



KYC Club-Spiegel

Ausgabe 1 # Informationen für die Mitglieder des Kölner Yacht Club # Januar 2006

Sehr verehrte Damen und Herren,
liebe Clubkameraden!

Ich möchte Ihnen einen kurzen Abriss über das abgelaufene Geschäftsjahr 2005 geben.

Nachdem wir Ende 2004 unsere Geschäftsstelle mit neuer EDV, Farblaserdrucker und Großkopierer ausgestattet haben, mussten wir zunächst auf die Erneuerung unserer Telefonanlage weiter verzichten, um zu konsolidieren und die Kostenplanung einzuhalten.

Neben der Modernisierung der Geschäftsstelle haben wir die Dachisolation und den Dachausbau Anfang dieses Jahres fertig gestellt. Der Einbau von Regalen und Schränken steht noch aus.

Hinsichtlich der sportlichen Aktivitäten ist festzustellen, dass die Rheinwoche auch

von unseren Mitgliedern sehr gut angenommen wurde, das Gleiche gilt für FlöNZ-Kapp und Köln-Cup. Im Jahr 2006 wird die Rheinwoche von Porz nach Emmerich verlaufen. Die „MS Siebengebirge“ wird wieder als Begleitschiff auf dieser Strecke dabei sein.

Ich persönlich würde mich sehr freuen, wenn der Kölner Yacht Club wieder so stark wie im letzten Jahr oder noch stärker vertreten sein würde.

Die Planung für die neuen Hochwasserschutzmaßnahmen sind, abgesehen von wenigen Detailfragen, abgeschlossen – ob im kommenden Jahr die Bauvorhaben durchgeführt und abgeschlossen werden, ist noch offen. Die mobilen Schutzwände sollen einem Kölner Pegel bis 11,3 m standhalten, d.h. 1,30 m

höher als zurzeit. Über die daraus resultierenden statischen Baumaßnahmen möchte ich mich an dieser Stelle nicht auslassen. Nur insoweit: das wird das äußere Bild der Terrasse nicht beeinträchtigen.

Geplant sind weitere kleinere Rückstellungen a) für unvorhergesehene Ausgaben im Rahmen des Hochwasserschutzes, b) notwendige Renovierungsmaßnahmen an der Außenfassade und im Treppenhaus.

Ich habe bereits bei der letzten Mitgliederversammlung darauf hingewiesen, dass aus den Jahren vor 1985 so gut wie keine Dokumente, Protokolle, Bilder/Fotografien in der Geschäftsstelle verfügbar sind und bitte nochmals – vor allem die älteren Clubmitglieder – für den

Fall, dass Material vorhanden ist, dieses dem Yacht-Club-Archiv zur Verfügung zu stellen.

Ende 2005 scheidet ich aus dem aktiven Berufsleben aus und erlaube mir eine Auszeit von zwei bis drei Monaten mit einem kleinen Segelboot im Südwesten Amerikas zu nehmen. Aus organisatorischen Gründen ist der KYC Clubspiegel vor Weihnachten nicht mehr erschienen, so dass ich im Nachhinein hoffe, dass Sie ein geruhames Weihnachtsfest hatten; für das Jahr 2006 wünsche ich Ihnen und Ihren Familien Gesundheit und viel Erfolg!

Ihr

Olaf Krings



Zwischen den Deichen

Törnbericht Mai bis 03. Juni 2005

Vorbemerkung

„Zwischen den Deichen“, so hieß ein Bericht von K.-P. Best über das Urlaubsrevier Ems in dem Magazin Segeln aus dem Jahre 1998. Seitdem reizt es mich immer wieder, dieses Revier einmal in Ruhe zu erkunden.

Zweimal bin ich bereits achtlos daran vorbei gesegelt, einmal im Jahre 2000 auf dem Weg in die Ostsee, ein andermal im Jahre 2002 auf dem Weg zu den ostfriesischen Inseln. Auch diesmal sollte es eigentlich wieder einmal England werden. Der

Büroalltag hatte aber bei uns allen kräftige Spuren hinterlassen. Darüber hinaus sorgte zu Beginn unseres Törns eine stabile Westwindlage für kräftigen Wind aus westlichen Richtungen. Der Wunsch nach erholsamen Urlaubstagen siegte schließlich über unseren Entdeckerdrang. „Zwischen den Deichen“ war mein Plan B und es war wirklich kein Notfallplan.

