Wettfahrtbestimmungen) über das in diesem Jahr zum 40. Mal ausgetragene 24 Uurs Zeilrace (www.kustzeilers.nl) gibt's von Edgar Wallenborn, Tel. 02237 2395.

Der Alleinsegler...

Bericht von Michael Grönwald

Das Wetter verspricht schön zu werden: Sonne und Wind aus Süd um 3 bft! Schnell bei Hans angerufen, ob das Boot frei ist - und für den Tag darauf gebucht. Dann den einen oder anderen angerufen, auch in der Familie gefragt, nein, diesmal will kein anderer mitkommen nach Ophoven. Auch gut.

Anderntags die Taschen mit den Segelklamotten gepackt, an die "Q" ("Fachausdruck" für BMW-Motorräder mit Boxermotor) gehängt und eine wunderbare Tour auf schmalen Landstraßen und spätsommerlichen Alleen, über Linnich, Heinsberg, Echt (NL) zum "Blanken Hans" gemacht. Praktisch: das Motorrad passt durch die Fussgängerschleuse am Campingplatz, und so konnte ich es am Wohnwagen sicher abstellen. Umziehen, Boot klar machen, auslaufen zur blauen Tonne war gewissermaßen eins. An der Tonne eine kleine Pause gemacht, den mitgebrachten Kaffee genossen und dem bunten Treiben auf dem kleinen See zugeschaut. Es waren außer den Segelschulen auch noch viele weitere Segler und Motorboote draußen. Dann zog ich die Segel hoch, legte ab, und sauste mit achterlichem Wind durch die Düse am Tegelhäuschen in den großen See. Herrlich, der "Zugvogel" machte bei raumen Kurs Rauschfahrt, das ist Segeln! Irgendwann ist bekanntermaßen der See zu Ende, also angelutvt, gewendet und dann hochgekreuzt in großen Schlägen. Schön, einfach mal zu machen, was man will.

Nach etwa anderthalb Stunden legte ich dann am Tegelhäuschen unter Segeln an, und gönnte mir etwas zu essen. Später wieder an Bord trank ich noch einen Kaffee, und bemerkte Regattavorbereitungen beim Sail Center. Ich segelte dann wieder hinaus auf den großen See, freute mich über den konstanten Südwind, der tatsächlich so um 3 bft blies, wie vorhergesagt, genau das Richtige für den "Blanken Hans". Und da kamen sie: eine Dreiergruppe "Wanderfalk"-Boote, gaffelgetakelt, schön anzusehen, besetzt mit jeweils 3 - 4 Personen. Sie gehörten zum Regattafeld, was sich inzwischen rund um den ganzen See verstreut hatte. Sie nahmen Kurs auf eine Wendemarke, ich ließ sie passieren, da sie Vorfahrt hatten. Doch da im Regattafeld gerade ein großes Loch klaffte, packte mich der Ehrgeiz und ich nahm mit einigem Abstand zu den Falken ebenfalls Kurs auf die Wendemarke. Dort angekommen halste ich um die Boje und mit halben Wind ging's Richtung nächste Wendemarke. Schnell wurden die drei Falken größer, und ich dachte: "Was soll's, lass sie ziehen..." und fiel etwas ab, um die Drei nicht in ihrem Tun zu stören. Stoisch hielten sie Kurs auf ihre Wende-



marke. Immer noch lief der "Blanke Hans" sehr schnell. "Wieso soll ich eigentlich langsamer segeln, als ich es in der Situation könnte?" Ich luvte wieder an, der Zugvogel machte einen Satz nach vorne, in etwa 2-3 Bootslängen Abstand rauschte ich im spitzen Winkel durch das Kielwasser des ersten Wanderfalks, überholte in gebührendem Abstand, flugs war auch der 2. und 3. überholt. Vorsicht, Großschot und das Ende der Pinne in der linken Hand, grüßte ich die drei winkend mit der rechten, ordentlich Lage schiebend, dann ließ ich mich etwas abfallen, und mit gut 30 - 40 m Vorsprung umrundete ich die Wendemarke. Das hat Spass gemacht - aber ein bisschen fies war es schon. Ich könnte mir denken, dass mein Manöver abends beim gemütlichen Teil unter den 3 Besatzungen noch Gesprächsthema war.

