

25 Jahre

Segel-Club Ville e. V.

1963 - 1988

Festschrift zur Jubiläumsfeier

INHALTSVERZEICHNIS

Grußworte

Vereinsdaten, -gründung

Clubanlagen

Erinnerungen

Das Revier

Bootsklassen - Flotten

Optimist

Flying Junior

Vaurien

420er

Laser

Korsar

Zugvogel

Freizeitsegeln

Dickschiff-Törn's

Zu guter Letzt

Ein Grund, Jubiläum zu feiern, aber auch Rückblick und Ausschau zu halten.

Wo sind die Jahre hin seit den bescheidenen Anfängen vor einem Vierteljahrhundert am sog. "Lido" - damals 1963?

Wieviel Idealismus, selbstloser persönlicher Einsatz und wieviel Gemeinschaftsgeist waren erfor-



derlich, aus der Initiative einer Handvoll gleichgesinnter Segelfreunde einen mitgliederstarken angesehenen Sportclub entstehen zu lassen!

Galt es doch, eine Fülle technischer, juristischer, finanzieller und auch menschlicher Probleme zu bewältigen, bis der Segel-Club-Ville e.V. seinen heutigen Stand erreichte.

Mit Dankbarkeit und Bewunderung gedenken wir der Gründer und aller Persönlichkeiten, die im Laufe der 25 Jahre zu dem bis heute Erreichten beigetragen haben - sei es als Clubmitglied, sei es als außenstehende, stets wohlwollende Förderer.

Die vorliegende kleine Festschrift gibt einen Überblick über die vielfältigen Aktivitäten des SCV, nicht in chronologischer Reihenfolge, sondern in Form selbständiger Abhandlungen über einzelne ausgewählte Schwerpunkte und Vorgänge von besonderer Bedeutung.

Wir danken allen, die als Autoren solcher Berichte, als Mitglieder des Redaktionskomitees und nicht zuletzt durch Spenden oder als Inserenten die Erstellung dieser Veröffentlichung ermöglicht haben.

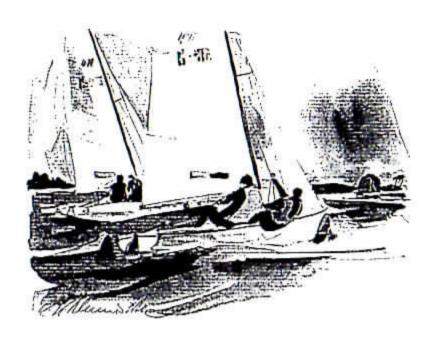
Möge die vorliegende Festschrift zugleich Ansporn sein, auf dem bisher erfolgreichen Kurs weiterzusegeln - zunächst durch das nüchste Vierteljahrhundert und dann "ad multos annos"!

In diesem Sinne: "Allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kifel"!

Dr. Klaus Weiser

(1. Vorsitzender)





DER

DEUTSCHE SEGLER-VERBAND

SPRICHT DEM

SEGEL-CLUB VILLE e.V.

ZU SEINEM

25]ÄHRIGEN JUBILÄUM

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

Jam. MA Ty

PRANCIENS

HAMBURG, II. SEPTEMBER 1998

Party-Service vom Metzgermeister.

Von der Gartenparty bis zum Festbankett. Alles aus einer Hand. Von Schlüter.

Erlesene Menüs, kalte und warme Büffets in vielen Zusammenstellungen. Für jeden Anlaß. In allen Preislagen. Für einen kleinen Kreis bis hin zu xyz Personen. Immer in Spitzenqualität. Selbstverständlich bieten wir auch alles das, was sonst noch zu einer Party dazugehört.

Schlüter steht für die Vorzüge eines Meisterbetriebes, dem man vertraut.



Severinstraße 103/Ecke Josefstraße, 5000 Köln 1 Telefon (02 21) 31 31 43 + 31 13 86

- Zwischen Severinsbrücke und Severinstor -

Wer sich dem Segelsport verschrieben hat, läßt selten davon los. Die Faszination unseres Sports überdauert in der Regel alle Stürme, alle Schwierigkeiten und auch die Zeit des Älterwerdens, da der Segelsport ein Leben lang ausgeübt werden kann. Die Bachhaltigkeit dieser Begeisterung liegt sicher in dem Wunsch nach Preiheit und der Botwendig-



keit begründet, sich intensiv mit dieser Sportart beschäftigen zu müssen. Einfach lossegeln, das spürt jeder sofort, kann man nicht, ohne sich und andere zu gefährden. Diese Verbindung von Theorie und Praxis, die in dieser glücklichen Form im alltäglichen Leben meist nicht anzutreffen ist, schafft die Kontinuität, die sich fortsetzt, wenn Segler sich zum Erfahrungsaustausch treffen und schließlich, zum gemeinsamen Nutzen, einen Verein gründen.

Der Segel-Club Ville ist in einer Zeit wirtschaftlichen Aufschwungs und Optimismus gegründet worden. 25 Jahre sind eine lange Zeit, und in der Rückschau zeigt sich, daß viele Schwierigkeiten überwunden werden mußten und konnten. Der Segel-Club Ville hat es sich zur Aufgabe gemacht, für seine Mitglieder ein Zentrum zu werden, das alle seglerischen Interessen vereint. Der sportliche Vergleich, Austausch und Informationen, Ausbildung und Weiterbildung von Jugendlichen und Erwachsenen, das alles sind Stichworte, hinter denen die Geschichte steht: Vereinsgeschichte.

Ich gratuliere dem Segel-Club Ville zu seinem 25-jährigen Bestehen und hoffe und wünsche, daß der Verein auch in den kommenden Jahrzehnten der Ansprechpartner für die große Familie der Segler sein wird.

SEGLER-VERBAND NORDRHEIM-WESTFALEN

Justa Reinhold

Ihr sportlicher Partner für alle Sportarten



- mit der großen Auswahl
- der ständig für Sie da ist

mit eigenem Kundenparkplatz



Kölnstraße 20-22 Kempishofstraße 22 5040 Brühl Ruf 02232-44626

Wußten Sie schon

daß unsere große Ski- und Tenniswerkstatt alle Servicearbeiten !!! TESTEN SIE MAL !!! gründlich, schnell und preiswert durchführt ?

Grußwort zum 25jähren Jubiläum des Segel-Club Ville e.V.

Die Kraft des Windes zur Fortbewegung auf dem Wasser nutzen zu
können, bedeutete jahrhundertelang eine sehr wichtige Errungenschaft für die Menschheit. Heute
ist das Segeln - hierzulande jedenfalls - zu einer Freizeitbeschäftigung geworden. Zu einer
sehr beliebten obendrein.

Daß das Segeln beachtliche Anforderungen an den stellt, der



seine "Nußschale" bei rauhem Wind und schlechtem Wetter auf Binnengewässern oder auf der See beherrschen will, leuchtet auch dem Laien ein. Bilder, auf denen die Boote in schier unglaublicher Schräglage auf schäumenden Wellen tanzen, geben Zeugnis von dem Mut, von der Kraft und Ger Ausdauer, die einer Crew abverlangt werden.

Die Herausforderung, die der Segelsport bedeutet, verlangt eine mannschaftliche Geschlossenheit, die der einer Seilschaft am Berg vergleichbar ist. Jeder muß sich auf den anderen voll und ganz verlassen können bei dem Segeltörn auf den paar Quadratmetern, die Stunden oder Tage die Welt bedeuten. Kameradschaft wird groß geschrieben, wenn das Schiff ausläuft; Egoismen haben an Bord nichts verloren.

Diese Eigenschaften waren es auch, die den erfolgreichen Werdegang des Jubilars maßgeblich mit beeinflußt haben. Eine rührige Vorstandschaft hat es mit großem Geschick vermocht, die "Tugenden des Seglers" auch bei dessen "Landleben" voll zur Geltung zu bringen. Der Verein hat sich in den zurückliegenden 25 Jahren eine solide Grundlage geschaffen; mäge er die erfolgreiche Entwicklung fortsetzen, die seine bisherige Geschichte geprägt hat.

Allen, die dazu beigetragen haben, gilt meine Anerkennung. Zum stolzen Jubiläum gratuliere ich dem Verein, dem Vorstand und sowen Mitgliedern sehr herzlich.

Cremer

Bürgermeister

Gemeinnütziger Bauverein Gegr. 1921 Erftstadt e.G.

Wir helfen Ihnen

- in Wohnungsfragen
- bei der Errichtung von Eigenheimen (technische und wirtschaftliche Betreuung)
- und vermieten an Mitglieder Wohnungen



Sprechstunden: dienstags von 8-12 Uhr donnerstags von 14-18 Uhr

Fritz-Erler-Straße 6 (Am Schloß Gracht) 5042 Erftstadt-Liblar Telefon 0 22 35/25 50 und 26 74 Grußwort zum 25jährigen Bestehen des Segel-Club Ville

In diesen Tagen feiert der Segel-Club Ville voller Stolz sein 25jähriges Bestehen, wozu ich als Vertreter der Erftstädter Sportvereine ganz herzlich gratuliere.

Da ich selbst die Geschicke des "damals etwas sehr vom üblichen Sport abweichenden" Vereins von der Geburt über die schweren Kinderjahre und das immer wieder



von "Seitenhieben" begleitete Erwachsenwerden bis zum heutigen Tag der vollen Anerkennung und Integration in's Sportgeschehen habe verfolgen können, ist es für mich eine besondere Ehre, allen Damen und Herren der bisherigen Vorstände für das unermüdliche Durchstehvermögen und die hervorragende Jugendarbeit zu danken.

Wer hätte vor vielen Jahren auch daran denken können, daß heute gerade der Segel-Club Ville unter seinesgleichen ein Verein mit der besten Jugendarbeit weit und breit (Urteil: Segel - Fachzeitschrift) und auf sportlichem Gebiet einer der ersten Leistungsträger für die Stadt Erftstadt im nationalen und internationalen Bereich geworden ist.

Für die kommenden Jahre wünsche ich dem Segel-Club Ville mit den vielen ehrenamtlich Aktiven sowohl im Vorstand als auch im Jugendund Sportbereich als Trainer und Betreuer weiterhin eine erfolgreiche Arbeit und für die sicherlich nicht leichte Zukunft eine glückliche Hand.

STADTSPORTVERBAND

Ihr kompetenter Partner für den Wassersport

WIKING - Sportschlauchboote
Mercury - MARINER Outboards
Yamaha - MERCRUISER - Johnson
VOLVO PENTA - Tomos
EVINRUDE
TERHI FINN-PARTNER Motorboote

Sportschiffer-Schule Boote - Zubehör

Wiking-Werksniederlassung West - Schildgenstr. 27, 5014 Kerpen-Brüggen

NAUTIK STIELER

Commerstraße 2a - 5010 Bergheim 1 - Telefon 02271/4 27 55

Vorstands- und Beiratsmitglieder im Jubiläumsjahr

Vorstand:

1. Vorsitzender: Dr. Klaus Weiser

Schillingsrotter Str. 53 a, 5000 Köln 50

2. Vorsitzender: Dirk Müller

Lubilarweg 3, 5042 Erftstadt

Kassenwart: Kurt Lohmeyer

Kastanienweg 15, 5042 Erftstadt

Bootswart: Werner Bauer

Am Kapellenbusch 1, 5042 Erftstadt

Schriftführer: Ingrid Bauer

Am Kapellenbusch 1, 5042 Erftstadt

Regattaleiter: Bernhard Schiffer

Theodorstraße 15, 5047 Wesseling-Berzdorf

Sportl.Leiter: Hans Ladewig

Im Schetteling 6, 5030 Hürth-Hermülheim

Jugendwart: Reinhard Weidmann

Am Burgfeld 49, 5042 Erftstadt

Beirat: Rolf Neuhaus

Steinackerweg 6, 5042 Erftstadt

Gerd Vogler

Am BeiBel 43, 5042 Erftstadt

Wer das Bessere kennt, wird nicht weniger wollen...



Frische Feinkost

Unser

berät Sie gerne



denn im MERL Frische Feinkost-Programm sind ausschließlich Spitzenerzeugnisse, die sich auszeichnen durch

- hochwertige Qualität
- beste Rohstoffe und Zutaten
- 02332 / 7 07 60 Frische ohne Konservierungsstoffe

Über 100 Feinkost-Erzeugn:sse von Sahne-Herings-Filets über Feinkost-Salate bis zu Traum-Desserts sind raffinierte, geschmacklich fein abgestimmte Rezepturen aus der internationalen Küche.

> MERL Frische Feinkost für den verwöhnten Geschmack!

Zuerst war der Anfang von Robert Menzerath

Für mich hat es so angefangen, daß ich 1962 einen Vaurien erstand. Die Klasse wurde damals gerade in Deutschland eingeführt. Ich konnte weder segeln, noch wußte ich, wo die Segelei stattfinden sollte. Durch Zufall erfuhr ich von dem damals noch jungfräulichen Liblarer See.

Dort traf ich als ersten Hans Vetterle mit seinem Flying Junior. Das Boot hatte noch Baumwollsegel, Baden und Wassersport waren natürlich verboten. Nur die Angler "durften".

Im Laufe des Jahres 1963 nahm die Zahl der "wilden" Segler ständig zu. Wir trafen uns an den Wochenenden an der Westseite des Sees, wo wir die Jollen ins flache Wasser lassen konnten. Abends nahmen wir die Boote wieder mit nach Hause, denn die Zustände am See erlaubten es nicht, sie auch nur für eine Nacht unbeaufsichtigt zu lassen.

Gesegelt wurde mit allen möglichen Untersätzen. Angefangen von neuen, modernen Korsar bis zum "Bögelbrett" von Willi Klein; ein zusammengenietetes Gerät, das ebenso abenteuerlich war, wie das Fuldamobil, mit dem es der Eigner auf dem Dach zu transportieren pflegte.

Aus dem Rahmen fiel auch "Whisky", eine uralte 22er Nationale Jolle, deren Wiege bei von Hacht in Hamburg gestanden hat, vermutlich kurz nach Beginn der neuen Zeitrechnung. Besagter "Whisky" (der wievielte Name mag en wohl gewesen sein?) schleppte treu und brav ganze Heerscharen von "Eingeborenen" über's Wasser, die er auch brauchte, wenn er sich aus Altersgründen mal flachlegte und anschließend wieder aufgerichtet und gelenzt werden wollte.

