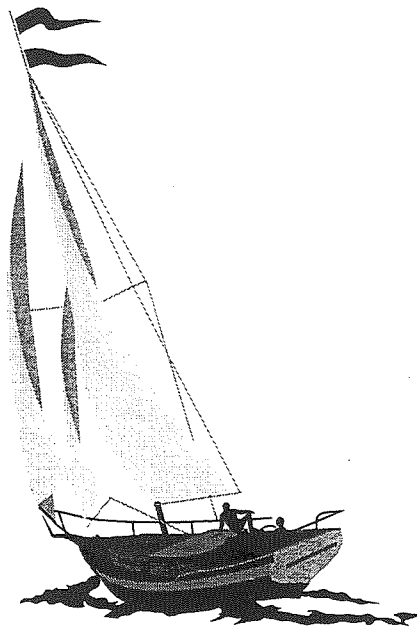


Segel-Club Bonn e. V.
(SCB)



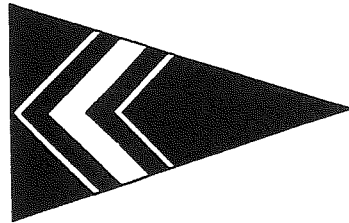
Heimatrevier Rursee/Eifel



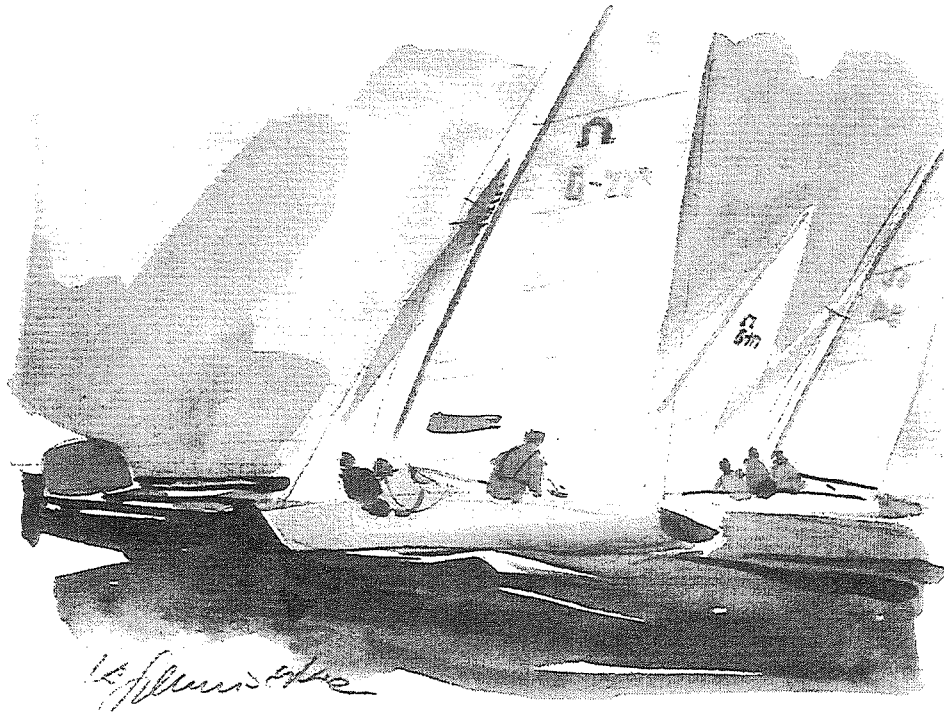
Jahre

*Segel-Club Bonn e. V.
(SCB)*

1973 bis 1998



*Segeln ist ein Hobby,
bei dem man mit viel Arbeit
und hohem finanziellen Aufwand
für einen relativ kurzen Zeitraum vom Wind langsam
und ziellos irgendwohin getrieben wird.*



DER
DEUTSCHE SEGLER-VERBAND
SPRICHT DEM

Segel-Club Bonn

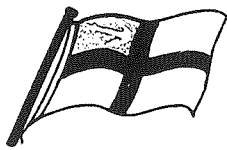
ZU SEINEM
25JÄHRIGEN JUBILÄUM

SEINE GLÜCKWÜNSCHE AUS. MIT DEM DANK FÜR DIE BISHERIGE
ARBEIT IM SEGELSPORT VERBINDET ER DIE BESTEN WÜNSCHE
FÜR DIE ZUKUNFT

Jens-Joachim Kieß

PRÄSIDENT

Hamburg, Januar 1998



Im Januar 1998

Grußwort

**Liebe Freunde vom Segel-Club Bonn,
liebe SportkameradInnen,**

zum 25 jährigen Jubiläum gratuliere ich Ihnen im Namen des Vorstandes des SV NRW ganz herzlich.

Die ersten 25 Jahre, die immer die schwersten durch die Aufbauarbeit sind, haben Sie glänzend bestanden und durch einen 20%igen Jugendanteil der Mitglieder ist auch für die Zukunft gut gesorgt.

Das ehrenamtliche Engagement des Vorstandes und der Mitglieder hat diese Leistungen erbracht und darum meinen herzlichsten Glückwunsch und auch meinen Dank.

Engagierte Vereine sind die Grundlage unseres Verbandes und auch unseres Sports.

Mit allen guten Wünschen für den Club

Ihr

SEGLER-VERBAND NRW

K. D. Rosenfeld

Vorsitzender



Simmerath, den 04. April 1998

Grußwort

Einen besonderen Gruß und Glückwunsch möchte ich im Namen

der

BM-Flotte Rursee

dem

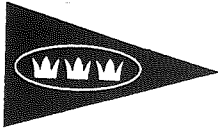
Segel-Club Bonn

zu seinem 25-jährigen Vereinsjubiläum übermitteln.

Der SC Bonn zeichnet sich seit Jahren besonders durch sein Engagement und seine Aktivitäten in der Regattagemeinschaft Rursee, seine aktive Arbeit in der Förderung des seglerischen Nachwuchses und durch die freundschaftliche Verbundenheit zur BM-Flotte Rursee aus.

Die BM-Flotte Rursee wünscht dem Segel-Club Bonn für die weiteren Jahre seines Bestehens alles Gute, verbunden mit dem Wunsch, das stets offene und freundschaftliche Miteinander fortzuführen.

Guido Halterbeck
BM-Flotte Rursee



Ford-Segel-Club Köln e.V. (FSCK)

Postanschrift:
Ford-Segel-Club Köln e.V. · Bruchstraße 59 · 50259 Pulheim

Geschäftsstelle:
Peter Schnitzler
Bruchstraße 59
50259 Pulheim
Tel.: (0 22 38) 21 26

Grußwort

Der Ford - Segel - Club Köln e.V. gratuliert hiermit dem

Segel - Club Bonn e.V.

Herzlichst und in bester sportlicher Freundschaft zum

25 jährigen Vereinsjubiläum.

Nicht nur, daß der SCB und der FSCK in der vergangenen Zeit ein hervorragendes nachbarschaftliches Verhältnis hatten, sind doch viele gemeinsame sportliche und gesellschaftliche Veranstaltungen durchgeführt worden.

Mit einem Satz gesagt:

„Die Gründung des SCB war und ist eine Bereicherung für unser gemeinsames Segelrevier Rursee“

Der SCB ist für uns immer ein erstklassig geführter Verein. Es würde den Rahmen sprengen, Gründung und Entwicklung aus der Sicht des FSCK in Einzelheiten zu schildern. Aber in diesem Rahmen wollen wir Ihnen heute, d.h. dem Vorstand und seinen Mitgliedern, alles Gute für die Zukunft wünschen; das bisher Geschaffene erhalten bleibt; das Neue immer gut gelingen möge und ...

„die immer notwendige Handbreit Wasser unter dem Kiel.“

Lothar Hanke
1. Vorsitzender
Ford-Segl-Club Köln e.V.

Grußwort

Liebe Segelfreunde, Ehrengäste, Clubmitglieder und "Ehemalige"!

Wieder (**schon** wieder?) gilt es, ein Grußwort zu schreiben, weil ein Jubiläum zu begehen ist: Dem Segel-Club Bonn steht der 25. Geburtstag ins Haus. Daß das so ist, läßt sich schlicht und einfach aus dem Kalender ableiten. Daß ich es aber bin, der dazu wieder einmal der Autor des Geleitwortes ist, hätte ich mir vor 15 Jahren - bei unserem ersten "runden" Jubiläum - nicht träumen lassen.

Manches hat sich in dieser Zeit verändert. Nicht nur in der Zusammensetzung des Clubs, schließlich ist fast eine ganze Generation von damals "Jugendlichen" aus Studienplatz-, Berufs- und Familiengründen abgewandert, die altersmäßige Schichtung ist eine andere, auch der Umzug von Bundesinstitutionen nach Berlin wirft für den Segelclub seine Schatten voraus oder hat schon Auswirkungen gehabt. Trotzdem: es gibt auch Rückwanderer und sogar Fälle, in denen inzwischen die dritte Generation in der gleichen Familie bei uns ins Segeln einsteigt.

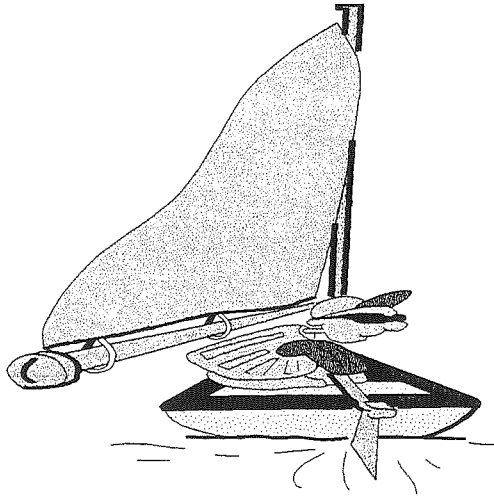
Die Zeiten, in denen bei der verbandsoffenen Herbstregatta des SCB am Rursee Felder von zwanzig, dreißig und mehr Booten am Start waren, sind vorbei. Wie bei anderen Sportarten, so ist auch beim Segeln die Tendenz zu kommerzialisiertem Konsumverhalten (Chartern in den Ferien statt eigenem Boot usw.) und geringerer Bereitschaft zum Engagement - und sei es auch nur durch eigene, auf jeden Fall aber dauerhafte Mitgliedschaft in einem Verein - eine weitverbreitete Erscheinung. Hinzu kommt die Tatsache, daß eine relativ großzügige Förderung (etwa bei der Finanzierung von Jugendbooten, wie sie zur Blütezeit unserer Jugendabteilung ohne große Klimmzüge möglich war) angesichts „leerer Kassen“ im öffentlichen Bereich zunächst einmal der Vergangenheit angehört; und ob wir jemals wieder davon träumen oder gar darauf bauen können, steht in den Sternen.

Trotzdem, und auch ohne deshalb die astrische Navigation in Anspruch zu nehmen: ich glaube, vor diesem Hintergrund können wir eigentlich noch ganz zufrieden sein, denn im großen und ganzen ist es uns - Vorständen sowie aktiven und passiven Mitgliedern - gelungen, Kurs zu halten, Klippen zu umschiffen, gefährlichen Untiefen auszuweichen und größere Havarien zu vermeiden.

Allen, die dabei innerhalb des SCB und auch von außerhalb mitgeholfen und Hand angelegt haben, sei hiermit herzlich gedankt!

Karl Freudenstein
(Karl Freudenstein)
1. Vorsitzender

25 Jahre SCB



Ein Club erblickt das Licht der Welt,
vor fünfundzwanzig langen Jahren
und bald hat sich herausgestellt,
mit ihm ist man nicht schlecht gefahren.
Der Club, man nennt ihn SCB,
am grünen Strand am Rurstaasee,
verwirklicht manchen Jugendtraum,
oftmals vergißt man Zeit und Raum.

Der Club verlangt den Beitrittspreis,

erst wenig, später deutlich mehr.

Fleiß fordert er sowie auch Schweiß,

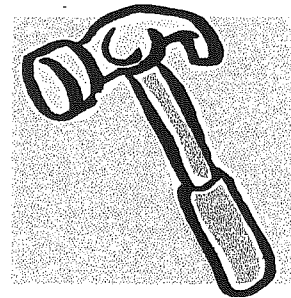
denn es muß eine Wohnung her.

Am Steg, in Stunden, Tagen, Wochen,

mußt Du als Mitglied dann malochen.

Dein Boot, ob Jolle oder Yacht,

wird aufpoliert bei Tag und Nacht.



Und schließlich kommt dann doch die Stund',

wo Wetter, Wind und Segel locken,

man(n) geht hinaus mit Frau und Hund,

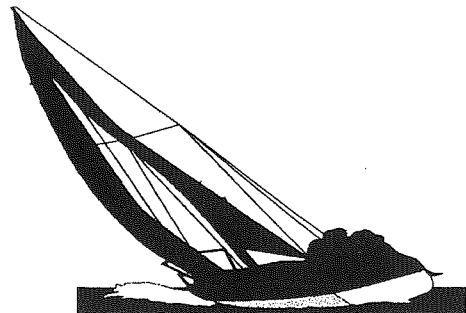
es bleibt kein Kiel, kein Auge trocken.

Die Sonne tönt nach alter Weise ...,

der Seemann geht auf große Reise,

bis Tonne 9 ganz ohne Bangen,

wird man am Nachmittag gelangen.

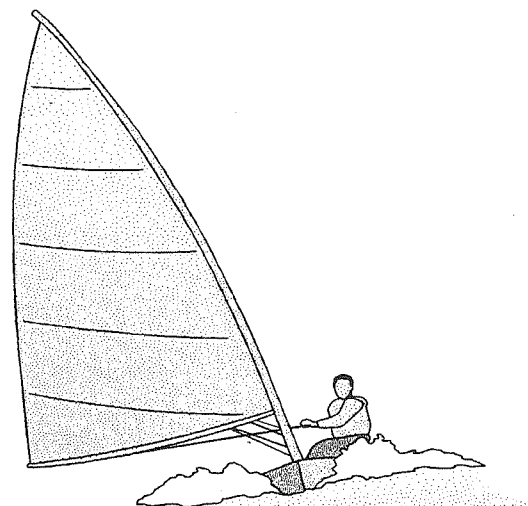


Der Wind, er bläst von Luv und Lee,

aus der Kombüse dampft der Tee,
der Skipper , Buddel in der Hand,
blickt mitleidsvoll zum nahen Strand,
wo die Landratten promenieren
und neidvoll in die Fluten stieren.
Dem Rurseeemann in seinem Reich
sind selbst Bikinigrazien gleich.

Im Urlaub braucht man einen Trailer,

denn in die Ferne lockt's den Sailor.
Ob Zuidersee, ob Fehmarn rund,
bei der Rückkehr (aus Verona?),
tut man's den Clubgenossen kund:
Wie man im Sturm vor Kap Arcona,
mit starker Hand und unverzagt,
sich auf das off'ne Meer gewagt.



Einmal im Jahr da kommt die Zeit,

da wird gefeiert lang und breit.
Von nah' und fern strömt man zusammen,
der ganze Rursee steht in Flammen.
Schiffe und Frau'n sind aufgetakelt,
man tanzt, daß da so manches wackelt.
Auch denkt man gern an seine Nieren,
spült sie mit vielen guten Bieren.
Einer, der schon gut betankt,
und der auch an Land noch schwankt,
blickt melancholisch in den Saal
... das Leben ist ein Jammertal.

Es ist nicht der Liebesschmerz,

der dem Skipper greift an's Herz,
die Saison ist bald zu Ende,
bald macht er die letzte Wende.
Er mottet dann sein Fahrzeug ein.
Traurig und oft ganz allein,
zieht er dann sein Boot nach Haus -
es wird Winter - welch ein Graus.
Kalte Winde wehen von Lee,
doch er denkt an den SCB,
im nächsten Jahr wird es ganz groß,
es gilt: Ahoi und Leinen los !

Chronik des SCB

(Schwerpunkte)

- 1967** Gründung der „Gruppe Segeln Hardtberg“ (GSH)
im Rahmen der Betriebssportgemeinschaft des Bundesministeriums
der Verteidigung
Vorsitzende: Frau Adrienne von Ehrenbusch, 40 Mitglieder.
Erste praktische Ausbildung für den A-Schein in der Segelschule
Büchel in SchwamenaueI am Rursee im Herbst; theoretischer
Unterricht Hans Todtenbier und Uwe Moecke.
Kauf eines gebrauchten Vollholz-Piraten (G 1065) im Dezember für
1 500,-- DM.
- 1968** Am 23.07.1968 Bootstaufe des Piraten auf den Namen „SIMSALA“.
Erster Liegeplatz (Gastliegeplatz) beim Fahrten-Segel-Club Köln
(FSCK).
- 1969** Vergabe von zwei Liegeplätzen durch den Talsperrenverband Eifel-
Rur im Weidenbachtal.
Am 8. Dezember Gründung des „Vereins der Freunde und Förderer
des Betriebssports“ und Eintrag ins Vereinsregister.
Im November erster Gesellschaftsabend der GSH mit 320 Gästen auf
der Hardthöhe.
- 1970** Am 4. Juni Aufnahme in den DSV.
- 1971** Im März Montage des ersten Stegs durch Bundeswehr-Pioniere vor
dem Paulus Hof/Rurberg.
Hafenwart: „Hannes“ Todtenbier.
Ausbildung des Nachwuchses auf den beiden Optimisten „Max“ und
„Moritz“ unter dem Sport- und Jugendwart Uwe Moecke.

Im Mai Übergabe der Geschäfte von Frau von Ehrenbusch an Dr. Rolf Dieberg.

Am 12. Juni Steg-Verholung aufgrund zu niedrigem Wasserstandes zum heutigen Domizil unseres „Hafens“.

Erste Seetörns in Holland. Zunahme der Regatta-Aktivitäten. „SIMSALA“ mit Uwe Moecke und Jürgen Gode erringen bei den Bonner Stadtmeisterschaften den 5. Platz.

1972 Erste erfolgreiche BR-Prüfungen. Sorgen um den Wasserstand im Rursee. Wahl Dr. Diebergs zum Vorsitzenden.

Im März erste Vorstellungen zur Gründung eines selbständigen Segel-Clubs.

1973 Gründung des Segel-Clubs Bonn e. V. (SCB) am 10. Januar im Duisdorfer Hotel „Kreutz“ mit Satzung und Stander.

- 1. Vorsitzender: Karl Freudenstein
- 2. Vorsitzender: Jürgen Gode
- Hafenwart: Hans Todtenbier mit Unterstützung durch Claus Bergemann, Leo Debeur, Dieter Puzicha, Günter Schefcyk und Peter Schwietzke

- Sport- und Jugendwart sowie Vorsitzender des Prüfungsausschusses: Uwe Moecke
- Kassenwart: Herbert Hoffmann
- Schriftführerin: Karin Michaelis
- Leitung der Jugendgruppe: Ewald Reikowski, Ursula Reikowski, Manfred Kirchhof

- Pressewart: Hans-Dieter Lorenz
- Festausschuß: Ingrid Bergemann, Marlies Schwietzke

- Revisoren: Dr. Gerd Wilfried Becher, Dr. Bernd Runge

Der Mitgliedsbeitrag wird auf jährlich 100,-- DM, für Ehefrauen auf 20,-- DM und für Jugendliche auf 15,-- DM festgesetzt.

Das „Toppflicht“ des Jahres 1972/1973 erscheint erstmals als „Club-Zeitung“ des SCB.

1974 Weitere Aufwärtsentwicklung des Clubs.

Die Jugendabteilung unter Astrid Dieberg, Ewald Reikowski und ihren Sprechern Martina Debeur und Andreas Reikowski formiert sich.

Die von den Jugendlichen erarbeitete Satzung wird wegen ihrer modernen demokratischen Struktur vom DSV-Organ „Segelsport“ als modellhaft bezeichnet.

Der SCB wird Mitglied in der Rursee-Regattagemeinschaft.

Zum Nachfolger des bewährten Hannes Todtenbier wird Peter Schwietzke als Hafewart berufen.

Die Kosten für einen neuen Steg werden auf rd. 65 000,-- DM veranschlagt. Für diesen Betrag zeichnen u. a. 42 Mitglieder mit jeweils 900,-- DM.

Fertigstellung der Steganlage (66 m lang, 3 Hauptarme, 24 Seitenstege, 48 Liegeplätze) in fast 4 500 Arbeitsstunden, die von 111 Mitgliedern geleistet werden.

21. Juli Präsentation des SCB auf der Hofgartenwiese der Universität beim Bonner Sommer.

Manfred Horen wird auf einer Moth-Europe Dritter bei den Bonner Stadtmeisterschaften.

Hans-Hermann Hauck belegt mit seiner „Amigo“ überlegen den 1. Platz in der Rursee-Regatta der Klassenvereinigung „Puma 23“.

Ende September findet die erste verbandsoffene Regatta des SCB statt. Sportwart Moecke schickt 5 Klassen mit 33 Teilnehmern aus 9 Vereinen auf die Reise um die Tonnen. Die SCB-Mitglieder schneiden mit zwei dritten Plätzen und einem fünften Rang ab.

1975 Das Jahr gilt dem weiteren Aufbau des SCB. Für die Jugendlichen erfolgt die Anschaffung von einem „Pirat“ und einem „470er“, die auf die Namen „BIM“ und „KENTERIX“ getauft werden.

Vier Jugendliche reisen im Rahmen des deutsch-französischen Jugendaustausches zum Segeln und Tauchen ans Mittelmeer.

Die Clubmeisterschaft erringt Dietrich Grewe mit seinem Flying Cruiser „NETTI“.

Im Herbst gibt Kai Krüger von der „Yacht“ dem SCB die Ehre und gastiert auf Herbert Hoffmanns Neptun 22 „LIBBA“.

Fertigstellung der Betontreppe mit über 100 Stufen am Uferhang des Stegplatzes.

Leo Debeur nimmt für viele Arbeitsstunden, Statik und Konstruktionszeichnungen, ausschließlich den besonderen Dank der Mitglieder entgegen.

1976 Katastrophaler Wasserstand während des Jahrhundertssummers.

Die Jugend verbringt ihr erstes Ferienlager in Holland.

Gudrun Dieberg nimmt am Olympia-Segellager des DSV in Montreal teil.

SCB-Crews tören auf Nord- und Ostsee.

Ehrevoll der zweite Bonner Stadtmeistertitel von Uwe Moecke auf seiner BM „MIENHÖÖG“.

1977 Im Februar ermächtigt die Mitgliederversammlung den Vorstand, einen Architekten mit der Erarbeitung von Unterlagen für ein kleines Clubhaus zu beauftragen.

Personell gibt es einige Änderungen:

Arnold Schirmacher löst Herbert Hoffmann als Kassenwart und Christian Wiemers Kollege Ewald Reikowski als neuen Jugendwart ab. Dr. Karl-Egbert Mroch wird neuer Revisor.

Neue Sprecher der Jugendlichen werden Hildegard Schorm und Roger Sacha.

Zwei SCB-Piraten segeln erstmals bei Regatten auf der Mosel.

- 1978** Beim Ansegeln gibt es einen dreifachen Taufakt. Die SCB-Optimisten „SNUFF“, „CNUFF“ und „BLUFF“ werden zu Wasser gelassen.

Kauf des Piraten „HIMMELHUND“.

Hildegard Schorm und Georg Debeur erringen die Bonner Stadtmeisterschaft bei den 470er Jollen. Ein weiterer Titel fällt in der Piratenklasse an Detlef Scharmman/Jürgen Schefazyk.

- 1979** Im März gibt der Vorstand bekannt, daß ein Clubhaus oberhalb des Stegs vom Kreis Aachen nicht genehmigt werden würde.

Claus Bergemann wird neuer Kassenwart.

Die Kassenlage erlaubt den Kauf einer gebrauchten Variante („SIMSALA II“).

Abschluß eines Mietvertrages für eine Club-Wohnung.

Die Zulassung von Kajütbooten auf dem Rursee wird auf solche von max. 7,50 m Länge begrenzt.

Hafenwart Peter Schwietzke tritt nach 6 Jahren erfolgreicher Tätigkeit sein Amt an Uwe Kolbitz ab.

Bei der Bonner Stadtmeisterschaft gewinnt „KENTERIX“ als schnellstes Jugendboot einen Wanderpreis.

Zum Seglerball im Dezember erscheint die Club-Zeitung „Toppflicht“ zum letzten Mal. Die Club-Mitglieder sprechen Hans-Dieter Lorenz für die Herausgabe und seine geleistete Arbeit ihren Dank aus.

- 1980** Vergrößerung der SCB-Flotte um den Piraten „BLUE DANGER“ und den 470er „MUCKEFUCK“.