Das Schiff

Mein Schiff ist eine schwedische Malö 34, 1991 gebaut. Ich habe ihr den Namen *SOLVEIG* – der Weg der Sonne – gegeben. Sie ist 10,60 m lang bei einer Breite von 3,23 m und hat einen Tiefgang von 1,67 m. Ihre Verdrängung beträgt 5,0 to.

Sie ist kein schneller Racer, aber sie verfügt über eine Seefestigkeit, die ihres gleichen sucht. Ausgerüstet ist sie mit allen Mitteln, die leichtes und sehr schweres Wetter erfordern. Bis auf die Rollgenoa werden alle Segel (Sturmsegel am inneren Vorstag und Großsegel) vollständig vorne am Mast bedient. Dies ermöglicht einer (!) Person bei schwerem Wetter z.B. das Großsegel den Windverhältnissen schnell und einfach anzupassen.

Die Mannschaft

Wir, meine Freunde Martin, Karin und ich, haben uns 1992 auf einem Ausbildungstörn kennen gelernt und segeln seitdem jedes Jahr einen Törn zusammen. Von Beginn an versuchen wir das Seesegeln mit Bewegung an Land (z.B. Fahrradfahren) und mit der Entwicklung einer guten Bordküche zu verbinden. Seetage und –nächte gehören daher ebenso zu unserem Programm wie mehrere Landtage.

Der erste Tag dient – wie seit Jahren – der Eingewöhnung; den Stress des Alltags wollen wir nicht mit auf See nehmen. So geht es nach langem Ausschlafen zunächst bis nach Makkum in die Beton-Marina. Wie immer haben wir uns vorher mit den Notfällen auf See beschäftigt. Die Sicherheitseinweisung ist erfolgt und die Notrollen hängen sichtbar an der Toilettentür; die Aufgaben sind verteilt. Abends bereite ich meinen frischen Bornheimer Spargel zu, den mein Spargelbauer erst tags zuvor gestochen hat. Dazu gibt es einen gut gekühlten Chateau Lamotte (weißer Bordeaux). Der erste Abend ist bei uns immer gefährlich, weil wir uns solange nicht gesehen haben und es viel zu erzählen gibt. Vorsorglich werfen wir vor dem Zubettgehen schnell noch ein Aspirin ein. Gut so!

Am Sonntag, dem 22.05., werfen wir um 08:50 Uhr die Leinen los, um rechtzeitig bei Hochwasser in der Schleuse von Kornwerderzand zu sein. Um 14:00 Uhr machen wir unsere Leinen im Passantenhaven auf der Insel Vlieland wieder fest. Das Wetter macht mir Sorgen. Ein Sturmtief, das von Irland nach Schottland zieht, mit Trogbildung über der Doggerbank wird begleitet von einem Hoch über der Biscaya, welches sich nach NE ausdehnt. Das verspricht schönes Wetter mit sehr viel Wind. Eigentlich wollten wir an die Küste NE-Englands. Für das Seegebiet Dogger meldet der Mittelfrist-Seewetterbericht über 3 Tage hinweg aber Windspitzen von Bft 8 bis 9. Einen Vorgeschmack bekommen wir gratis auf Vlieland; 2 Tage weht es konstant mit 6 bis 7 Bft im Hafenbecken. Wir sind froh, nicht ausgelaufen zu sein. So gehen wir auf Vlieland spazieren. Vlieland ist eine hügelige und bewaldete Insel. Auf einem Hügel von 40 Metern steht der Leuchtturm der Inseln, angeblich die höchste Erhebung in ganz Friesland. Von dort hat man einen phantastischen Blick bis nach Terschelling hinüber.

Am Mittwoch wollen wir weiter. Notfall-Plan B soll uns Richtung Ems führen. Um 03:30 Uhr klingelt der Wecker, doch noch immer weht es hart im Hafenbecken, so dass wir

uns die Bettdecken wieder über die Ohren ziehen. Mittags halten wir es aber nicht mehr aus; noch ein Hafentag ist uns zuviel. Wir wollen noch bis Borkum. Das bedeutet: Nachtansteuerung in die Ems. Wir sind gespannt und hoffen, dass unser Radar uns eine gute Unterstützung sein wird. Vorher müssen wir aber aus Vlieland raus. Die Aussteuerung ist hart. An der Nordküste steht mächtiger Strom gegen den Wind; der Seegang ist beachtlich. Beim Setzen des Großsegels bricht uns ein Schäkel des Baumniederholers. Gott sei Dank habe ich passenden Ersatz an Bord. Erst als wir Kurs nach Osten absetzen, wird es gemütlicher.