Irgendwann war es dann soweit, daß Kurt Roesler eine Liste der Segler zusammenstellte und zum Zusammenschluß aufrief. Abgesehen von dem auf die Dauer nicht haltbaren (Un-)Rechtsstatus wurde das Ganze dadurch beschleunigt, daß man "höheren Ortes" ernsthaft erwog, unser Revier in eine Müllkippe zu verwandeln. Das ging an den Nerv, und so trafen wir uns am 11.09.1963 in der Gaststätte "Päffgen" in Hürth-Hermülheim.

Rheinbraun: Liblarer See wird nicht verkippt

Forstliskus und Gemeindeverwaltung müssen verhandeln

Libiar jauf — "Wir werden den Forstfiskus nicht bliten, uns das Gebief des Libiarer Sees zur bergmännischen Nufzung zu überlassen." Mit dieser eindeutigen Erklärung nahm am Montag der Leiter des berghandlichen Tells der Planungsabteilung der Rheinkraun in Köln, Dipling. Bekuhts, Siellung zu den verschiedenen Gerüchlen und Mutmaßungen, die in leister Zell im Nordkreis des Kreises Euskirchen, vor allem aber in den Beratungen im Gemeinderet Libiar, Jaut gewarden waren.

Liblaire See entschleden werden. Auf den Flatingsworterjamen der Rheinen und Radenfrand, Flotiverleitplate, Fank plate und eine Seedliche für Seech und Wassersk hoort e gerreichert Fasgle sich nur, ub der Gemeinde Liblat finanziell stark geneg fet, alle dess Verhaben und Wannele zu traliteren.

In diesen Stellungnahmen, die olt ammateten wie em Schaffenboxen nach allen Betten, waren Befunktungen lauf gewonden, die Rheinbrunn oder der Stadt Köhn, oder aber der Forstrikkus weitten den Littlager Sen, von den Einheitmischen Lebes off "Lido" genannt, wieder verklippen. Diese Gefahr ist nurmehr, zumindest was die Rheinbrun angelit, gebannt.

Für Verkippung zu klein

Die Rheinhraun ging in ihrer Eiellungnahme sogar noch welter. Die
lungnahme sogar noch welter. Die
würde versicheit. Die Planunnunterlagen der landschaftigliegensachen und
landschaftlichen Rakultivierung im
Statevier liegen zur Zeit noch den
Braunkahle-Unierausschaft vor. Wir
werden, was sich auch immer bei zuküntilgen Vorunlägen ergeben sollte,
gegen einn Verkippung der Libbarer
Sees unseien Wilderupruch einlegen.
Degen eine Verkippung spreiche neben
manchen anderen Gränden, daß des
Gebiet der Sees, zwiatten der Bandenhafuntrecke Honsem-Libbar, der neuen
Lurenharper Blade und zukunfügen
Fibel-Autabahn gelegen, räumlich zu
hlein sei.

- e laiteressent ist min eller die Frage, wie es um die Zichunst der Liblarer Sees bestrijt ist. Demit hängt rusammen die Klarung der Eigentumsverkaltman. Nedderm die Retenhaum kennen Ampruch est bergmännistie Kastung mehr einhelt, ist der Forstfaktus wieder Legentürer, wenn auch des ehmalige Berghaugebeit noch micht ganz aus der berg-paliterichem Aufstalt entienen ist.
- Eindrutig word such in der Landesplanung das Gebirt um der Liblarer See berum als Etholongsgeldet ausgewissen. Wie um Dint-lan, Hartkent beim Regierungs-Präsidenten in Kola-

sef Antisque mittelte, hi in einem Ratimenfilm, der istem vor längeret Zeit aufgestellt werde, und in dem such der Ethiause Bee gehört, die "Versinigte Viller sie Einelangsgebiet ausgewiesen. Aus den Festlegungen der Landesplänung gehe woch die Zweckbestimmung eindertilig bervort.

Bereits bei einem Lokaltermin am 25. April 1956 waren auch die Beitelligten deraber klar, daß der Ethbarer See der Ethbaren See seiner Niederschaft, der der Ser Lokaltermin herrvorseht, erklarte damais Furstmerster Jarohi, das Inn NRW ab bereit, mit der Gemeinde Löher einen langfristigen Pathtverlung über das Seegebert ahnuchtleden Niedla siehe mehr im Weine, die Anzeumern zur Gestalbung am See zu verwirzhieren. Auch die Lindespinzung habe in diesem Same bereits demale angumentert.

- in Verhandlungen zwischen dem Ferettiakus und der Gemeinde Lichte muble abn nach dem Stand der Ininge Gles die zwienstring Gestaltung au-

32 Personen waren anwesend. Was wir wollten war klar. Es herrschte Aufbruchstimmung.

Der Verein wurde gegründet sowie Vorstand und Beirat gewählt und zwar:

1. Vorsitzender Dr. Karl-Heinz Uhrmacher

2. Vorsitzender Lothar Klinghoff
Regattawart Dr. Lothar Brandes
Kassenwart Hans Vetterle
Schriftführer Robert Menzerath

Boots- und Zeugwart Konrad Haas

Beirat Franz Gold
Dr. Peter Patt
Kurt Roesler
Hellmut Scholz

Der Club fand auf Anhieb großen Zuspruch. Am 01.12.1963 standen bereits 50 Senioren und 7 Jugendliche auf der Mitgliederliste. Die Gründung fiel in den Beginn jener Periode, in der Segeln allmählich begann, sich zum Breitensport zu entwickeln.

Am 06.11.1963 erfolgte die Eintragung in das Vereinsregister des Amtsgerichts der Stadt Köln als Gemeinnütziger Verein. Außerdem beantragten wir die Mitgliedschaft im Deutschen Seglerverband und im Landessportbund Nordrhein-Westfalen. Es galt, Fakten zu schaffen. Wir waren zwar ein junger, aufstrebender Verein, doch noch hatten wir keine Befugnis, den Liblarer See als Heimatrevier zu nutzen. Dieses Damoklesschwert hing ständig über uns. Sollte es nicht gelingen, die Revierfrage in unserem Sinne zu entscheiden, war alles übrige umsonst. Das war die Situation.

Es fing damit an, daß nach Vereinsgründung die Durchführung der für den 29.09.1963 geplanten Herbstregatta behördlicherseits erst einmal verboten wurde.

Damals haben uns die Segelkameraden vom Kölner Segler- und Motor-Yacht-Club spontan eingeladen, stattdessen an ihrer Herbstregatta teilzunehmen. Eine sehr kameradschaftliche Geste, die dazu führte, daß eine Reihe unserer Mitglieder ihre erste offizielle Regatta auf dem Decksteiner Weiher im Kölner Grüngürtel segelte. Ich selber erinnere mich gerne daran.



Zur Entwicklung der Gemeinde Elblar gehött "Der Lido", der größte Greich von der ber auf dem Gebiet dreier Eigentümer flegt. Es ist schwierig, die Zukunft des Lidos surauszusagen. Die beiden extremsien Fälle: Erhölungsgebiet oder Kippe ille alle Abraummassen der Braunkohle.

Aber zurück zum Liblarer See. Schon bei seiner ersten Sitzung am 02.10.1963 bildete der Vorstand eine Kommission, welche die Verhandlungen mit dem Ziel der rechtlich gesicherten segelsportlichen Nutzung des Liblarer Sees durch den SCV führen sollte. Es waren die Herren:

Dr. Nussbaum

Dr. Uhrmacher

Dr. Patt

F. Gold

Wer es nicht aus der Nähe miterlebt und nicht alle Briefe, Aktennotizen, Stellungnahmen usw. gelesen hat, kann nicht ermessen, mit wieviel Energie, Geschick und Beharrlichkeit die Kommission, deren Mitglieder prächtig harmonierten, ihr Ziel verfolgte. Erster sichtbarer Erfolg war die Genehmigung der Herbstregatta 1964.

Nach mehreren Verhandlungsrunden mit allen möglichen zuständigen und nicht zuständigen Stellen, die alle etwas zu sagen hatten, aber nicht entscheiden konnten oder wollten, sprach der damalige Kölner Regierungsprösident schließlich ein Machtwort. Das Ergebnis war der Pachtvertrag, der am 03.03.1965 zwischen dem Regierungspräsidenten Köln, vertreten durch das Staatliche Forstamt Ville und dem Segel-Club Ville e.V. unterzeichnet wurde.

Ein schweres Stück Arbeit war erfolgreich abgeschlossen, die Ungewisheit beendet und der Weg frei für eine unbelastete Fortsetzung unserer eigentlichen Aufgaben.

Lassen Sie mich noch etwas hinzufügen.

Nach Vertragsabschluß ging es noch um unseren Standort am See. So, als ob es gestern gewesen wäre, erinnere ich mich an den Tag, als vor Ort die Grenzen des Clubgeländes abgesteckt wurden. Furchtlos ein passenderes Wort fällt mir nicht ein – schritt Franz Gold das Gelände ab und setzte mit Zustimmung der Herren vom Forstamt die Eckpunkte. Ich dachte, er hört gar nicht mehr auf zu Laufen. Aus einem Stück unwirtlichem Abhang entstand unser heutiges Clubgelände. Ist es nicht ein schönes Fleckchen Erde?

Jetzt ist der "Lido" endlich beschlußreif

Donnerstag: Nutzungsplan, Veränderungssperre

Liblar (al) — Wenn in letzler Minute nicht doch noch ein unerwartetes Hindernis auftritt, wenn die Ratsherren am kommenden Donnerstag zustimmen, dann wird es bald mit den "wilden Sitten" am Liblarer See vorbel sein.

Jahrelang haben Gemeinde, Amt, Kreis und zuletzt sogar der halbe Regierungsbezirk um dieses Problem gerungen. Jeder schien jedem böse zu sein, Jeder hielt jeden für seinen Konkurrenten. Und alle hatten andere Pläne. Noch in den letzten Monaten tauchten plötzlich neue Versionen auf. Es wurde von der Bevorzugung des Heider Bergsees gesprochen. Dann warf sich die Trasse der geplanten Eifelfernstraße wie ein Schatten über den sogenannten Lido.

Ist es nun soweit? Sicher ist, daß die Kreisverwaltung ausgezeichnete Pläne für die Gestaltung ausgearbeitet hat, daß die überarbeitete Version sogar den Bürgermeister von Liblar, wie dieser jüngst selbst sagte, "versöhn-

lich stimmte*. Der Lido sollte schon vor zwei Wochen den Rat von Liblar beschäftigen. Er wurde von der Tagesordnung abgesetzt, denn just einige Stunden vorher, wie Jastrzembski erläuterte, kamen die Pläne des Oberkreisdirektors, die mit "unseren Vorstellungen übereinstimmen*.

Daher haben Bürgermeister und Verwaltung kurzfristig zu einer Sondersitzung zusammengerufen, die am Donnerstag, 28. Januar, um 18 Uhr im Sitzungssaal des Rathauses stattfindet. Ihr wichtigster Punkt heißt:

 Liblarer See, 1. Anderung des Flächennutzungsplanes, 2. Beschluß über eine Veränderungssperre.

In derselben Sitzung wird außerdem unter anderem verhandelt über: Verabschiedung der Satzungen Volkshochschule, Verschönerungsflecken zur Kreisgartenschau, Bebauungsplan Friedrich-Ebert-Straße Köttingen und Aufstellung von Bebauungsplänen in Köttingen.

Stadt-Anzeiser 26.1. 1965

Lieber Segelsportler !

In three Genantheit sind sich wohl alle, die auf dem Liblarer See ihre Freizeit mit unserer schönen Sportdisziplin vertreiben, darüber einig, daß ein Zunammenschluß zu einer offiziellen Interessengeseinschaft nicht schr länger aufzuschieben ist.

Tir wissen our zu gut, deß "unner Lide" die einzige nennemmerte Segelmüglichkeit im Kölner Gebiet derstellt, und gerade denhab mollten wir bei all den ernsten Gerüchten alles derangetzen, daß uns auch nicht noch dieser See genommen wird. Allerdings wird man in diesem Bentreben nur innerhalb einer Gemeinschaft etwas erreichen können.

In der Anlage wird Ihnen nun eine tobellari iche Aufotellung über die 'ktiton den liblarer Reviere nugestellt. Man kann wohl ingen, daß diene recht
stattliche Anzahl, vereint zu einer Segelsport-Geneinschaft, gewiß auch
einiges bei den Behörden in liblar, ganz besondere auch in Köln, newie beim
Landschaftsverband Nordrhein-Weatfalen zu erreichen vermag. En sei auch erwähnt, daß von der Gemeinde liblar für ihr Vereinaleben augar finanzielle
Unteratützung bekommt.

Somit ist die Zahl der Wansersportler recht groß und es gilt nun in geeigneter Form an die Kommunen heranzutreten, damit der Libbarer See als Erholungsgehiet erhalten bleibt, ferner für uns dort endlich einmal klare Verhältnisse geschaffenwerden, d. h. für eine ordentliche Zufahrt gesorgt und une außerdem ein mit bestimmter Abgrenzung versehenes Terrain (auf dem Land und im Wanser) zur sicheren Aufbewahrung unserer Boote zugesprochen

Wie schon eingungs erwähnt, ist die vordringlichste Aufgabe für uns aber die Bildung einer Segelsportgemeinschaft. Zur Besprechnung der diesbenüg-lichen, grundsätzlichen Fragen schäge ich deshalb eine Zusammenkunft aller aktiven Segler vor und bitte Sie sich am Mittesch, den 11. September 1963 um 20 Uhr in der Gastätte Föffgen, Hgrmültein, Luxenbur- einzufinden. ger Etr. 65 gegenüber Sparknase. Abschließend sei noch auf unseren Bootssteg hingewiesen. Durch die atändig

Absorbließend sei noch auf unberen Bootenteg hingewiesen. Durch die ständig erfolgenden Zugünge von neuen Booten wurde das Zu-Wanner-lassen inner problematischer, so daß dann ein paar beherzte Mannen den nicher doch recht ordentlichen Anleger zusammen zimmerten, der sich auch achon nehr bewährt bat-

Allerdings sind uns dabei auch einige Unkosten entstanden und damit diese nun ein wenig aufgeteilt werden, wird um Spenden (auf freiwilliger Basis) mittels der beigefügten Zohlkarte gebeten, zu richten an

Sparkasse der Stadt Köln (39)

5 Köln - Müngersdorf
Hilitärringstraße 12
betr.: Sparkonto 39/5346 Segelsportgemeinschäft

Sollten die gesamten Einzahlungen die bele-baren Unkosten überateigen, so verbleibt der Rest selbstverständlich auf ies Konto und wird als Stock für die Clubbildung diesen.