Im Herbst wird ein Scheunen-Winterlager in Lüftelberg/Meckenheim angemietet.

Die noch aus der GSH-Zeit stammenden Bootsunterkünfte in Hilberath und Ellen werden aufgegeben.

Am 13. Dezember findet der Seglerball auf der Godesburg statt.

Der Club hat 158 Mitglieder, davon etwa 60 Jugendliche.

1981 Dreifacher Wechsel im Vorstand. Die langjährige Schriftführerin Karin Michaelis übergibt ihr Amt an Wilhelm Bauer. Stellvertretender Vorsitzender wird Dr. Mroch. Jürgen Gode fungiert anstelle von Dieter Puzicha als neuer Sportwart. Für Christian Wimmers wird Claus Bergemann Jugendwart.

Leo Debeur amtiert als neuer Revisor.

1982 Die Mitgliederversammlung regelt die Arbeitsstunden neu (grundsätzlich 7 Stunden á 20,00 DM pro Jahr) und beschließt den Erwerb von zwei Lasern für die Jugendgruppe, die die Boote im Sommer auf die Namen „BLUE POISON“ und „TROUBLEMAKER“ tauft.

Die Zahl der (nach dem alten oder neuen Prüfungsmodus) erworbenen Führerscheine beläuft sich auf 258; davon 193 A-Scheine, 45 BR-/Sportboot-Scheine und 9 BK-Scheine sowie 11 Jüngsten-Scheine.

Das zehnjährige Jubiläum des SCB wirft seine Schatten voraus. Vorstand und Festausschuß treffen sich im November für die ersten Vorbereitungen für ein Programm „83“.

1983 Der Bootsbestand (privat und Vereinsboote) umfaßt 60 Segelboote, 4 Surfbretter und ein Arbeitsboot.

Aus Anlaß des 10jährigen Bestehens des SCB wird zu einem Empfang in die Unions-Säle in Bonn eingeladen. Zur weiteren Abrundung wird anschließend im „Paulus Hof“ in Rurberg ein Sommerfest angeboten.

Am 01. Oktober findet das Absegeln statt. Nach der „Wettfahrt“ folgt ein gemütliches Zusammensein bei Wurst und Bier in den Clubräumen. Getränke stiftet der Club, Grillgut wird mitgebracht.

Am 14. Dezember wird im Hotel „Kluth“ in Bonn-Duisdorf ein Clubabend unter dem Motto „Rückblick auf die Segelsaison 1983 und Ausblick auf 1994“ veranstaltet.

Die Jugendabteilung erhält die beiden Optis „DRUFF“ und „UFF“.

1984 In diesem Jahr wird – unabhängig von der Clubmitgliedschaft – der „Neptun-22-Pokal“ vergeben.

An der Herbstregatta des SCB nehmen 44 Boote teil.

Jens Moecke und Roger Sacha stiften für die Herbstregatta des SCB einen Wanderpreis für die Piraten.

Bei den Clubmeisterschaften wird erstmalig für die jeweils letzten Plätze der „Goldene Tampen“ vergeben. Auf den letzten Plätzen können sich bei den Jugendbooten Otto Nonnenmacher, bei den offenen Booten Wolfgang Kittler und bei den gedeckten Erwachsenenbooten Klaus Hömann „plazieren“.

Den ersten „Goldene Tampen“ erhält Clubmitglied Klaus Hömann.

Der SCB erhält eine Steg- und Hausordnung.

Ein Clubmitglied, das nicht genannt werden möchte, spendet dem Verein 500,-- DM.

Im Winterhalbjahr findet der in Vergessenheit geratene Clubabend an jedem ersten Mittwoch im Monat um 20.00 Uhr im Hotel „Kluth“ in Duisdorf wieder statt.

Die Mitgliederversammlung beschließt, daß Stegplatzinhaber bis zum 1. Januar 1985 ein unverzinsliches Darlehen (erste Umlage) in Höhe von 500,-- DM zahlen, das nach der Stegüberholung in einem Zeitraum von 10 Jahren anteilig auf Stegplatzmieten angerechnet wird.

1985 Uwe Möcke und Horst Rauser stehen als Lehrer für eine A-Schein-Ausbildung zur Verfügung. Die Abschlußprüfung wird von allen Teilnehmern bestanden.

Uwe Kolbitz tritt im Dezember 1984 aus persönlichen Gründen vom Amt des Hafenvwartes zurück. Felix Wimmers wird vom Vorstand mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe betraut und in der Mitgliederversammlung als neuer Hafenvwart bestätigt.

Für die Notmaßnahme „Seilerneuerung“ erhält der SCB von der Stadt Bonn einen Zuschuß in Höhe von 2 810,40 DM, für das laufende Jahr (Stegüberholung) einen Betrag von 5 760,-- DM.

Bildung einer AG „Stegüberholung“.

Angehörige: Dieter Puzicha, Claus Bergemann, Dr. Ulrich Bieler, Klaus Hömann und Helmut Monke.

Traditionsgemäß führt die Jugendgruppe in Holland eine Freizeit durch.

Neuwahl des Vorstandes. Dr. Gerd Wilfried Becher teilt mit, daß bis auf den stellv. Vorsitzenden, Kurt Knapp, alle anderen Vorstandsmitglieder (Vors. Dr. Gerd Wilfried Becher, stellv. Vors. Dieter Puzicha, Kassenw. Ingrid Bergemann, Sportw. Werner Winkel, Hafenvw. Felix Wimmers und Schriftf. Wilhelm Bauer) weiter zur Verfügung stehen. Die Wiederwahl erfolgt einstimmig; ebenfalls auch die Wahl der Revisoren Ewald Reikowski und Dr. Niels Wolf.

In der Mitgliederversammlung wird die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge von 150,-- DM auf 200,-- DM für aktive Mitglieder und für passive Mitglieder von 75,-- DM auf 100,-- DM beschlossen. Für die Liegeplatzgebühren werden anstatt bisher 100,-- DM nunmehr 150,-- DM erhoben.

1986 Die Mitgliederzahl im SCB hat sich von 157 Personen (1. Januar 1985) auf 144 Personen (1. Januar 1986) verringert. 26 Austritten stehen 13 Neueintritte gegenüber.

Der Segler-Tag in Düsseldorf beschließt, den an den DSV abzuführenden Beitrag für 1986 und 1987 um 1,-- DM pro Mitglied zu erhöhen.

Der Vorschlag des Vorstandes, einen passiven Mitgliedsbeitrag für Ehefrauen von 25,-- DM, für passive Jugendliche bis 14 Jahren von 20,-- DM und für passive Jugendliche bis 18 Jahren von 30,-- DM zu erheben, wird von der Mitgliederversammlung akzeptiert.

Der Beginn der Stegüberholungsarbeiten wird für den 15.03.1986 terminiert. Ab- und Aufbau der Anlage erfolgt mit Unterstützung der DLRG, wird aber voll von der Jugendgruppe übernommen. Die Regie des Einsatzes und für die vielen geleisteten clubinternen Arbeitsstunden führt bis zur Wiederherstellung des Stegs Felix Wimmers, amtierender Hafewart.

Im Juni verliert der SCB den Piraten „HIMMELHUND“ auf der Fahrt zur Regatta. Bei starkem Wind wird bei der Kenterung der Deckel der Auftriebskörper eingetreten.

1987 Dem Rundschreiben für die Mitglieder des SCB im Januar wird eine Stegverholanleitung beigelegt.

Am 20. Juni veranstaltet der SCB eine Sonnenwendfeier am Steg des Clubs, die Fortführung erfolgt in den Vereinsräumen des FSCK.

Der SCB führt eine Ausbildung zum Erwerb des A-Scheines durch.

Ausbildungsleiter: Uwe Moecke

Organisation: Dr. Ulrich Bieler

Ingrid und Claus Bergemann übernehmen die Betreuung der Clubräume in Rurberg.

Neuwahl des Vorstandes.

Die Mitgliederversammlung bedankt sich bei Ingrid Bergemann, Dr. Gerd-Wilfried Becher, Dieter Puzicha, Werner Winkel und Georg Debeur für ihr Engagement in der zurückliegenden Vorstandsarbeit.

Ottokar Lamm erhält als eifrigster Rurseesegler die „Goldene Tonne 9“.

Dem beantragten Kauf eines neuen Piraten (14 000,-- DM) wird von der Mitgliederversammlung zugestimmt.

1988 Die Mitgliederzahl des SCB ist mit 151 Mitgliedern konstant geblieben.

Von der Mitgliederversammlung wird beschlossen, daß an die Außenstege bis zu 8 Boote gelegt werden können, die der Maßzahl 20 (Summe aus Länge in m x Breite in m) entsprechen. Dabei darf die Lúa eines Bootes mehr als 7,5 m betragen. Die Breite von 2,5 m und die Segelfläche 25 m² dürfen nicht überschritten werden.

Der SCB führt im April ein Regatta-Trainings-Wochenende auf dem Ijsselmeer durch.

Am 18. Juni veranstaltet der FSCK unter Beteiligung des WSV und des SCB in den Clubräumen des FSCK ein Sommerfest.

Das Finanzamt Bonn verlangt, die Satzung des SCB bis zum 31. Dezember zur Erhaltung der Gemeinnützigkeit in einigen Punkten der Mustersatzung der Finanzverwaltungen anzupassen.

Die Mitgliederversammlung stimmt dem Antrag der Jugendgruppe zu, in einer Box 2 Trockenliegeplätze für die Regattaboote zu bauen.

Die DGzRS bedankt sich für das diesjährige Sammelergebnis über 295,-- DM.

1989 Der Vorstand trifft mit Franz-Josef Frings eine Vereinbarung für den Stegverholdienst im Winter. Von November bis März wird der Dienst grundsätzlich von ihm allein durchgeführt.

Die Fähre zum Steg ist vorübergehend nicht einsetzbar, da durch den unverhofften Wasseranstieg das Führungsseil nicht mehr gelöst werden kann.

Die Mitgliederversammlung lehnt einstimmig den Verkauf der Club-Varianta ab.

Der Vorstand wird beauftragt, sich nach einem geeigneten Objekt, welches als Clubhaus dienlich sein könnte, umzusehen.

Nach Vorschlägen aus der Mitgliederversammlung wird der Vorstand neu gewählt, der sich wie folgt zusammensetzt:

Vorsitzender: Karl Freudenstein
stellv. Vorsitzender: Wolf-Hubertus Graß
Kassenwartin: Annette Grewe
Sportwart: Dr. Hans-Ulrich Bieler
Hafenwart: Ottokar Lamm
Schriftführer: Wilhelm Bauer

Lars Moecke wird von der Mitgliederversammlung als Jugendwart bestätigt.

Als Revisoren werden Ewald Reikowski und Dr. Bernd Runge gewählt.

Für das Tauchgebiet an der Rurtalsperre wird zwischen dem Verband Deutscher Sporttaucher e. V. und dem TVER die Regelung getroffen, daß die Bojen, die das Tauchgebiet markieren, nicht mehr beflaggt werden. Tauchvorgänge werden durch das Hissen der Flagge „ALPHA-A“ angezeigt.

1990 Der SCB führt eine A- und BR-Schein-Beschulung unter Leitung von Uwe Moecke mit 15 bzw. 20 Teilnehmern durch.

Dem Club wird von einem Spender ein 420er übereignet und von der Jugendgruppe in Holland auf den Namen „RESTRISIKO“ getauft.

Die Jugendgruppe des SCB richtet eine Segelfreizeit vom 17. bis 21. April mit Jugendlichen des Victoria-Gymnasiums, Aachen, aus.

Der Vorstand erhält Kenntnis, daß der SV NRW die SCB-Crew Ursula und Arnold Schirmacher im Rahmen des Fahrtensegelwettbewerbs wegen besonderer seglerischer Leistungen ausgezeichnet hat.

Die Mitgliederversammlung wird darüber informiert, daß Herr Lorenz (ehemaliger Pressewart des SCB) die Clubzeitschrift in der Aufmachung des alten „Topplichts“ bei einer Auflage von etwa 120 Exemplaren für 1 000,-- DM herstellen könne.

Nach eingehender Diskussion sprechen sich die Mitglieder gegen dieses Angebot aus.

Es wird die Herausgabe einer einfachen Clubzeitung beschlossen. Die Redaktion übernimmt Christian Wiemers. Unterstützung sagen Dr. Ulrich Bieler und Felix Wimmers zu. Für den Druck zeichnet Theo Hellbach verantwortlich.

1991 Der Vorstand diskutiert eingehend über die Erneuerung der Steg-Halteseile.

Durch Vermittlung von Franz-Josef Frings können die Seile kurzfristig und kostengünstig für 11 000,-- DM beschafft werden.

In der diesjährigen Segelsaison werden am SCB-Steg gleich zwei Schiffe auf die Namen „Alpenstaub“ und „La SURPRISE“ getauft, wozu alle Clubmitglieder eingeladen sind.

Die neuen Aufkleber „Segel-Club Bonn e. V.“ (Stander) S.C.B. sind da und können bei Annette Grewe bezogen werden.

1992 SCB-Mitglieder führen ihre 18. Hollandfahrt mit 30 Kindern und Jugendlichen nach Balk und ans Slotter Meer durch. Die Jüngsten werden unter fachkundiger Anleitung geschult sowie mit Booten und dem Segelrevier vertraut gemacht.

Ein Begleitboot unter Motor sorgt für die nötige Sicherheit.

Bei der Herbstregatta kommt es zunächst zu Startverschiebungen wegen Flaute. Letztendlich können jedoch bei frischer Brise drei Wettfahrten durchgeführt werden. Bei den Drachen belegt der SCB mit Schäfer/Hans den 3. Platz.

Alle 16 vom SCB zur praktischen Prüfung „Amtlicher Sportbootführerschein Binnen-Segel/Motor“ am 19. September in Wessem/NL gemeldeten Prüflinge bestehen die Prüfung.

Am 05. Oktober wird erstmalig das „Reserve-Toplicht“ herausgegeben.

Für den 11. November ist ein BR-Lehrgang vorgesehen.

1993 Das Jahr verläuft in jeder Hinsicht (sportlich und gesellschaftlich) erfolgreich.

Die Beteiligung beim Ansegeln Anfang Mai ist zufriedenstellend. „Berauschend“ geht es am Abend beim „Antanzen“ mit Musik, Wein und Gesang im Gasthaus „Zur Tränke“ zu. Hier wird bis Mitternacht gefeiert und geklönt.

Clubmeister in diesem Jahr wird Lars Moecke.

Felix, Andrej und Jan werden stolze Inhaber des Jüngstenscheines.

30 Teilnehmer umfaßt der Lehrgang 1992/1993 zum BR-Schein und Sportführerschein See. Alle Aspiranten bestehen die Prüfung auf Anhieb.

Nach der theoretischen Prüfung erfolgt vom 07. bis 14. Mai der Ausbildungstörn auf dem Ijsselmeer und der Waddenzee mit 3 Schiffen.

Eine Woche erlebnisreiches Segeln und teilweise harte Ausbildung steht auf dem Plan: Aufkreuzen bei 7 Beaufort, Böen bis 8, dabei An- und Ablegen unter Segeln wegen Motorschadens, Schleppmanöver live, Nachttörn, und als Höhepunkt einen Tag vor der praktischen Prüfung bei Starkwind bis zu 70 - siebzig! - Mann-über-Bord-Manöver je Schiff.

Lehrgangsleiter ist Uwe Moecke, Ausbilder sind Hubert Plitek (Pyrotechnik), Lars Moecke (Navigation), Felix und Stephan Wimmers (Navigation).

Karl-Heinz Meyer bietet mehrere Törns auf seiner modernen „SUNWAY 29-ANDREA“ zum Kennenlernen an.

Uwe Moecke bittet zum Hochseetörn mit dem fast 20 m-Schiff „THE GREAT ESCAPE“ zur englischen Ostküste.

Alle Jahre wieder!

Am 17. Juli findet die Veranstaltung „Rursee in Flammen“ statt. Gemeinsam mit Nichtbootseignern nimmt die SCB-Flotte an diesem Geschehen „im Päckchen“ auf dem Wasser teil.

1994 Zentrales Thema ist der Wasserstand während der „Rursee-Saison“. Der Wasserverband Eifel-Rur teilt mit, daß bis August die normale Wasserabgabe an die Industrie erfolge. Ab 08. August werde bis zum 10. September laufend Wasser abgelassen, bis der Niedrigstand von 255 m ü. NN erreicht sei. Danach (der Obersee sei zu diesem Zeitpunkt absolut leer) folgen etwa 3 Monate Bauzeit, u. a. auch an der Staumauer. Anschließend werde das Wasser wieder aufgestaut.

Die Mitglieder des SCB werden daran erinnert, daß der Verkauf maritimer Gegenstände im Rundschreiben des Clubs angezeigt werden kann.

Der 1. Vorsitzende stellt eine Probemitgliedschaft von einem Jahr im SCB in der Mitgliederversammlung zur Debatte. Nach ausgiebiger Diskussion wird der Vorschlag angenommen.

Die Gebührenordnung wird dahingehend ergänzt, daß Nichtmitglieder, wenn sie Clubleistungen in Anspruch nehmen, dafür das Doppelte wie Mitglieder zu zahlen haben. Das betrifft z. B. Gastliege- und Winterplätze sowie das Chartern der Clubboote.

1995 Zu Beginn der Segelsaison wird berichtet, daß der Wasserstand zur Zeit 3 m unter Höchststand, d. h. 1 m unter dem Bankpodest des SCB, liegt.

Der SCB fordert seine Mitglieder zur Umschreibeaktion der alten A-Scheine in Amtliche Sportbootführerscheine Binnen und die Aktion Amtliche Kennzeichen, Internationaler Bootsschein mit dem DSV, auf.

Mit den Nachbarvereinen, insbesondere mit dem FSCK, wird eine intensive Zusammenarbeit bei Veranstaltungen angestrebt, wie z. B. beim An-/Absegeln sowie Unterstützung bei der Optimisten-Sommer-Regatta.

Vom Vorstand wird besonders die positive Mitwirkung von Wolfgang Kämmes bei der Durchführung sportlicher Aktivitäten hervorgehoben.

Durch Satzungsänderung des SCB erhalten u. a. aktive und passive Mitglieder gleiches Stimmrecht.

Bei den sportlichen Aktivitäten in diesem Jahr sind insbesondere folgende Ergebnisse festzuhalten:

Am 17. und 18. Juni findet die SCB-Clubregatta nach dem „Yardstick-Ausgleichssystem“ statt.

In der Gesamtwertung erreichen Gertrud und Wilhelm Bauer auf „YNGLING“ den 1. Platz und werden Clubmeister des SCB.

Bei der Optimisten-Sommerregatta nehmen am 08. und 09. Juli insgesamt 22 Boote teil. Die Siege werden vom Segel-Club Jülich und vom Segelsportclub Rursee (SSCR) davongetragen.

Am 09. und 10. September findet bei „knackigen“ Winden die Herbstregatta statt, an der 8 BM, 11 Piraten und 9 Laser teilnehmen.

Während die Siege überwiegend an andere Clubs abgegeben werden, gewinnen bei den Piraten Detlef Scharmann und Hans Debeur an der Vorschot.

Zwei erste und ein zweiter Platz sind ihre überzeugenden Leistungen.

1996 Die Segel-Saison am Rursee fällt wegen zu niedrigen Wasserstandes aus.

Der Wasserverband Eifel-Rur beschließt, die Befahrensmarken auf das Jahr 1997 zu übertragen.

Für die praktische Ausbildung zum A-Schein-Lehrgang des SCB stellt der Bonner Yacht-Club kostenlos drei Liegeplätze für die SCB-Boote im Hafen Oberwinter zu Verfügung.

Der SCB führt Anfang August eine Radtour von Rurberg über Woffelsbach und Schwammenauel um den Rursee und Anfang September eine weitere von Bonn den Rhein entlang bis Bad Breisig durch.

Uwe Moecke und Franz-Josef Frings führen mit einer SCB-Grew jeweils einwöchige Törnaktivitäten in den Niederlanden und in Griechenland durch.

Aufgrund der besonderen Situation am Rursee werden die abzuleistenden Arbeitsstunden für aktive Mitglieder auf insgesamt 20 Stunden für 1996/1997 festgelegt.

Karl Freudenstein wird wieder zum Vorsitzenden des SCB gewählt. Wilhelm Bauer stellt sein Amt als stellvertretender Vorsitzenden zur Verfügung. Gerhard Hupe wird zu seinem Nachfolger ernannt.

Annette Grewe bleibt weiterhin Kassenwartin. Bernd Hassler wird zum Hafewart gewählt. Dr. Ralf Kittler wird von der Mitgliederversammlung mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Jugendwartes beauftragt und später von der Jugendversammlung in seinem Amt bestätigt. Die ehemaligen Vorstandsmitglieder Wilhelm Bauer und Franz-Josef Frings werden von der Mitgliederversammlung mit Dank aus ihren bisherigen Ämtern entlassen.

1997 Die Mitgliederentwicklung ist positiv, da wieder mehr Kinder und Jugendliche dem Verein beigetreten sind.

Der Vorstand bekennt sich zu den in der Satzung beschriebenen Zielen des SCB und damit zum Ausgleichssport, Wettsegeln, Fahrtensegeln, Jugendsegeln und zur Ausbildung.

Zum Ansegeln am 03. Mai kann eine größere Resonanz bei den Bootseignern des SCB festgestellt werden. Es nehmen 15 Boote teil. Der Abend in den Clubräumen bei mitgebrachter Verpflegung ist ein voller Erfolg.

An den Clubmeisterschaften am 21. und 22. Juni nehmen 8 Boote teil. Bei böigem, teilweise hartem Wetter sind an der 1. und 2. Wettfahrt 3 Kajüt- und 5 offene Boote beteiligt. Bei der letzten Wettfahrt nehmen bei den Kajütbooten nur noch Felix Wimmers und Franz-Josef Frings und bei den offenen Booten Martina und Hans Debeur teil.

Der Opti-Cup „Rursee“ findet bei guten Bedingungen statt. 19 Boote nehmen an drei Wettfahrten teil, die vierte wird wegen eines Gewitters abgebrochen.

An der Herbstregatta am 06. und 07. September nehmen 3 Laser, 5 Piraten und 9 BM teil. Bei gutem Wetter können 3 Wettfahrten gesegelt werden. Bernd Hassler hat für den SCB auf einer Laser den 2. Platz errungen.

Zum Absegeln am 04. Oktober ist die Beteiligung leider schwach. Der Abend ist jedoch wieder stimmungsvoll und gut besucht.

Axel Esser übernimmt grundsätzlich allein von November bis März den Stegverholdienst für die ansonsten eingeteilten Crews.

1998 Zum 01. Januar sind insgesamt 119 Mitglieder (44 Damen/75 Herren) für den SCB gemeldet.

Der Vorstand legt den Termin für die 25-Jahr-Feier des Segel-Clubs auf den 02. Mai im Club-Haus des FSCK in Rurberg fest.

Hermann Bubendey soll aufgrund seiner langjährigen Verdienste um den Verein am Jubiläumsabend des 02. Mai die Ehrenmitgliedschaft im SCB verliehen werden.

Uwe Moecke und Franz-Josef Frings werden zu lizenzierten Wettfahrleitern und Schiedsrichtern (erforderlich für Meisterschaften) ernannt. Die Mitglieder gratulieren herzlich zu dieser Ernennung.

Die Mitgliederversammlung stimmte dem Kauf von 2 Optis für die Jugendgruppe zu.

Tina und Hans Debeur kündigen für Mai/Juni - wie in jedem Jahr - eine Opti-Ausbildung an.

Der schon traditionell vom SCB ausgerichtete Opti-Cup „Rursee“ wird für den 13./14. Juni terminiert.

Von der Mitgliederversammlung werden Uwe Moecke als Sportwart und Matthias Nagel als Schriftführer in ihren Ämtern bestätigt; Werner Winkel und Claus Bergemann als Revisoren wiedergewählt.