Um 23:20 Uhr stehen wir in der Ansteuerung des Fahrwassers Westerems. Wir wollen uns 1 sm südlich des Hauptfahrwassers halten, um nicht in Kollisionsgefahr mit den unbeleuchteten Fahrwassertonnen zu geraten. Um 02:30 Uhr setzen wir dann in pottenfinsterer Nacht an dem Dreibein der Fischerbalje. Trotz Radarunterstützung wagen wir uns nicht in die enge, mit unbeleuchteten Tonnen gekennzeichnete Fischerbalje. Wir warten dort vielmehr die erste Morgendämmerung ab und können dann um 05:00 Uhr die Leinen im alten Marinehafen an Land belegen. Nach durchwachter Nacht schmeckt das Anlegebierchen besonders gut.

Am späten Nachmittag läuft Karins Freund Thomas mit seinem Katamaran Eisvogel und Gästen an Bord in den Burkanahafen ein. Die Freude ist natürlich bei beiden groß. Am Freitag, dem 27.05., mieten wir uns bei Luc, dem netten Hafenmeister, Fahrräder und erkunden die Insel. Der Himmel strahlt uns in tiefem Blau an und die Sonne scheint warm. Kurze Hosen und T-Shirts sind daher angesagt. Landschaftlich ist Borkum abwechslungsreicher als z.B. Norderney. Fernab vom Trubel des Seebads ist Borkum eine unglaublich stille, auch sehr schöne Insel, besonders im östlichen Teil. Von einem Aussichtsplateau hat man einen wunderschönen Blick auf die Osterems und die Inseln Juist und Memmert. Vom Hafen ist es dagegen sehr weit bis zur Stadt. Man kann sie aber bequem mit dem Fahrrad oder dem kleinen gelbgrünen Inselbähnchen erreichen. Man kommt dann direkt im Kurviertel am alten, 1888 erbauten Bahnhof an. Hier drängt sich alles zusammen: die großen weißen Hotels, die Appartementshäuser, das Kurhaus und die Strandpromenade. Übertagt wird das alles von dem neuen Leuchtturm, der mitten im Kurviertel auf einem kreisrunden Platz steht. Nicht weit hiervon findet man auch das alte Borkum mit seinem 1576 erbauten Alten Leuchtturm. Hier findet sich auch das Haus der Reformierten Partei, in dem einst der

legendäre Walfänger Roelof Gerrits Meyer wohnte. Wir beenden unsere Fahrradtour auf dem zum Biergarten umgebauten Bauernhof Upholmen und lauschen bei einer bayrischen Brotzeit dem Soundcheck einer Oldie-Band die zum Wochenende hier aufspielt.

Am Samstag, dem 28.05., brennt die Sonne vom Himmel. Es weht eine leichte Brise aus SW mit Stärke 3. Durch das Randzelgat, das Dukegat vorbei an dem Kraftwerk Eemscentrale und dem Radarturm Knock und dem Emdener Fahrwasser segeln wir mit dem Flutstrom nach Emden. Der Flutstrom erreicht hier bis zu 3 kn Geschwindigkeit; gegenan macht es also wenig Sinn. An manchen Stellen erfordert die Strömung große Aufmerksamkeit, denn bei Knock setzt sie z.B. quer zum Fahrwasser. Hier verengt sich auch die Ems zu einem Fluss und verläuft hart unter Land. Sie ist zum Dollart hin durch das Geise-Trennwerk abgeschlossen, einer komplizierten Konstruktion bestehend aus einem langen Damm und mehreren Paralleldämmen sowie vielen Buchten.

In Emden kann man direkt im Zentrum vor dem Rathaus an der Ratsdelft liegen. Heute jedoch nicht! Alles ist rammelvoll, an diesem Wochenende finden die Emdener Matjestage statt. Wir bleiben daher im Außenhafen und

liegen am Außensteiger des dortigen Segelvereins. Abends feiern wir Karins Abschied; ihr Urlaub geht zu Ende und sie muss Montag wieder arbeiten. Abends feiern wir ihren Abschied bei Captain Flynt, einem zum Restaurant umgebauten alten Rahsegler an der alten Seeschleuse. Als Skipper muss ich Admirals Labskaus probieren, verdammt lecker! Am folgenden Nachmittag stürzen Martin und ich uns in die Emdener Matjestage. Es ist ein großer Auftrieb mit Kirmes und Buden, Spielmannszüge überall. Emden ist allerdings immer noch einer der bedeutendsten Autoverladehäfen der Welt. Doch das alles reicht scheinbar nicht. Die Stadt leidet schwer unter einer Strukturkrise und einer hohen Arbeitslosigkeit. Dennoch: Emden ist mehr als einen Besuch wert.