Mit freun lichen Griffen

that ainer.

7	Bootstyp	Bootshalter	Anschrift	Yernrut	Fernand Rootens- Segel-	, III	Bootsane	Segal-
	Korear	Korrad Hoss	Melar. Klouenertenutr.21		щ	13.8	Candor	
- 1		Xarl-lieing Essor	K51n-Ossendorf		E	9.5	Fulke	51
*	Flying ir		Bruhl. Kesstabofetr. 22		PE	9,2	Firel	7 1
1			Köln-Hippes, Zonaer Str. 30		#	8.2		V 6536
u		Ministelle Prein Schlageein	Köln-Heidenpeach, Neulerstr. 532	741885	-	5.6	nturs	N 22
W		4/20 fram Horbort Xulan	Nois-Junkerndorf, Schellunkefres 10 556796	SE6796	iii	10.25	3.00.3. A.C.	92226
7		Frank Gold	Bribl. Itblargratr. 24	3639	34	10.25		077.2
, po		Starn-Jalohubert Misch	Heilorowist, Hauptate, 96	569	17.	11.11	Huck II	243
0		Flying ir Heinz Kiel	Now-Berrenrath, Tendelinusatr. 59	7	22	9.2		10
10	Hora-Jall	10 Hore Jall Skurt Repler	Käln-Müngerndorf, Auf dem Higel 9	593392	74	9.0	Perkee	11 435
:	Vaurien	Hans Seller	Euckirchen, Neustrane 43	2582	=	8,2	Hunk	V 6237
4		Heinrich Haussen	Burth, Schlangenpfed 27	3521	п	8,2		V 10 543
13	Korsar	Adolf-Rerbert Döngus	Lövenich/Killn, Zaunstr. 2	5000	=	12.5		
#	Stern-Jdle	Diploing. Robert Passau		385671	FE	11.11	TING	143
15		Hoins Bernhard	Magburg, Frankhunohan	5366	1/3	2.5	Cel. sinck	
	Cingh1				-			
16	El renbau	Lother Klinghoff	Köln-Vinget, Sibeliumetr. 5	0.00	H/PE	0	Germa	
14	Koralle	Wolf-Dieter deyer	Edla, Steinstr. 33/35	391801	1/25	5,1		480
2	Kors11.	Karl-Frasdr.Zinke	Gron-Königsdorf, Anchener Str. 573	3031	17.5	6		636
19	1,/20 fram	1/20 frant Dr. Lother Brandes	Köln, Borbinrather Str. 3	71 5901	72	10,25		
20		DiplIng. Hone Victoria	DiplIng. Mans Victoria Bliesholm, Gartenstr. 64		=	17		
	Dutuchn.			0000000		785		
23		Herbert Köppel	Bonn, Nölner Str. 175	55956	F	9	100	
2	lie Ptun-	Kurt Ruleed	Köln-Zollstock, Zollstocks-ng 18	384292	in in	6	1377/ - 1	
	30110			X	0.000	1	1	
53	Korn11.	Erwin Wendeler	Frachen, von Ketteler Weg 17		HATE	1		100
24	Neptun-J.	Carbard Erfurth	Köln-Hau-Ehrenfeld, Tleckstr.67		1	0.7.	0.0000000000000000000000000000000000000	200
5	Karear	Dr.Karl-Heinz Uhrzauche	r, Köln-Rolweide, Berginsh-Gladb. Str. 540/63240	40/63240	1	14.0	Sudwind	625 0
56	Flyick Jr	•	Köln-Lindenthal, Current Str. 192	416561	T.	5.6	K1.Hrice	3 10 10
27	Holl	Ninus Schelling	Herniblhein, Inxenburger fitr. 152	3773	H	15	Fetru	100
9			TO SERVICE THE PROPERTY OF THE	7.0	2000	100000		
28		Kerl Klein	Liblar, Lauerbusch 2	542	Seb/d	7.0		
	Schlauchboot	100					15	
53	22-01-Jak	22-or-Jik Werner Gauer	Cher-Itblar, Schlunkweg	123	-	So Ingger-5)	(2-10	
30	30 Celphin-	Serohard Perion	Koln, Asbergatr. 2	416235	2	٥	Epa1	
					4	4		
5	Miking-5-		Folk, Gereownskinder co	620	200			31 2
N.F	1	Dr. Gunther Bibr	Cole-Catholm, Bruchsaler 5tr. 50	872759	.=	10(Iur.	lo(Lugarer-5) Rolf	
1	2 8		1					

1 70101011

ther die

Gründungeversannlung des Segel-Club Ville an 11.9.1963 in der Gastetätte Füffgen, Fürth-Werrülheim

Die Austrechten, die ein geneinsames Interesse an Segoleport succerrengeführt hatte, beschlossen, unter der Kortführung von Errn Meler, einen Segolverein zu gründen und den Vorstand ges Vereins zu wählen. Die Protokollführung wurde Herrr Pennerath übertrugen.

Aufgrund eines von Berrn Absler an 29.6.1963 versandten hundschreibens hatten sich folgende Ferennen eingefunden:

- Merner Bauer, geb. 28.6.1931, Bergmann, Cherliblar, Schlunkesg 32
- Hane Bergmann, geb. 20.7.1903, Innenarchitekt, Köln, Gerecnekloster 20
- 3) Dr. Hernann Bohne, geb. 12.6.1921, Dipl.-Chen.,



Fachseinstrift für den Segel- und Matarbootsport OUFIZIELLES ORGAN DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES Verlagent: Bielefeld, Sieberwall 21, Festfach 45.09 Redaktion: Homburg 36, Alsterierrasse 11, Fostfach 547

AMTLICHE MITTEILUNGEN 23/63



Der Deutsche Segler-Verband teilt mit

DEUTS CHER SEGIER VERBAND

Neusufushme

Bethatsbende Vereins balen die Auftrahme in den Deutsmen Begter-Verband beaniragt. Einspruche sind en die Gesthatbeteite des Diskjustischen.

au manten.

Argel-C., V. Me e V. Akkursung RCV. Vergusender Dr. K. M. three
Sarder, A. M. Ardelevide, Derg G. adlander hav Mt. Gesamlantspielersessande B. Liegepaute Interset New Der Verein vertrags bler in
John-verligsellien. Der Schuder sogt ern in legender weiter auch in
John-verligsellien. Der Schuder sogt ern in legender weiter Argel in
John-verligsellien. Der Schuder sogt ern in legender weiter Neue im
John von der Beite der Mitte ein Mersiffentage kommanen Feld mit
Jewil im Anteren Tell auch überleppenden, weiden Dreierhein, die Segat
kernheim ausen.

h Enuemann, geb. 19.2.1923, Argest.,

1.7.1935. kaufz. Arrest.,

1937. Flieschleger,

34, Lienerer,

.7.1327, Igent u. Vere. lusp.,

- 2 -



Metzgerei Keeesattee seit 1857 Tägl.frische Wurstwaren, Spezialität: Beste Leberwurst Wesseling, Kölner Straße 43, Telefon 4 28 09 und Flach-Fengler-Straße 81, Telefon 4 24 14

- 1) Dor Hame des Vereins lautet "Sagel-Club Ville".
- For Verstand wird beauftregt, hursfristig eine Vereinsentsung auszumrbeiten.
- Each Vorlage der Catzung soll bein zuständigen Antagericht die Aufrahme des Clubs in ins dortige Vereineregister beantragt werden.
- 4) De noll die Aufnahme des Clubs in den Deutschen Coglor-Yorband (D.S.T.), der Spitzenverband des deutschen Segelopert ist, teantragt werden.
- An 29.9.1963 findet auf den Liblarer See die erste Vereinersgatte statt. Einzelheiten dazu werden ausgearbeitet und den Bitgliedern rechtseltig schriftlich mitgeteilt.
- 5) Am 23.3.1365 ist in Verbinium; wit der Vereinergetta eine Mitgliederversanmlung in John Michaeler, Liblar, einberufen. Fabei wird Eber die bis dahin von Verstand musgearbeitete Satzung abgesticht. Gleichmeitig erfelgt die Well ten Glubetanders. Alls Mitglieder sind angehalten, bei dieser Tusa-mankunft enterrechend ausgeachtiste Verschlüge (NIM A. 5. farbig, ohre Muchataben) zu unterbreiten.

Weiters Themon for Tagesorinung worden bis dahin won Vorstand bestiant uni verbereitend beraten.

Sum Absorbluß wurden die Verdienste von Forrn Hösler für die geleistete erhebliche Vorarbeit und um das Sustandkommen der Gründungsversammlung besoniere gewürdigt. Alle Ansesenden errachen ihm dafür ihren Dank aus. Danit war die erste ordentliche Mitgliederversammlung des Segel-Club Ville beendet.

Adln. don 12. Captember 1965

Austrakeits like / frinchis vusamman Septethit Liblar 19.9.63 Qi lea I Sul Migsgen H. Donges HEYN. Ashrebean Heber Heleunt Alio H. Thelling Rusenall Heins Thiel al. Extresh Hayre Round Haar Weiman Hairry. Musluan Keinsch



Dr. Karl-Heinz Uhrmacher 1963 - 1965



Dr. Peter Patt 1965 - 1972



Rudolf Hilfert 1972 - 1978



Dr. Klaus Weiser seit 1978

SPD

Sozialdemokratische Partei Deutschlands

Ortsverein Erftstadt

- Mitdenken
 - Mitbestimmen
 - Mitmachen
 - Mitglied werden

Besuchen Sie uns im Bürgerbüro Bahnhofstr. 38, Erftstadt-Liblar

Sprechzeit: Freitag 16.30 - 18.30 Uhr

Von der Gründungszeit bis zum heutigen Tag

von Werner Bauer

Über bauliche Aktivitäten im Verein zu schreiben, besonders aus der Gründungszeit, nacht nir Spaß. Wir hatten ein Clubgelände und den Willen, etwas daraus zu schaffen. Es wurde geplant, organisiert und es Wurde gearbeitet. Ich habe bowußt in meinen Bericht auf Kamen verzichtet,



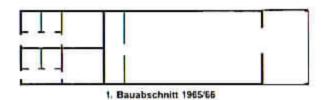
denn es könnten einige dabei vergessen werden, und das sollte nicht passieren.

In den ersten Jahren hat jeder mit angepackt, denn somst gübe es den SCV nicht, so wie er heute dasteht. Die meisten Mitglieder kennen den Kern der ersten Jahre sowiese nicht. Hierüber möchte ich nun berichten.

- 1963 wurde uns das Gelände an der B 265 unterhalb des Schützenplatzes, da wo jetzt die Angler ihr Donizil haben, zugewiesen und nit den Planierarbeiten begonnen. Der Zufahrtsweg wurde bokiest, ein Anlegesteg gehaut und in die Umzäunung des Schützenplatzes wurde ein Tor eingebaut, denn wir
 konnten fürs erste unsere Boote auf dem Schützenplatz unterstellen; die Entfernung zum See betrug etwa 300 Meter. Diese
 Lösung war aber nur für eine kurze Dauer, denn
- 1964 bekaren wir sowie die Angler, Paddler und der Badestrand die jetzigen Uferteile zugewiesen. Es war auch für alle die beste Lösung. Strandbad, Paddelclub und die Segler erhielten die Sonnenseite, die Angler ein ruhigen, von Schwimmern schlecht zu benutzendes Uferntlick. Die erste Arbeit war, unser Clubgelände einzuzäunen. Das jetzige 420er-/FJ-Ufer war sumpfig und ausgespült (bis 50 cm tiefe Rinnen). Es nußte durch Drainagen trocken-gelegt und anschließend eingebenet werden. Wege wurden angelegt, Liegeplätze auf der ganzen Uferfront in Eigenleistung und zu 80 % aus Eigennitteln in Holz errichtet.

29

1965 wurde die Idee geboren, ein Clubhaus zu bauen. Zum Clubhaus 1966 selbst muß gesagt werden, daß es so wie es heute da steht, in 3 Bauabschnitten entstanden ist.



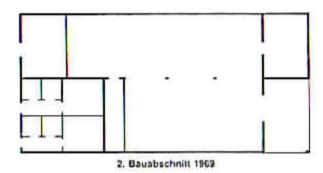
1965/66 wurde der Grundstock, ein etwa 50 gm großer Clubraum gebaut, dem ein 5 m langer 25 gm großer Anbau für Toiletten folgte. Die Toiletten erhielten Wasserspülung. Eine Pumpe, die durch ein Windrad angetrieben wurde, beförderte Seewasser in einen Wasserbehälter, der oberhalb des Clubheimes stand. Von dort wurden die Spülkästen der Toiletten mit Wasser versorgt. Ein großer Fortschritt, der "Förderturm" mit Fahne (ohne Windrad) steht jetzt am Hauptweg innerhalb des Clubgeländes als Symbol vergangener Tage – aus unserer Pionierzeit.

1967 kaufte der SCV das erste Rettungsboot. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden für Regatten Motorboote von Mitgliedern die zur Zeit ein solches Motorboot besaßen - ausgeliehen.



Auch ein Stromaggregat wurde angeschafft. Standort war ein extra hierfür gebauter Bunker, oberhalb des Sandkastens, dort wo jetzt die Standschaukel steht. Wenn die Stromkapazität auch nur für Licht und Radio reichte, war es schon wieder ein Fortschritt. Auch wenn für eine Sylvesterfeier im Clubhaus die Stromkapazität nicht ganz ausreichend war und die Musik aus dem mitgebrachten Plattenspieler echten Stromschwankungen unterworfen war, die Musik leierte – Spaß machte es allenthalben.