Mitglieder, die den Segel-Club Bonn e. V. weitgehend geprägt und ihn in einem Vierteljahrhundert mit Rat und Tat zur Seite gestanden haben:

Dr. Becher,	Gerd Wilfried	Michaelis,	Horst
Bergemann,	Claus	Michaelis,	Karin
Bergemann,	Ingrid	Moecke,	Uwe
Debeur,	Leo	Mohnke,	Helmut
Debeur,	Brunhild	Puzicha,	Dieter
Debeur,	Martina	Puzicha,	Gerda
Debeur,	Georg	Dr. Runge,	Berndt
Debeur,	Markus	Schildmann,	Kurt
Freudenstein,	Karl	Springer,	Bernd
Gode,	Jürgen	Weyand,	Harald
Gode,	Lars	Wiemers,	Christian
Grewe,	Dietrich	Winkel,	Werner
Grewe,	Annette	Dr. Wolf,	Niels
Hofmann,	Ingeborg	Wolf,	Thomas
Hollmig,	Hagen		
Kittler,	Wolfgang		
Kittler,	Brunhilde		
Dr. Kittler,	Ralf		

Diesen und allen anderen Angehörigen des SCB, die durch ihr selbstloses Engagement in vielen Jahren den Club unterstützt und gefördert haben, sei an dieser Stelle Dank und Anerkennung ausgesprochen.

Den Verstorbenen, die als aktive oder passive Mitglieder zu uns gehört haben, ein ehrendes und bleibendes Gedenken.

Der Vorstand

25 Jahre SCB = 25 Jahre Ausbildung im SCB

Eigentlich fing ja der SCB, oder besser: der Vorläufer des SCB, nämlich die Betriebssportgemeinschaft im Bundesministerium der Verteidigung – Gruppe Segeln Hardtberg mit Ausbildung an!

Da war ein Aushang an den „Schwarzen Brettern“ des Ministeriums:

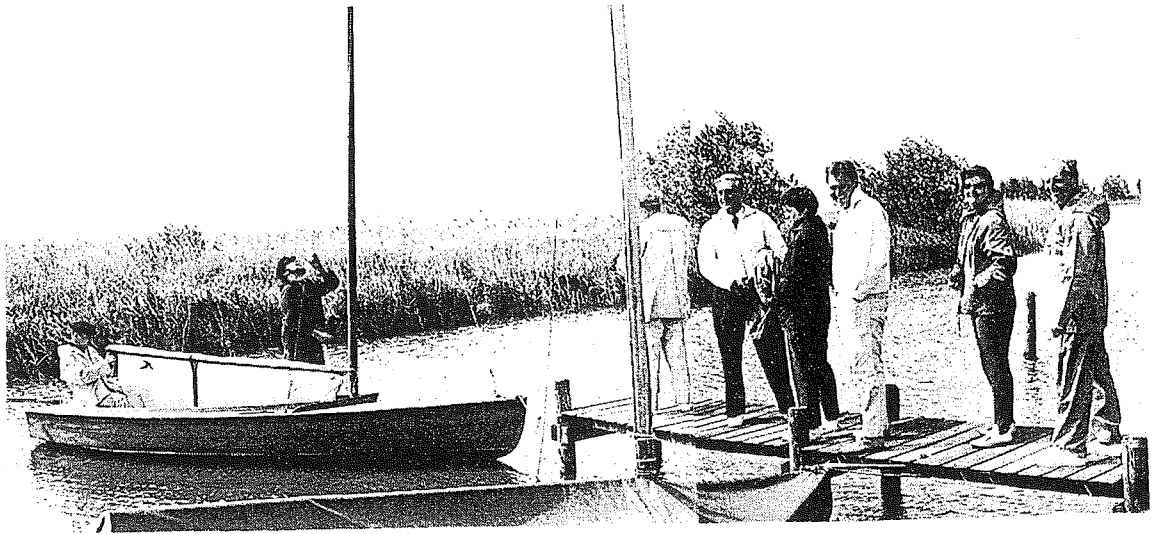
– „Segelinteressierte treffen sich am... um ... Uhr in Haus 201“ –

im auch heute noch so genannten „Aquarium“. Da standen wir also mit ca. 10 bis 15 Leuten - einige gingen gleich wieder, als sie hörten, daß es hier um „Wassersegeln“ und nicht um „Luftsegeln“ ging.

Eine resolute Dame stellte sich vor: Adrienne von Ehrenbusch: sie wolle jetzt mit einer Segelgruppe beginnen, am besten gleich mit einem Segellehrgang!

Gesagt, getan, es fand sich ein Kapitän zur See: Wendt, der direkt in der nächsten Woche mit dem Segellehrgang begann. Über seine damalige Methode würde man heute lächeln, naja als Kapitän der Marine war man einerseits an Drill, andererseits an sehr große Schiffe gewohnt, mit Rahsegeln, Decksschrubben und Shanties und so. Nach wenigen Unterrichten wurde der Kapitän ins Ausland versetzt und die Schüler saßen im wahrsten Sinne des Wortes auf dem Trockenen: Kein Lehrer, kein Wasser, kein Boot! Adrienne, nicht bange, nahm sich des Problems an: Sie besorgte sich von ihrem Heimatclub, der Baltischen Segler-Vereinigung am Steinhuder Meer, einem Club der aus dem Zusammenschluß ehemals baltischer Vereine besteht, und in dem es außer Vorsitzendem und Ältestenrat auch einen Kommodore und Vizekommodore gibt, die Lehrgangsunterlagen. Diese bestanden aus einem Prüfungsfragen-Katalog und einem Prüfungsantworten-Katalog. Beides wurde nun Punkt für Punkt an zwei Abenden von

A.v.E. verlesen, und die zwangsläufig bei den Schülern auftauchenden Fragen mit zum Teil abenteuerlichen Erklärungen beantwortet.



Die erste A-Prüfung der GSH bei der Baltischen Segler-Vereinigung am Steinhuder Meer. Die Ausbilder H. Todtenbier und U. Moecke sind zuerst dran. Auf dem Steg weitere Prüflinge.
Prüfer und die erste Erste Vorsitzende der GSH – Adreinne v. Ehrenbusch

Das mochten sich die zwei erst vor wenigen Jahren von der Küste zur Hardthöhe gekommenen Lehrgangsteilnehmer Hans Todtenbier und Uwe Moecke nicht länger mit anhören, und stellten frech die These in den Raum: Das können wir besser! (Für diejenigen, denen diese Aussage jetzt wie Öl herungergeht: Ein großes M.... hatten wir damals schon!) Nun, auch damals gab es Haken und Ösen, aber am Ende machten 12 Schüler einschließlich ihrer Ausbilder die A-Schein-Prüfung am Steinhuder Meer bei der Baltischen Seglervereinigung. Alle bestanden, was damals ja noch was war, bei hartem Wetter mit jeweils zwei Schülern und dem Prüfer auf einem alten Holzpiraten ohne Fock. Ja, auch die Prüfer waren damals knackiger, sie segelten noch mit, und ließen die Kenterung einer Crew über sich ergehen!

Heute gibt es Prüfungen mit bis zu 60 (sechzig!) Absolventen, bei denen ein Prüfer an Land steht, und bis zu drei Boote mit jeweils drei Prüflingen beurteilen will.

Bald folgte der nächste A-Lehrgang mit weit über 20 Teilnehmern, und danach gar einer mit 42 segelhungrigen Segelschülern! Für die Praxis wurde in Oberwinter als Gast des Bonner Yacht-Club und dann auf dem Rursee als Gast des Ford Segel-Club Köln ausgebildet, wo wir jeweils unser erstes Clubboot, den Holzpiraten *Simsala* mangels eigenen Steges stationiert hatten.



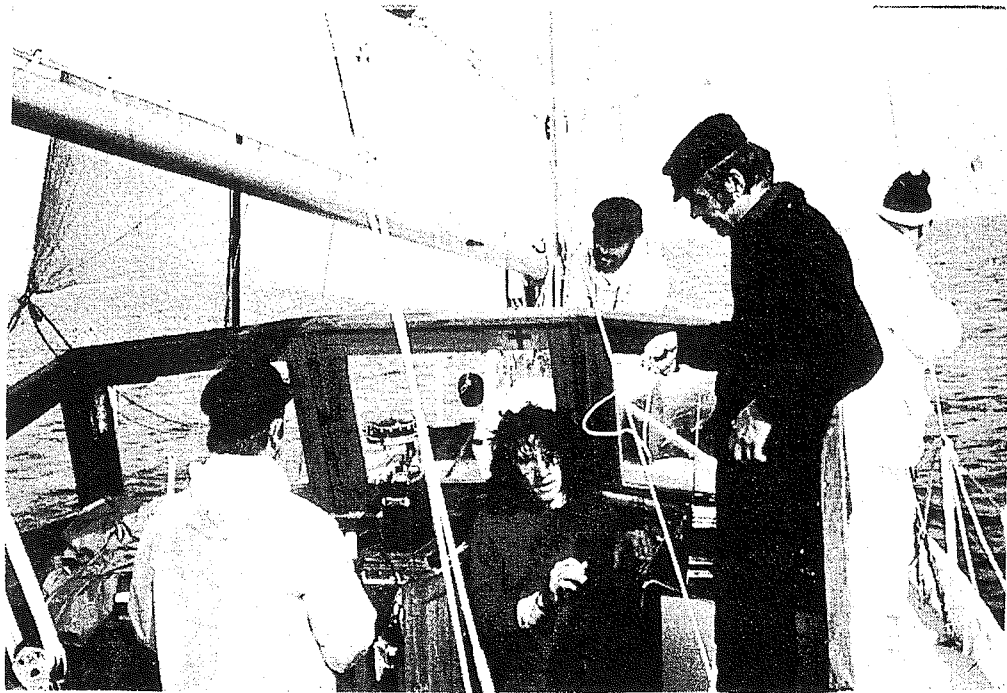
16 A-Prüflinge auf der *Simsala*
beim Bonner Yacht-Club in Oberwinter

Bald hatten wir auch eine eigene Prüfungskommission zum Abnehmen der Segelführerscheine, die damals noch keinen amtlichen Charakter hatten, bestehend aus dem Vorsitzenden Wendt, Karl Freudenstein, Jürgen Gode, Hans Todtenbier und Uwe Moecke.

Parallel zum zweiten A-Lehrgang begann die BR-Ausbildung und zwangsläufig die ersten BR-Ausbildungstörns mit ständigen Motorseglern auf Ijsselmeer und Nordsee. Gechartert wurden *Scotchman*, *Dutchman*, *Irishman* und *Yogiman* bei Watersport Twellegea aus Uitwellingerga bei Sneek. Henk Huisman war der Baas des Unternehmens und ein friesisches Urviech, der gleichzeitig die Schiffe auftankte, Klos reparierte, Ratschläge und fehlende Ausrüstungsgegenstände aus dem Lager gab und nebenbei die Suppe in der Küche seines Bootels umrührte.

Ausbildungsskipper der ersten Jahre waren außer Hans Todtenbier und Uwe Moecke: Jürgen Gode, Günther Schefczyk und Kurt Knapp.

Später kamen Ausbildungstörns in der Ostsee mit Dehlers Optima 92 und Vindö 50 hinzu und der erste BK-Lehrgang fand statt.



Der erste BR-Törn - mit *Dutchman* von Uitwellingerga nach Borkum
U.Moecke, J.Gode, K.Knapp +, H.Bubendey, M.Pagel, M.Hoven +
und Smutje H.Schöbel

Inzwischen hat sich das Bild erheblich gewandelt: Nicht nur die Schiffe sind anders geworden, sie heißen jetzt First und Beneteau oder Janneau.

Wesentlicher ist, daß sich auch die Kurssteilnehmer gewandelt haben: es sind kaum noch Mitglieder oder deren Kinder bzw. Partner, es sind Leute, die einfach so einen Schein brauchen, im Küstenbereich möglichst nur den Amtlichen, denn für den sind die Anforderungen nicht so hoch, der ist einfacher zu haben! Das derzeitige Führerschein-System steuert nicht gerade gegen diese Tendenz.

Auch das Ausbildungskonzept hat sich gewandelt: es wird kaum noch mit Kreide an der Tafel gepinnt; Tageslichtprojektor, Video-Gerät und Fernseher sind modernere Hilfsmittel bei der Vermittlung des Stoffes, und die Ausbilder haben im Laufe der Jahre auch dazugelernt.

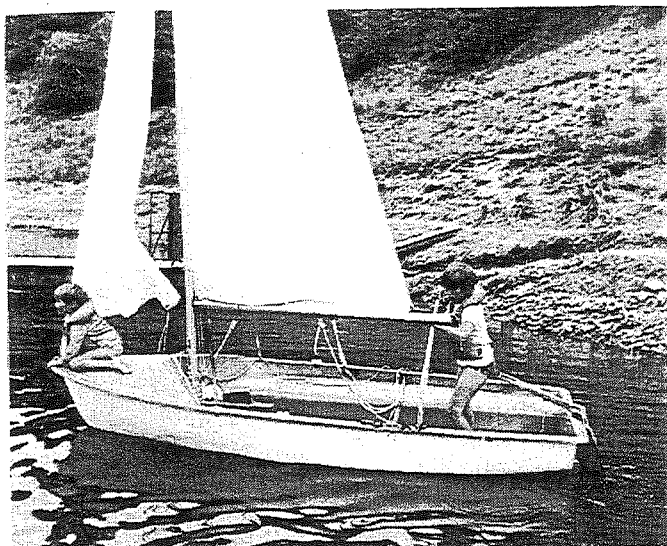
Die Ausbildungs-Skipper und Co-Skipper der letzten Jahre waren: noch immer Uwe Moecke, dazu Uli Bieler, Felix und Stefan Wimmers, Lars Moecke und Franz Josef Frings.

Als Segelclub in unserer geografischen Lage und mit unseren Möglichkeiten (grundsätzlich Chartern für die Törns) können wir doch eine Bilanz ziehen, derer man sich nicht zu schämen braucht:

Ca. 220 SeglerInnen wurden für den Binnenbereich ausgebildet,
ca. 120 SeglerInnen absolvierten ihre Ausbildung zum BR-Schein bzw. Amtl. SBF-See,
ca. 15 BK-Scheine wurden bei uns gemacht, und last but not least:
ca. 25 Kinder erhielten von uns den Jüngstenschein.

Auf diesen Lorbeeren (wenn es denn überhaupt welche sind) sollten wir uns nicht ausruhen.

Denn eigentlich ist es Pflicht eines Vereins, der in seinen Reihen genügend fähige Mitglieder dafür hat, weiterhin Ausbildung zu betreiben!



Jüngstenausbildung – nicht nur im Opti !
Jens und Lars Moecke auf der Fox-Jolle

Augenblicklich sind in Planung: Ausbildung in den Regatta-Regeln an einem Wochenende Anfang der Saison am Rursee (Termin wird noch bekanntgegeben!) durch U. Moecke, Opti-Ausbildung für Anfänger in zwei

Abschnitten durch Tina und Hans Debeur sowie Ralf Kittler, und ab Jahresende 1998 ein Lehrgang zum BR-Schein und Sportbootführerschein See (Theorie und Praxis) durch U.Moecke.

Sie haben Interesse an der Lehrgangsteilnahme? Kein Problem, rufen Sie ruhig schon mal an! Sie haben gar Interesse, als Ausbilder mitzuhelfen? ... Ich befürchte, wegen der Ausbildung wird mein Telefon wieder mal dauernd heißlaufen!

Uwe Moecke



- Steht der Spi richtig? -
Die Moecke-Crew beim NRW-Cup auf dem Ijsselmeer

Junges Leben am Steg

Ende der 80er/Anfang der 90er Jahre machte sich der Generationenwechsel am Steg bemerkbar. Die ehemals jugendlichen Vereinsmitglieder, die vormals den Steg bevölkerten und diesen als wöchentlichen Treffpunkt nutzten, die sich von hier zu Regatten, Trainingsfahrten und Lusttouren aufmachten, wurden weniger. Ganz langsam, schleichend und für viele sich als wohltuende Ruhe bemerkbar machend, wurde es am Steg stiller, beschaulicher und entspannter. Kinder tauchten immer seltener und meist auch nur alleine mit ihren Eltern auf.



Endlich sind wir da. Hoffentlich sind unsere Boote noch am Steg!

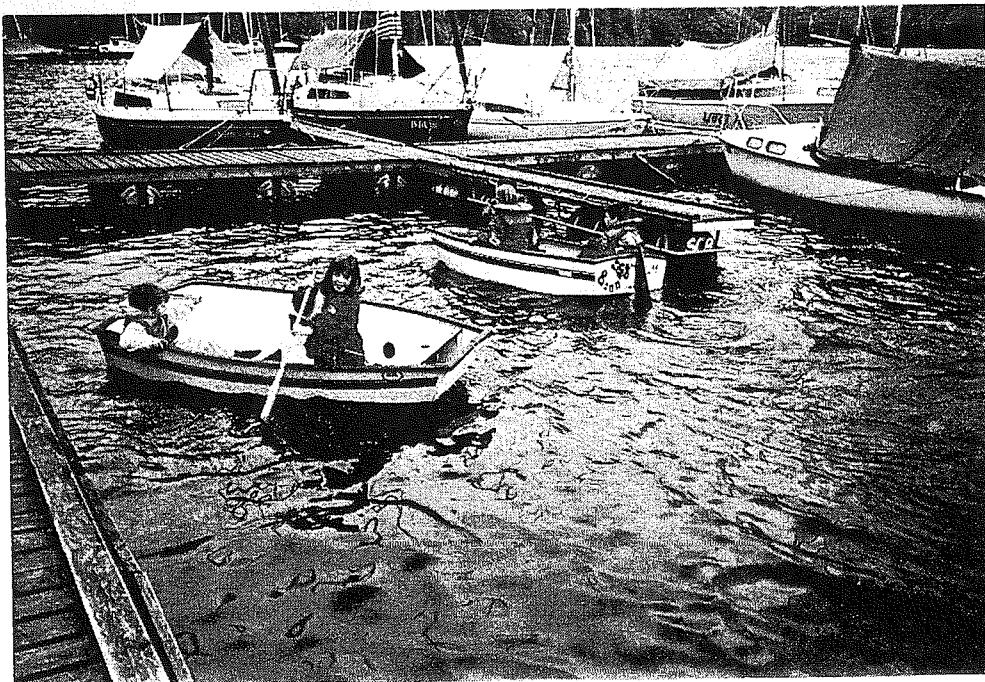
Ganz langsam vollzog sich der Wandel, und dann kam die Zeit, in der Kinder zur Attraktion wurden. Ein Kind auf dem Steg wurde freudig begrüßt, bestaunt und sein Treiben wohlwollend verfolgt. Was die Erwachsenen als wohltuende Abwechslung empfanden, war für die Kinder und Eltern oft langweilig und stressig. Denn was sind Erwachsene schon für Kinder? Notwendige Übel, eine schlechte Alternative zu anderen Kindern. Mit diesen kann man spielen, lachen, plantschen, schwimmen und auch segeln, denn ihr Tun ist nicht zielgerichtet, sondern Spiel und dient der Freude.

Um junges Leben an den Steg zu holen, mußte man den Kindern wieder einen Anlaß geben, gerne zu kommen, mit der Gewißheit, daß auch andere Kinder da sind. So richteten wir ab 1991 in jeder Saison - außer im wasserlosen Jahr 1996 - einen Opti-Kurs, einen Opti-Treff, einmal konnte sogar der Jüngstenschein erworben werden, ein. In Absprache mit den Eltern wurden Wochenenden vereinbart, an denen die Opti-Interessierten für täglich drei Stunden erste Einblicke in den selbständigen Umgang mit Segel, Boot, Wind und Wasser machen konnten.

Hierbei steht deutlich das angstfreie und spielerische Lernen im Vordergrund. Uns ist es wichtig, daß die Kinder Spaß haben, gerne kommen und den Steg und das Wasser als Spielmöglichkeit mit anderen Kindern erkennen. Es ist einfach toll zu sehen, wieviel Spaß die Kinder an Kenterübungen haben, und plötzlich stehen dann ganz andere Tätigkeiten als Segeln im Vordergrund. Schwimmen, Abschleppen und Fischfangen sind auf einmal viel interessanter. Ja, und erst das gemeinsame Picknick rundet einen Tag richtig ab. Nicht ganz, denn zu einem Segeltag gehört ja auch noch das gemeinsame Aufräumen und Verstauen der Segelutensilien.

Es ist schön, daß das junge Leben auch an Nicht-Opti-Wochenenden zunimmt und das junge Volk auch wieder sein eigenes Leben am Steg zu leben beginnt. Vielleicht werden wir ja wirklich wieder eine große Segelfamilie.

Tina und Hans Debeur



Es geht auch ohne Segel.

Die Zukunft liegt in der Jugend

Ach, waren das noch Zeiten, als sich noch jedes Wochenende Scharen von Jugendlichen am Steg trafen. Da wurde noch um die Boote gestritten, wer wann auf welchem Boot segeln durfte. Man organisierte gemeinsame Fahrten zu Regatten, bis hin zur Deutschen Meisterschaft. Da wurde auch abends noch Volleyball gespielt oder man ging gemeinsam in die Disco.

Diese Zeiten scheinen vorbei. Und egal in welchen Segelverein man am Rursee schaut, überall hört man ähnliche Klagen. Vielleicht liegt es daran, daß aus den Kindern und Jugendlichen von damals Erwachsene geworden sind, vielleicht liegt es aber auch an der veränderten Zeit mit den vielfältigen Freizeitangeboten.



Möchte noch jemand mitfahren?
Wir haben noch viel viel Platz in unserem Opti.

Im Segel-Club Bonn sehe ich die Problematik eher in der Tatsache, daß unser Verein eigentlich mit seinen 25 Jahren ein noch sehr junger Verein ist. Erst langsam erhalten wir eine gewachsene Struktur, mit Mitgliedern in allen Altersstufen, so daß sich für die Zukunft auch trotz der relativen Wohnortferne eine tragfähige Jugendgruppe entwickeln wird. Erste Anzeichen für diese Entwicklung lassen hoffen, daß der Dornröschenschlaf unserer Jugendgruppe so langsam sein Ende findet.

Nicht zuletzt durch die beharrlichen Aktivitäten von Tina und Hans Debeur, die nun schon in der dritten Saison ein Opti-Training anbieten, um die jüngsten und unerfahrenen Segelfreunde behutsam an den Sport heranzuführen. Die beiden machen das mit einer solchen Hingabe, daß allein durch die Mundpropaganda dieses Training auch über die Grenzen unseres Vereins hinaus bekannt geworden ist. Und so wie es aussieht haben wir hier die Möglichkeit, eine Basis für das sportliche Fortbestehen des Vereins aufzubauen. So ist der Andrang auf die Ausbildung in dieser Saison so groß, daß eine zweite parallele Gruppe eingerichtet werden wird. Wir haben hier auch die Möglichkeit, interessierte Nichtmitglieder an den Segelsport und nicht zuletzt an den Segel-Club Bonn heranzuführen.

Die Zukunft liegt, wie immer, in unseren Händen. Wenn wir es schaffen, unseren Kindern und Jugendlichen den Segelsport weiterhin als interessante und vielseitige Sportart näher zu bringen und auch die dafür nötigen Voraussetzungen schaffen, bin ich sicher, daß die Zukunft des Segel-Club Bonn auf lange Sicht gesichert ist.

Mast- und Schotbruch für diesen Weg.

Dr. Ralf Kittler



Junge und ältere Clubmitglieder gemeinsam bei der Taufe eines Boote der Jugendgruppe

Ein Sonntagnachmittag am Steg oder Aktion unserer Opti-Segler

Es ist einer der wunderschönen, sonnigen Sonntagnachmittage am Rursee auf dem Steg. Einige Segler sind Vormittags in Richtung "Tonne 9" gestartet, einige sind zum "Kaffee" wieder am Steg. Es gibt sogar solche, die nur zum Relaxen auf den Steg gekommen sind.

Plötzlich kommt Leben auf die oberste Plattform der Treppe. Ein buntes Völkchen findet sich ein. Es ist unsere Opti-Gruppe. Mit angezogenen Schwimmwesten und vollbepackt wie bei einem Umzug zieht sie auf. Die Ausrüstung für die Optis muß von der Clubwohnung auf den Steg getragen werden.



... puh, ist das schwer und anstrengend. Dennoch sind wir bald schon auf der Fähre zum Steg (s. Bild 1 + 2).

Lachend und rufend kommen sie die Treppe herunter zur Fähre. Ziehen einhändig die Fähre heran und ruck zuck ist die Gruppe auf dem Steg. Tina und Hans Debeur begleiten die Gruppe, auch sie sind vollbepackt. Sie führen die Gruppe zu den Optis. Die Boote werden aus dem Gestell genommen und aufgeriggt. Alles lachend bei bester Laune.

Das schöne Wetter ist heute wie geschaffen. Tina und Hans helfen geschickt und unauffällig mit einem Wort, Lächeln oder Handgriff.