Von Emden aus stromaufwärts erschließt sich die Ems als Flussrevier. Gerne hätten wir unsere neugierigen Nasen hier noch hineingesteckt. Aber auch wir müssen langsam an die Heimreise denken. Der Mittelfrist-Seewetterbericht sagt für die Deutsche Bucht für die nächsten Tage Winde aus westlichen Richtungen mit Stärken zwischen 4 und 8 Bft voraus. Dies ist uns zu unsicher, um auf Borkum ein passendes Zeitfenster abzapfen zu können. Die Alternative liegt auf der Hand: die staande Mastenroute via Delfzijl, Groningen,

Dokkum, Leeuwarden und Harlingen. 135 km lang ist die Strecke von Delfzijl bis Harlingen. Der Tiefgang sollte 1,80 m nicht überschreiten, rät der Revierführer. Ein Anruf beim Wasseramt in Dokkum beruhigt uns; es sind 30 cm mehr Wasser vorhanden als in der Karte angegeben. Buv, beschlossen und verkündet. Besonders gespannt bin ich auf Dokkum.

Viele Touristen finden sich in Dokkum nicht. Es liegt wohl zu abseits. Von 1596 bis 1645 hatte hier die friesische Admiralität ihren Sitz. Der Hafen, heute die Stadsgracht soll voller Leben gewesen sein. Nur wie hierhin die Schiffe gekommen sind, ist schwer nachzuvollziehen. Im Törnführer Holland 2 von Jan Werner wird erwähnt, dass über das Dokkumer Grootdiep große Segler, sogar Kriegsschiffe, dahin gezogen sind. Dokkum hat immer noch seine hohen Wälle mit den sternförmigen Bastionen, auf denen aber nun große Windmühlen stehen.

Der Urlaub geht langsam wirklich zu Ende. Über die Hauptstadt Friesland, Leeuwarden, erreichen wir auf dem van Harinsmakanal Harlingen und damit die Waddenzee. Von hier ist es nur noch ein kurzer Sprung bis in den Heimathafen.

Ausblick

Nun ja, 2 Wochen waren zu wenig, um dieses reizvolle Revier vollständig kennen zu lernen. Von Emden bis Papenburg sind es nur 40 Flusskilometer, bequem also in einer Tide zu erreichen. Die Ems ist ein Kleinstrevier, in dem man sich aber trotzdem Zeit lassen sollte. Ohne Tidenkalender geht es jedoch nicht, denn auf der Ems läuft der Strom mit bis zu 4 Knoten. Gegen an macht es also keinen Sinn! Viele schöne Fleckchen warten noch auf uns: malerische Orte wie Ditzum, Oldersum, Jemgum, Bingum, Weener und natürlich Leer an der Leda. Viele dieser Häfen fallen trocken, aber man sinkt tief ein und geborgen in den weichen

Schlick. Das gute ist, das Wasser kommt wieder. Der mittlere Tidenhub beträgt auf der Ems immerhin knapp 3 Meter. Jede Menge reizvoller Häfen, im Sommer meist angenehme Windverhältnisse und eine vielfältige saftig-grüne Natur machen die Ems zu einem Urlaubsrevier, das auch an Beschaulichkeit seinesgleichen sucht. Es ist sicher; wir kommen wieder – zumal für den Rückweg zwei Alternativen zur Verfügung stehen: der sichere Weg innen durch via Staande Mast Route oder außen rum über die Nordsee.

Dr. Holmer Vogel -SY SOLVEIG-



Anhang: Die Bordküche

Kochimpressionen von Holmer Vogel

Schon seit vielen Jahren, spätestens seit der TEURO – oder ist es vielleicht das Gewinnstreben der Restaurantbesitzer – die Restaurantpreise ins Unermessliche hat steigen lassen, dass es mir regelmäßig die Zornesröte ins Gesicht treibt und den Appetit verhagelt, versuche ich, auf meiner SOLVEIG eine einfache, aber schmackhafte Bordküche zu etablieren, die auch und gerade auf See den Wünschen der Besatzung gerecht wird. Gutes, vitaminreiches Essen hebt gerade auf See

die Stimmung ungemein. Nicht umsonst heißt ein Buch „Der Koch ist Kapitän“.