1969 wurde dann unser Clubheim vergrößert und zwar in der Tiefe um 4 m (Richtung Böschung), an der rechten Seite wurden das Regattabüro und an der linken Seite die Umkleideräume und das Magazin angebaut. Den jetzt etwa 100 qm großen Clubraum beheizten wir nun mit 2 neuen Gasöfen, die mit Gasflaschen versorgt wurden. Bis zum Umbau war der noch kleine Clubraum mit einem Ölofen versorgt worden.



Über einen Bierlieferantenvertrag mit einer Brauerei kamen wir auch zu neuen Tischen und Stühlen, die nach 10jühriger Laufzeit des Vertrages dann in unser Eigentum übergingen und jetzt immer noch gut in Schuß sind.

Obrigens: Die Biersorte wird heute noch am Tresen verkauft.

1970/ startete die nächste größere Initiative - die Versorgungs-1971 leitungen für Strom, Wasser und Telefon.

Sie wurden Ende 1970/Anfang 1971 verlegt. Für die Wasseruhr bot sich der nun freigewordene Aggregatbunker an. "Wasser aus der Leitung" – für unseren damaligen Kantinier ein Märchen aus Tausend und eine Nacht! Denn bisher mußte er mehrere Kanister Wasser zum Spülen zum Clubhaus transportieren. Früher wurde hier übrigens mehr verzehrt bzw. mehr getrunken. Durch den Verkauf des Stromaggregates an einen anderen Segelclub konnten wir von dem Erlös einen neuen Prahm anschaffen. Unsere Küche (Schankraum) erhielt neue Küchenmübel mit einer eingebauten Kühltheke.

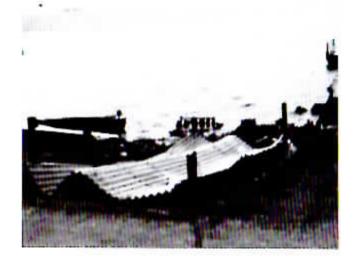
- 1972 schafften wir für unseren Prahm einen Außenborder an, der heute immer noch in Betrieb ist.
- 1973 mußte der alte Holzflaggenmast, der noch von der ersten Regatta 1964 stammte, durch einen eisernen Mast ersetzt werden. Der alte Holzflaggenmast war für Start und Eiel damals am Horremer Bahndamm an der Westseite des Sees, dort wo jetzt die Boje 6 liegt, extra hergestellt worden. Nach der Fertigstellung des ersten Bauabschnittes des Clubheims erhielt er seinen festen Stammplatz.

Ebenso wurde im Jahr 1973 der Zufahrtsweg von der oberen Schranke zum Clubgelände mit einer Bitumendecke versehen.

1974 wurde eine am Rursee freigewordene Steganlage günstig erworben und für unsere Zugvögel in Eigenleistung umgebaut, restauriert und als fester Steg montiert.



- 1976 hatten unsere Trockenliegeplätze auf der ganzen Linie ausgedient. Feuchtigkeit hatte die Holzkonstruktion morsch gemacht. Es wurde dringend notwendig, hier etwas Neues zu schaffen. Nach langen Überlegungen, Besichtigungen von anderen Uferbefestigungen und vor allem Finanzierungsgesprächen entschlossen wir uns für unsere jetzige Anlage. Ich glaube, die Wahl war goldrichtig.
- 1977 war für uns ein trauriges Jahr. Denn auf unseren Motorschuppen wurde ein Brandanschlag verübt. Dieser Brand
 vernichtete nicht nur Schuppen und Boot, sondern auch den
 angebauten Optischuppen mit 9 Optimisten. Auch der erste am
 Schuppen liegende private 42oer und etwa 5 m des Hauptsteges
 wurden ein Opfer der Flammen. Nach den Ermittlungen hatten
 die Täter bei den Anglern ein verschlossenes Angelboot entwendet, sind zu unserem Clubgelände gepaddelt und hatten
 dann nach dem Feuerlegen fluchtartig unser Gelände verlassen.



Um nun den Segelsport wie gewohnt weiterführen zu können, wurde der Prahmsteg schnellstens notdürftig repariert. Oberhalb des alten Motorbootschuppens wurden als Notunterkunft für ein neu anzuschaffendes Motorboot eine Garage aufgestellt und für unsere Jugend neue Optimisten angeschafft, die wir teilweise auch durch die schnelle Spendenhilfe unserer Clubmitglieder finanzieren konnten.

Segelklub tauft sieben "Optimisten"

Nachwuchs kann jetzt aufs Wasser

Eritstadt (ee) — Am kommenden Sonntag haben die Mitglieder des Segel-Clubs Ville Grund zum Feiern. Um 16 Uhr werden sieben Boote der Klasse "Optimisten" für die Jugendabteilung getauft.

Sie sind als Ersatz für jene Boote gedacht, die - wie berichtet - vor wenigen Monaten einem Brand auf dem Klubgelände am Liblarer See zum Opfer gefallen waren, Durch Unterstützung der Stadtund der Stadtund Kreissparkassen Köln sowie durch eine Anzahl von Einzelspenden war es dem Segel-Club Ville möglich, in relativ kurzer Zeit wieder sieben "Optimisten" zu beschaffen damit die Nachwuchssegler wieder aufs Wasser können.

Vor der Taufe findet ab 9 Uhr die letzte Regatta dieser Saison statt. Auf dem Liblarer See kämpfen dann zahlreiche Einhand-Segler um Punkte und Pokale.

Fest stehen bereits die Klub-

meister. Es siegten in der Klasse "Laser" Hennig Brigleb (Köln) vor Peter Mecke (Blensberg), in der Klasse "Vaurien" Rudolf Dörr (Köttingen) mit Andreas Zehnpfennig (Köln) vor dem Gespann Jörg und Jakob Riffeler aus Köttingen.

Bei den Flying Juntor gewann Andreas Freigang (Köln) und Hans Vetterle (Brühl) vor den Gebrüdern Riffeler aus Köttingen, bei der Klasse "420er" die Gebrüder Hecht (Köln) vor Willi Klein und Josef Müller.

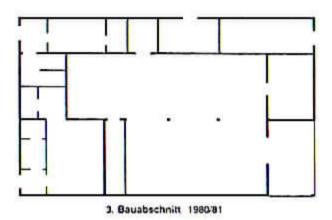
Die Korsaren-Klasse gewannen Robert und Martin Menzrath (Bliesheim) vor den Gebrüdern Kleesattel (Köln). Bei den "Zugvögeln" waren das Ehepaar Ladwig (Hürth) vor Werner Bauer und Hans Oberemm (Liblar) erfolgreich. 1978 hatten dann unser Prahm- und der 420er-Steg ausgedient. Beide wurden erneuert. Um den Zugvögeln und den FJ auf der Westseite des Zugvogelsteges bei ungünstigem Wind ein besseres Segelsetzen zu ermöglichen, bauten wir noch den Westlichen Steg. Auch der neue Motorbootschuppen mit anschließendem Optischuppen wurde aus nicht brennbaren Garagenteilen errichtet.

Um unseren Jugendlichen bei Plaute die Möglichkeit zu bieten, Ausgleichssport betreiben zu können, wurde auf einem geeigneten Gelünde ein Volleyballplatz errichtet.

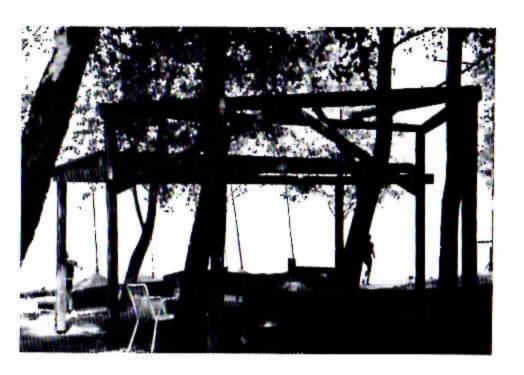
1980 nahmen wir den bisher letzten Bausbschnitt unseres Clubheims vor. Um die Toilettenräume und Umkleideräume auf den neuesten Stand zu bringen und zudem auch noch Duschen zu installieren, bauten wir noch einmal etwa 2 m in Richtung Böschung an. Auf den etwa 22 gm neuen und 35 gm alten Plächen konnten die oben enannten Einrichtungen sowie Abstellräume und ein Magazin errichtet werden.

Erwähnenswert wäre noch, daß im letzten Abschnitt alles in Massivbauweise erstand. Sollte später vielleicht mal der Wunsch einer Vergrößerung geäußert werden, so wäre dann mit geringerem Aufwand ein Aufstocken möglich, denn hierfür sind die Voraussetzungen geschaffen worden.

Da die Baugenehmigung erst im Spätsommer erteilt wurde, zogen sich die Rohbauarbeiten bis in den Winter hinein. Für die anstehenden Herbstregatten wurde dann je nach Bausituation zwischen den alten und neuen Wänden provisorische Umkleideräume und Toiletten geschaffen. 1981 sollte dann der 3. Bauabschnitt fertiggestellt werden, die Außenverkleidung in Holz, die Plattierung der Naßräume und der Fußböden.



- 1982 waren wir dann finanziell in der Lage, unsere Gasheizung zu installieren und mit Warmwasser die Duschen in Betrieb zu nehmen. Jetzt war die Voraussetzung geschaffen worden, unser Heim auch im Winter frostsicher zu machen. Ab jetzt konnte auch der winterliche monatliche Frühschoppen abgehalten werden.
- 1983 legten wir für unsere Jüngsten einen Sandkasten , Schaukel und eine Rutsche an. Um die schönen Sommertage und Sommerabende zu verschönern, bauten wir auch einen Grill mit Überdachung und den dazu gehörenden rustikalen Sitzgruppen.
- 1984 mußte unser Clubgelände neu eingezäunt werden. Dies war ein Gewaltakt.



1936 war ebenso das Jahr eines Gewaltaktes. Das Dach unseres Clubheims, welches durch alle Anbauten keine geschlossene Einheit mehr darstellte und bei starken Regenschauern das Wasser nicht so schnell verarbeiten konnte, war undicht geworden. Hier wurde dann von Freitagnachmittag bis Sonntagnachmittag das alte Dach abgerissen, mehrere Balken ausgewechselt, zum Teil neu isoliert, mit wasserfesten Spanplatten eingedeckt und mit einer Lage Dachpappe abgedeckt.

Gleichzeitig wurden 3 neue Dachluken eingebaut, die ein Jahr später mit einbruchsicheren Gitterkästen abgesichert wurden. Nachdem dann eine 3 mm starke Schweißbahn verlegt wurde, konnte auch im Clubhaus die Holzdecke erneuert werden. Gleichzeitig mußte der Flaggenmast sich einer Generalüberholung unterziehen.

1987 wurde uns dann von der Forstbehörde in Brühl auferlegt, entlang des Grenzzauns eine Neubepflanzung vorzunehmen. 1988 war unser Zugvogelsteg nunmehr 14 Jahre alt und bedurfte einer Grundreparatur. Er wurde demontiert, zum Sandstrahlen wegtransportiert, von dort aus zum Verzinken gebracht und in Einzeltransporten Wieder zum See zurückgebracht. An vier Samstagen wurde er dann wieder zusammengebaut.

Unsere Prahmpontons hatten ebenfalls eine Reparatur nötig. Die Oberbleche waren ziemlich durchgerostet und mußten erneuert werden. Für diese Reparatur mußte der Prahm völlig zerlegt werden. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der alte Prahmmast durch einen leichteren Alumast ersetzt. Jetzt schwimmt der Prahm um einige Eentner erleichtert, denn auch das alte Dach des Häuschens wurde durch ein vielfach leichteres Dach ersetzt. Zum guten Schluß mußte nun auch noch unser 10 Jahre altes Rettungsboot generalüberholt werden.



Auch die Zukunft bringt viel Arbeit!

So ist z.B. noch eine letzte Schweißbahn auf unserem Clubhausdach zu verlegen. Aber weit wichtiger ist die Erneuerung der Laufbretter unserer Holzstege, denn sie zeigen schon Verschleißerscheinungen. Außerdem steht noch eine größere Aktivität ins Haus - die Druckleitung -. Wir sehen mittlerweile keinen Weg mehr, dem zu entkommen.

Denn noch wird die Grube durch einen Unternehmer entsorgt. Die Kosten hierfür sind sehr hoch, sie liegen z.2. für 10 Entleerungen bei 3.500,- DM jührlich.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch erwähnen, daß unsere Müllentleerung bis 1979 von 3 Mitgliedern wöchentlich vom Clubgelände bis zur Müllkippe mit den eigenen PKW's ausgeführt wurde. Wäre so etwas heute noch möglich!?

Ich glaube, die wichtigsten Baumaßnahmen und Anschaffungen in wenigen Worten geschildert zu haben. Was aber wirklich hinter diesem Bericht über die Arbeiten steckt, wissen nur die, die tat-kräftig mitgearbeitet haben. Besonders in den Gründungsjahren, wo sich die Ereignisse überschlugen. Nun ja, wir waren jung, dynamisch und man hatte sich ein Ziel gesetzt - es wurde auch erreicht. Für diejenigen, die erst ein paar Jahre bei uns sind, sollte dies ein kleiner Einblick in die Aktivitäten der 25 Jahre SCV sein.



Restaurant Schwarzau

Genießen Sie in einer anheimelnden Atmosphäre unsere Balkan-, kroatischen und internationalen Gerichte. Für besondere Anlässe stehen Ihnen unser Grill- oder Konferenz-Raum zur Verfügung.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

5042 ERFTSTADT-LIBLAR — Telefon (0 22 35) 4 22 51 Im Tenniscenter Die Wettfahrt-"Leitung" im Laufe der Zeit



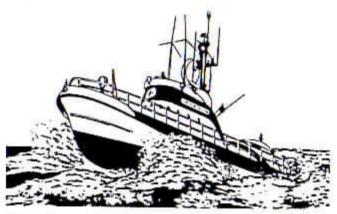
Signalmast auf der Landzunge am Südwest-Ufer (Horremer Damm). Startverfahren und Ziellinie mit Bojenpeilung von Land aus.



Der erste Prahm mit Signalmast (1971), die Pontons sind noch heute in Betrieb. Start- und Ziellinie den Regeln der WB (DSV) angepaßt.