Die Boote werden zu Wasser gelassen und belegt. Die Gruppe sammelt sich, kontrolliert noch einmal gegenseitig die Schwimmwesten. Erwartungsvoll schaut sie dann auf Tina und Hans. Die Aufgaben und Segelmanöver werden noch einmal durchgesprochen. Verständiges Nicken in der Runde, dann geht es los.

Die Großen steigen cool in die Boote, man ist schließlich doch schon "8". Jetzt einige Male mit dem Ruderblatt hin und her, ein Dichtholen des Segels, dann sind sie auch schon vor dem Steg. Die Wellen eines Ausflugsschiffes werden elegant genommen, sie beeindruckt in keiner Weise.

Nun, die noch nicht ganz so Großen, man ist aber auch schon 3, 4 oder 5 Jahre. Mutig steigen sie in die Optis. Es klappt fast so gut wie bei den "Großen". Ein herrlicher Segelnachmittag hat begonnen.

All dieses wurde schmunzelnd von einem gerade Kaffee trinkenden Segelnachbarn beobachtet.

Dieter Grewe



Pirat - eine unendliche Geschichte

Es war einmal ..., so fangen wohl alle alten Geschichten an. Die der neuen Zeitrechnung, wir schreiben das Sternenjahr ... - nun ja, blicken wir erst einmal zurück in unser Universum. Genauer gesagt auf den Planet Erde und entdecken wir das vor 60 Jahren entwickelte Jugendboot „der Pirat“ und den vor 25 Jahren gegründeten Segel-Club Bonn. Zwei der bedeutendsten Ereignisse der Erde.

Noch ein kleiner Zoom und ja, die Bilder werden deutlicher. Wir sehen eine Jugendgruppe von Kindern und Jugendlichen, die in Rurbergo Eifelano mehr oder weniger die ersten Segelerfahrungen auf den Clubbooten des SCB erleben dürfen.

Simsala Bim und Himmelhund - die Piraten -, Kenterix der 470er. Glückliche Segelschüler und viel Frühsport im Jugendlager am Veluwemeer. Die Leitung hatte Hannes Todtenbier, später dann Christian Wiemers. Es war ein ungetrübter Segelspaß für alle Beteiligten. In dieser Zeit wurde meine Liebe zum Pirat und zum Regattasegeln geweckt.

Tina Debeur, Hildegard Schorm, Jens Moecke, Thorsten Todtenbier, Georg Debeur, Jürgen Schefczyk und Bernd Hassler eroberten die Regattapisten.

Jens Moecke und Thorsten Todtenbier erbeuteten die ersten Pokale für die SCB-Jugend. Die Krönung jedoch war der Doppelsieg bei der Stadtmeisterschaft 1978 in Bonn von Georg Debeur mit Hildegard Schorm auf Kenterix und Jürgen Schefczyk mit mir am Quirl auf Himmelhund.

An dieser Stelle muß ich unbedingt Uwe Moecke danken, ohne ihn wäre mein schöner, mit SCB-Zeichen verzierter VW-Käfer wohl im Rhein versunken. Vor lauter Freude und Jubel über den Sieg hatte ich völlig vergessen, den Gang einzulegen. Der Käfer konnte noch vor den Fluten abgefangen werden - Dank Uwe.

Alle weiteren Erfolge der damaligen Jugendgruppe aufzulisten, würde diesen Bericht sprengen.

Jens und Gudrun verstärkten die 470er , Manfred und Petra die Piraten.
Der glanzvolle Gewinn des Hackebeils vom SSCR durch Jens Moecke und Roger Sacha sollte jedoch noch erwähnt werden.

Manfred Dreeß wurde bei mir Vorschoter und wie schon damals im Topplicht berichtet, trailerten wir die Bim 1979 6300 km kreuz und quer durch die Lande und segelten erstmals eine Deutsche Meisterschaft in Travemünde mit.

Es folgten viele Regatten mit Manfred auf der neuen „Blue Danger“. Einige Pöttchen (auch Pokal oder Staubfänger genannt) wurden noch ersegelt. Erstmals wurden die Farben des SCB auf der internationalen Meisterschaft in der Schweiz gezeigt.

Zoom - ein schwarzes Loch erscheint.

Die berufliche Weiterbildung fordert ihren Tribut. Die Segelei wurde an den berühmten Nagel gehängt.

Aber das nur genau bis zu dem Tage, als ich von Land aus, mit blutenden Herzen, eine Ranglistenregatta auf dem Rursee mit ansehen mußte. Mein Entschluß stand fest: Ich mußte wieder segeln.

Es folgten einige Telefonate und mit Hilfe der alten Freunde konnten wir (meine Freundin Sanni und ich) die Patenschaft für die „Blue Danger“ wieder übernehmen. Zu diesem Zeitpunkt wurden die Jugendboote leider nicht mehr so intensiv genutzt, was unser Glück war, da wir eigentlich dem Jugendalter schon etwas entwachsen waren.

Die „Blue Danger“ wurde von uns generalüberholt, auf den Stand der Dinge gebracht und neu lackiert.

Es folgte ein hartes Training auf dem Rursee. Die Tonnen 2 bis 5 wurden wieder und wieder gerundet.

Es zahlte sich aus. Wir wurden die Helden vom Mittelfeld, die immer für einen Platz im ersten Drittel gut waren.

Da wir natürlich nicht ewig als "Oldies" auf einem Clubboot segeln konnten, kauften wir uns unseren eigenen Hein-Piraten. Ein Superboot, Gewicht genau am Limit, die Schale extra lange gehärtet und damals das absolute Maß aller Dinge.

Wir waren sehr stolz auf unsere Errungenschaft und nannten es „Projekt H“. Dieser Name hat indirekt etwas mit Bonn zu tun, das ist jedoch eine andere Geschichte und soll in einem anderen Sternjahr erzählt werden.

Die ersten beiden Regatten am Rursee wurden direkt gewonnen. Das brachte Zuversicht und den Gewinn der Flottenmeisterschaft vom Rursee. 1992 war dann das Jahr der Meisterschaften für uns. Wir segelten die deutsche, die schweizer, die österreichische sowie die ungarische Meisterschaft, teilweise sehr erfolgreich mit.

So lernten wir auch Piratensegler und Reviere in anderen Ländern kennen. Mit einigen besteht noch immer Kontakt oder man trifft sich zufällig bei einem internationalen Ereignis.

Wir sind jetzt schon sehr viele Jahre in der Regattaszene und mittlerweile auch Eltern von zwei Töchtern. Dies bringt zwar Einschränkungen mit sich, aber Organisation ist eben alles.

Dann werden schon mal alte Vorschoter reaktiviert oder neue ausgeliehen oder Babysitter organisiert.

Für 1998 sind die Ziele klar gesteckt. Ausgesuchte Ranglistenregatten, die Qualifikation für die deutsche Meisterschaft am Wannsee in Berlin und ganz wichtig die Herbstregatta des SCB.

Trotz eines Ausflugs als Vorschoter in die H-Boot-Klasse im letzten Jahr bei den westdeutschen Meisterschaften sowie 3 geplante Regatten in dieser Klasse 1998, besteht die Gefahr des Ausstiegs nicht. Wir bleiben der Piratenklasse treu. Die Piratenfamilie ist mittlerweile ein bunter Haufen von jugendlichen Neueinsteigern sowie bereits vielen Familien mit Kindern. Dies macht gerade den Reiz der Klasse aus. Es ist immer wieder schön, alte und neue Gesichter an der Luvtonne zu entdecken, Feten zu feiern oder einfach nur zu klönen. So schön kann eben Segelsport (Regattasegeln) sein.

... und wenn sie nicht gesunken sind, dann segeln sie noch morgen.

- Der Pirat ist eben eine unendliche Geschichte. -

- Scotti: Energie ins nächste Jahrtausend. -

Wir wünschen dem SCB zum Jubiläum Mast und Schotbruch und immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel.

Sanni und Daddy Scharmann



Bootstaupe auf dem Steg

Unsere Bank

Was hat eine Bank mit Segelsport zu tun?

Sie kann Platz wegnehmen, umkippen oder im Wege stehen. Aber nein, unsere Bank steht genau an der richtigen Stelle, man sieht sie leider erst auf den zweiten Blick.

Einige Stufen unserer Treppe zur Steganlage muß man schon hinuntergehen. Auf dem zweiten Treppenabsatz steht sie plötzlich und leitet ein.

Wer denkt noch an die mühsamen Rutschpartien ohne Treppe und Bank? Im Frühjahr, wenn der Rursee viel Wasser hat, bekommt sie manchmal nasse Füße und ist gar nicht so gefragt. Aber dann, wenn der Wasserstand sinkt, die Treppenstufen immer zahlreicher werden, steht unsere Bank einladender denn je und bietet sich an.

Beim Hinuntergehen können die ach so vielen Beutel und Taschen zum Sammeln darauf gestellt und es kann gerastet werden. Dann kann es mit neuem Anlauf über die manchmal endlosen Stufen zum Steg weiter hinuntergehen.

Umgekehrt, bergauf, ist sie nach wieder endlosen Stufen, es können bis 100 Stufen sein, ein willkommener Ruhepunkt.

Ist der Sommer dann noch schön und heiß, bietet sie sich als schattiges angenehm kühles Ruheplätzchen an.

Dann fällt einem auf, an welch' herrlichem Platz unsere Bank steht. Für diese schöne Aussicht über Stege, Wasser und Wald, müssen Urlauber an teuren Urlaubsorten viel Geld bezahlen. Doch wir können uns einfach daraufsetzen und genießen.

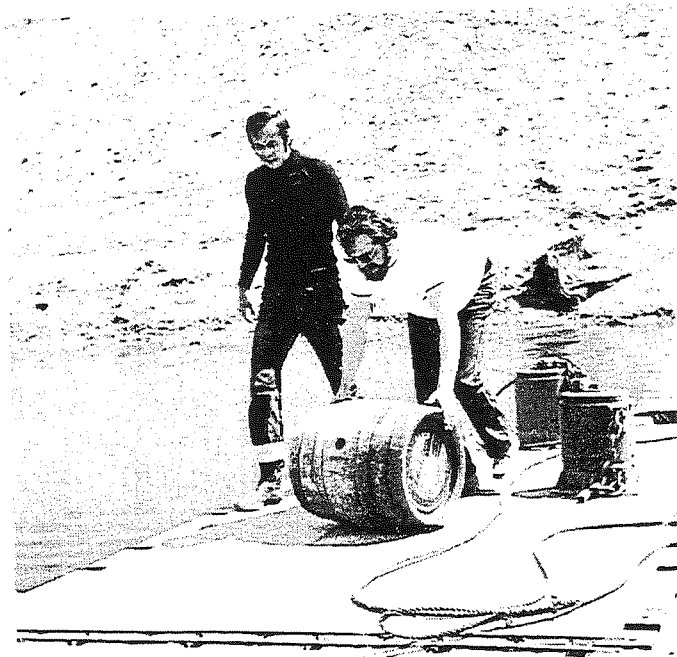
Wir können dem Treiben auf unserem Steg zusehen. Auf dem Wasser die Manöver der Segelboote beobachten oder prächtig geschmückte Ausflugsdampfer vorbeigleiten sehen.

Mit Segelfreund, -freundinnen und Freunden eine nette Unterhaltung führen. Natürlich kann man sich auch einfach hinsetzen und die Seele baumeln lassen.

Ich habe hier nur einige Möglichkeiten aufgezählt. Dazu gehören noch unbedingt unsere spontanen kleinen Festlichkeiten, wie Grillen und dazu ein Tröpfchen trinken.

All' das bietet uns unsere Bank. Vielleicht setzen wir uns jetzt einmal mehr darauf, egal aus welchem Grund.

Dietrich Grewe



Na, was wird hier wohl gefeiert?
J.Gode und U.Moecke beim Faßrollen

18 Jahre Hollandfahrt der Jugendgruppe des SCB - Ist das schon Tradition?

Zwischen 1976 und 1993 ist die SCB-Jugendgruppe mindestens eine Woche im Jahr in ein Segelzeltlager nach Holland gefahren, um fremde, größere Reviere kennenzulernen, Kontakte untereinander zu fördern, Segelerfahrung zu sammeln, neue Mitglieder zu werben und vor allem, um Spaß zu haben.

1976: Hannes Todtenbier hatte die Idee und fuhr mit 13 Jugendlichen und einigen Erwachsenen mit ihren Privatbooten nach Harderwijk/Flevoland. Er hatte ein großes Truppenzelt des MHD zu diesem Zweck geliehen.

1977: Wieder sammelte Hannes 15 Jugendliche und einige Erwachsene um sich.

Diesmal waren schon zwei Jugendboote mit dabei: Der 470er "Kenterix" und ein Pirat "Bim".

1978: Bei dieser Fahrt nach Harderwijk durften die Eltern zu Hause bleiben.



Jedes Plätzchen wird
ausgenutzt. Sicher ist sicher.
Nicht daß wir noch ver-
hungern.

16 Jugendliche und Christian Wiemers, der amtierende Jugendwart, der die Fahrt organisierte, übernachteten zum ersten Mal in großen weißen Rundzelten, die Christian von einer anderen Jugendgruppe geliehen hatte.

Die Bootsflotte erweiterte sich um drei brandneue Optis und den Piraten "Himmelhund", der gerade noch rechtzeitig ausgeliefert wurde.

1979: Christian Wiemers fährt mit 15 Jugendlichen wieder nach Harderwijk.

1980: Ab diesem Jahr lag die Organisation der Fahrt bei der Jugendgruppe selbst, aber es wurde noch viel Hilfestellung benötigt, z. B. um alle Boote und 19 Teilnehmer nach Harderwijk zu transportieren.

Inzwischen bestand unsere Flotte aus vereinseigenen Jugendbooten: 3 Piraten („BIM“, „Himmelhund“, „Blue Danger“) 3 Optis (Snuff, Cnuff, Bluff) zwei 470er (Kenterix, Muckefuck) und ein privater 470er (Schlumpf).

Herausragende Ereignisse: Lagerschaden eines Bootsanhängers auf der Autobahn, unzählige Kenterungen und auch im Zeltlager große Feuchtigkeit, weil es viel regnete.

1981: Erste Fahrt mit neuem Zielort: Balk am Slotermeer. Dieses Revier hat für uns viele Vorteile, da der Campingplatz unmittelbar am Wasser liegt und auch der Ort gut zu Fuß zu erreichen ist.

1982: 20 Jugendliche. Die Flotte wird durch zwei Laser (Troublemaker, Blue Poison) ergänzt.

1983: Dieses Jahr fahren wir das erste und einzige Mal für zwei Wochen. Außer den o. g. Booten begleitet uns eine friendship (privat). Inzwischen ist die Bootsflotte komplett. Wir beginnen uns von den Überschüssen der Lagerkasse systematisch Camping- und Lagerausrüstung zu beschaffen. Jedes Jahr etwas mehr.



Ein zünftiges Lagerleben. Bei Seglern wird eben-immer mehr Wäsche getrocknet.

1988: Ein total verregnetes Jahr mit Nässe von oben und unten.

1989: Aufgrund einer Spende konnten wir in diesem Jahr einen gebrauchten 420er auf den Namen "Restrisiko" taufen. Unser Equipment besteht inzwischen aus : 4 Rundzelten, 2 großen Tischen, 4 Bänken, 2 großen Gaskochern, 1 Überzelt, das zwischen den Schlafzelten den Platz überspannt, und vielen nützlichen Haushaltsgegenständen aus dem Großküchenbedarf sowie einem Grill u. v. m.

An dieser Stelle bedanken wir uns bei vielen SCB-Mitgliedern für zehn Jahre Leihgaben!



Das ist Segeln.

Weiter ging es jedes Jahr nach Balk. Trotz intensiver Suche fanden wir kein ähnlich schönes, ideales Revier.

Immer mehr Teilnehmer/Innen hatten inzwischen den Führerschein, und so benötigten wir immer weniger "Fahrer". Die Teilnehmerzahl pendelte sich nun bei ca. 25 Leuten ein.

1990 war das erste Mal "Nachwuchs vom Nachwuchs" mit von der Partie. Die Höchstteilnehmerzahl lag 1991 bei 31 Personen. Durch den neuen Schwerpunkt der Ex-Jugendlichen auf Ehe und Familie sanken dann die Teilnehmerzahlen wieder. 1993 fand die vorerst letzte Fahrt statt.

Aber wie sah denn nun so eine legendäre Hallandfahrt aus?

Freitags: Boote aus dem Wasser, alles verpacken.

Samstags: 6⁰⁰ Uhr aufstehen

7⁰⁰ Uhr Abfahrt im Konvoy nach Holland, dort bilden sich drei Gruppen: Zeltbauer, Köche und Bootsaufrieger.

Damit ging das eigentliche Lager- und Segelleben los: "WER WILL SEGELN?" (O - Ton für Insider). Schon nach dem Frühstück wurden minutiös die wechselnden Mannschaften, für alle Boote sowie eine Aufsichtscrow (am Strand oder auf der Friendship) festgelegt. Es folgten Ganztages-Wanderfahrten ins Heegermeer, Wasserschnitzeljagden, Ausbildungs- und Trainingseinheiten und Segeln, Segeln, Segeln...

Die, die nicht segelten, konnten schwimmen, spielen, Ausflüge in den Ort machen oder schlafen. Abends wurde oft musiziert, gespielt, erzählt und die eventuell noch vorhandenen körperlichen Energien in Lagerwettkämpfen verschiedener Disziplinen ausgetobt, z. B. Flaschenspiel (18 mal wurde eine "Lagerflasche" des SCB gekürt.), Menschenpyramiden, Fußballspiele, Federballturniere usw.

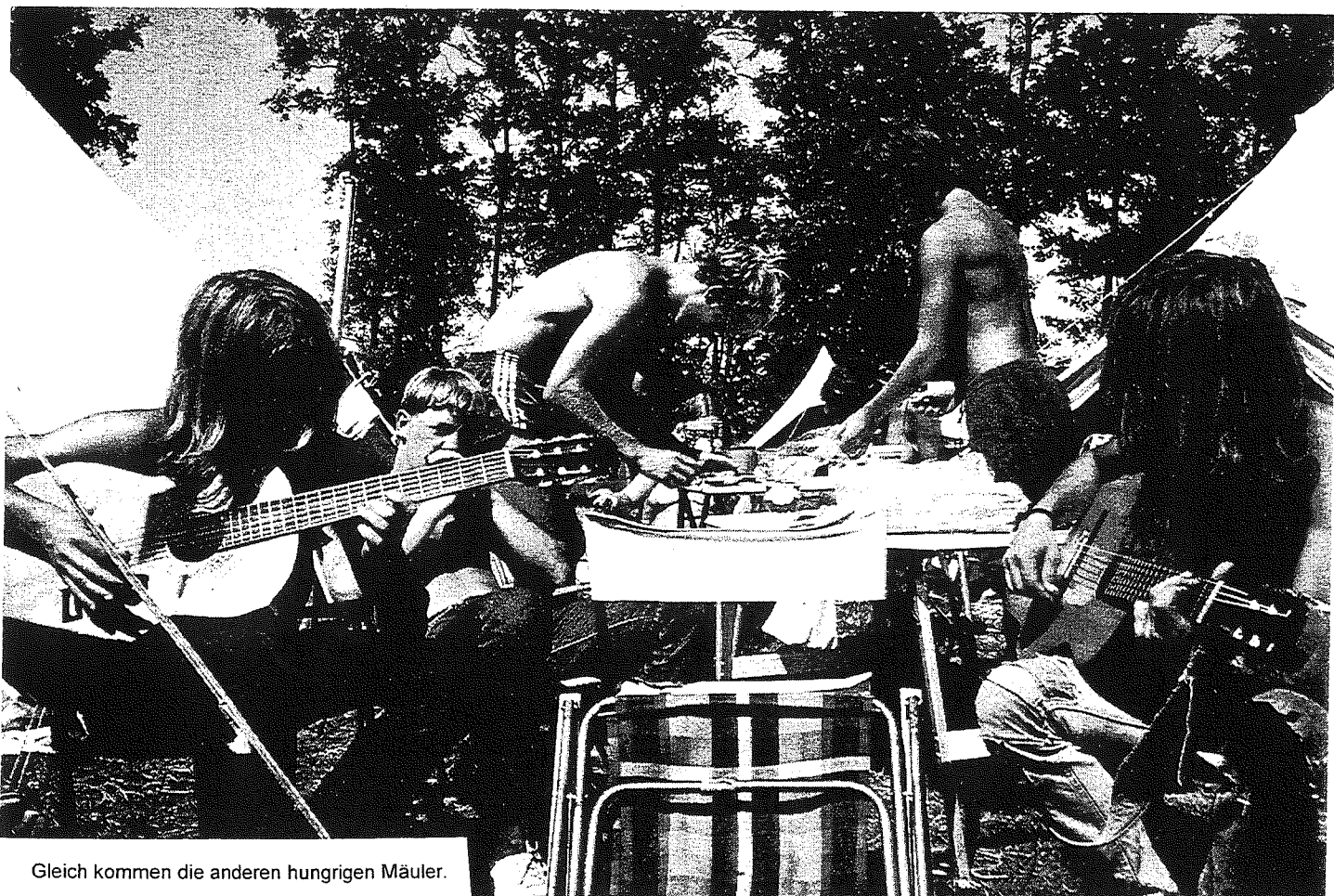
Für 25 Personen zu kochen, ist leicht gewöhnungsbedürftig. Die Verantwortung für das Einkaufen und allabendliche Kochen lag bei immer wechselnden Gruppen, und über die Jahre gewöhnt man sich auch an einen Einkochkessel als Gemüsetopf.

Spaß hatten wir immer, egal wie oft und wie tief wir abgesoffen sind.

Wir bedanken uns bei allen, die auf viele Weise zum Gelingen der 18 Hollandfahrten beigetragen haben!

TRADITION hin oder her
wir freuen uns auf die 19.

Higgi Schorn und Tina Debeur



Gleich kommen die anderen hungrigen Mäuler.

Landwirtschaft und Segeln

Da fragt sich natürlich fast jeder, was hat das miteinander zu tun. Nun unser Verein kam schon in den ersten Tagen seines Bestehens sehr intensiv in Kontakt mit der Landwirtschaft; wichtig für das Bestehen der Menschheit seit vielen Jahrtausenden, wie eben das Segeln auch.

Wir hatten nämlich unser erstes Winterlager bei einem Bauern in Hilberath, wo unser Pirat „SIMSALA“ im Winter lag, und auch die anderen Boote, die damals unseren Bootsbestand ausmachten. Eine Lis-Jolle, namens "Conny", ein Kielzugvogel, namens "Urmel" sowie ein Kielzugvogel, genannt "Tucki", darüber hinaus hatte wir viele Fams, einige Variantas und eine 15er Rennjolle; die Hannes Todtenbier gehörte. Die war wirklich sehr schön und Hannes hat auch viele Winter und Sommer an ihr gearbeitet, aber gesegelt hat sie nur einen Sommer.

Der Bauer in Hilberath war sehr wichtig für uns, denn er war ein zentraler Treffpunkt im Winter für uns Clubmitglieder, um die Boote zu reparieren und zu pflegen.

Die nächste erinnerungswürdige Begegnung mit der Landwirtschaft, fand für eine Gruppe sparsamer Segler aus unserem Verein direkt an den Wassern des Rursee statt. Das war so anno 1973. Wir wollten unsere Boote aus dem Wasser holen, aber nicht wie damals oder auch heute üblich über die Slipbahn, sondern per Trecker direkt aus dem See. Die Aktion startete an einem nicht so schönen Samstagnachmittag bei "Karbig". Der Trecker kostete zwar nur etwa 20,- DM, geteilt durch 5 oder 6 Slipper, aber es blieb eine einmalige Erfahrung für alle. Wir hatten nicht bedacht, daß es vorher lange geregnet hatte, bzw. daß der Wasserstand so schnell gesunken war. Der Uferstreifen war nämlich im Bereich der Wasserkante in einer Tiefe von etwa 10 Metern völlig durchweicht. Dies führte dazu, daß die Anhänger und die Eigner die eigentlich in Bad Kohlgrub durchzuführenden Schlammkuren hier kostenlos miterleben durften. Der Bauer kannte den Schlamm von seinen Feldern, er fühlte sich bei dieser Aktion nicht unwohl. Und da ich den

Kontakt zwischen Seglern und Landwirten insgesamt als positiv erlebt hatte, machte ich vor einigen Jahren einen neuen Kontaktversuch.

Ich suchte ein Winterlager für unser Holzboot ... Zum Badminton war ich mit einem Freund in Kall verabredet. Leider kam er nicht. Ich war in der Eifel und dachte mir, was machst du jetzt außerhalb der Segelsaison Sinnvolles hier (außer Wandern, Klettern, Essen, Klöster ansehen, Radfahren oder den Mädchen nachsehen)?