Es ist dabei gar nicht so schwer. Drei Dinge muss m.E. eine gute Bordküche erfüllen:

- ✚ In erster Linie muss sie natürlich lecker sein,
- ✚ Ferner muss das Essen schnell herzustellen sein und
- ✚ Schließlich muss die Bordküche mit wenigen Töpfen auskommen.

Der erste Grundsatz führt zumindest bei kürzeren Seetörns zur radikalen Verbannung jeglichen Dosenfutters. Frische Produkte sollten es sein, die sich auch mehrere Tage halten. Ein guter Tropfen Wein darf nicht fehlen – jedenfalls im Hafen.

Hier ein Beispiel!

Der Lauch-Kartoffel-Erbesen-Topf

Das Rezept stammt von Wolfram Siebeck (Aller Anfang ist leicht, Ein Kochseminar). Der Sinn und Zweck dieses Gerichtes steht und fällt mit seiner Einfachheit. Ausgangspunkt für das Rezept ist die bescheidene Kombination von Kartoffeln und Sahne sowie die Einsicht, dass Estragon und Erbsen einen hinreißenden Zweiklang bilden und der Lauch eine wunderbare Aromastütze ist, die sich widerspruchslos ein- und unterordnet. Also:

Folgen Sie Ihrer Phantasie und Ihrer Zunge. Auf die Mengen kommt es nicht so an. Ich bevorzuge je nach Appetit

- ✚ Kartoffeln (festkochend oder mehlig-festkochend) und Stangen Lauch im Verhältnis 1:1.
- ✚ Ich rechne je Portion 1-2 Esslöffel Crème Fraiche; wer es etwas supziger mag, ergänzt vielleicht einen Schuss Sahne.

✚ Ausnahmsweise einen 50 gr. Dose Erbsen, aber die „extra feinen“ müssen es sein.

✚ Salz, Estragon, schwarzer Pfeffer frisch aus der Mühle, eine Prise Zucker.

Die Kartoffeln schälen und in kleine Würfel schneiden (für den Pedanten 0,5-1,0 cm Kantenlänge); den Lauch säubern, von den äußeren Blättern befreien, der Länge nach halbieren und die halbierten Stangen noch einmal der Länge nach halbieren und dann quer in kleine Stücke zerteilen.

Beides zusammen in wenig Salzwasser mit einer guten Prise Estragon aufsetzen und gar kochen. Abgießen und pro Portion 1-2 EL Crème Fraiche dazugeben.

Die Erbsen gesondert warm machen, etwas salzen und mit 1 Prise Zucker abschmecken. Abgießen und zu den Kartoffeln und dem Lauch geben.

Nun mit dem frischen Pfeffer aus der Mühle kräftig pfeffern und noch einmal abschmecken. Voilà!

Dies ist nur die Basisvariante, aber ich finde sie schon aufregend gut. Dabei sind der Phantasie Tür und Tor geöffnet. Ersetze die Erbsen durch kleine Tomatenwürfel, Zucchiniwürfel und den Estragon durch

Thymian. Da liegt es nahe, auch die Sahne durch kaltgepresstes Olivenöl zu ersetzen

...

Das Steinpilz-Risotto

Ein Klassiker auf See und im Hafen! Lasst die Steinpilze weg, er schmeckt auch so einfach himmlisch, dann ist es Risotto milanese.

Auch hier spielen die Mengen wieder nicht eine so entscheidende Rolle. Ich kalkuliere je nach Appetit und Esser.

- ✚ 1-1,5 Tassen Risotto-Reis (Arborio-Reis) je Nase
- ✚ 50 gr. getrocknete Steinpilze
- ✚ 1 Zwiebel
- ✚ Olivenöl
- ✚ ein Glas trockenen Weißwein
- ✚ 1 Liter warme Gemüsebrühe
- ✚ Safranfäden
- ✚ ein gutes Stück Butter (ich spare da nicht, weil Butter ein wichtiger Geschmacksträger ist)
- ✚ frisch geriebener Parmesano Reggiana (bloß nicht aus der Tüte= je

nach Geschmack; ich bevorzuge viel – zwischen 50 und 100 Gramm

- ✚ ein Bund glatte Petersilie
- ✚ eine Zitrone
- ✚ Salz und frischen schwarzen Pfeffer aus der Mühle

Nun kann es losgehen! Getrocknete Pilze in wenig warmes Wasser geben und ca. ½ Stunde quellen lassen. Dann die eingeweichten Pilze mit einem Schöpflöffel herausheben und beiseite stellen, das Pilzwasser durch ein Sieb mit Küchenpapier geben und zusammen mit der Brühe zum Köcheln bringen. Ich gebe den Safran direkt in die Pilz-Gemüsebrühe.