Ich verließ die Regattabahn, segelte noch eine Weile hin und her, kreuzte dann durch die Düse zurück zur blauen Tonne und genoss dort, nachdem ich die Segel eingeholt und das Boot "Hafen fein" gemacht hatte, auf dem Vorschiff eine Weile die Abendsonne. Gemütlich tuckerte ich dann in den Hafen und machte fest. Das war ein supertoller Segeltag! Noch 2 Tage später hatte ich wohligen Muskelkater in den Armen vom halten der Schoten.

Eigentlich wollte ich abends über die Autobahn nach Hause fahren, aber dank Sommerzeit war es immer noch ca. 1 Std. hell, so trieb ich dann meine "Q" wieder über die Landstraßen, diesmal aber über Erkelenz und Bergheim. Einfach toll, gleich zwei Hobbies miteinander zu verknüpfen. "Een dagje uit" wie dieser wiegt bestimmt so viel, wie drei Tage Urlaub.



SIK-Mannschaft erfolgreich beim Köln-Cup 2004

Bericht von Werner Brommund

Auch in diesem Jahr hat eine Mannschaft der SIK am Köln-Cup teilgenommen. Auf dem Schiff von Edgar Wallenborn - einer Hurley 800 - segelten der Eigner, Christoph Oppermann und Werner Brommund. Im Gesamtergebnis konnte der dritte Platz errungen werden. Beim Start am Samstag waren 16 Schiffe vertreten, die in zwei Klassen unterteilt wurden. Wir wurden der Klasse der kleineren Schiffe mit insgesamt 11 Booten zugeordnet. Erste Wettfahrt war ein Dreieckskurs. Bei Windstärken zwischen fünf und sechs konnte unser Boot seine Stärken ausspielen. Wir waren ohne Reff flott unterwegs und konnten in diesem Teil Platz 4 erreichen. Der Wind frischte mittags weiter auf und zur Langfahrt am Nachmittag starteten wir mit dem zweiten Reff im Groß und halbierte Genua. Ein großer Teil unserer Konkurrenten trat zu dieser Wettfahrt wegen des Windes nicht mehr an. Wir hingegen konnten den dritten Platz erreichen und hatten dabei zu keiner Zeit das Gefühl uns oder das Boot zu überfordern. Merke: Ein stabiles Boot hat zwar seinen Preis, gibt dafür aber auch vieles zurück.

Am Sonntag war wiederum viel Wind (7 Bft.). Da wir an diesem Tag noch zurück nach Stavoren mussten, entschieden wir gemeinsam, auf die zweite Kurzstrecke zu verzichten. Aus unserer Gruppe gingen dann nur noch zwei Schiffe an den Start. Die Überfahrt nach Stavoren konnte Dank des guten Windes in weniger als zwei Stunden erfolgreich gemeistert werden. Fazit: Wir haben Spaß gehabt, konnten ordentlich segeln und waren erfolgreich. Dies verpflichtet für das nächste Jahr.

Absegeln

Überaus gemütlich ging es dieses Jahr zu beim Absegeln. Nachdem es anfangs ziemlich neblig war, schaffte es die Sonne um die Mittagszeit doch noch, einen schönen, milden Herbsttag zu zaubern. Prima, nur der Wind fehlte! So wurde das Absegeln zu einem "Abmotoren", der "Blanke Hans" wurde zum Ausflugsboot für eine Saison-Abschiedsrunde durch unser Segelrevier.

In der Zwischenzeit wurde am Wohnwagen der Grill entzündet und Fleisch und Würstchen zubereitet. Es wurde geklönt, die Saison Revue passieren lassen, und anstehende Dinge diskutiert. Nachmittags wurde der "Blanke Hans" abgetakelt, ausgekrant und auf einen Miettrailer gesetzt.

Einige Mitglieder übernachteten in Ophoven und brachten das Boot am nächsten Tag ins Winterlager. mg