Nun, mir fehlte, wie vorstehend schon gesagt, eine Unterstellmöglichkeit für unser Boot. Ich machte mich also auf die Suche. Da wo man auf dem Anstieg zur Wallenthaler Höhe nur 70 km/h fahren darf - keiner hält sich zwar daran - da geht's links ab nach Scheven. Es ist ein Ort, den man kennt - vom Verkehrsschild, wie die vielen anderen auch auf dem Weg zum Rursee, z. B. nach Eicks, Satzvey, Lückerath und Strempt. Aber dagewesen bin ich zumindest noch nie. Das habe ich an dem oben genannten Tag geändert. Ich lernte an diesem Tag neben Scheven dann Kallmuth (mit einem 2000 Jahre alten Römerbrunnen), Vollem, Urfey, Eiserfey und Harzheim sowie Holzheim kennen. Ein Teil Ureifel, der z. T. noch an alte ruhige Eifeltage erinnert. In Harzheim stand auf der linken Seite eine neue schöne große Scheune . Der Bauer arbeitete dort mit seinem Trecker. Ich kam mit ihm ins Gespräch. Nein, einen Platz für ein Boot habe er leider nicht. Ich lernte aber die Probleme eines Bauern in der Voreifel kennen. Nach einer halben Stunde kannte ich auch die Familienverhältnisse, wer alles krank war, wie teuer eine selbstgebaute Scheune sei (150 000,-- DM) und daß man als Bauer heutzutage ganz schön viel arbeiten muß, damit sich das ganze Unternehmen halbwegs lohnt. Gut, das war interessant, aber wo kann ich denn mein Boot unterstellen ? "Ja, gehen Sie hier mal nach nebenan, der hat da einige Wohnwagen stehen, vielleicht haben Sie da Glück." Und ich hatte Glück. Ich hatte sogar großes Glück. Familie F. betrieb die Landwirtschaft nicht mehr, so daß die Scheunen anderweitig genutzt wurden. Es gibt Wasser und Strom. Die Einfahrt ist ausreichend breit und hoch. Und ich konnte rundherum am Boot arbeiten, und zwar zu jeder Zeit. Wenn Herr F. da war, wurde der Trailer sogar mit dem Trecker in die Scheune geschoben, was die eigene Kupplung entscheidend schonte. Außerdem gibt's ab und zu einen Kaffee, wenn ich mit der Arbeit fertig bin und dabei erfahre ich dann das Neueste aus Dorf und Eifel.

Es ist eine sehr nette Familie mit einem Bauernhof, der auf einer Anhöhe liegt, von wo man einen herrlichen Blick über die Landschaft hat. Es gibt noch Hasso, den uralten Hofhund, der sich über jede "Krauleinheit" sehr freut und eine wechselnde Katzenschar, was Ingrid und mich als Katzenfreunde natürlich besonders freut. Und ich freue mich, wenn ich zum Segeln an den Rursee fahre, aber ich freue mich auch, wenn ich ins Winterlager fahre und dort die netten Leute vom Bauernhof treffe.

Das was uns Segler aber entscheidend mit den Landwirten verbindet, ist neben netten Leuten unser gemeinsames Element - **Wasser** -, ohne daß Segeln und Ackerbau nicht möglich wäre.

Davon wünsche ich uns für die Zukunft immer besonders viel im Rursee, aber nur unterm Kiel nicht von oben. In diesem Sinne viel Spaß auch mit den "Randerscheinungen" unseres Seglerdaseins.

Claus Bergemann



Sliptermin beim FSCK

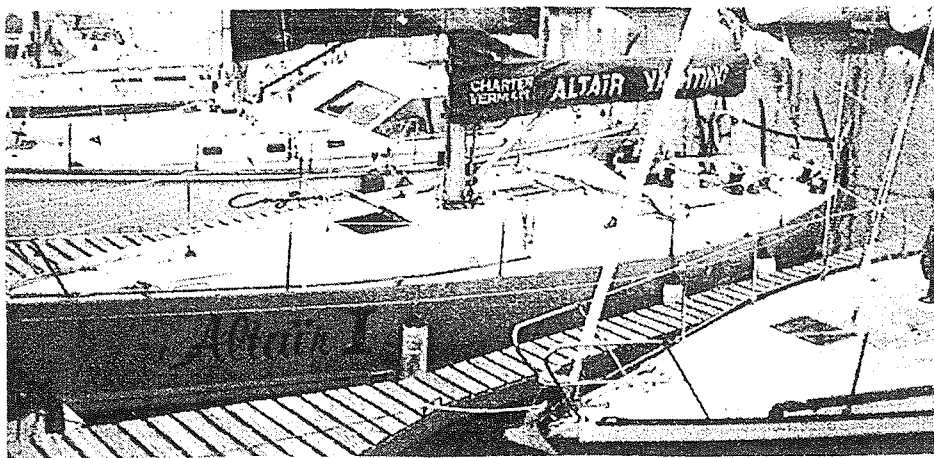
Einmal London und zurück

Wie trotz schlechter Vorzeichen ein guter England-Törn gelang

Die Vorbereitung

Es war unser langgehegter Wunsch, die Nordsee mit einer Segelyacht zu überqueren und England zu erreichen. Da ein solches Vorhaben von den Niederlanden aus in einer Woche nur mühsam zu bewältigen ist, nahmen wir die Anregung von unserem ehemaligen Clubmitglied Ulrich Bieler auf, ein Boot in Belgien zu chartern und es von dort zu versuchen.

So stellten wir, Markus Becker, Felix Wimmers und Stephan Wimmers, eine siebenköpfige Crew zusammen und charterten eine Sun Fizz 40, um vom belgischen Ort Nieuwpoort aus zu starten. Zunächst jedoch waren umfangreiche Vorbereitungen zu treffen: Schnell legten wir uns darauf fest, wenn möglich nach London und zurückzusegeln. Da lediglich zwei Crew-Mitglieder Erfahrungen im englischen Kanal und an der französischen Küste vorweisen konnten, wendeten wir uns an zwei englandkundige und nordseeerfahrene Segler. Von Uwe Moecke und Ulrich Bieler erhielten wir wertvolles Karten- und Informationsmaterial sowie jede Menge guter Ratschläge. Mit den Karten, den Gezeitentafeln und den Strömungsatlantanten arbeiteten wir mehrere Törnalternativen aus.



Die heruntergekommene Swann 39 - *Altair I*
am Schlingel in Nieuwpoort / Belgien

Als es am 11. Juli endlich soweit war, fanden wir uns abends in Nieuwpoort ein und übernahmen statt der Sun Fizz 40 eine ziemlich heruntergekommene Swan 39.¹⁾ Von ursprünglich sieben Crewmitgliedern traten schließlich fünf den Törn an: Markus Becker, Frithjof Becker, Ralf Schikora, Felix und Stephan Wimmers.

Der Törn

1. Tag: Samstag, 12. Juli 1997

Nach dem Einchecken überprüften wir die Sicherheitsvorkehrungen an Bord, machten uns mit den elektronischen Geräten vertraut, nahmen eine Sicherheitseinweisung vor und legten Punkt ein Uhr vom Steg ab. Es war neblig, der Wetterbericht versprach jedoch Sonne und 3 - 4 Beaufort. Und tatsächlich, kaum waren wir ein Seemeile nördlich der Hafeneinfahrt, klarte es auf und wir konnten einen schönen Anlieger bis Dünkirchen segeln. Nach der Ankunft in Dünkirchen nahmen wir in einem schönen Restaurant ein gutes Essen ein.

2. Tag: Sonntag, 13. Juli 1997

Der Wetterbericht verhiess Sonne, 2 - 4 Beaufort aus südlichen bis westlichen Richtungen. Gegen 11 Uhr legten wir ab und segelten 25 Meilen westwärts bis zum Beginn des Verkehrstrennungsgebietes. Da dieses den Vorschriften entsprechend im rechten Winkel zu durchfahren ist, fuhren wir einen nordwestlichen Kurs, bis wir das Feuerschiff East Goodwin, so benannt nach den Goodwin Sands, die sich östlich von der Küste von Kent in Nord-Süd Richtung erstrecken, sehen konnten.

Dort war die Entscheidung zu treffen, die Goodwin-Sands südlich zu umfahren, um die White Cliffs of Dover zu sehen, oder die nördliche Route direkt nach Ramsgate einzuschlagen. Der Wind und die Vernunft gaben den Ausschlag für die Nord-Umsegelung. Als wir Ramsgate gegen 19.30 in Sicht hatten und die Ansteuerung deutlich erkennbar war, meldeten wir uns bei Ramsgate Port über Funk an. Wir erhielten die Erlaubnis, in den Hafen zu fahren, legten an und hatten England erreicht.

Dieses Ereignis führte bei einem Crewmitglied dazu, daß es spontan eine Flasche Wein an den äußerst netten Hafenmeister verschenkte. Dieser

¹⁾ Zu diesem Bericht siehe den demnächst in der Zeitschrift Yacht erscheinenden Bericht.

versprach, den Wein am nächsten Abend mit seiner Frau beim Dinner zu kosten.

3. Tag: Montag, den 14. Juli 1997

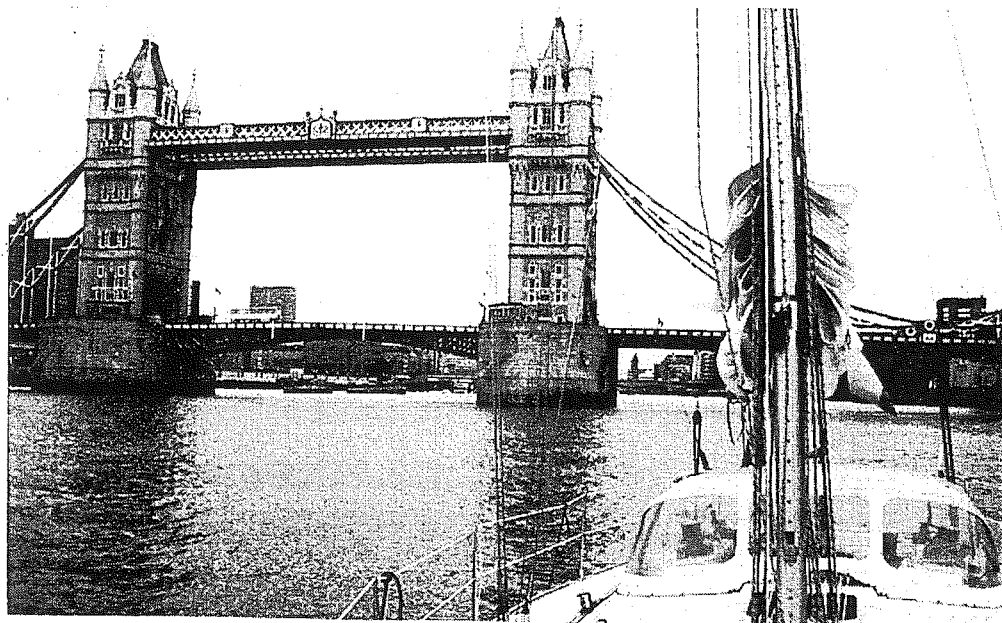
An diesem Tag wollten wir eine Distanz von siebzig Meilen bis nach London bewältigen. Es war uns klar, daß wir dabei einen Teil der Strecke bei Gegenstrom durchfahren würden müssen. So beschlossen wir, dies morgens über uns ergehen zu lassen, um gegen vierzehn Uhr an der Tonne Sea Reach No. 1 zu sein und dann in den Genuß des Schiebeströms themseaufwärts zu kommen. Nur dann nämlich konnte man rechtzeitig bei Hochwasser die Tower Bridge erreichen und in den dort liegenden Yachthafen geschleust werden.

Für diesen Tag prophezeite der Wetterbericht 2 - 4 Beaufort aus westlichen Richtungen. Wir liefen um sieben Uhr mitteleuropäischer Sommerzeit aus und segelten nach Norden bis in die Themsemündung. Von der Tonne Sea Reach No. 1 trennten uns lediglich noch 15 Meilen, als der Wind einschloß. So probierten wir noch eine Weile zu kreuzen, mußten aber später einsehen, daß wir es nur noch mit dem Motor und dann auch nicht mehr rechtzeitig bis in den St. Katherine's Yacht Haven schaffen würden.

Schweren Herzens starteten wir den Motor und machten gute Fahrt in Richtung Themsemündung. Dennoch wurde es nicht langweilig, denn kurz darauf zogen zwei Delphine an uns vorbei. Nein, liebe Leser, das war keine Halluzination, sie waren tatsächlich da. Auch während der Flußfahrt gab es viel zu sehen: Reeden, Tanker, malerische Orte und die Grafschaft Kent.

In der Dämmerung erreichten wir eine Verkehrszone, in der man sich unbedingt über Funk bei der Station Whoolwich Radio anmelden muß. Man erhält dann die Erlaubnis, weiter zu fahren und wird gebeten, sich wieder zu melden, wenn man die Gezeiten-Barriere (Tidal Barrier) in Sicht hat. Dort angekommen, wurde uns die Durchfahrt genehmigt. Danach begann eine nächtliche Flußfahrt, die zum Höhepunkt der Reise werden sollte. Wir fuhren mitten durch das nächtliche London an den Docklands vorbei, kamen nach Greenwich, wo der gigantische, beleuchtete Tee-Klipper Cutty Sark liegt und die weltberühmte Sternwarte mit dem Null-Meridian ist, sahen die Marine-Akademie und die Skyline der City. Mit ständig wachsamen, auf das Echolot und die Stadt gerichteten Augen, erwarteten wir gespannt nach jeder

Flußbiegung unser Ziel. Nach unendlichen Minuten der Spannung tauchte schließlich die beleuchtete Tower-Bridge in ihrer ganzen Schönheit auf. Schnell fanden wir eine Tonne etwa vierzig Meter von der Brücke entfernt und machten uns fest. An Bord herrschte Feststimmung, wir feierten noch lange.



Altair an der Mooringtonne vor der Towerbridge

4. Tag: Dienstag, 15. Juli, 1997

Geplant war ein Hafentag. Deshalb meldeten wir uns um 7 Uhr 30 über Funk beim St. Katharine's Yacht Haven. Es wurde vereinbart, daß wir um 8 Uhr 30 geschleust würden. Nachdem dies von statten gegangen war, wies man uns einen Liegeplatz zu und so lagen wir mitten in London.

Dort besichtigten wir die Docklands, in Greenwich die Cutty Sark und das Observatorium. Anschließend eine Sightseeing tour quer durch die Stadt. Insgesamt eine mühsame, dennoch lohnenswerte Anstrengung.

5. Tag: Mittwoch, 16 Juli 1997

Schon am Vortag hatten wir uns im Hafенbüro erkundigt, wann man uns schleusen würde. So hatten wir erfahren, daß man uns gegen elf Uhr vormerken würde. Bis dahin sei die Schleuse völlig ausgebucht.

Also verließen wir London und passierten das Tidal Barrier. Später versuchten wir zu segeln, obwohl der Wind sehr schwach war. In der Themsemündung herrschte dann völlige Flaute und es wurde uns klar, daß wir Ramsgate nicht bei Tageslicht erreichen würden. Deshalb fuhren wir unter Motor und entschieden uns die Nacht durchzufahren.

6. Tag: Donnerstag 17. Juli 1997

Auch die Nachtfahrt wurde zum Erlebnis, weil man ja nicht alle Tage in vollkommener Dunkelheit in einem Gebiet mit vielen Sandbänken nach beleuchteten Tonnen navigiert. Es ging gut, mulmig wurde uns gelegentlich, wenn große Schiffe relativ nahe im gleichen Fahrwasser passierten. Man hält sich eben am äußeren Rand und meist hat man auch noch eine Kabellänge Platz zwischen Fahrwasser und Untiefe.

Immer wieder versuchten wir zu segeln, doch kam erst gegen morgen eine frische Brise aus Westen auf. Nach einer Nacht mit wenig Schlaf erreichten wir bei Sonnenaufgang die Schifffahrtsstraße. Sogleich zog ein großes Kreuzfahrtschiff an uns vorbei. Wir überquerten das Verkehrstrennungsgebiet ohne Probleme und gegen zwölf Uhr mittags lag Dünkirchen vor uns, wir passierten die Hafeneinfahrt, legten uns am Gästesteg fest und schliefen erstmal bis zum Abend. Wieder besuchten wir das kleine französische Restaurant. Die Nacht war sehr unruhig, weil der Wind zwischenzeitlich auf sieben Beaufort zugenommen hatte.

7. Tag: Freitag 18. Juli 1997

Die Windstärke betrug immer noch sechs, es kamen Regenschauer, allerdings verkündete der Wetterbericht nachlassende Winde. Wir liefen gegen 10.00 Uhr aus und fuhren in Richtung Hafenausfahrt. Sofort sahen wir, daß bei nordwestlichen Starkwinden eine große Welle im Bereich der Ausfahrt stand. Mit Unterstützung durch das zweifach gereffte Großsegel konnte der Motor dies jedoch bewältigen. Nachdem wir noch eine schnelle Katamaranfähre passieren ließen, verließen wir die Hafenausfahrt.

Etwa ein halbe Seemeile von der Hafeneinfahrt entfernt, stoppten wir die Maschine und setzten die kleinste Fock. Danach liefen wir bei fast halbem Wind die Küste nach Nordosten bis vor die Hafeneinfahrt von Nieuwpoort. Dort machten wir fest, klarierten das Schiff auf, packten unsere Plünnen zusammen, checkten aus und fuhren zurück nach Bonn. Wir hatten insgesamt eine Segelstrecke von 260 Seemeilen zurückgelegt.

Schlußbemerkungen

Zu erwähnen ist insbesondere: 1. Crewmitglied Markus Becker, der hervorragend navigiert und geplant hat und die Bewegungen und Absichten der großen Schiffe stets richtig einschätzte, 2. Frithjof Becker, der sich als guter

Rudergänger und nervenstarker Techniker bewährte, 3. Ralf Schikora, der Stimmung an Bord brachte und die Bordkasse verwaltet hat, 4. Felix Wimmers, der ebenfalls Stimmung mitbrachte, hervorragende Gerichte gekocht hat, als Clubmeister des SCB Tips für schnelles Segeln gab und von dessen Erfahrungen die ganze Crew immer wieder profitiert hat, 5. Stephan Wimmers, der allen Törnmitgliedern und besonders auch Uwe Moecke und Ulrich Bieler dafür dankt, daß der Törn ein Erfolg wurde. Es hat großen Spaß gemacht.

Stefan Wimmers

Anmerkung der Redaktion:

Die „Yacht“ veröffentlichte in Heft 24/97 nach gründlichen Recherchen einen Bericht über Stefan Wimmers negative Erfahrungen mit Altair-Charter. Wen erstaunt es, daß wenige Hefte später der Leserbrief eines selbstverständlich äußerst zufriedenen Kunden dieses Unternehmens abgedruckt wurde – sic!



The Great Escape im St. Katherine's Dock in London

Liebe SCB-Mitglieder!

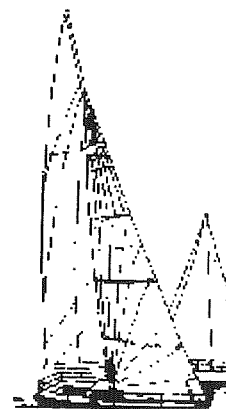
Zunächst herzlichen Glückwunsch zum 25jährigen Bestehen des Clubs!

Wie die Jahre vergehen - ich entsinne mich noch an die Feier zum 10jährigen Bestehen in dem schönen Restaurant in Rurberg, mit Tombola und Tanz (oder war das die Feier zur Fertigstellung des neuen Stegs?). Leider kann ich an diesjährigen Feier nicht teilnehmen, aber herzlichen Dank für die Einladung! Ich wünsche gutes Gelingen, laßt die Wogen hochschlagen!

Und ansonsten wünsche ich dem Club natürlich ein erfolgreiches Fortbestehen (denkt daran: eine gute Jugendarbeit ist die beste Garantie für die Kontinuität des Vereins!), zum Wohle des Segel-Sports.

Ich habe es schon öfters gesagt, wiederhole es aber gerne noch einmal bei dieser Gelegenheit: Ich habe mich im SCB sehr wohlfühlt und bin ihm dankbar dafür, daß ich in seinem Kreis segeln lernen konnte; die freundschaftliche Unterstützung der anderen Clubmitglieder und der nette Rahmen mit Clubwohnung und Steganlage am Rursee werden mir in guter Erinnerung bleiben. Dörte sieht das übrigens genauso (sie studiert jetzt in Köln Betriebswirtschaft - wer sie mal anrufen möchte, Tel. 0221/510 5528). Auch ich bin umgezogen, Adresse: 53125 Bonn, Fochestraße 15, Telefon 0228/252993 priv., 0228/9150023 dienstl., und Mitte des Jahres 2000 geht es nach Berlin (und seglerisch an die Ostsee).

Einige wissen schon, daß ich seit dem Oktober 1993 ein neues Boot habe, eine First 310 namens "Dizzy Daisy", mit inzwischen 8500 sm auf der Logge seit der Übernahme. Den Liegeplatz in Dintelsas am Volkerak (südlich von Rotterdam) hatte ich ja schon seit Anfang 1992 und habe ihn beibehalten, nur die Box habe ich gewechselt. Wenn mal jemand Interesse an einem Gastliegeplatz in diesem Hafen hat, so kann ich den gerne vermitteln ("geht immer" sagt der Hafenmeister). Auch Felix Wimmers wird dies bestätigen, er war schon zweimal dort im Herbst. Gerade für Trailerboote ist das Revier mit Haringvliet, Hollandsch Diep, Oosterschelde und Grevelinger Meer ideal.



Nun ist mein neues Boot nicht mehr trailerbar, aber wir fühlen uns dort trotzdem noch wohl, denn für die Wochenenden haben wir genug Ziele zur Auswahl, und bei einem Kurzurlaub kann man schon mal nach Dünkirchen oder Ramsgate fahren. Im Urlaub ging es bislang im ersten Jahr nach Helgoland (z. T. durchs Wattenmeer), im zweiten nach Cherbourg und in den Solent, im dritten bis St. Malo und im letzten Jahr (bei 5 Wochen Zeit) bis L Aberwra c. Dieses Jahr wollen wir - so das Wetter mitmacht - bis zur ne d Ouessant kommen.

Schon in der Normandie, erst recht in der Bretagne trifft man kaum noch deutsche Segler, da die Anreise nicht nur weit, sondern gegen die vorherrschende Südwestwindlage auch mühsam ist, da genau gegenan. Wenn dann mal ein paar Tage im Sommer Ostwind herrscht, muß man die Gelegenheit nutzen und Meilen machen: So sind wir letztes Jahr morgens um 06.00 Uhr mit ablaufend Wasser und einem raumschots-NE aus Dünkirchen Richtung Boulogne-sur-Mer gestartet, sind dort aber vor der Hafeneinfahrt trotz einsetzendem Gegenstroms weitergefahren, weil der Wind mit 5 Beaufort stetig blies, und waren um 21.00 Uhr in Dieppe, mit 96 sm über Grund!

Leider klappt das nicht immer so gut; so mußten wir auf dem Rückweg die ganze Strecke ab Jersey gegen einen leichten NE hochkreuzen. Insofern war der Rurstauee eine gute Schule: Motoren ist nicht gestattet, ab leichter Brise wird gesegelt! Als der GPS jedoch bei Cap d' Antifer trotz des gut stehenden Blisters anzeigte, daß wir - wegen des Gegenstroms - über Grund rückwärts fahren, mußte dann doch die "eiserne Genua" vom Typ Yanmar zum Einsatz kommen (ist ja auch nützlich für die Kühlbox ...).

Übrigens ist bei den ortsansässigen Franzosen der vorherrschende Bootstyp eher in der 7 bis 8 Meter-Klasse zu suchen, denn bei Schietwetter kann man ohnehin nicht auslaufen, und bei gutem Wetter reicht diese Bootsgröße durchaus. Die Engländer, die man dort häufig sieht, fahren allerdings oft recht große Boote, aber die müssen ja auch den Kanal überqueren.

Das sind an der engsten Stelle zwischen Cherbourg und Lymington zwar nur rd. 65 sm, aber durchaus kein einfaches Gebiet, und wenn sie von Plymouth nach Morlaix fahren, so sind es schon 120 Meilen. Mit den heutigen Booten und Navigationssystemen ist das alles machbar, auch für kleine Crews, aber ich habe meine vollste Bewunderung für die Segler (und natürlich auch Fischer und andere Berufsseeleute), die früher mit den hergebrachten Navigationssystemen Kompaß, Karte, Logge und Echolot in diesem schwierigen Gezeitenrevier ihre Ziele sicher erreicht haben.