Zwiebel fein hacken und Steinpilze grob zerteilen. Zunächst die Zwiebeln in Olivenöl andünsten und dann die Pilze hinzufügen, weiter dünsten. Dann unter ständigem Rühren den Reis hinzugeben und ca. 2 Minuten anbraten. Jetzt kommt der Weißwein zum Ablöschen hinzu; solange kochen, bis der Wein aufgesaugt ist. Vorgang wiederholen, bis der Reis gar (al dente) ist, also noch einen kleinen Biss hat. Das dauert ungefähr 20 Minuten.

Nun alles vom Feuer nehmen und die Butter, einen Schuss gepressten Zitronensaft sowie den Parmesan unterrühren, mit schwarzem

Pfeffer aus der Mühle würzen. Alles noch einmal abschmecken: noch etwas Salz oder kommt die Frische der Zitronen noch nicht zur Geltung oder vielleicht doch noch ein Stückchen Butter mehr. Wenn die Zunge das OK gibt, ist das Risotto fertig.

Garniert liebe ich es mit gehackter glatter Petersilie und der kühle Weißwein – vielleicht ein Vernaccia di San Gimignano aus Italien – darf nicht fehlen.

Die Alternative für den Hafen

Lasst die Steinpilze, den Parmesan und die Butter weg und fügt nach dem Verkochen des Weißweines vielleicht einige klein gewürfelte Tomaten und ja nach Gusto bis zu 500 Gramm tiefgefrorene Frutti di Mare hinzu. Wichtig ist wie vorher auch die Frische der Zitrone, die glatte Petersilie und der frisch gemahlene schwarze Pfeffer. Das Ergebnis ist umwerfend! Aber Achtung: die tiefgefrorenen Frutti di Mare geben viel Flüssigkeit ab. Man benötigt daher weniger Brühe.



4. Royal-Flönz-Kapp 2005 - Lösung

Lösung von Erwin Resch

Für alle begeisterten Flönz Kapp Segler und alle anderen Ratetüchse nachstehend nun die Lösung unserer großen Flönz Kapp Rate Runde.

Die Lösungen der Erwachsenenfragen lauten:

1.c, 2.a, 3.d, 4.a, 5.b, 6.d, 7.b, 8.a, 9.d, 10.d, 11.a

Die Lösungen der Kinderfragen lauten:

1.b, 2.b, 3.d, 4.a, 5.d, 6.c, 7.d, 8.a, 9.c, 10.b

Ich hoffe, dass Ihr alle die Fragen richtig gelöst habt. Wenn ja, dann seid Ihr beim nächsten Mal gerade dazu prädestiniert am nächsten Royal Flönz Kapp teilzunehmen.



Selbstgemurmeltes zum Flottillasegeln 05

Bericht von Hans Althaus

Das Selbstgemurmelte ist etwas Selbstreflektierendes, das in den Bart gesprochen wurde. Ich habe einmal ein wenig nachgedacht, dass auch Alternativen denkbar gewesen wären, ohne dass sie zwingend nachvollzogen werden sollten.

So schön Flottillasegeln mit dem KYC ist, der Chartervertrag mit der entsprechenden Firma hat der Skipper persönlich abzuschließen. Eine genauere Beschreibung der Yacht bezüglich seiner Ausrüstung wäre vom Vermittler beruhigender gewesen. Es wurde zwar eine Vielzahl von Versicherungen angeboten, als etwas über die Selbststeuerungsanlage, Funkanlage, Rollfock, elektrische Ankerwinch, Kartenmaterial oder das gestellte Bettzeug zu informieren. Gern hätte ich mir zu allem noch ein Bugstrahlruder gewünscht, zumal bei den häufigen römisch-katholischen Anlegemanövern besser insbesondere bei seitlichen Winden Kurs gehalten werden kann. Die in dem Schiff vorliegenden (englischsprachigen) Karten waren in Ordnung. Aber das mitgebrachte deutsche Hafenhandbuch (Törnführer Griechenland von Gerd Radspieler) war mir lieber als das an Bord vorliegende

englische. Auffallenderweise waren beide nicht fehlerfrei. So fehlte im Hafen von Aliveri (Euböa) eine Mole und am Kai, an dem eigentlich Yachten anlegen sollten, war für Schlepper reserviert. Auch vermisste ich die Kursdreiecke. Zum Glück waren meine Schätzungen gut oder die nächste Insel war gut zu sehen.