Die Wettfahrtleitung heute: Start- und Zielschiff (einschl. vorbildliche Signalanlage für optische und akkustische Zeichen) entsprechen den internationalen und nationalen Regeln zur Durchführung von Regatten.



DGzRS: Die Seenotretter

ERINNERUNGEN von Ingrid Bauer

Im Jahre 1961 lernte ich als "kölsch Mädche" Werner Bauer und somit auch Liblar kennen. Gleich in den ersten Tagen unseres Beisammenseins stellte er mir sein Hobby - sein Segelboot vor.

Nur konnte ich sein Schiff nur im Trockenen bewundern, denn zu der Jahreszeit – es war Winter – hatte er es in einer Scheune



untergestellt. Stolz berichtete er mir, daß er dieses Schiff - es handelte sich um ein 22er Gaffelsegler - mit seinem Freund auf dem "Liblarer Lido" segeln würde.

Bei einem nächsten Spaziergang zum See zeigte er mir seinen selbstgebauten Ankerplatz - etwa dort, wo jetzt der Paddelclub sein Domizil hat. An diesem herrlichen Wintertag konnten wir bei eisiger Kälte nahezu den See überqueren, denn er hatte eine sehr dicke Eisschicht gebildet.

Die Zeit verging und so kam dann endlich der Tag, an dem ich zum ersten Mal an seinem Hobby teilhaben konnte. Er lud mich zu einer Segelpartie ein. Als Großstadtkind hatte ich bisher immer nur festen Boden unter meinen Püßen und mir war schon etwas mulmig, als ich dieses wacklige Schiff bestieg. Aber mit sehr viel Verständnis und mit beruhigenden Worten nahm er mir meine Angst, und die erste Segelpartie wurde wahrhaft ein Erlebnis für mich. Wir waren auch nicht die einzigen Segler an diesem Tag. Ich erinnere mich noch sehr genau und auch sehr gerne an dieses nette Erlebnis zurück.

An dem uns gegenüberliegenden Ufer - etwa dort, wo auch zum späteren Zeitpunkt die erste Regatta gestartet wurde - ließ ein uns noch unbekannter Mann sein kleines Boot mit Besegelung zu Wasser, lud Frau, Kind und Oma (und diese mit krampfhaft fest-haltender Handtasche sowie mit Hut) ins Schiff, plazierte sie auf den zugewiesenen Platz, schob sein Boot etwas an und sprang dann selbst auf. Genüßlich mit einer dicken Zigarre im Mund nahm er sodann die Pinne in die Hand und steuerte auf die Mitte des Sees

Aufgrund des Gewichtes, welches das kleine Boot zu tragen hatte, war auch der Tiefgang erkennbar. Die Leute im Boot konnten mühelos mit den Händen im Wasser plantschen, ohne sich dabei zu bücken. Es kam wie es kommen mußte. Ganz allmählich – fast schon im Zeitlupentempo lief Wasser über, die Leute saßen schon bis zu den Hüften im Wasser, das Boot war nicht mehr erkennbar, nur der Mast ragte aus dem Wasser. Der Steuermann hielt immer noch seine Zigarre zwischen den Zähnen fest, die Oma hielt immer noch krampfhaft mit der einen Hand die Tasche und mit der anderen Hand ihren Hut fest, die Frau klammerte das Kind an sich und sprach in heftigen Worten auf ihren Mann ein.

Nachdem wir uns über diesen wundersamen Anblick ausgelacht hatten, starteten wir zur Rettungsaktion. Dankbar ließ man sich an das rettende Ufer zurückbringen. Wir kamen ins Gespräch und somit stellte sich uns die Familie vor. Auch ein Mann der ersten Stunde, der später mit seiner Frau erheblichen Anteil am guten Ruf der sportlichen Segler des SCV beitrug Kurt Ruland .



Sehr gerne möchte ich diese "Erinnerungen" zum Anlaß nehmen, auch unserem langjährigen Mitglied Herrn Radermacher zu danken, der seit vielen Jahren als Nikolaus - leider heute nur noch für die Kinder - ins Clubhaus kommt und immer mit sehr viel Humor sein goldenes Buch aufschlägt und uns erfreut.

So hatte er in den Jahren 1969 bis 1972 als Nikolaus unter anderem über unsere Gründungsmitglieder folgendes zu berichten: "Alle hier ganz friedlich sitzen, kein böses Wort die Stimmung stört. Seh ich euch um die Bojen flitzen, hab ich viel Schlimmes schon gehört.

Dummkopf, Schlafmütz, lahme Ent, klingt's über'n See dann sonderbar, doofe Sau, die immer pennt, Idiot und Arschloch gar. Dies Wort aus meinem heiligen Munde, ich seh es euren Mienen an, paßt nicht in diese Feierstunde, doch denkt auch ihr in Zukunft dran."

Ganz herrlich war Herr Radermacher in der Lage, einige Mitglieder in charmanter Weise auf den rechten Weg zu weisen, so z.B.

"Peter Patt, euer Segelvater tut sehr vieles, manches tat er in früheren Jahren sehr viel mehr. Peter, dies mißfällt mir sehr. Vorstandssitzungen bis drei Uhr, zum Segeln kommst du selten nur.

Stets mit dir bergab es geht, kommst zur Regatta gar zu spät. Hetzt deine Tochter Ulla dann an die Leinen, die frühmorgens wacklig ist auf den Beinen, kann sich nicht halten, stürzt in die Flut, solch 'nen Kavalierstart find ich nicht gut.



Was luvgierig heißt, weiß hier ein jeder, nicht doch die Frau von diesem Peter, jüngst sagte sie zu ihrem Kind sind sie luvgierig, wollen die Boote mehr Wind? Wenn das stimmt, Frau Patt, o glaube mir, heißt leegierig in Zukunft, die Mannschaft braucht Bier." So behagte es Herrn Radermcher z.B. nicht, daß ich 1969 als neugewählte Jugendwartin im Vorstand nicht der "Seglersprache" ganz mächtig war.

So gab er damals zum Besten:

"In eurer großen Jugendgruppe
habt ihr manche süße Puppe.
Ihr findet drum, oh wie bequem,
'ne Oberpuppe angenehm.
Die Jugendarbeit war Karl Mecke sauer,
die tut ab diesem Jahr die Ingrid Bauer.
Doch die exakte Segelsprache,
ist heut noch nicht der Ingrid Sache.
Sie sitzt in ihrem Äppelkahn,
grad wie die Wirtin von der Lahn.
Ihr Mann ist da aus anderem Holz
der segelt mit Regatta stolz."

Mit recht wachsamen Augen muß Herr Radermacher im Laufe des Jahres durch das Clubgelände gegangen sein, um sich für sein goldendes Buch so manches zu notieren, aber auch mit Erfolg, wie folgendes Beispiel zeigt:

"Jüngst stand der Robert (Menzerath) an der Theke und dachte, daß ein Bier ihm gut wohl täte. Da schleicht von hinten heran der Sohn Jaw und quält: - Papa, ich will ne Kaujummi hanni -Sei still Jung, du weß doch, me wolle baue, jank weg, sonst muß ich dich de Popo haue! Du sollst mich doch ne Jummi jeben, du bes dich doch och he ene am hevve.

So gab der Jan sich an et Trauern und ließ sich von Frau Patt bedauern. Die tat ihn auf et Armchen heben und 55 Pfennig geben.



Kurz darauf sieht die der kleine Quoß, der hat aber einen Jummi bloß. Wie? Kostet das kleine Ding soviel Geld? - Nä, bloß ne Grosche, der Jan verzällt -Und das andere Geld, Jung, ich kann dir doch trauen? - dat joof ich de Mama, mir sinn doch am baue!"

Über unser Gründungsmitglied Hans Krach, der fast schon jahrzehntelang das Rettungsboot während der Regatten fuhr, schrieb er folgende Zeilen:

"Auf nach Mallorca zog wohl der Krach mit dem Breuer Seegängig war die Yacht zu durchpflügen des Mittelmeers Wellen, nicht jedoch war mein Hans Krach, voll des spanischen Weines.

Als er langsam Schritt für Schritt dem Boote zuwankte, verfehlt er den Steg gar und wälzte sich kläglich im Schlicke. Vor dem Tod des Ertrinkens retten die Freunde ihn mit dem Lasso kraftvoll ihn hievend - gemeinsam sich mühend - empor.

Da liegt er triefend auf den Bohlen, dieweil die Kameraden johlen, jammert Hänschen vor sich hin. Mein Holzbein, da: steckt noch drin. Mit Spieren, Ankern, Angelhaken beginnt man nun herumzustaken, das Holzbein wieder zu erwischen.

Inzwischen wimmelt es von Pischen, die mit dem Bein Verstecken spielen und ringsumher das Wasser wühlen. Doch Hänschen jammert: Holt mir das Bein! Es soll nicht euer Schaden sein!



So müht man sich und zieht und zieht, bis man das Holzbein vor sich sieht. Da merkt man dann, daß die Prothesen, nie zu ersetzen wär gewesen. Denn mittels Heftzweck an dem Beine verwahrt der Hans all seine Scheine. Die ganze Barschaft wäre verschwunden, hätt man das Bein nicht mehr gefunden. Hans merke Dir, daß 2 Promille, auch für den Segler sind zu ville!"

Dr. Lothar Brandes, ein Clubkamerad aus der 42oer-Flotte blieb auch von der spitzen Feder nicht verschont:

"Und nun Hans Muff, leg den Brandes über's Knie, der segelt ja dies Jahr so schlecht wie noch nie. Er lüßt sich von andern nicht länger beneiden, er bleibt auf dem 11. Platz bescheiden. Ja, er segelt fröhlich und leger im großen Haufen mit einher.

Doch Nikolaus weiß genau warum, der Lothar, stellt sich nur so dumm. Es füllen Teller und Pokale 5 Schränke schon und 3 Regale.



Selbst die Garage blieb nicht verschont,
wo im Winter das Boot an der Decke thront.
Er ließ sich auch darin Regale schreinern
und lieber in Schweden sein Auto verkleinern.
Deshalb fährt Lothar, weil dafür Platz er noch hätte,
lieber für ein Kölschglas und 'ne Erinnerungsplakette."

Aber auch sich selber konnte Herr Radermacher auf die Schippe nehmen und so gab er zum Besten:

"In meiner Laube saß ich so gedankenschwere und blickte ganz zufällig durch die Wolken nach Veere. Da traf es mich plötzlich wie ein Blitz, es liegt ja der Radermacher an der Spitz. Und richtig, mit seinem Spi dem roten, fährt er vornweg vor fast 100 Booten.

Vor Aufregung konnt ich nicht still mehr verharren, mußt immer durch die Wolken starren. Ich drück ihm die Daumen, daß er's einmal erreicht, da wird er schon nach hinten durchgereicht.

Beim Segeln erleidest du Schlappe um Schlappe, doch hinterher hast du die große Klappe. Vom Segeln verstehst du ein wenig nur, sprichst heut statt von Schoten noch von 'ner Schnur.

Von Kordeln, Drähten von den bekannten und meinst dabei Vorstag, Falle und Wanten. Du hast auch was Gutes, ich weiß ich weiß, Du kriegst den "Segelhöflichkeitspreis". Du findest sogar beim Segelsport für den Konkurrenten ein freundliches Wort. Läßt die anderen ruhig zu Mittag essen und fährst noch einmal rum indessen. Geht dir der Schwamm mal über Bord, segelst du nicht stur weiter fort. Nein, du kehrst um, holst ihn zurück, obwohl er nichts wert ist, das alte Stück. Läßt lieber vorbei die anderen Knaben, die's bei der Regatta so eilig haben."

Das waren nur einige Erinnerungen, alle aufzuzählen würde ein Buch füllen. 25 Jahre Segelsport - davon fast 20 Jahre in organisatorischer Hinsicht fest damit verbunden, d.h. fast 20 Jahre Vorstandsarbeit. Drei Jahre Jugendwart und anschließend dann Übernahme der Geschäftsstelle, jetzt schon im 17. Jahr.

Lassen Sie mich dies zum Anlaß nehmen, allen zu danken, die in der Vergangenheit dazu beigetragen haben und mir die Kraft gaben im Sinne des Vereins weiterzumachen und daß sich so viele schöne Erinnerungen nachhaltig eingeprägt haben, auf die man letztendes nicht mehr verzichten möchte.



Fahre mit Herz Service mit Herz Bleifrei- Super u. Benzin Perfekte Wagenpflege

Fina - SB-Tankstelle H.-G. Ulm

5042 Erftstadt-Liblar · Tel. 0 22 35 / 26 04

Unser Revier: Der Liblarer See

Vor Jahrzehnten hat sich kaum jemand vorgestellt, daß aus der Ville - vor allem dem Dreieck Brühl - Weilerswist - Liblar - einmal das Erholungsgebiet der in der Kölner Bucht liegenden Großstädte werden könnte; der Braunkohlen-Tagebau veränderte ständig die Landschaft. Wo damals noch "Urwald" war, befand sich 10 Jahre später ein tiefes Loch, 10 Jahre später eine Aufschüttung aus Abraum und wiederum ein Jahrzent später eine Aufforstung oder auch üdes Brachland.

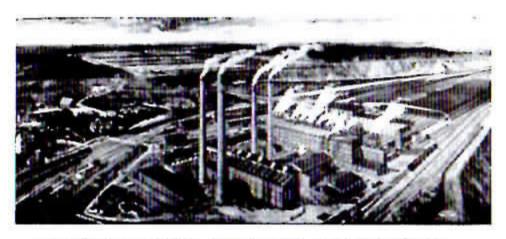
Andere Abbauflächen wurden teilweise mit Abraum wieder verfüllt und so ließen sich die verbleibenden Vertiefungen und Ödflächen mit Grundwasser auffüllen. Mehr oder weniger geplant, entstand so die Wald- und Seenlandschaft, wie sie sich heute darstellt.

Einige Szenen sind in Bildern wiedergegeben. Den Interessierten wird der Besuch des Rheinbraun-Informationszentrums im Schloß Paffendorf (Bergheim) empfohlen. Hier wird die Erdgeschichte im niederrheinischen Braunkohlenrevier, die auch die Neuseit erklärt, eindrucksvoll dargestellt.