Ich habe schon lange GPS an Bord und möchte es nicht mehr missen, und ein Radargerät habe ich nach dickem Nebel vor Calais auch zugelegt. Aber zu einer elektronischen Seekarte habe ich noch kein Vertrauen: bis jetzt sind alle elektronischen Systeme völlig voneinander getrennt, und bei dem Defekt eines Gerätes kann ich die anderen noch verwenden. Und für den Fall eines Batterieversagens oder eines Kurzschlusses hoffe ich, mit Karte, Kompaß und Peilkompaß den Standort wenigstens annäherungsweise bestimmen zu können.

Ich wünsche allen Mitgliedern des SCB stets eine steife Backstagebrise, Mast- und Schotbruch und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Dr. U. Bieler



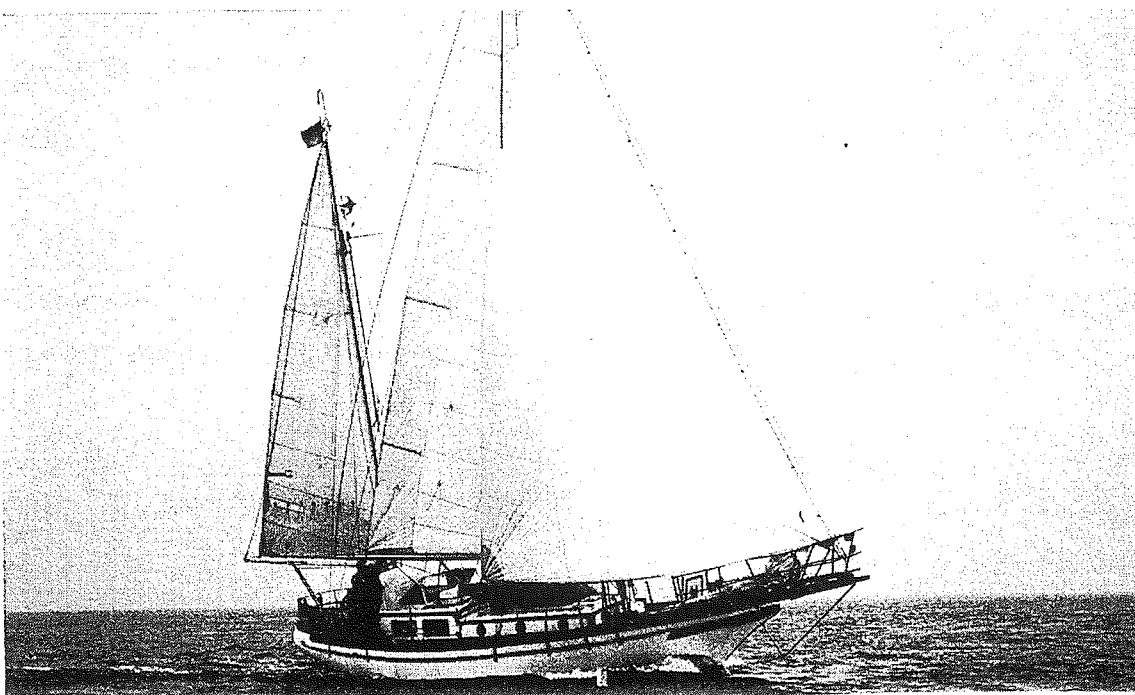
Simsala wird zum ersten Mal zum Rursee gebracht
H. Todtenbier bei der Panne in Gemünd

Törns – Törns - Törns

Auch ich kenne den Schnack: „Törnsegeln ist die unbequemste und teuerste Art dahin zu reisen, wohin man eigentlich nicht will !“

Aber Jux beiseite und eine Frage an die Mitglieder des SCB: Wieviel Seemeilen mögen es wohl sein, die von den Mitgliedern unseres Clubs „abgerissen“ wurden? Schwer zu sagen! Leider liegen mir von anderen Clubmitgliedern kaum Zahlen vor - aber das ist ein anderes Thema! Ich gehe mal ganz locker davon aus, daß ich nicht nur als „Macher“ von Regatten oder Teilnehmer an Regatten teils verspöttelt, teils verschrien bin, sondern sage mal so ins Blaue: Ich bin das Clubmitglied mit den meisten Meilen im Club!

Nicht daß man jetzt denkt, ich wolle damit angeben, nein, es hat sich einfach so ergeben: Fast 30 Jahre Ausbildungstätigkeit in Theorie und Praxis, eine teilweise segelverrückte Familie und eine äußerst verständnisvolle Ehefrau („nicht immer, aber immer öfter!“), die ihren Mann immer wieder törnen ließ, und die trotz teilweise erbärmlicher Seekrankheit manchen Segeltörn auf dem geliebten Taiwan-Klipper TUTTAN mitmachte und nach durchstandenen Strapazen (Ostertörn mit Schnee- und Hagelschauern und einem in Amsterdam mit heißem Wasser verbrühten Zweijährigen) als erste nach wenigen Wochen fragte: „Und wann fahren wir wieder?“



Die geliebte **Tuttan** auf der Waddenzee von Vlieland nach Harlingen
(14m-Taiwan-Klipper CT 41 mit 115 qm Segelfläche)

Es geht aber eigentlich nicht darum, viele Meilen zu machen, es geht um die vielen Erlebnisse, die dahinter stecken, um die positiven und negativen Erfahrungen, die man gesammelt hat!

Und nicht zuletzt geht es um die Menschen, denen man dabei begegnet ist: an Land in den besuchten Häfen, bei Behörden, Werften oder Nachbarliegern. Vor allem aber geht es um diejenigen, mit denen man eine Weile zusammen an Bord nicht nur die Kammer, sondern auch Freude und Leid geteilt hat, Menschen, auf die man sich in manchen Situationen verlassen mußte, und die sich oft auf den Skipper verlassen mußten!

Also, um die mehr oder minder geneigten Leser nicht unnötig auf die Folter zu spannen: es waren als Skipper seit Bestehen der „Betriebssportgemeinschaft im Bundesministerium der Verteidigung - Gruppe Segeln Hardtberg“ (schreckliche Bezeichnung!), dem Vorläufer des SCB, fast **23 000 Seemeilen** in ein- bis dreiwöchigen und vielen Wochenend- und verlängerten Wochenend-Törns. Die zuvor als Crewmitglied besonders bei der Marine gesegelten Meilen sind nicht mitgerechnet.



Mit *Lady Bianca* in Blokzijl, der alten Walfängerstadt

Hinzu kommen noch ca. 1500 Kilometer, die mit Motorjachten in niederländischen Binnengewässern zurückgelegt wurden, und das nicht nur in Friesland. Es war insgesamt das ganze Spektrum der Törnmöglichkeiten vorhanden: vom harten sportlichen Törn mit mehreren durchsegelten Nächten in einer Woche bis zur Spazierfahrten mit Kegelclubs, vom

Ausbildungstörn mit Programm von A–Z bis zum Familientörn, bei dem man durch die Gewässer bummelte, und nicht plante wohin einen der nächste Tag bringen sollte.

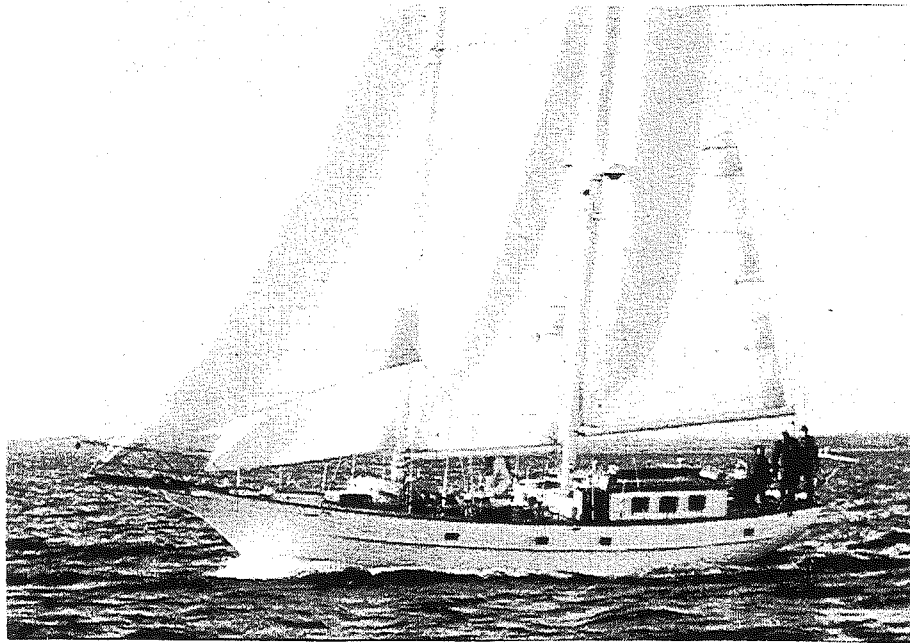
Gewiß, für gestandene Blauwassersegler, die regelmäßig über den „Teich“ düsen, wie Bobby Schenk, Wilfried Erdmann, Joachim Schuldt und andere sind das Peanuts, um dieses neudeutsche Unwort zu benutzen. Ich selbst hätte gerne den einen oder anderen längeren Törn gemacht: Vier Wochen oder gar noch länger? Rund England? Überführungstörn ins Mittelmeer oder zu den Kanaren? Die „Schweden-Runde“ mit Götakanal? Aber es gibt für unsereins Grenzen, die da heißen: Geeignete Mitsegler, noch mehr Urlaub, um auch der Familie gerecht zu werden, und last but not least: das liebe Geld!

Das aber spielt eine beherrschende Rolle, wenn man selbst kein eigenes seegehendes Schiff besitzt und keinen Sponsor hinter sich hat. Man kann in diesem Falle nur chartern. Chartern aber bedeutet heute bei einem wirklich guten Schiff und ohne Überbelegung mit der Umlage aller Kosten: ca. 850,-- DM bis 1 000,-- DM je Woche.

Zurückblickend waren fast alle Törns schön, und mir fällt es schwer, „highlights“ herauszupicken; positive als auch negative. An die positiven kann man sich mit Freude erinnern, aus den negativen kann man nur lernen. An jedem Tag, den ich länger darüber nachdenke, fallen mir andere ein, und ich bin gezwungen, eine kritische aber eher zufällige Auswahl zu treffen, damit die Liste nicht mehrere Seiten umfaßt!

- Surf mit der **Jouet 37** (dem ersten modernen und richtig schnellen Schiff) bei Starkwind vor dem Wind über die Barre von Gedser, einem absoluten Laien am Ruder, einer komplett seekranken Crew und mit D. Grewe zusammen bis zum Bauch auf dem Vorschiff im Wasser, um die ausgebaumte Genua zu bergen.
- Mit der Stahlketch **Irishman** vor der Nordholländischen Küste im dicken Nebel auf ein Wrack aufgebrummt – und direkt danach vor Anker ein zünftiges Bordfest mit Shanty-Ständchen hinüber zur **Scotchman**, dem anderen an diesem Ausbildungstörn teilnehmenden Schiff unter Skipper J. Gode. (Die Cassette liegt heute noch vor!)

- Mit dem schönsten bisher gecharterten Schiff, dem 19m-Schoner **Preussischer Adler** in 14 Tagen von Maasholm durch den Svendborg-Sund, Klintholm, Schweden, Rund Bornhom, Rund Rügen, Crewwechsel in Stralsund, weiter über Hiddensee, Smaalandfahrwasser, Ärosköbing, Kleiner Belt nach Kiel. Dort stehen wir neben dem Segelguru Dennis Conner im Trubel des Baltic-Match-Race. Und fast überall bevorzugte Liegeplätze, ob in Allinge oder Gudhjem auf Bornholm oder im Olympiahafen Kiel: „Mit dem schönen Schiff können Sie da liegen!“



Schoner *Preussischer Adler* am Wind auf der Ostsee

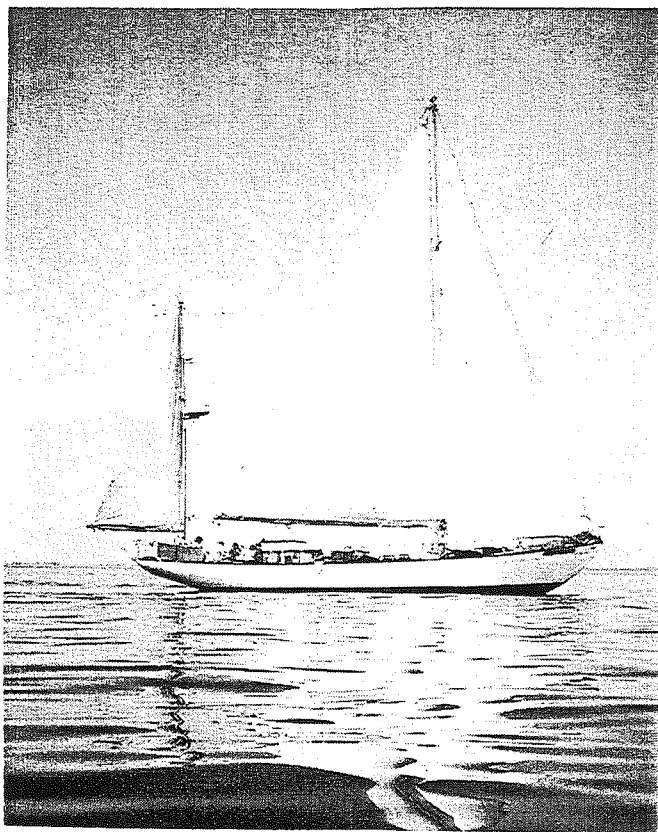
- Törn mit einer segelnden Legende von Kiel in die schwedischen Westschären und zurück: der **Roland von Bremen**, einer im Jahr 1934 gebauten hölzernen Yawl, die anlässlich der Olympiade 1936 die erste Transatlantik-Regatta gewonnen hatte. Zum größten Teil Originalbeschlüge, wie bronzene Winschen, Original WC's, Waschbecken sowie Kompaßstand, einem offenen Kamin, den wir auch benutzten, einem halbkardanischen Salontisch, einem Spinnaker mit dem Bremer Roland, der uns häufig zum Foto-Objekt für andere werden ließ, sowie bevorzugte Liegeplätze, wie in Marstrand, wo die Ausflugsdampfer wegen uns sogar „im Päckchen“ anlegen mußten und viele Fragen von Sehleuten machten uns immer ehrfürchtiger.

Ein heftiger Regenguß und ein undichtes Teakdeck, welches uns zwang, Mülltüten wie Zelte über den Kojen aufzuhängen, holte uns auf den Boden der Tatsachen zurück!

Roland von Bremen

Segelndes Museum -
Baujahr 1934

bei Schwachwind
im Kattegat



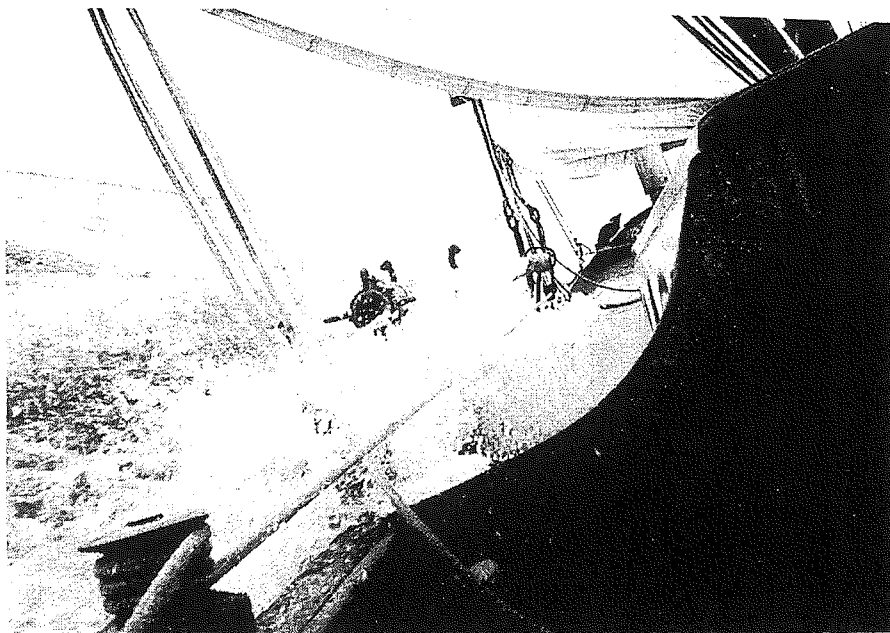
- Sonntagnachmittag Einlaufen mit der 19m Trewes-Privateer **The Great Escape** in den berühmten Yachthafen „St. Katharines Dock“ vor der Tower-Bridge in London: die 11-Mann-Crew im einheitlichen T-Shirt, die Schleuse direkt neben dem Tower wimmelt vor Touristen und unser Smutje kommt mit Kochkleidung einschließlich Mütze auf dem Kopf an Deck und serviert der Crew den Einlauf-Sherry! („very british!“)

- Auf dem gleichen Törn auslaufend aus der Themsemündung Richtung Harwich mit Vollzeug von 204 qm am Wind und 11,5 Knoten über Grund, schreiend vor Begeisterung!



The Great Escape Kurs England: Möchtet Ihr was essen? ... Neee!

- Elbetörn mit der 16qm-BM **Mien Höög** und den Söhnen Jens und Lars von Lauenburg bis unterhalb von Brunsbüttel, wo wir bei ablaufender Tide und Gegenwind von 5 bei steiler Welle um das Schiff fürchteten und umkehrten. Vor dem Wind hatte dann der Ältteste Angst, an die Pinne zu gehen. Trotz voll bepackten Bootes mit der Tourenausrüstung von gut einer Woche und Außenborder am Heck ging es auf die Glitsche. Eine herrliche wilde Woche!
- Und: Mit der 18 m-Lemsteraak **Brave Hendrik** mit 191 qm am Wind bei 5 bis 6 Windstärken auf dem IJsselmeer, das Leedeck im Wasser!



Brave Hendrik unter Vollzeug am Wind bei fünf Windstärken

Genug, es könnte endlos werden mit der Aufzählung von „High-lights“!

Ich will nicht berichten über das Feuer an Bord der hölzernen **Silke** in Marstal, über den Ruderbruch mit der **ISIS** auf Legerwall vor Langeland, 18 Stunden-Fahrt im dicken Nebel über die südliche Nordsee mit der **SCYLLA**, kniehoch Wasser in der **The Great Escape** auf dem Ijsselmeer und den Jahrhundert-Gewitterorkan mit den Lemsteraaken in 1997 auf dem Ijsselmeer.

Ich möchte gerne noch ein paar tausend Meilen dranhängen: mit netten Mitseglern, die nicht alle Könner sein müssen (wer ist das schon?), Sonnenuntergängen auf See, bei denen selbst die hartgesottensten Seebären weich werden können, punktgenauer Ansteuerung eines Hafens bei schlechten Bedingungen (auch ohne GPS!), mond hellen Nächten und Meeresleuchten unter dem Sternenhimmel, die Spannung lösendem Einlaufbier nach hartem Wetter, stillen Ankerbuchten mit den Geräuschen der Vögel im nahen Wald oder Schilf, oder rauschenden Spinnakergängen, oder ganz einfach der Freude der Crew nach einem sauber gelungenen Hafenmanöver.

Wenn Sie ...oder Sie ein paar Meilen davon mit mir teilen möchten:

... Anruf genügt!



The Great Escape
auf der Sail 90–Amsterdam

Mittagspause in Zaandam
mit Biere garnitur auf dem
Achterdeck -
und Smutje W. Pitsch

Uwe Moecke

Wo segeln sie jetzt?

Schön war die Zeit - ein Rückblick -

1973 segelten wir das 5. Jahr mit unserem Schlauchboot auf dem Biggensee. Da erhielten wir ein günstiges Angebot zum Kauf einer FAM. Für dieses Boot brauchten wir aber einen Liegeplatz. Mein Kollege Herbert Hoffmann konnte mir einen guten Hinweis geben. Der SCB baute einen neuen Steg und vergab noch einige Liegeplätze an Mitglieder. So wurden wir am 01.09.1973 Mitglied des SCB und kauften die FAM.

Mit unserer FAM wurden wir sofort von der FAMAS (Klassenvereinigung) vereinnahmt. Wir fuhren alle FAM-Regatten mit und beteiligten uns an Törns in Friesland sowie in der Geltinger Bucht (Ostsee). Die Geltinger Bucht wurde viele Jahre unser Urlaubsziel auch mit der 1976 gekauften VARIANTA.

Am neuen Steg des SCB entwickelte sich ein reges Seglerleben. Besonders an den Wochenenden wurde gesegelt, geschult und gefeiert. Viele Besatzungen übernachteten auf ihren Booten. Abends trafen wir uns auf Hoffmanns "Dickschiff", einer NEPTUN 22, und auf den Nachbarschiffen beim Umtrunk.

Einen Clubraum hatten wir noch nicht. Zum Steg führte keine Treppe. Gelegentliche Behelfsstufen rutschten bei Nässe ab, manchmal begleitet von Clubmitgliedern. Das störte aber nicht die Geselligkeit am und auf dem Steg. Ansegeln, Absegeln und Clubregatten waren große Ereignisse mit Begleitprogrammen.

Viele Jahre erlebten wir mit Spannung das Steigen und Fallen des Wasserstandes. Besonders schön war das Segeln wohl nicht nur für uns, wenn der See voll Wasser war und die Ufer zunehmend grün wurden. Wie oft sind wir zur Tonne 9 gesegelt. Manchmal mußten wir aber auch vorher umkehren, weil der Wind stark zunahm oder bedenklich nachließ.

Von 1985 bis 1992 charterten wir für unseren jeweiligen Sommerurlaub ein Boot an der Ostsee, meist eine LM 28 ab Kolding. Mit diesen Booten haben wir in 23 Charterwochen von Kolding bis Helsingör, von Anholt bis Bornholm

mehr als 70 Ostseehäfen oft mehrmals besucht. Die gute Ausbildung für den BR-Schein durch Uwe Moecke und die Erfahrungen bei den Kurztörns mit der FAM und der VARIANTA reichten für die Navigation aus, auch wenn das Log falsch eingestellt war, gar nicht anzeigte und/oder der AP-Navigator ausfiel.

1990 wurde ich pensioniert. Nun wollten wir so richtig loslegen. Aber da fingen die trockenen Jahre des Rurseees an. Wir schauten uns deshalb nach einem Ersatzrevier um. Hier bot sich Roermond an.

Segeln auf den „Limburger Maasplassen“

In Roermond bekamen wir einen Liegeplatz am Stadtufer eines Seitenarms der Maas. Wir liegen heute noch dort. Bis zu unserem bevorzugten Baggersee, dem Erholungsgebiet Oolderhuske, fahren wir 1 sm. Der Baggersee ist ca. 1 km lang und breit. Mit einigen befahrbaren Seitenarmen ist er jedoch größer als 1 km². Auf diesem Baggersee wird überwiegend nur gesegelt. Aus den Häfen oder Seitenarmen kommende Motorboote fahren meist vorsichtig bis zur Maas.

Wenn man die Maas weiter fährt, erreicht man nach ca. 2 sm einen anderen Baggersee, auf dem man gut segeln kann. Dort wird aber werktags noch gebaggert.

Auf der Maas kann man auch segeln. Bei Hochbetrieb der Berufsschiffahrt und/oder der Motorboote sollte man aber den Außenborder bereithalten.

Das Stegleben ist nicht vergleichbar mit dem Leben am Steg des SCB. Motor- und Segelboote unterschiedlicher Größe liegen nebeneinander. Ein verbindendes Vereinsleben gibt es nicht. Gemeinsame Veranstaltungen finden nicht statt. Gewisse Beziehungen zu den Stegnachbarn bauen sich natürlich auf. Sie sind aber wenig verbindlich.

Im Bereich von Roermond gibt es zahlreiche Häfen, Werkstätten und Bootshops. Das Kranen der Boote ist problemlos.

Warum sind wir in Roermond geblieben, wenn es am Rursee doch so schön ist?

Am Rursee ist die Landschaft schön, und man wird in das Vereinsleben eingebunden. Dafür müssen aber Fallböen, Winddrehungen und absinkende Wasserstände in Kauf genommen werden. An der Maas ist die Landschaft eintöniger. Dafür weht der Wind aber gleichmäßiger. Ulla segelt deshalb auf den Baggerseen an der Maas lieber.