Nachts und dazu in unbekanntenen Häfen einzulaufen, kann ein Alptraum werden. Dies umso mehr, wenn die vorhandenen Anlegeplätze belegt sind und weiter schlechte Witterungsbedingungen vorliegen. Ich zog es deshalb vor, schon im Lauf des früheren Nachmittags in den Hafen einzulaufen. Bis auf Idhra hatten wir bei überfüllten Häfen wie bei Lavrion und Spetsai noch genügend Zeit, die Olympic Marina oder Ermioni anzulaufen und die anderen Crews zu informieren.

Das Wetter war auf unserem Schiff ein kleines Sorgenkind. Sicher wurden Empfangsfrequenzen angegeben und ... Aber befriedigend ist das alles nicht. Da kommen Abhörfehler vor und bei kleiner Mannschaft kommt häufig etwas dazwischen. Hier sollten die Schiffe mit

automatischen Empfangsanlagen ausgerüstet werden, die auch deutschsprachige Stationen empfangen und aufzeichnen können.

Ich verstehe, dass der Vercharterer seine Schiffe bei der Rücknahme auch von Tauchern inspizieren lässt. Erst nach dem Ablegen am ersten Tag fiel mir auf, dass die Tankanzeige defekt war und wir langsam nicht mehr wussten, wie viel Diesel im Tank war. Im Laufe der Zeit kamen wir dahinter, wie viel Diesel auf Grund der Motorenleistung wir verbrauchten. Als wir dann zurück waren, lohnte sich eine entsprechende Aufregung nicht.

Lohnt sich ein Segeln gegen den Wind? Alle kennen den Spruch: Doppelter Weg, dreifache Zeit und vierfacher Ärger. Ich habe insbesondere auf Regatten so häufig dagegen ankreuzen müssen, so dass ich in diesen Fällen auf weitere Meriten verzichte und andere Möglichkeiten praktiziere.

Zwei Wochen gesegelt und doch nur zwei Kykladeninseln angelaufen? Auf einem Schiff, auf dem Crewmitglieder nur eine Woche dabei sind, kann dies passieren, da man sich nicht weit vom Ausgangshafen entfernen kann, da man zwingend am letzten Tag zurück sein muss. Der Reiz dieser Ägäisinseln scheint mir aber so stark zu sein, dass über dieses Problem

nachgedacht werden sollte, um noch weiter und besser in den Zauber dieser Inselwelt zu kommen.

Gibt es hier noch spontane Erlebnisse, außer dass ein Auto oder Motorrad gemietet wird? Sahen wir nicht eine Teilsonnenfinsternis? Das Erlebnis war eines Abends auf der Insel Kidnos, als wir einer Bousoukimeleodie nachgingen und in einem griechischen Lokal zu den Klängen dieses Spielers mit zu tanzen angingen, so richtig wie es die Griechen auch taten.

Hafengebühren? Für die sonst geschäftstüchtigen Griechen noch kein Thema. Die Gebühr in Karistos mit 1,62 € und in Methana mit 3,00 € kann man vergessen; nur die Olympic Marina wurde mit 39,72 € deutlich teurer. Hoffentlich schlafen die Hunde hier noch lange.

Was Schiffsbauer heute manchmal als Doppelkojen anbieten, ist erstaunlich. Hier ist noch nicht einmal angesprochen, dass sie sich direkt neben einen 40 PS Diesel befanden. Dem Umstand waren wir deshalb akustisch nicht ausgesetzt, weil wir beim Motoren nicht auf sie angewiesen waren. Des Weiteren besaß jedes Crewmitglied eine Doppelkoje. Aber was meinte mein

Sohn zu dem eigentlichen Problem: „Zu
zweit muss man sich darin schon lieben.“

Na ja, es war nur ein Selbstgemurmel; der
Leser wird das Wort jetzt besser verstehen.
Doch wenn das Meer wieder ruft, werde ich
wieder dabei sein. Bekanntlich ist es im
Französischen weiblich und so kann man
den Lockruf besser verstehen:

Du Segel im Meer

Wo kommst du her?

Geformt vom Wind

Wir Freunde sind.

Des Wassers Weiten
stets und begleiten.

Doch kommt das Land
wir sind zur Hand.

Ein uralte Wehn
erweckt dein Sehn.

Du Segel im Meer
ich lieb dich sehr.