Die "verantwortliche" Braunkohlenfabrik "Liblar" (auf dem heutigen Gebiet der "Oberen Schluchseen" und des "Franziskus See")



Zeitgenössisches Gemälde (Jubiläumsgabe an Werksangehörige)



Abbau der letzten Braunkohlenflöze nord-östlich des heutigen Sees (deutlich erkennbar die Aufschüttungen und der "Horremer-Damm")



Nach Verlegung der Bundesbahnstrecke wurde auch die Fabrik abgerissen und die darunter liegende Braunkohle abgebaut. 3



Der Liblarer See (LIDO) in heutiger Gestalt (Luftbild - freigegeben unter Nr. 18 T 1061, 1986)

Das Revier des Segel-Club-Ville e.V.

......

von Gisela Pfuhl-Gold - Bericht aus "Echo" Nr. 19 Jhg. 1969/70

Der Liblarer See – auch Lido genannt – liegt ungefähr 15 km südwestlich von Köln vor Erftstadt-Liblar. Seine Entstehung verdankt er dem Braunkohlenabbau, was auch erklärt, weshalb er tiefer liegt als seine Umgebung, die durch die Aufforstungen zum Spaziergehen einlädt. Bei einer Größe von 54 ha hat man einen Rundgang schnell geschafft.

Im Jahre 1963 etablierte sich der SCV, genannt nach dem Gebiet, in dem der See liegt, nämlich dem "Vorgebirge", das auf der linken Rheinseite von Köln bis Bonn reicht und auch den Namen "Ville" führt.

Neben Korsaren, Zugvögeln, Vaurien und FJ hat sich eine starke 42oer-Flotte entwickelt. Flottenkapitän Dr. Brandes hält sein wachsames Auge über immerhin 24 Boote.

In der Saison von April bis Oktober werden fleißig Übungsläufe gesegelt, damit wenigstens die Einheimischen mit dem Revier zurechtkommen. Die meisten Gastmannschaften zollen dem Lido ebenfalls mannigfaches Lob, wie etwa "Chancensegeln, Hafenrundfahrt, total verbaut". In der Tat weist der See einige Tücken auf, die nun folgenden Zeilen bemühen sich zur Wahrung der Chancengleichheit um eine kleine Gebrauchsanleitung.

Angefangen beim Start, so wissen Eingeweihte längst, daß in Liblar die Startlinie oft so gelegt ist, daß die Starttonne eindeutig begünstigt ist. Nichtsdestoweniger versammeln sich die Scharen am Startprahm (Regel 42 Ie) IWB hat dann wenig Gültigkeit), so daß man unbesorgt am freien Ende losflitzen kann. Auf der Kreuz ist der Wind oft unberechenbar und man landet oft auf der falschen Seite, so empfiehlt es sich, in der Mitte des Sees mit langen Schlägen aufzukreuzen, bis etwa 50 m vor der Boje. Wegen der sicher einsetzenden Schraler sind nun kurze Schläge besser, denn günstige lassen sich schneller ausnutzen, ungünstige bringen einen nicht zu weit von der Boje weg.

55

Dies gilt zunächst für die Luvbojen 2 und 8. Sollte die 4 die Luvboje sein, kann man zwar ebenfalls raten, das lange Bein zuerst zu
machen, doch sollte man 30 m in Luv von dieser Marke Höhe haben.
Boje 4 liegt nämlich derart dicht unter Land, daß der Wind sich
meist einen Umweg von Boje 5 sucht. Boote, die von Boje 5
aus gesehen nur 10 m in Lee von der 4 liegen, verhungern meistens,
da sich der Wind nur schwach aufbaut und die in Luv liegenden
Boote können vorbeiziehen.

Auf dem sich anschließenden Raumschotkurs hält man sich am besten vom Land weg. Luvkämpfe sollte man nicht mitmachen sondern versuchen, vor dem Wind zu kreuzen und ins freie Wasser zu kommen. Das ist sicherer als sich in der Nähe des Ufers durchzuhungern. Denn dort ist meist der Wind unstetig und für den Spi zu spitz.

Wie der Bojenplan zeigt, besteht trotz der nicht überwältigenden Größe des Sees die Möglichkeit, olympische Kurse zu fahren. So kann man in jede Situation geraten, die man am besten meistert, wenn man sich vor Augen hält, daß der Wind über kleine Hügel kommt und deshalb oft in Böen einfällt und genauso wahre Flauten-löcher entstehen. Hier sollte man das Wort "Wassersport" einmal ganz wörtlich nehmen, in dem man fleißig auf s Wasser blickt.

Was nun die Regatten im einzelnen anbelangt, so geht es im April mit der Frühjahrsregatta los. Fest zum Programm des SCV gehören weiter die Herbstregatta um die Rheinbraun-Wanderpreise, die Cat-Regatta Anfang November und die Nikolausregatta.



Rekardbeteiligung hatte die Regatta der Korsaren. Umser Sild zeigt den Statt der Bagte.

Am Liblarer Lido blähen sich am Wochenende wieder die Segel

Die besten Segler der Bundesrepublik treffen sich zu Pokalkämpfen

Liblar, fahl Wieder treffen sich am Wachenende auf attragen welden Schan der Meldeilem Lido die besten Segler der Bundesrepublik zu Pakalkämpfen und zu einer Schwerpunktregutfa in der Klosse der 420er Boote. Mit am Start ist der Siebte der diesjührigan Weltmeisterschaft, Hausberg aus Stuttgart.

Beeine am vergangene Wichen: Heitenen die begler nach der Weitende begannten die Weitempfe, John um Uber.
Ier die vor Pokare ausgesettt und Die Konzernklaue und die Zig-Nach seeds Niedden forte) Bryatta wogel gaben den Advakt zu den halte schaedenden Wird All Bown. Weitbewayben um die Wandelijse bevattenigen die Haut wark stange- batt der Abenifisten Benifischen Fert, brechaft hat zens auftratie im AG, die auf dem Lide aus

in der Tat walde der Bores besatzungen wahrend der eber Wettlahrlen alles absertangt, Da werharen eine abechart, fin bei ergat auch ein deutsenbend haben sportinden Nordau, des kann Verglandbatts im Nordausen Wertfaun deutst Mit 44 konkaren werde sicher des Mittlederingebes der hörlig Wiche über

Der startet Wood on South

Regardatogen, er batte weren ein weige Wordera he state acturpalma half about dell mit sport-Havaties and 14th emige flome Highstey and Jeff coney floral learning George is worked to science with worker because the science with the science of the sc Paratamenter die Wandergebale by der feumanethiene ure er nich are destudie Virgini net Habites ein unchlaghar Le Led auch dem Varjahreneger Babe.) Mewerelb tum M. Ville Lome Chadee.

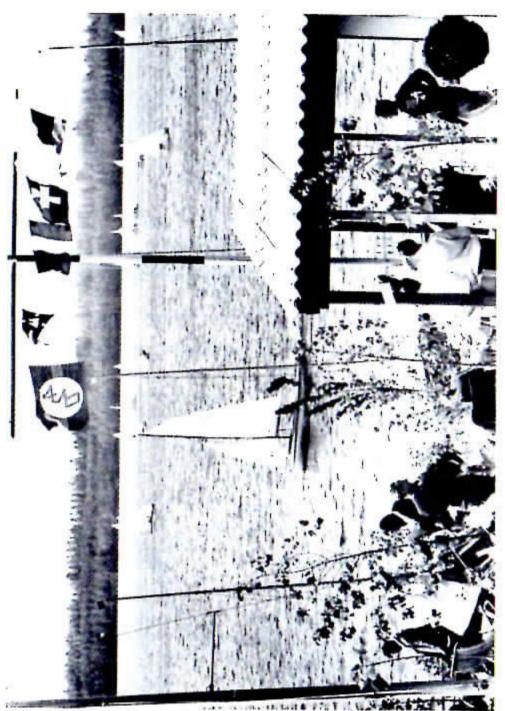
Weller galt as an Lemman den Samilag 1912-1 15 Uhr) end Samilag 1912-1 19 und 11 UNO e. den 420em, den Vauren und of den 420cm, den varian and den 11s og latter like ist den Marbauch der 47ms som sogensterne Schwerzpaller, bei der Dentalte Segtientund. De die des Bastenermannen ist der Dentalte Segtientund 2005 ist. Dentalte Segtientund 2005 ist. easte bert der Meldrergebn e mit

la der Konarrea'ner geb er vergangenen Westerrende grade Ergelman | Habert H-hage Hardwan Soppert 1 Com-bol Hardwan I Sachman (DN Doughlaff), 4 Mounter (NC Not-re Installing) 5 Doughlaff (NC Not-Doughlaff), 6 K-201 (NC Not-Doughlaff), 6 K-201 (NC Not-Not Victor V Kammachle (ASC Kamachtaff) 12 Gran (NC Wester



Der Vorutzende Dr. Feler futt beglückwürzeht eine erfolgreiche Bezotzung.

Turo Repper



von Bernhard Schiffer

Zu Beginn gab es im SCV die verschiedensten Bootsklassen. Um den Regattasport zu fördern, wurde durch eine Mitgliederversammlung die Eingrenzung auf bestimmte Bootsklassen beschlossen, d.h. solche Bootsklassen zuzulassen, die national/international auch die entsprechende Anzahl Regatten durchführen können.

So haben wir derzeit sechs Plotten.

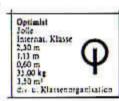
Weitere Bootsklassen können nur zugelassen werden, wenn in dieser mindestens 3 Boote vorhanden sind und diese Klasse zur Teilnahme an Deutschen bzw. Internationalen Meisterschaften zugelassen ist. Die Bootsklasse "Optimist" ist das "Einsteigerboot" für die Jüngsten und bildet keine Flotte.

Optimist

Internat, Klasse

2,30 m L 1,13 m B 0,60 m T 35,00 kg

3.50 qm



Verantwortlich: Jugendwart

5 Recattaboote (Club)

7 Ausbildungsboote (Club)

1 Boot (Frivat)

Flying Junior

Internat, Elasse

1,50 m T 0,60 m T 90,00 kg

9,30 gm

4.03 m L



Flottenkaptitän: Welfgang Krämer Mähnengasse 17 5040 Brühl

14 Boots

Vaurien

Internat, Elasse

4.08 m L 1.47 m H 0.94 m T 95.00 km 8.10 gm



Flottenkapitän: Jürgen Pfeilschifter Rektor-Thar-Str. 1 5042 Erftstadt

14 Doote

RULAND

TRANSPORTUNTERNEHMUNG

Güternah- und -fernverkehr
Täglicher Auslandsverkehr
nach
Niederlande
Frankreich
England
Belgien

RULAND

Schweiz

Telefon: 0221/884409 Telex: 8873298 rutr

Zollstocksweg 18 5000 Köln 51

420

Internat, Klasse

4.20 m L

1.68 m B

0.97 m T

100,00 kg

10,25 qm

420 Julie Internat, Klasse 4,20 m 1,68 m 4.

1,68 m 0,97 m 100,00 kg 10,23 m² do. u. Klassenorganisation Flottenkapitän: Reinhold Mönig

Rheingoldstraße 20

5030 Hurth

41 Boote

Laser

Internat. Klasse

4,23 m L

1,37 m B

0,90 m T 57,00 kg

7.06 qm

Laser Joile Infernat, Klasse 4,23 m 1,37 m 57,00 kg

Performance Salleraft (GB)

Flottenkapitän: z.Z. chne Verantwortl.: sportl. Leiter

13 Boote

Korsar

Nationale Klasse

5.00 m L

1,70 m B

1,05 m T

100,00 kg

Kursan Jolle Nationale Klaise 5,00 m 1,70 m 105,00 kg 14,00 m 14,00 m does n Klassenburgamisation Flottenkapitan:

Gerd Linnemann Steinnckerstraße 45

5030 Hürth-Kendenich

18 Hoote

Zugvogel (Schwort)

Nationale Klasse

5,80 m L

1.88 m H

1.10 m T

8

250,00 kg

15.00 gm

Schwert-Zugwogel

National & Klasse A Street LSS in

1.10 cr 210.00 kg 15,00 m

div ii klassenniganisation

Flottenkapitan:

Hans Ladovic

Im Schetteling 6

5030 Hürth-Hermülheim

25 Boote

... eine kluge Entscheidung

Ihr Partner in Sicherheitsfragen

Die INTERUNFALL Versicherung,
Hamburg, mit Filialen im ganzen Bundesgebiet und weltweiten Verbindungen,
ist eine der großen deutschen Versicherungen.
Wir bieten Ihnen alle Formen zeitgemäßen
Versicherungsschutzes und einen
sprichwörtlich guten Kundendienst.

Fragen Sie uns, wir beraten Sie gern.

Direktion für Deutschland

Hermannstraße 10 2000 Hamburg 1 Telefon 040/3395 11

INTERUNFALL VERSICHERUNG

Die erste Regatta auf dem Liblarer See 1964



"Fachsimpeln" (Man beachte auch die Segelnummer des FJ - G 20).





Die noch flache Uferbepflanzung ließ den Wind noch ungehindert wehen.





Wettfahrtleitung: Durchführung von Land aus.





Das Leben am Rande: Pause unter freiem Himmel oder im Zelt.



Der Optimist

von Bernhard Schiffer

Treffsicherer kann die Bezeichnung unseres Jüngsten-Bootes nicht sein:

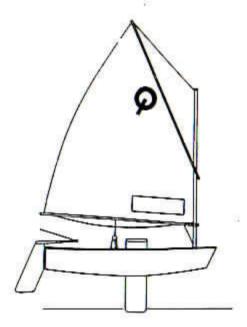
Kinder - die gerade schwimmen gelernt haben - setzen sich in eine Nußschale und lernen spielend segeln.

So werden die Grundlagen zur Ausübung des Segelsportes geschaffen, denn nur die optimale Jüngstenausbildung garangiert die Erfüllung des Nachholbedarfs der anderen Flotten.

Unsere Optimisten-"Flotte" setzt sich im wesentlichen aus zwei-Gruppen zusammen:

- Jüngstenausbildung und Segeln auf dem See (bei schönem Wetter)
- Fortgeschrittene Segler mit häufiger Regattateilnahme und u.U. auch Qualifizierung zur DM.

Beide Gruppen haben aber eines gemeinsam: Sie brauchen die Mithilfe der Erwachsenen - vor allem der Eltern - und des Clubs.