Am Rursee muß man gelegentlich zum Paddel greifen. Dabei kann es zu starken Anstrengungen kommen, die für mich gesundheitlich gefährlich sein können. Meine selbst segelnden Ärzte haben mir unter Vorbehalten das Segeln erlaubt, aber mir dringend jedes Paddeln und Rudern verboten. An der Maas habe ich stets meinen Außenborder zur Hand.

Segeln auf dem Grevelingen

Seit 1992 haben wir eine DEHLER 22. Das Trailern zur Ostsee wurde uns zu anstrengend. Wir verlegten deshalb unser "Urlaubsziel" nach den Osse am Grevelinger Meer. Die Trailerzeit beträgt ab Roermond weniger als drei Stunden. Im Vereinshafen von den Osse bekommen wir als gern gesehene Gäste jederzeit einen Liegeplatz. Im nahegelegenen Park Port Greve mieten wir uns einen Bungalow.

Das Grevelinger Meer ist ca. 12 sm lang und 4 sm breit. Es hat viele Inseln und Untiefen. Die Untiefen sind zusammenhängend und gut betonnt. So kann man problemlos segeln. Bei starkem Wind kann man im Schatten der Inseln oder Untiefen unangenehme Wellen vermeiden. Das ist für unser Boot sehr vorteilhaft.

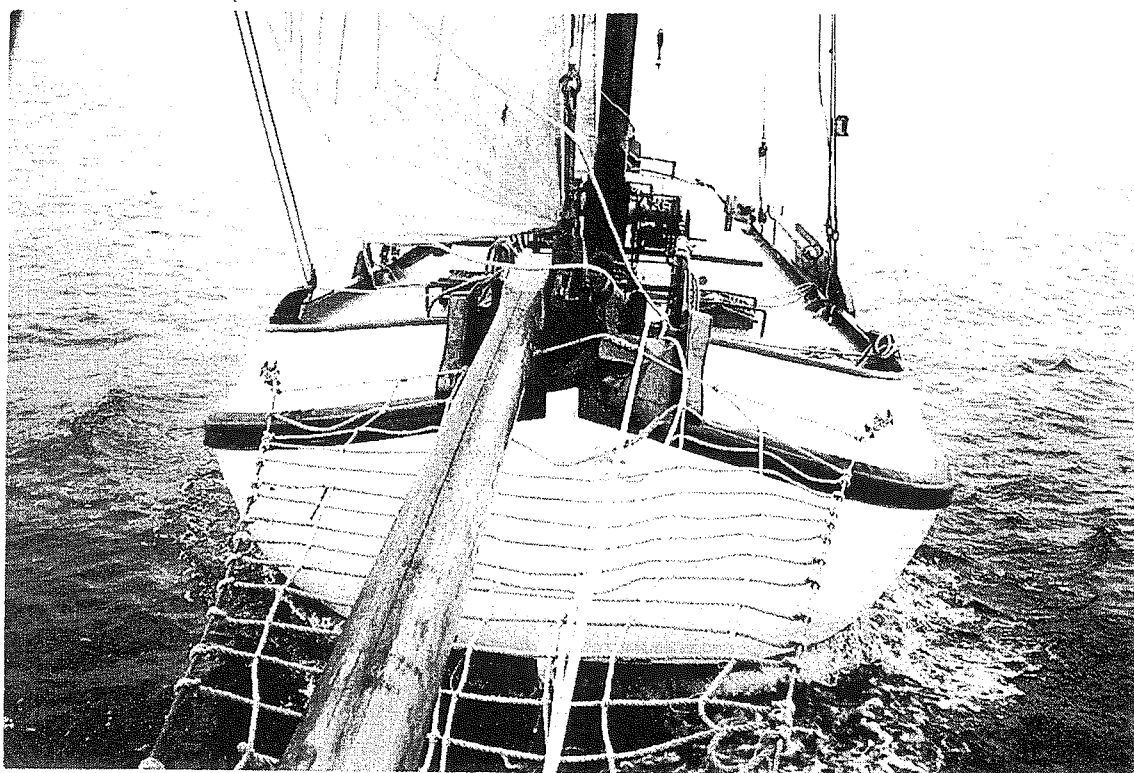
Das Grevelinger Meer ist nur durch einen Deich von der Nordsee getrennt. Wir fahren oft mit dem PKW dorthin, um am Strand spazieren zu gehen. Gelegentlich fahren wir auch mit dem Boot nach Port Zelande, um in einem Restaurant der Supermarina zu essen und anschließend am Nordseestrand

spazieren zu gehen. Unser liebstes Ziel ist aber Brouwershaven, den schönen Ort mit seinem Stadthafen erreichen wir zu Fuß in 15 Minuten.

Ausblick

Wir haben vor, noch möglichst lange zu segeln. Unseren Liegeplatz in Roermond behalten wir bis auf weiteres, zumal auch unser Sohn Boot und Liegeplatz nutzt. Auf dem Grevelinger Meer wollen wir auch weiterhin segeln. Der Rursee läßt uns aber immer noch nicht ganz los. Jedes Frühjahr fahren wir zu einem Spaziergang von Rurberg zur Urft. Sehen wir dann an den Staumauern reichlich Wasser dem Rursee zufließen, freuen wir uns nach wie vor, zumal alte Segelfreunde uns gelegentlich zu einer Fahrt nach Tonne 9 einladen. Auch von früheren Clubmitgliedern, die inzwischen in anderen Bereichen segeln, erhalten wir gelegentlich eine Einladung, ihre neuen Boote und Reviere kennenzulernen. Natürlich freuen auch wir uns, wenn alte Segelfreunde unser Boot und unser Revier kennenlernen wollen.

Arnold Schirmacher



Lemsteraak *Brave Hendrik* bei leichtem Wind

„Ronde en Plattbodem zijlen is mooi !“

Das ist kein Chinesisch, sondern diese Sprache spricht man bereits in knapp einhundert Kilometern Entfernung: in den Niederlanden! In Holland sagen Sie? Ja, aber genau gesagt gibt es Noord-Holland und Zuid-Holland, das wiederum sind nur zwei Provinzen unseres unter vielen Seglern sehr beliebten Nachbarlandes: grob gesagt die eine nördlich von Zaandam bis Den Helder und die andere südlich von Zaandam bis etwa Leiden.

Übersetzt lautet die Überschrift, die zugleich ein Bekenntnis ist: Rund- und Plattboden-Segeln ist schön! Gemeint sind damit alle Segelschiffe mit rundem oder flachem Boden, also nicht unsere klassischen seegehenden Jachten mit tiefem Ballastkiel, auch Außenballast genannt, sondern Segelschiffe mit Innenballast in Form von in der Bilge gestauten Gewichten sowie hoher Formstabilität.

Alle Großsegler wie GORCH FOCK; SEDOV usw. unterliegen diesem Konstruktionsprinzip und können unter ungünstigsten Umständen kentern. Eine aufmerksame Segelführung sowie der richtige Kurs im Seegang und noch einige andere seemännische Maßnahmen verhindern in aller Regel eine solche Katastrophe.

Während der runde oder platte Boden bezüglich der Ladekapazität oder der Befahrbarkeit von flacheren Gewässern ein Vorteil ist, bringt diese Form gleichzeitig einen Nachteil, wenn es darum geht, am Wind zu segeln!

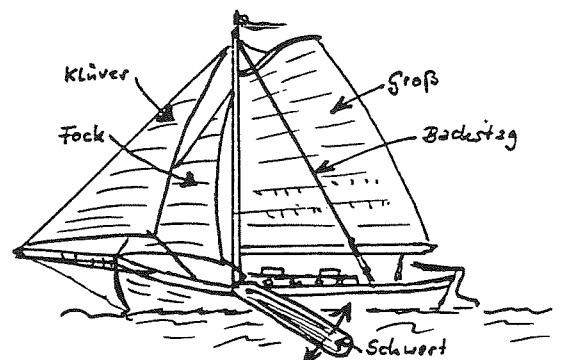
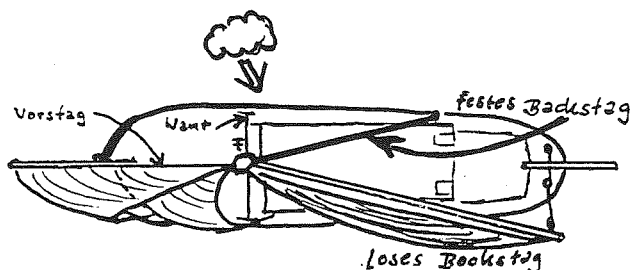
Moderne seegehende Regatta-Kieljachten können heute unter 40 Grad an den Wind gehen, Rund- oder Plattbodenschiffe schaffen gerade mal 65 Grad und haben eine erheblich größere Abtrift. Doch da gibt es einen Trick um diese Nachteile auszugleichen: Wie unsere Jollenkreuzer oder Kielschwerter ein aufholbares Mittelschwert haben, um die seitliche Abtrift bei Kursen am Wind zu verringern, haben viele der Ronde en Plattbodems ebenfalls Schwerter, und zwar deren zwei. Diese befinden sich an beiden Rumpfsseiten außen an der Bordwand unmittelbar hinter den Wanten drehbar gelagert und werden mit Hilfe von Winden aufgeholt bzw. abgesenkt. Am Wind segelnd befindet sich das leewärtige Schwert in unterster abgefrierter Stellung, während das Luvschwert ganz aufgeholt ist.



Was das Segeln mit diesen Schiffen nun etwas umständlicher macht, ist der Umstand, daß in einer Wende das Leeschwert aufgeholt und das Luvschwert, das ja jetzt zum Leeschwert wird, abgefiert werden muß. Das muß mit genau abgestimmtem Timing geschehen, da sonst das eine Schwert weit vom Rumpf abklappt und dabei evtl. im Kopf beschädigt werden kann, während das neue Leeschwert gegen den Wasserdruck, der es seitlich gegen den Rumpf drückt, nicht mehr in die unterste Stellung gelangt!

Diese Schwertbedienung ist nicht nur unter Segeln, sondern auch beim Manövrieren unter Maschine in den Häfen nötig; jeweils das Schwert auf der Außenseite der „Kurve“ muß abgesenkt sein, sonst fährt man einen viel zu großen Bogen mit erheblicher Abtrift.

Und das ist noch nicht alles: Da es auf diesen Schiffen mit oftmals erheblicher gaffelgetakelter Großsegelfläche an riesig langen Bäumen, die über das Heck hinausragen, keine Achterstagen gibt, fährt man logischerweise Backstagen. Auch diese müssen in einer Wende oder Halse genau getimt im alten Luv losgeworfen und im neuen Luv dichtgeholt werden, nur ist die Fehlbedienung schon bei mittlerem Wind mit viel größerem Risiko verbunden als beim falschen Schwerthandling: hier kann es den Mast kosten! Ja, und nicht zu vergessen, da wäre noch der Klüver, der abweichend von der Fock auf dem Vorschiff losgeworfen, übergeholt und neu belegt wird, wozu bei größeren Booten mindestens zwei Mitsegler ab Windstärke 3 nötig sind!



Auf einer größeren Lemsteraak sind bei einer Wende durchaus sechs bis sieben Personen beschäftigt. Wie – zuviel Maloche? Naja, wer beim Segeln nicht arbeiten will, sollte besser gleich mit dem Motorboot fahren!

Nun werden Sie vielleicht fragen, wie wir dazu gekommen sind, mit diesen Schiffen zu segeln? Das hat eine Vorgeschichte: Ich war mit dem Taiwan-Klipper TUTTAN und der Familie im Jahre 1985 auf der „Sail 85 – Amsterdam“, dem alle fünf Jahre stattfindenden Großsegler-Treffen. 1990 waren wir zum gleichen Anlaß mit der THE GREAT ESCAPE dort und hatten am Tage der Einlaufparade der Großsegler von Ijmuiden nach Amsterdam über 24 Personen auf der 19-Meter-Ketsch.

Nachdem uns dieses Schiff aufgrund seines Zustandes im Jahre 1995 nicht mehr zur Verfügung stand, suchten wir nach einer großen Jacht, besser nach zwei, denn es lagen diverse Teilnahmewünsche vor. Die beiden schon gebuchten großen Kieljachten standen uns kurzfristig nicht mehr zu Verfügung, da sie aufgrund von Rauschgiftschmuggel des Eigners an die Kette gelegt waren.

Guter Rat war teuer, Schiffe mit zehn oder gar mehr Kojen und entsprechender Größe sind in der Charterei dünn gesät. Da gab es nur noch die Möglichkeit die großen Aaken der Zijlvaart Enkhuizen zu chartern. F.J. Frings und ich machten mit einer bunt gemischten Crew im Frühjahr 1995 einen Probetörn mit der 13-Meter-Lemsteraak DWAELESTER, um das Segeln, besonders das Manövrieren mit derartigem Schiff zu üben.

„Haben sie schon mal mit ein Plattbodem gesegelt? ... Jaaaa !?!?“

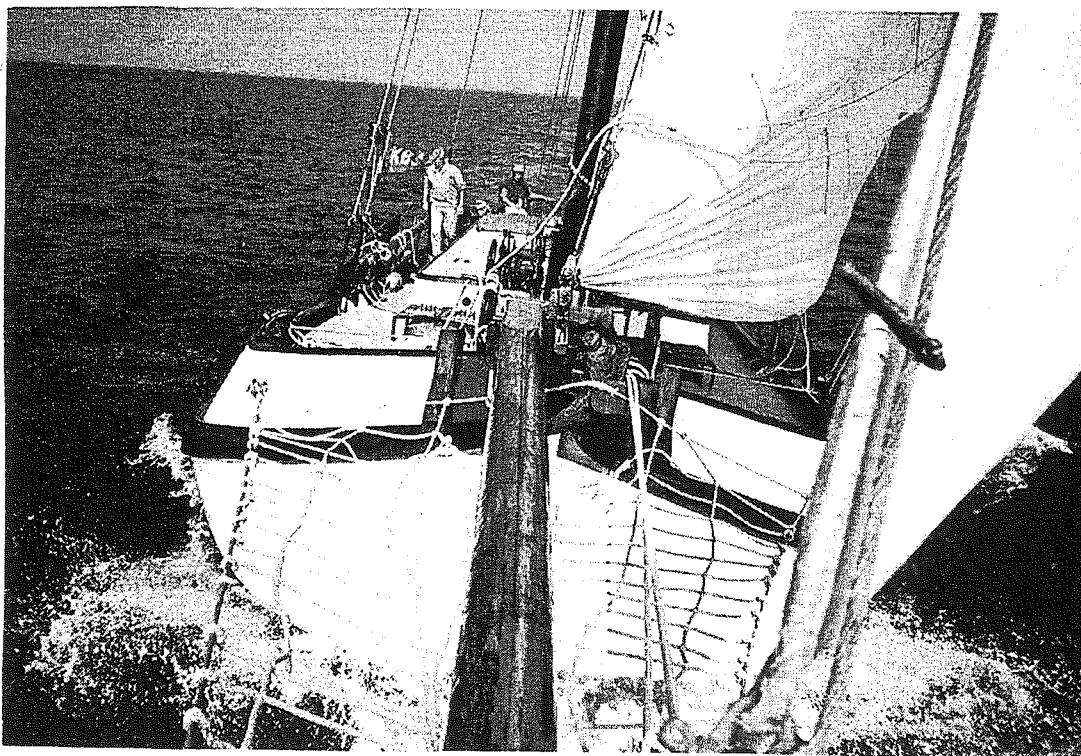
Schon dieser erste Törn hat uns so begeistert, daß wir für die SAIL 95 dieses Schiff für den Skipper Frings und eine größere Wieringeraak, die HOOP OP ZEGEN für Skipper Moecke charterten. Vierzehn Tage machten wir damit das IJsselmeer und Friesland unsicher und hatten oft das Gefühl dazu zu gehören. Seitdem segelten wir mit Lemsteraaken von 13 bis 18 Metern Länge und bis zu 12 Kojen.

Die Flagge der Zijlvaart Enkhuizen, einige Brocken niederländischer Sprache, das Anmelden in Häfen und Schleusen als „Charter met Opvaardende“ (Mifahrenden) gaben uns das Gefühl der Zugehörigkeit zu dieser „Braunen Flotte“. Einige Male schmeckte das Einlaufbier nochmal so gut, wenn uns wegen wohlgelungener Hafenmanöver in so engen Häfen wie

Hoorn der hochgereckte Daumen von Profis oder Hafenmeistern gezeigt wurde. Bei dem anschließenden Gespräch war ihnen nach wenigen Worten sofort klar, daß sie Duitse oder Buitenlanders vor sich hatten; umso größer die Genugtuung und die Freude auf unserer Seite, in dieser Szene Anerkennung zu finden!

Plattbodem en Ronde das sind nicht nur Aaken, es sind Tjalken, Kufftjalken, Pavillonaaken, Mosselaaken, Vollenhovense Bolen, schnelle und bildschöne Lemsteraaken, Hoogars, Schouwen, Bollen, Klipper, Skutsjes, Schocker und was es nicht sonst noch alles gibt. Allen gemeinsam sind die Seitenschwerter und eine Gaffeltakelung mit ursprünglich dunkelbraunen Segeln.

Sie meinen, daß diese Schiffe nicht schnell sind, daß sie nicht hoch am Wind segeln können? Dann fahren Sie mal mit, z. B. auf der BRAVE HENDRIK, einer Lensteraak, auf der wir in 1997 den Jahrhundert-Gewitter-Orkan auf dem Ijsselmeer durchstanden.



Im Klüvernnetz der *Brave Hendrik*
...die Bugwelle unter sich

Bei 17,80 m Länge und 5,20 m Breite treiben 191 m² Segelfläche an einem Mast die 42 Tonnen voran. Ich möchte Ihre Freude sehen, wenn Sie bei richtigem Trimm mit zwei Fingern die Pinne halten und die dummen Gesichter der typischen „Ijsselmeer-Bavaria-Charter“ sehen, wenn wir nach

langwierigem Segelsetzen von achtern am Wind aufkommen und „Raum“ verlangen. „Länge läuft“ heißt es nicht umsonst, und außerdem gibt es endlose Möglichkeiten des Trimmens: Schwertstellung, Gaffelklau- und Piek, lose Lieken, Holepunkte etc. – nur kennen und üben muß man es.

Die schnellsten unter allen Ronde en Plattbodems sind die Lemsteraaken, z. B. von de Boer in Lemmer, die mit profilierten Schwertern und North-Segeln alles andere in Grund und Boden segeln.

In Sneek (Friesland) können Sie im Schiffahrtsmuseum jede Menge Modelle und die Entstehungsgeschichte der Tjalken, Aaken und Skutjes kennenlernen, es lohnt sich!



Ehepaar Graß am Ruder der Brave Hendrik,
Andrea Meyer und Renate Moecke faulzen in der Plicht

In diesem Jahr fahren wir mit der VROUWE FRANZISKA, einer 15 m-Lemsteraak mit Teakdeck, Kojen für zehn Personen und einem Salon wie eine friesische Kneipe ein verlängertes Wochenende auf dem Ijsselmeer.

Für die SAIL 2000 - Amsterdam (24.–28.08.2000) planen wir auch schon:

Wir wollen vierzehn Tage zwei dieser schönen Schiffe chartern, teilweise mit in Etappen wechselnden Crews. Geplant ist die Teilnahme an der Einlaufparade der vom Transatlantik-Race am 24. August auf dem Noordzeekanaal von Ijmuiden nach Amsterdam segelnden und von Hunderten von Booten begleiteten Tall-Ships, Teilnahme an der von der Zijlvaart organisierten Zubringer-Regatta der „Braunen Flotte“ auf dem IJsselmeer (wodurch wir offiziell in das Programm der SAIL eingebunden sind, mit Sonder-Besichtigung eines Tall-Ships und bevorzugten Liegeplätzen in Amsterdam, sowie gemütliches Segeln auf IJsselmeer, Waddenzee und durch Friesland.

Was man noch mit diesen Schiffen machen kann, das sie von den sonst üblichen IJsselmeer-Charterschiffen unterscheidet? – Trockenfallen in der Waddenzee, natürlich nur dort, wo es nicht ausdrücklich verboten ist! – In einem friesischen Binnenmeer dicht vor dem beschifften Ufer (nicht ins Schilf!) auf flachem Wasser vor Anker gehen und dort den Wasservögeln zuschauen! – Bei leichter Brise majestätisch unter vollen Segeln dahingleiten und im Netz des Klüverbaums über der Bugwelle liegen! – Auf der riesigen Dachfläche der Kajüte sich in der Sonne aalen! – Mit bis zu 20 Personen in der Plicht sitzen und bei Petroleum- oder Kerzenlicht bis in die Nacht hinein klönen! – Bei Windstärke fünf am Wind die Großschot aus der Hand fahren, weil das Leedeck bereits durchs Wasser zieht!

Sie wollen das alles selber erleben? Kein Problem: Fahren Sie mal ein Wochenende mit, lernen den Umgang mit Schwertern und Backstagen und chartern danach eine kleinere Aak von vielleicht acht bis neun Metern in Friesland!

Ich sage Ihnen: Wenn der Bazillus Sie einmal gepackt hat, werden Sie nicht mehr losgelassen, denn:

– „Ronde en Plattbodem zijlen is mooi!“ –

Uwe Moecke



Lemsteraak *Brave Hendrik* im Buitenhaven von Enkhuizen
Woran erkennt der Insider, daß es Mittagszeit ist?
- An dem vielen Platz im sonst vollen Hafen! -

Geschichten von unterwegs

Triolog

Die Sonne der Adria schien damals noch ungetrübt über den jugoslawischen Gestaden, als mein Sohn Uli (12) und ich uns am 10. Juli 1988 mit Auto und Boot aufmachten, einen Segeltörn im Gebiet des Kvarneric zu unternehmen. Wir hatten im Jahr zuvor, vom Princenhof ausgehend, die Seen und Kanäle im holländischen Friesland zwischen Lauwers- und Ijsselmeer durchkreuzt und wollten jetzt auf die "Hohe See". Für Uli das erste Mal.

Ich kannte die jugoslawischen Gewässer von früheren Reisen.

Mit von der Partie und ebenfalls mit einer Neptun 22 am Haken waren Annette und Dietrich Grewe, die zusammen mit uns das für sie neue Revier erkunden wollten.

Der Tag war sonnig, die Fahrt über die Autobahn problemlos. So gelangten wir hinter der Grenze zu Österreich nach rd. 760 km am frühen Abend auf den Parkplatz der Raststätte Golling, um dort unser Nachtquartier aufzuschlagen. Unsere Gespanne stellten wir neben einem hoch beladenen Renault-Break mit französischem Kennzeichen auf. Dessen Besatzung bestand aus einer Familie mit zwei Kindern im Alter von etwa 10 und 8 Jahren; den Vater zierte ein prächtiger schwarzer Seehundschnauzbart. Ich kam mit ihm ins Gespräch. Es stellte sich heraus, daß er als "Professeur" (Lehrer) in Paris längere Zeit an türkischen Schulen unterrichtet hatte. Nun mußte er nach Istanbul zurück, weil sein Vertrag abgelaufen war. "C'est dommage, mais c'est comme ca", bemerkte er mit einem Anflug von Traurigkeit ("Schade, aber so ist es nun mal").

Wir machten uns untereinander bekannt, wobei ich Dietrich Grewe als "Commissaire de Police de Cologne" vorstellte. Unseren türkischen Gegenübern war Respekt anzumerken. Ich beeilte mich hinzuzufügen, daß er ein freundlicher Mensch sei und schon die gesamte Türkei bereist habe. Bei der Polizei in Köln obliege ihm die Verkehrserziehung; unter anderem schule er auch türkische Kinder. Ungläubige Mienen bei unseren Partnern. Ob Monsieur le Commissaire vielleicht etwas vortragen könne?

Ich gab die Frage auf Deutsch an Dietrich weiter. Natürlich könne er, einen Moment bitte. Der Kommissar zauberte im Nu aus einem Taschentuch und seiner rechten Hand eine Art Kasperlpuppe und schon ging's los - auf Türkisch. Die Wirkung war frappierend.

Unsere 4 Türken strahlten, als sie die Laute ihrer Muttersprache vernahmen. Die Kinder folgten den anmutigen Bewegungen der Puppe, hingen förmlich an den Lippen ihres Sprechers, hüpfen von einem Bein auf das andere und klatschten vor Freude in die Hände.

Amusement und ein bißchen Ratlosigkeit dagegen bei Annette, Uli und mir. Was mochte Dietrich wohl erzählen? Ich fragte den Professor. Er gab es mir auf Französisch wieder. So hatte auch ich mein Aha-Erlebnis.