Vorschau für 2006

02.02.2006	20:00 Uhr	Crew Management – Segeln ohne Motor Auch eine Buchvorstellung, denn Achim Dunker hat ein Buch geschrieben: „Segeln ohne Flautenschieber“ mit den Untertiteln: „Herausforderung + Manöver + Crew Management“. Segeln ohne Motor? Kaum vorstellbar, aber Achim Dunker weiß es!
02.03.2006	20:00 Uhr	Kochen in der Kombüse mit Holger Vogt Seine letzten Künste waren so gut, dass um Fortsetzung gebeten wurde. Er verriet uns, dass er an einem Kochbuch schreibt. Wegen der begrenzten Teilnehmerzahl ist eine vorherige Anmeldung erforderlich. Für das exzellente Essen wird eine kleine Umlage erhoben.
16.03.2006	20:00 Uhr	Der/ie Commander/in Er schreibt und schreibt; es sind inzwischen 5 Bücher geworden. Und spannend sind sie dazu. Erwin Resch wird uns an diesem Abend mit den interessantesten Kapiteln aus seinen Büchern bekannt machen.
06.04.2006	20:00 Uhr	Neues von der Sportseeschifferschule Es ist seit Jahren Brauch, dass die Schule den Clubmitgliedern Neues von der Seefahrt, der Gesetzeskunde oder was sich auch immer geändert haben mag, mitzuteilen. Siegfried Sinzig und Dr. Maas werden erwartet.
04.05.2006	20:00 Uhr	Blumen am Rheinufer Die Thematik konnte noch nicht beschlossen werden. Desgleichen steht ein Vortrag einer Shark-Atlantiküberquerung auf dem Programm. Bitte beachten Sie den nächsten Clubspiegel. Bezüglich der Rheinblumen sammelte Prof. Dr. Anton längere Zeit die Flora am Rhein. Es dürfte bemerkenswert sein, welche Blumen er dort gefunden hat.
29.-30.04.2006		Opti Cup auf dem Decksteiner Weiher
03.-05.06.2006		Rheinwoche Dieses Jahr geht es von Porz bis nach Emmerich. Anmeldung unter: www.rheinwoche.org

15.-18.06.2006		Royal FlöNZ Kapp „Kap Hoorn“ für Anfänger (Fronleichnam) Anmeldebogen folgt
01.06.2006	20:00 Uhr	Die Segelyacht im westlichen Mittelmeer Die Themen sind: Liegeplätze, Anreise und Infrastruktur. Das Segeln in diesen Revieren ist hochinteressant. Umso mehr sollte man nicht auf gute Vorabinformationen verzichten, die für diese Reviere unerlässlich sind. Ein Vortrag von Dr. Arno Saathoff.
01.07.2006	19:30 Uhr	Gemeinsames Sommerfest mit dem Kölner Ruderverein von 1877 und dem KAMC auf unserer Fährhaus-Terrasse
06.07.2006	20:00 Uhr	Flottillasegeln 2005 Es ist schon Tradition geworden, dass Vieth-Peter Kiel das Flottillasegeln im Mittelmeer leitet. In 2005 segelten wir 14 Tage in der Ägäis. Dr. Hans Althaus möchte die schönen Bilder noch einmal Revue passieren lassen.
09.-10.09.2006		Köln Cup 2006 Anmeldebogen folgt
01.-14.10.2006		Flottillasegeln auf den Balearen Mallorca Kinder sind erwünscht
01.-07.10.2006		Flottillasegeln bei Split (Alternative)
31.12.2006	20:00 Uhr	Silvester im Clubhaus

Bitte beachten Sie, dass die genannten Termine zum Teil vorläufig sind. Änderungen entnehmen Sie bitte unserer Webseite unter www.koelneryachtclub.de oder den nächsten Ausgaben Ihres Clubspiegels.

Impressum:

Geschäftsstelle/ Clubhaus/ Fährhaus

Steinstraße 1, 50996 Köln (Rodenkirchen)

Telefon: 02 21/ 39 25 75

Telefax: 02 21/ 39 68 20

Internet: www.koelneryachtclub.de

Mail: info@koelneryachtclub.de

Frau Marlene Bayram (Mo./ Di.) und Frau Petra Sauer (Mi./ Do.) zwischen 9:00 und 12:00.

Clubabend jeden Donnerstag ab 20:00 Uhr.

Herausgeber KYC Club-Spiegel

Kölner Yacht Club e.V.

1. Vorsitzender Olaf Krings

Redaktion: Heike Erlinghagen, Dr. Margret Liesegang und Dr. Dr. Hans Althaus