Liebe Eltern,

jedes Jahr soll eine neue Gruppe Kinder in der Jüngstenausbildung dem Segelsport zugeführt werden.

Bitte melden Sie Ihre Kinder rechtzeitig an - nicht erst im Frühjahr - damit auch der Jugendwart rechtzeitig planen kann.



von Claudia Schlüter

Bei uns fing es in Berlin an: Mein Bruder Uli hatte nicht die genügende Punktzahl für die Deutsche Jugendmeisterschaft erreicht. Da wir aber in "weise: Vorraussicht" schon alles (Quartier usw.) festgemacht hatten, fuhren wir trotzdem. So bekamen wir vieles von der Stadt selber zu sehen. Da wir 6 Personen sind, bewohnten wir zu je 3 Personen einen Wohnwagen, der auf einem Schulhof zwischen vielen anderen Seglern stand.

Bei unserem aktiven Nachbarn erkundigte sich meine Mutter natürlich über die nächsten eventuell zu fahrenden Regatten = JOR's!

Auf der Rückreise wurden wir dann ganz unschuldig gefragt, ob wir nicht über den Schwarzwald zu unserem nächsten Urlaubsziel fahren wollten. Da der Schwarzwald bekanntlich sehr schön ist, waren wir direkt begeistert. Und dann wurde mit der Sprache rausgerückt -REGATTALLI

Unsere Gesichter (das meiner Schwester und meins) fielen bis auf den Boden und färbten sich grün und blau bei diesem Wort.

Es kam zu heiklen Diskussionen, die schon bald in Familienkrach ausarteten. Aber was wollen zwei unschuldige Mädchen denn da schon machen?

Ob wir wollten oder nicht, wir fuhren.

Als erstes sollte der Schluchsee angefahren werden. Tja und da der Bodensee mit seiner REGATTA ebenfalls auf der Strecke liegt, konnte man dort ja auch noch mitsegeln. Zu guter Letzt wurden wir dann mitgeschleift.

Am Schluchsee gab es Wandermöglichkeiten. Das var sehr "hübsch", wie meine Mutter zu sagen pflegte. Das ließen wir uns ja auch willig gefallen. Dann ging es mit dem ersten Punkt in der Tasche weiter zum Bodensee. Schreck laß nach! – Das war ein einziges Mückenloch! – Wir sahen mit 50 Mückenstichen aus, wie ein einziger Mückenstich. "Herrliche REGATTA"

Oberall juckte es - man kratzte sich blutig - aber was tut man nicht alles für seinen Bruder: Die REGATTA war nicht nur eine einzige Mückenjagd für die Zuschauer, sondern auch das letzte Chaotenloch. Die Flaute lag über dem Bodensee und wenn am Ufer ausgeamtmet wurde, so dachte die Regattaleitung, es käme Wind auf. Und so wurden Opti's und Europe's wieder auf's Wasser geschickt.

Nach einigen Schüssen – man konnte sich den Startschuß aussuchen - ging die Paddel- und Wriggregatta los. Dann wurde zwischendurch mal wieder abgeschossen und nach einer Stunde Startverzögerung genau dasselbe wieder. Mit Mühe und Not bekam man 4 Läufe zustande.

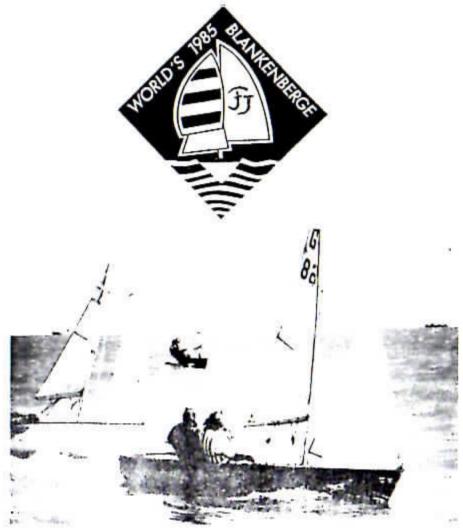
Die Siegerehrung war dann die Krönung. Die Segler und Seglerinnen tobten. Auf die Entschuldigungszeden wurde mit Buhrufen und auf die Tische hämmern geantwortet.

Dann begann auch für uns der Urlaub. Der Opti wurde für den Rest des Urlaubs nicht mehr ausgepackt. So kam dann auch der Rest der Familie zum Urlaub - wohlgemerkt redlich verdient - der nach einer Woche Streß begann und er wurde herrlich.



von Bernhard Schiffer

Die FJ-Flotte (Flying Junior) ist die aktivste Gruppe des SCV. An allen Meisterschaftsregatten nimmt mindestens 1 Mannschaft teil. Stellvertretend für die Leistungen und Erfolge, vor allem aber auch der Aktivitäten, sei an dieser Stelle nur der eine Beitrag über die Weltmeisterschaft 1985 vor Blankenberge wiedergegeben.



Die einzige Damencrew: Yasmin und Myriam Freigang

44 Mannschaften aus 4 Nationen gingen am 21. Juli 1985 auf der Nordsee vor Blankenberge in Belgien an den Start, um in Abwesenheit des dreifachen FJ-Weltmeisters aus den USA den neuen Weltmeister auszusegeln.

Erstmals nahm eine Mannschaft aus Japan an einer FJ-Weltmeisterschaft teil. Würde sie, mit ihrem brandneuen FJ - made in Japan nach dem Start zur ersten Wettfahrt am Luvfaß in Führung liegend, die große Unbekannte sein und den favorisierten Holländern das Fürchten lehren? Es hieß abzuwarten.

Der Wind frischte im Laufe der Wettfahrt auf 18 Knoten auf. Im Ziel jedoch hatten die Brüder van Vliet (H 1331) die Bugspitze vorn und verwiesen die Japaner auf Platz 2 gefolgt von den Brüdern Cox (H 1407).

Der nächste Tag brachte Starkwind bis 38 Knoten mit hohem Wellengang, wo an ein Segeln nicht mehr zu denken war. Statt dessen hatten die Segler große Mühe, ihre davonfliegenden Zelte festzuzurren. Derart hatte sich der Wind "ausgeblasen", daß am darauffolgenden Tag totale Flaute herrschte.

So mußten am 4. und 5. Tag bei leichten Winden um 4 bis 11 Knoten und strahlendem Sonnenschein jeweils zwei Wettfahrten gesegelt werden.

In der Spitzengruppe tauchte erstmals ein Boot aus Belgien mit einer Jugendmannschaft - T. den Hartigh und P. Laureyssens - auf, der der böige Wind bei der ersten Wettfahrt zum Verhängnis geworden war und sie infolge Kenterung aufgeben mußte. Sie überraschte an diesem zweiten Segeltag mit 2 zweiten Plätzen. Zwei Holländer - H 706 und H 1331 ersegelten 1. Plätze und die Japaner zwei Dritte. Bei der 4. Wettfahrt am nächsten Tag und Windverhältnissen wie am Vortag, schien der sympathischen Hannschaft H 1331 der Sieg schon sicher. Jedoch: der in der Stärke sehr unterschiedlich setzende Strom machte auf der Zielkreuz alle Hoffnung zunichte. Die Brüder Verwaal - H 706 - und die jungen Belgier wählten die günstigere Seite und gingen in dieser Reihenfolge durchs Ziel, gefolgt von W. Heinen, E. Salwik und P. Wanders auf Platz 6. Die deutschen Segler hatten also auch den richtigen Schlag gewählt. Schade nur, daß W. Heinen später von der Wettfahrtleitung disqualifiziert wurde.

Beim zweiten Lauf am Nachmittag dieses Tages überraschte das belgische Jugendteam mit einem Startziel-Sieg. Lange blieben W. Heinen und P. Wanders den beiden dichtauf, doch auf der Zielkreuz konnten sich noch die Japaner und eine zweite belgische Jugendmannschaft dazwischenschieben. P. Wanders ersegelte Platz 4 und W. Heinen Platz 5.

Aber noch war das Ergebnis dieser Weltmeisterschaft offen Spannung bis zum letzten Tag! Die Entscheidung würde die letzte
Wettfahrt bringen. Nur bei viel Wind würden die schwergewichtigen
Holländer und Japaner noch eine reelle Chance gegenüber den leichteren Jungs aus Belgien haben.

Indes - der Wettergott bescherte am letzten Tag wiederum leichten Wind und später noch den ersten Regen auf See. Bereits auf der Startkreuz gingen die jugendlichen Segler aus Belgien in Führung. Taktisch ausgezeichnet segelnd, verteidigten sie bravourös ihren ersten Platz bis ins Ziel vor den dicht folgenden Holländern. Und damit standen sie als neue Weltmeister und gleichzeitig Jugendweltmeister fest. Eine hervorragende Leistung dieser jungen Mannschaft (17 und 14 Jahre), mit drei 2. und zwei 1. Plätzen wesentlich routiniertere Mannschaften hinter sich gelassen zu haben.

Beste Deutsche wurde die Mannschoft Peter Wanders mit Bernd JanBen von der Klever Segel-Gemeinschaft auf Platz 7. W. Heinen mit R. Rossaint vom Duisburger Yacht-Club landeten aufgrund der unglücklichen Disqualifikation auf Platz 14, ältester Teilnehmer (54 Jahre) dieser Weltmeisterschaft E. Salwik und R. Smit, ebenfalls Duisburger Yacht-Club, auf Platz 16. E. Salwik erhielt den "Ältesten"-Sonderpreis. Ein weiterer Sonderpreis ging an die einzige Damencrew, Yasmin und Myriam Freigang vom Segel-Club Ville, Liblar.

Für die nächste Weltmeisterschaft in zwei Jahren heißt der Kursfür die Europäer: Fernost! 1987 werden die Japaner die Weltmeisterschaft ausrichten, wobei sie für 30 ausländische Mannschaften Boote zur Verfügung stellen wollen. Bei den deutschen PJ-Seglern hat das große Sparen begonnen, wollen sie sich diese Chance nicht entgehen lassen, auch wenn sie (noch) nicht zur FJ-Weltelite zählen, Jedoch: Dabei sein ist alles!



weist den sicheren Weg

Wenn es um lasierende Holzanstriche geht ...



Naturschönes Holz -Tiefenwirksamer Schutz

Anstrichobjekt, Holzkonstruktion und Oberflächenbild bestimmen den Einsatz von Tixet oder Tixoton.



Die Sieger der Deutschen Vourien-Meisterschaft, inke Fuchs/Fuchs (Konstanz), rechts Davm/Lietz

(Arntberg) und die Köttinger Rudoll Dörr und Jurgen Pleifschilter, die Zweiter wurden, in fich-

Vater und Sohn Meister in der Vaurien-Klasse

Sechs Läufe auf dem Liblarer See ausgetragen

bes. Liblar, Die Deutsche zen die Teilnahme", meinte Rudulf. Ander empfing jede Manmetalt.
Med schult der Vaurien-Segter Hilfert, bevon er den strablendem zwei en die form eine Ricketts
bes. Meden, Nach seine Lauten. Siegerin die Ehrenprane über suppackte Hilbellen Dufswaver. die Mannschaft Fuchs! Forte aus Kunstant den Titel genz knapp vor Rudolf Dorr Jureen Pfeibalifter aus Kontingen erringen. Der delite Plate fiet um das Train Daum Liete vom Westfalle Armberg.

Insgesant wells Laufe wurden auf dem Liberer Lido groegeb, yon denen farf in die Wertung Limites Bereits ber den einten beriten Laufen konnten auch Vater and Solm Puelts, bekannt at I tan

Aber auch die Konkurrenten des Konstanzer waten auf dem Olympontenter und eine Chapen. Deutffellschifter kanglen, eine Lieppe für sich entschaden und lagen in der Endaberechung was mit genten 0,3 Punkten hinner der Siegermannischaft.

Die Siegerchrung fand am Pasi-tag im 12 Uhr im Klubhaus der SC Ville Matt. Vernitzender Riidalf Hilfer totale die sportliche Limiellung aller terinehmenden Mannschaften. Trotz emper Unstimmigbeiten halte es nur wenige Prulette gegeben: "Intucheidend war bei diesen Deutschen Meisterschafegichte.

Die Politate hand der Deursche begler Verband von Verlögung ger wir den Baum warden den Marris die ihr von Verlögung ger wirdt. Baum warden den Marris die ihre von Verlögung der Berner aufgehören der Bande, die wah vod die Berner aufgehören wurden der Berner aufgehören ein den Marris die von Verlögung Refer vom Verlögung Refer vom Verlögung Refer vom Verlögung der Berner Van Verlögung auf der führere der Neuerlander Bauer Van in Verlögung auf der führere Verlögung wurden Achte, und Er Transtantifikantierung am Liebert Schotzerff, ehrefalls vom Branstantifikantierung am Liebert Schotzerff, ehrefalle vom Branstantifikantierung am Liebert Schotzerff, ehrefalle In der weiteren Plagerung

PARTY-LEIHZELTE

ab 30 Personen



für viele Feste – das Beste mit oder ohne Bestuhlung

- für Verlobungen, Polterabende, Hochzeiten, Kindtaufen, Geburtstage und sonstige Familienfelern
- ifür Parties, Firmen- und Vereinsfeste, Kegelclubs
- für geselliges Beisammensein aller Art

Wir beraten Sie und bauen dem Verwendungszweck entsprechend in variablen Größen auf.





Zelteverleih - Getränkevertrieb Mittelstraße 12 - 5040 Brühl-Schwadorf - Telefon 02232/31269



von Erich Zehnpfennig

Dem Künstler verschlug er die Sprache und noch den gemeinen Ästheten ließ er wollüstig erschauern: der Anblick der "Frostbite Trophy", eines in Silber getriebenen Eisberges, überspült mit dem Seegetier aller: sieben Meere.