Annette meldete sich etwas verdrossen: "Ich verstehe immer noch nichts; was hat er gesagt, daß Dietrich gesagt hat"? Uli ging es ebenso. Also übersetzte ich meinerseits den Verkehrsunterricht ins Deutsche: "Guten Tag, liebe Kinder! Ich bin heute zu Euch gekommen, um Euch etwas über das richtige Verhalten im Straßenverkehr zu erzählen.

Wie Ihr wißt, kommt es leider immer wieder zu Unfällen, z. B. mit Autos oder Fahrrädern. Ich will Euch helfen, solche schlimmen Unglücke zu vermeiden, damit Ihr heil und gesund bleibt und Euren Eltern viel Freude machen könnt. Also paßt einmal auf ..."

Nun wiederum war Annette entzückt. Sie sah ihren Mann bewundernd an, war er doch offensichtlich ein begnadetes pädagogisches Talent, ein kreativer Commissaire und patenter Professor dazu.

Der Dialog setzte sich fort, und es wurde noch ein vergnüglicher Abend. Am nächsten Morgen beschenkten wir die türkischen Kinder mit Schokolade, Nußriegeln und Smarties als Wegzehrung für ihre lange Weiterreise. Kurz vor der Abfahrt nahm mich der Professor aus Paris beiseite: "Den Commissaire könnten wir in Istanbul gut brauchen, aber - was machen wir mit der Frau?"

Darüber denken wir heute noch nach.

Die Schatzinsel

Am folgenden Tag erreichten wir die Insel Krk und den vorgesehenen Ausgangshafen, in dem wir unsere Boote zu Wasser brachten: Punat, gelegen in der gleichnamigen Bucht mit einem engen Durchlaß zum Meer, in deren Marina man vor allen Stürmen geschützt ist. Wir lernten dies zu schätzen, als tags darauf eine starke Bora blies.

Nach Erkundung der näheren Umgebung zu Lande und zu Wasser brachen wir einige Tage später zu unserem Törn auf, der uns zu den Inseln Rab, Losinj und um die Insel Cres herum führen sollte. Erst mittags ausgelaufen, wählten wir die 8 sm südwestlich gelegene Schafsinsel Plavnik als erstes Zwischenziel. Grewes "Netti II" folgte unserer "NENA III" im Kielwasser. Wir liefen die nach Westen offene Bucht mit Namen Uvala Krusija an, vertauten uns im Päckchen an einer Muringboje und legten die Heckanker aus. Bei dem schönen Wetter waren Schwimmen und Tauchen angesagt. Zwischendurch sah ich mich an Land um und kehrte schließlich zum Boot zurück, um ein bißchen "klar Schiff" zu machen.

Einige Zeit später fanden sich auch die anderen drei ein und riefen mir freudig erregt zu, Uli habe zwischen Felsen am Ausgang der Bucht eine Flaschenpost gefunden. Na, ob das wohl stimmte? Mein Filius reichte mir eine dunkelrote Weinflasche an: „Da ist was drin“. Mir erschien diese Tatsache weniger seltsam als der Verschuß. Der Korken war nämlich mit Siegelack überkront. Wo gibt es denn so was Altmodisches noch? In der Flasche selbst war schemenhaft etwas Eingerolltes zu erkennen. "Wahrscheinlich eine von diesen Vorratsflaschen, in denen die Einheimischen ihre Zimtstangen für längere Zeit aufbewahren", mutmaßte ich.

Wir versammelten uns im Cockpit, um der Sache auf den Grund zu gehen. Der Siegelack wurde mit dem Seglermesser entfernt, der Korken herausgezogen. Dann stülpten wir die Flasche um und heraus kam ein gerolltes Stück Papier, an den Rändern ausgefranst, bräunlich verfärbt und mit Stockflecken hier und da. Als wir "das Teil" vorsichtig aufgerollt und geglättet hatten, erwies es sich als Ausriß aus einer in alter Manier

gestochenen Seekarte, in der die Bezeichnungen und Angaben in italienisch gehalten waren. Italienisch? Ergo etwas Antikes; denn die Zeiten, als Dalmatien zu Venedig gehört hatte, waren lange vorbei. Wir sahen in ziselierten Lettern die Insel Krk mit "Veglia" verzeichnet, Plavnik mit "Plaunice", die nahegelegene Insel Cres mit "Cherso" und den Kvarneric mit "Quarnerolo". Klang wie Musik. Bei näherem Hinsehen fielen uns vier landseitig von unserer Bucht eingezeichnete Kreuze auf - und handschriftliche, verwaschene Eintragungen, wohl des früheren Besitzers der Karte: "Pietro Pirata" und darunter unleserliche Zeichen, vielleicht Zahlen. Was bedeutete das alles?

Wir ließen unserer Phantasie freien Lauf und Uli - zunächst skeptisch, aber dann ahnungsvoll - hatte eine Idee: "Es könnte sein, daß ein Pirat hier einen Schatz vergraben hat, deshalb die Markierungen. Um ihn wiederzufinden, hat er die Karte angelegt und in der Flasche sicher verwahrt. Im Kampf oder im Sturm ist sie über Bord gegangen. Seitdem dümpelte sie über das Meer und ist schließlich in dieser Bucht angetrieben." Hm. Möglich wäre es; was ist nicht schon alles vorgekommen? Piraten hatten diese Küste in den alten Zeiten jedenfalls häufig genug unsicher gemacht.

Aber wie den Schatz finden; sollten wir an vier Stellen graben? Bei der Hitze nicht gerade verlockend, fand Kommissar Dietrich. Aber sein kriminalistischer Spürsinn arbeitete heftig: "Die Kreuze weiter landeinwärts liegen enger zusammen. Wenn man von der Bucht zum Inneren der Insel jeweils Linien durch die nördlich und südlich gelegenen Kreuze zieht, schneiden sie sich in einem Punkt." Diese Schlußfolgerung erschien uns ebenso genial wie arbeitssparend. Nur wo liegen die Kreuze und der Schnittpunkt in der realen Landschaft? "Probieren geht über studieren; schau'n wir mal."

Wir gingen mit unseren Beibooten an Land, denn wer wußte schon, was wir alles zurücktransportieren müßten? Die Insel, die nach Norden auf etwa 200 m Höhe anstieg, war an dieser Stelle eher hügelig und wies lichten Baumbestand, etwas Wiese, Karst, aufgestapelte Steinmauern und Macchia auf. Mediterrane Gegend eben. Die alte Karte vor Augen durchstreiften wir suchend das Gelände. Markante Punkte zu finden war gar nicht so einfach. Unschlüssig sahen wir uns an. War das Ganze vielleicht doch eine fixe

Idee? "Das einzige, was mir auffällt, sind zwei größere Felsblöcke am Ufer, aber Anhaltspunkte für die Kreuze landeinwärts sehe ich nicht", sagte ich enttäuscht. "Kannst Du auch nicht", rief mir Anette zu, die sich auf das Inselinnere zubewegt hatte. "Komm mal hierher und sieh Dir das an!" Sie war jetzt ganz Kommissarsgattin, die den Tatort überblickte. Als ich ihrer mit singendem rheinischem Charme erteilten Order gefolgt war, hielt sie mir die Karte unter die Nase: "Wo die inneren Kreuze markiert sind, standen früher einmal Bäume."

In der Tat. Es waren keine hellseherischen Fähigkeiten, die ihr zu dieser Erkenntnis verholfen hatten; sondern zwei dicke, verwitterte Baumstümpfe, die in ihrem Abstand sichtlich mit dem Plan übereinstimmten.

Jetzt packte uns alle das Entdeckerfieber. Peilen hatten wir gelernt. Von Dietrich dirigiert, über Uli als bewegliche Meßlatte, fanden wir den Kreuzungspunkt beider Linien. Er lag in einem der Steinwälle, die sich über die Insel zogen; allerdings an einer Stelle, an der die Mauer durch Steinaufschüttungen beträchtlich breiter war. Normalerweise hätte man dies für eine Verstärkung gehalten, um den Wall gegen Umkippen zu sichern. "Das sollen wir alles abräumen und dann noch graben - womit eigentlich?"

Uli hielt es nicht länger: "Wozu haben wir unsere Hände?" Gesagt, getan. Die Arbeit ging allerdings nicht wenig ins Kreuz und mit der Zeit wurden Arme und Gesichter länger und länger. Erneut keimten Zweifel auf. Doch dann: Nach weiteren Steinen wurde Uli fündig. Eine kleine, angerostete Holzkiste kam zum Vorschein, die Spuren früherer Bemalung mit einem Kompaß und anderen maritimen Attributen erkennen ließ. Uli hob seine Entdeckung hoch. "Ganz schön schwer - und es rappelt drin." Der rostige Metallverschluß klemmte. Auch das noch. Mit einem Marlspieker konnte er ihn endlich öffnen und hob den Deckel. Eine Menge alter, abgegriffener Münzen kam zum Vorschein. Die riefen unser aller lebhaftes Erstaunen hervor. Uli klaubte sie nacheinander heraus und betrachtete sie sorgfältig. Auch wir anderen begutachteten die Objekte und stellten aufgrund der Inschriften fest, daß sie aus der Römerzeit und dem Mittelalter stammen mußten. "Ein Vermögen; damit ist der Rest der Reise gesichert", freuten wir uns.

Uli drehte das Kistchen um, damit der reichliche Staub der Jahrhunderte herausfiel. Zu guter Letzt trudelte noch ein Zettel zu Boden. Uli hob ihn auf, entzifferte ihn - und versetzte mir unter Protestgeschrei einen kräftigen Boxhieb auf die Brust.

Auf dem Zettel stand in schnörkeliger Piratenschrift: "Uli, Du bist der beste Schatzsucher der Welt."

Dr. Gerd Wilfried Becher



Die „Schatzsucher“ auf „Netti II“ und „Nena III“

25 Jahre Segeln im SCB

1969 habe ich den Segelschein in der Segelschule Büchel in Schwammenauel am Rursee erworben. Damals dachte ich noch nicht, daß dies mein weiteres Leben so begleiten würde. Aber dann freundete ich mich mit einem Jungen aus meiner Schulklasse näher an, der mit seinen Eltern fast jedes Wochenende am Rursee segelte. Es ergab sich einige Male, daß ich an den See mitfuhr, denn ich hatte noch kein eigenes Fahrzeug.

Auf der elterlichen Fam mit Namen "Schnuterich" erlebten wir wunderschöne Wochenenden. Besonders in Erinnerung blieben mir die Samstage, wenn wir mit Freundinnen und Freunden in eine der schönen Buchten vor Schmidt segelten, dort ankerten und den Tag mit Schwimmen und Grillen verbrachten. Manchmal kamen wir erst spät nachts zurück mit der Folge, daß wir die Fam über große Strecken paddeln mußten, weil sich kein Windhauch mehr über dem See rührte.

Die Jugendgruppe des SCB war zu dieser Zeit eine nette Clique voller Aktivitäten. Wir verbrachten viel Zeit zusammen und trafen uns auch in der Woche in Köln oder Bonn. Viele intensive Freundschaften bestehen noch heute. Ein großer Spaß war das Regattatraining mit den „Piraten“ oder unserem 470er „Muckefuck“. Besonders das Trapezsegeln hatte es mir angetan. Aber mein nicht gerade geringes Gewicht verlangte dafür eine gute Portion Wind und eine geschickte Steuerfrau oder -mann. Deshalb war das "kentern üben" eine besondere Spezialität. Wir waren jedesmal stolz, wenn dabei nur einer von uns naß wurde.

Seit 1976 hatte ich gemeinsam mit Bernd Springer mein erstes eigenes Boot zur Verfügung, ein alter englischer Küstenkreuzer mit imposanter Länge von

5,23 m, jedem am Steg als "Jenny Rebecca" bekannt und von manchem als das Kommuneschiff belächelt. Viele Jugendtreffs fanden auf diesem Boot statt. Die Kapazitätsgrenze lag bei 12 Personen und einem Fässchen Kölsch.

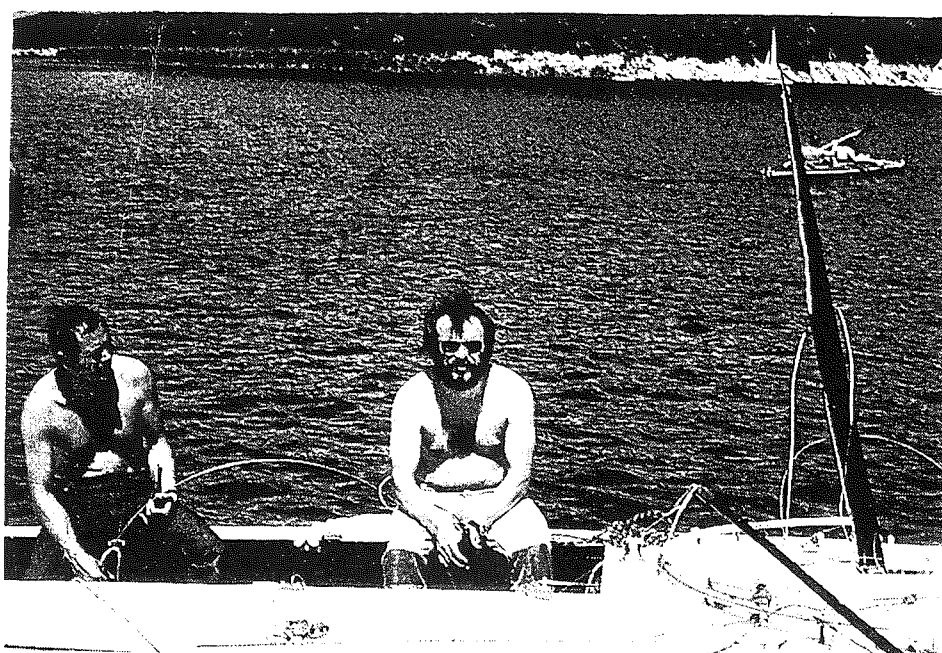
Höhepunkt der Segelsaison war sicherlich die Segelfreizeit in Holland, jeweils in der letzten Woche der Sommerferien. Dann reisten wir mit großen Zelten und manchmal fünf Booten an die friesische Seenplatte.

Mit der Zeit findet man sich damit ab, älter geworden zu sein, nach der Schule auch das Studium beendet zu haben und das Berufsleben zu beginnen. Dann übernimmt man auch neue Verantwortungen. So wurde ich für mehrere Jahre Sportwart im SCB. Das war eine schöne und lehrreiche Zeit. Sportwart sein bedeutet in einem Verein wie dem SCB weit weniger die Organisation und Leitung großer Regatten mit überregionaler Bedeutung, wie etwa die Ranglisten- und Meisterschaftsregatten in anderen Clubs des Rurseees, sondern vielmehr Animateur zu sein, der Juxregatten, bunte Nachmittage, An- und Absegeln und damit einen Großteil des sportlichen Lebens organisiert, denn ein besonders regattabegeisterter Verein ist unser SCB gerade nicht. Aber diese internen Vereinsaktivitäten zu organisieren, macht großen Spaß, wenn denn auch solche Angebote von den Mitgliedern angenommen werden. Leider ist dies nicht immer so gewesen, aber trotzdem, es war eine gute Zeit.

Heute liegt mein neues Boot in Friesland, und ich erlebe das Vereinsleben mit etwas Abstand. Unsere 10jährige Tochter nimmt heute an schönen Opti-Lehrgängen mit Tina und Hans Debeur auf dem Rursee teil und geht deshalb mit unserem Boot in Holland auch schon ganz selbstverständlich um, so als hätte sie das Segeln wie das Laufen und das Schwimmen erlernt.

Ich weiß heute, daß Segeln ein für mein Leben unverzichtbarer Bestandteil ist und freue mich darüber, daß auch die Familie mit Spaß dieses Hobby betreibt. Der Segelclub Bonn hat einen großen Anteil daran.

Werner Winkel



Davor

.... und danach

Starboot *Gode Wind*

Von einem SCB-ler, der auszog....

Daß man als Student über einige Ressourcen an Freizeit verfügt, ist ein wohl eher bekanntes Phänomen. Und auch, daß man diese Freizeit ganz sinnvoll nutzen kann. Ich hingegen habe mich 1987 für's Regattasegeln entschieden, einer Sportart, die mit meiner bis dahin unspektakulären Karriere als Vorschoter auf der väterlichen Varianta nichts gemein hat.

Eher zufällig und durch (un-)glückliche Umstände begünstigt, war ein Platz auf einer Dyas zur DM '87 am Ammersee frei geworden, den ich einnehmen durfte. Da ich weder Spi- noch Trapezerfahrung aufweisen konnte, sollte zuvor noch eine Vorbereitungsregatta auf dem Rursee erfolgen. Bei 23 Grad und herrlichem Sonnenschein, dazu ein eher laues Lüftchen war dieser Auftritt ein Kinderspiel. Was ich nicht konnte oder im Strippengewirr der Trimmleinen nicht fand, wurde vom Steuermann übernommen und ausgebügelt. Das wird schon klappen. Mit dieser Einstellung ging's also Richtung Dießen zur Dyas-DM 1987.

Mit meiner Freizeitseglerbekleidung ausgerüstet, einer Nylonjacke und -hose sowie Turnschuhen und ein Paar einfachen Segelhandschuhen, befand ich mich bereits eine Woche später auf dem Ammersee. Doch in dieser Woche hatte sich die Wetterlage komplett geändert und war es bisher nur kalt und regnete, so nahm jetzt mit jedem Meter zum Startschiff der Wind bis auf Windstärke 5 zu. Und so habe ich meine erste Wettfahrt erlebt: ein unbeschreiblicher Krach, verursacht von 60 Schiffen, die mit killenden Segeln auf der Startlinie dem Startschuß entgegenfiebern. Von der Startlinie selbst ist vor lauter Schiffen nichts zu sehen und auch den Schuß kann keiner hören, nur Geschrei und Krach. Ich hatte im Startgewühl den Druck auf die Stoppuhr komplett vergessen, und schon zu der Zeit nur noch gehofft, daß alles schnell vorbeigeht. Von der Luvtonne war am Start nichts zu sehen, das Segeln nach Kompass für mich als Rursee-segler unbekannt und überhaupt, ich hatte alle Hände voll mit mir selbst zu tun. Doch es kam noch besser. Nach der Luvtonne ging es auf die Halbwindstrecke und nachdem wir etwas aus dem Pulk der anderen Schiffe gefahren waren: "Raus mit dem Spi".

Nahezu gleichzeitig befielen mich Panik, Schmerz an den Händen und Resignation, aber zum Aufgeben war eben keine Zeit. Mit einem mächtigen Knall stand der Spi und die Dyas kam sofort ins Gleiten. Dann die Halse und an der Leetonne: Rein mit dem Ding. Das gelang leider nicht auf Anhieb und so mußte ich auf's Vorschiff und den Spi unter dem Schiff wegziehen. Unvorstellbar, wie schwer ein im Wasser liegender Spi sein kann, wenn das Schiff dazu noch Fahrt macht. Trotzdem, als Bilanz dieser Wettfahrt ist zu berichten: Wir sind nicht gekentert und haben, wenn auch im letzten Drittel, das Rennen beendet.

Es sollten noch 5 weitere Wettfahrten zu dieser DM folgen und selbst die Sturmwarnlichter am Ufer hielten die Wettfahrtleitung im Laufe dieser Woche nicht ab, weiter zu machen. Normalerweise sollte man glauben, daß diese Schilderungen (sie sind zwar subjektiv, aber ich habe jeden Moment so erlebt) einen vom Regattasegeln ein für allemal heilen. Doch ich sagte noch auf der Fahrt von der letzten Wettfahrt in den Hafen zu, weiter auf Regatten mitzusegeln. Denn wie so oft im Leben haben die wenigen schönen Erlebnisse dieser ausgiebigen Feuertaufe alle anderen Ereignisse um ein Vielfaches aufgewogen.

Und so begannen wir uns aus dem letzten Drittel nach vorne zu arbeiten, und wurden dabei zunächst weniger durch die sportlichen Erfolge, als vielmehr durch den Namen des Schiffes bekannt: Das Gelbe vom Ei. Im Sommer verbrachten wir die meiste Zeit (zum Leidwesen der dann anwesenden Personen) mit Diskussionen über Taktik, Rennanalysen oder technische Innovationen oder gar mit dem Regattasegeln selbst, die Winterwochenenden wurde wie im Sommer diskutiert oder geschliffen, gebohrt und genietet. Wir brachten es pro Saison auf ungefähr 10 Ranglisten-Regatten und ein paar Regatten auf der Biggetalsperre, dem Heimatrevier meines Steuermannes. Ganz nebenbei segelte ich noch ab und an mit Willi Arnolds auf seiner HEXE und habe von ihm einiges über Trimm, Taktik und Wind gelernt.

Mühsam, aber doch mit Erfolg, wenn man die enorme Leistungsdichte in der Dyas-Klasse zugrunde legt, machten wir Fortschritte. Nach ungefähr 2 Jahren war's ein Platz im 2. Drittel, und nach 2 weiteren waren wir für eine "Pottplazierung" gut. Daß das nicht so leicht war, wie es sich jetzt hier vielleicht liest, kann man hoffentlich ahnen. Viele Arbeitsstunden und Autobahn-Kilometer auf der Jagd nach Ranglistenpunkte waren dazu notwendig, und es kam auch vor, daß wir an den Wörthersee reisten und dort bei miserablen Windverhältnissen nur mit Mühe und Not eine Meisterschaft zusammengebracht wurde. Es muß wohl nicht erwähnt werden, daß man dann bei fast irregulären Bedingungen auf einem unbekanntem Revier keine brauchbaren Ranglistenpunkte einfährt. Kurz: Außer Spesen nix gewesen, wenn auch nur aus sportlicher Sicht, denn ansonsten war es eine wunderschöne und erholsame Woche bei herrlichem Wetter.

In dieser ganzen Zeit habe ich so ziemlich jeden See, auf dem die Dyas-Klasse Regatten austrägt, gesegelt und viel über Reviereigenheiten gelernt. Dabei besonders zu erwähnen und zu empfehlen ist der Gardasee, der jedesmal eine ganz besondere Herausforderung für Boot und Besatzung darstellt. Im Norden bei Riva trifft man mit absolut stetem Wind um 6-7 Windstärken und meist traumhaft schönem Wetter auf ideale Voraussetzungen vor einem herrlichen Panorama. Man kann zum Einen die schönen Seiten des Segelns genießen, andererseits aber auch in einem großen Teilnehmerfeld taktisches Segeln praktizieren, unter gleichen Bedingungen den Speed im Schiff testen und verbessern.

Und noch etwas habe ich durch das Regattasegeln erfahren. Man trifft viele Menschen, die sich zwar im Wettkampf als Gegner durchaus ernsthaft vergleichen, doch alle sind freundschaftlich miteinander verbunden. Die Cracks helfen den Anfängern und geben ihre Tips und Erfahrungen weiter und niemand ist sich zu schade, einem Anfänger beim Aufbau zu helfen oder den richtigen Trimm des Schiffes zu erklären.

Hieraus, denke ich, können auch wir als Verein lernen. Denn schließlich geht es auch darum, unseren Verein und unseren Sport am Leben zu erhalten, und das wird auf Dauer eben nur erfolgreich sein, wenn wir selbst den Nachwuchs unterstützen, in dem wir ihm helfen, seine individuellen Ziele im Sport oder Hobby zu erreichen. Sei es durch die Einbindung in die Gemeinschaft (man muß ja nicht Regatten segeln) oder durch die Unterstützung mit Tips und Hilfe beim Segeln selbst.

Thomas Wolf



...Ansegeln im Schnee!
BM *Mien Höög* bei hartem Wind

Impressum

Herausgeber: SCB e. V. Bonn

Verantwortlich:

1. Annette Grewe
2. Ingrid Bergemann
3. Gerhard Hupe
4. Dietrich Grewe
5. Claus Bergemann

Beiträge:

Gerhard Hupe
Uwe Moecke
Tina und Hans Debeur
Dr. Ralf Kittler
Dietrich Grewe
Tina Debeur und Higgi Schorm
Claus Bergemann
Stefan Wimmers
Dr. Ulli Bieler
Sanni und Daddy Scharmann
Werner Winkel
Dr. Gerd Wilfried Becher
Arnold Schirmacher
Thomas Wolf

Druck: Uwe Moecke

Die Herausgabe der Broschüre zum 25. Jubiläum des SCB wurde durch einen finanziellen Zuschuß der Stadt Bonn unterstützt.