Die sechs jungen Segler des SCV indes, ein Mädchen und fünf Jungen, die am Freitagnachmittag, dem 16. Pebruar 1973 auf dem Londoner Flugplatz Heathrow



landeten, waren von derartigen Visionen nicht geplagt. Obwohl noch recht jung, mangelte es ihnen nicht an Selbstbewußtsein. Schließlich segelten sie seit Jahren erfolgreich Vaurien und 42 oer. Hier würden sie halt mit dem Mirror Dinghy segeln, wenn auch erstmalig in einer Teamregatta, was in diesem Falle heißen sollte: Unser Team mußte in sechs Wettfahrten gegen je eine der anderen Mannschaften antreten. Und es war eine illustre Gesellschaft mit exquisiten Steuerleuten zum Start erschienen: Je eine Mannschaft aus den USA, Australien, Belgien, Dänemark, Holland und Großbritannien als Gastgeber (der Himmel weiß, wie wir zu der Ehre kamen).

Etwas mulmig wurde unseren "Regattiers" erst, als sie sich auf der obersten Etage des "Mirror-Building" wiederfanden, wo der "Daily-Mirror" als Sponsor der Veranstaltung einen Empfang gab. Der Blick über das nächtliche London war wohl für alle Teilnehmer der erste einer Reihe von bleibenden Eindrücken.



w.l.n.r.: Ursula Mohr, Rudolf Dürr, Martin Haguslor, Erich Zehnpfennig, Henning Briegleb, Reiner Gold und Goorg Riffeler

Am nächsten Tag ging es dann zeitig los. Unser erster Gegner war der "Littleton Sailing Club", der die im Jahre 1966 erstmalig ausgesegelte Trophäe im Vorjahr gewonnen hatte und nun verteidigen wollte. Die knappen Kotizen, die sich der Chronist auf der Rückseite seines Programms gemacht hat, zeugen von der Spannung, die gerade von dem ersten Rennen ausging:

- "Nach 1. Tonne 3 SCV - Boote vorne (Gold 1.) In der letzten Runde England in Gewinnposition (Plätze 2,3,4). dann Spi vor Dörr, erkämpft 3. Platz und Sieg".

Was dann weiter geschah, am Samstagnachmittag und Sonntag versetzte uns alle in einen gelinden Rausch: Kurz gesagt, auf den ersten Sieg folgten fünf weitere. Die anderen Teams und ihre Betreuer kamen aus dem Staunen nicht mehr heraus.

Wenn auch Reiner Gold, in der Form seines Lebens, mit vier ersten Plätzen dominierte, so zeigte doch schon das erste Race ganz deutlich: hier konnte nur eine MANNSCHAFT gewinnen. Dieses mannschaftliche Gefühl prägte dann auch den Rest des Wochenendes,

Der Rückflug war für Montagnachmittag geplant. So blieb noch ein Vormittag, um ein bißchen Weltstadt London zu schnuppern. Carnaby-Street, Soho, das waren die Vokabeln, die den SCV-Nachwuchs noch einmal munter machten. Aber mit dem festen Flugtermin im Rücken hatte der Coach keine Mühe, seine Schäfchen beieinander zu halten.

den wir mit unseren Gastgebern verbrachten.

Alles in allem ein gelungenes Projekt der damaligen Jugendgruppe des SCV. Etwas grüblerisch könnte man auch sagen: zu gelungen, denn zur Verteidigung der Trophäe wurden wir nicht mehr eingeladen.

RISIUS GMBH Pohthotstraße 3, 5000 Koln 71 (Auweiler) Tel: 02 21/5 90 18 11, Telex 8 885 324 kius

Asbestersatz

Dichtungen

Isolier-Materialien



DELCERAN-Gara C.Swintech, zwelfach



DELCERAM-Packung personen sunduntvierkent performen n



DELCERAN School



till then bred, ca 5 from and 5 man start

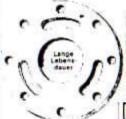


DELCERAM. S - E min stark

Leicht zu korasbeden zu formen und zu alanzen

Gute Zug unst Drucklestigkeit if

0







6



Ofenbou & Metal-Industrie & Stabl Industrie & Glessereien & Gles-Industrie & Kreitwerke & Maschinenbou & Keramik-Industrie & Schreitsen & Chemische Industrie & Schweitsen III. Schneider Reseation & Laborstoller sit.

Hitzeschutz

DELCERAM-Isoller- und Dichtungsmeterialian

materialism.

SELERAM Testilan, Respectable and Neramingament Affel organization State on 17th
Increasing testing the second Cube
manufactuals and burst to come to the
manufactuals and burst to the State
mentioning the second part of the State
mentioning Taxamine resting and Egger
shalling the series have accordance from a
shalling the series have accordance from a
shalling the series and the State of a
manufacture of the desire in the March has a
State of the series and the series
State of the series of the series
of State of the series of the series
of State of the series of the series
of Australian with fulfacture Françaisation
and Australians with fulfacture for any
fulfacture. Australian for with the operation
for gegen that suggest the first of
state of the series of the
state of the series of
state of
state of the series of
state of
sta DELCERAM-Testiller, harpestalt and Karpmagegriffen oder benetzt. Syner Widerstenig gegin schuckarty autherende titles Geringer Gefalt at Chile vertindungen Gafer eening Bruchgefahr durch Uhurangi fi Gute ervoll ache und earth charanged dute even rate: 1980 C. Schmetpunk bei 816 1760 C.

INCISH 7 Schwerpunkt Stanzen

Evening / Schwerpurist Stan Zusammentung: Smale mi Mineralizaranteien Spar, Geelcht 500 cgml Mas Ansendungstemberatur 500 °C Wasserauthahme 50 °C vom toxamme Warmslembigson () 11 Wms; Stand. Stanten: 1-1 5-2 3-4 5-6-12-12 mm None Flexbilds

nefSik 11 Schwerpunkt Hitze

Parameter Schwerpunkt Hittle
Parameter Schafe, Fathun und
Aummann Schafe
Sper, Gewicht, 1208-pm³
Mex Ansendungstemperatur 1150°C
Wessersufnahme, 15 % von hockenen. Warmstellkhopkelt-0,27 W-mil Stand, Stärken 1,5 2 3 4 5 6 8 10 12 mm. Lute Fashgheti

Becilii 16 Schwerpunkt Saura Zusennensetzung Ausmann (imat not se amauber Fasorier (Editung Sper. Geerloht (1920/spring) (1920/spr Mas. Anwendungstemperapri (1920/spr Wasserjadhahma. 43 Schrift (Schanen)

Descrit
WilmelandShigkait 0.214 Wilmit
Stand, Stänken 2.3.4 5.6.5 10.12 nm
Cute Tibundentäntignat

- Dichtungs- und Isolier-
- produkte aus Keramikfasern Papier, Isolierblöcke, etc.
- Hitzeschutzkieldung. asbestfrel
- Glastextillen

Anwendungsbereichs

Fordern Sie noch heute weitere Unterlagen an!

Schnelle Antwort garantiert



Cologne team take Frostbite Trophy

B, TONY FAIRCHILD

Athletics

BRITAIN BRING IN-IEW MEN

new: men metres, have been brought into the British athletes team to meet Spain in the lad match in Madrid on Managers, writes James Contractors, writes James

rhampio the ont PARTIES.

Dinghy Team Tournament

Saturday 19 and Sunday 20 February, 1972

Finantine Yacht Club

Royal Brighton Yacht Club

Moyal Belgian Sailieg Club

Hellerup Sejlklub

Yacht Glub de I lie de France

Segel Club Villee V

Koninkt Ae Watersport-Vereeniging Louisdrecht'

Letterton Salling Club

America

Australia

Geig um

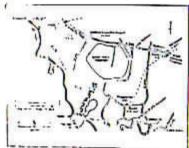
Denmark

France

Germany

Holland

United Kingdom



To be saved at the Littleton Saling Club (Civil Service Saling Association), Littleton Lane, Shepperton, Middleser.

Presentation of the Teophy

The Trophy and Sovrence will be presented in the Marques after the end clisting on Sunday, 20 february 1972 at about 17 30 hours, by SIR MICHAEL CARY L C B. Commodore of The Circl Service Saling Association

Was of water in 1 or over \$100mg Clair



Büro-Organisation

FACHHANDELSVERTRETUNG

TRIUMPH/ADLER - Computer

- Flectronic

- Schreibmaschinen - Diktiersysteme

Grundig - Diktiersy Dauphin - Sitzmöbel

Zettler - Anrufbeantvorter Riefler - Zeichenanlagen

Schärf - Chefzimmer (echt Holz)

Geha - Offsetdrucker Rena - Frankierautomaten

Adler/Minolta – Kopiersysteme Mex – Büromöbel Brune – Sitzgruppen Toshiba – Tischrechner

REPARATUREN -U. WARTUNGSDIENST -MEISTERBETRIEB-

5042 ERFTSTADT-LIBLAR, BAHNHOFSTR. 29.

-Rufen Sie uns bitte an o2235-42066--Wir beraten Sie gerne-

Nur Techniker kamen auf ihre Kosten

Letzte Segelregatta auf dem Liblarer See

Erffstadt-Lihlar (|k| - , Mast und Schotbruch* hieß es am Wochenende für elwa hundert Segler auf dem Lihlarer See, Zur letzten Regatta in diesem Jahr, einer "Einhandregatta", hatte der Segel-Club Ville eingeladen.

der Segel-Club Ville eingeladen.
Daß die Masten hielten und auch kein Segler "In den Bach" fiel, lag an den schlechten Windverhältnissen. Zeitweise hatten die Segler eine totale Flaute. Dauerregen verrarb den Wassersportlern zusätzlich die Laune. Die Techniker unter den Wassersportlern zusätzlich die Laune. Die Techniker unter den geglern kamen an diesem Tage zum Zuge. Es galt jeden Windhauch auszunutzen, um ein paar Meter gutzumachen.

Nom Möhnesce, aus dem Ruhrnehiet sowie aus Koblenziwaren die Segler nach Liblat gekommen, um an dieser verbandsoffenen Regatta um Sieg und Punkte zu kämplen. Das Lib-

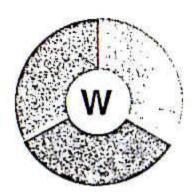
larer Segeltevier schoint immer beliebter zu werden. Dieses spürt auch der Segel-Club Ville an der ständig steigenden Nachfrage um eine Mitgliedschaft.

Zur Zeit hat der Verein 350 Mitglieder und hundert Boote. Damit ist bei den Beoten die Höchstzahl erreicht, die lauf Bestimmungen des Landes für den Liblater See zugelassen sind.

In funf Bootsklassen wurden bei der Einhandregatta um Pokale gekämpft, Folgende Segler belegten jeweils die ersten drei Plätze: In der Gruppe "420er" Zehnpfenning, Hecht, Oster, in der FJ-Klasse Strehle, Schorn, Vetterle, Bei den Vaurien, Durt, van der Velden, Hack, bei den Lasern Daht, Huttermann und Löhr, bei den Optimisten" Müller, Zehnpfenning, Freigang,



DIE SIEGER in den einzelnen Bantsklassen erhoeiten Pakale und



Malermeister Thomas Weiser

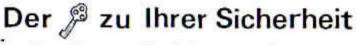
Werkstatt: Otto-Hahn-Straße 21

Büro: Mainstraße 38

5000 Köln 50

Telefon (0221) 354867

Pünktlich + akkurat + freundlich + sauber



Magdeburger - Versicherungs - Gruppe

Heinz Schlüssel

Versicherungsbüro

Drosse Iweg 50 5000 Köln 71 (Esch) 0221/5901119

Telefon:

Die 42oer Flotte am Liblarer See

von Reinhold Mönig

Der 42oer, im Jahre 1960 von dem Franzosen Christian Maury entwickelt, wurde schnell in Frankreich und danach in anderen Ländern populär, so daß er heute mit über 45.000 Einheiten wohl die weitestverbreitete 2-Mann-Jolle der Welt sein dürfte. In mehr als 30 Ländern der Erde, auch im Ostblock und Übersee, existieren nationale Klassenvereinigungen; sie wurde dadurch auch das Jugendweltmeisterschaftsboot der IYRU. Schon bei der Gründung unseres Clubs waren einige Segler dabei. Damals noch auf der dem Clubgelände schräg gegenüberliegenden Halbinsel, wo die Boote täglich auf- und abgeriggt werden mußten und nach Hause transportiert wurden.

Waren anfangs Dr. Brandes, der auch lange Zeit unser Flottenchef war, und Reiner Gold - sein Nachfolger im Amt - die absoluten "Stars" bei den 420ern, so bekamen sie, als sich die 420er auf dem See wie die Kaninchen vermehrten, bald harte Konkurrenz, wie z.B. Erich Zehnpfennig und später die Söhne Uli und Billy, Willi Klein, Theo Puderbach, Tom Siefer, Martin Haeusler, Henning Briegleb, Tom Burschaeper und meinem Bruder und mir. Manchen harten, aber meist fairen Kampf fochten wir untereinander aus. In den letzten Jahren dann die Gebrüder Böhm und Hecht, die sogar in den C-Kader des DSV vorstießen.

Sollte ich bei der Aufzählung einen "Star" vergessen haben, bitte ich um Verzeihung. In so vielen Jahren vergißt man schon mal den einen oder anderen.

Viele nationale und internationale "Stars", wie Exweltmeister Dirk und Marret Johnsen und der mehrfache Deutsche Meister Jockel Octken, haben auf dem Lido schon öfter gegen die "Heimstärke" der Liblarer Segler kapitulieren müssen.

Schnelligkeit und Kampfkraft zeigten wir "Cracks" aber nicht nur bei "Heimspielen" sondern auch auf aus auswärtigen Revieren.

Tom Siefer qualifizierte sich für 2 Weltmeisterschaften und belegte, zusammen mit Klaus Mecke,1970 in Israel und 1971 in Cherbourg als bester Deutscher hervorragende Plätze, Reiner Gold nahm an der Europameisterschaft in Travemünde teil und nur eine Disqualifikation wegen eines Frühstartes verhinderte einen vorderen Platz.

Bei der Deutschen Meisterschaft in Ratzeburg wurde Willi Klein vierter. Auch meine Siege in Frankreich will ich nicht unterschlagen. Als einziger Deutscher konnte ich bei den internationalen Pfingstwettfahrten in Veere 2-Tagessiege heraussegeln und belegte 1968 den 2. Platz von 49 Schiffen hinter Altmeister Russo und 1970 bei 76 Schiffen den 3. Platz hinter dem damaligen Europameister Ducheny und dem französischen WM-Kadersegler Nicolas.

Zwischenzeitlich sind wir aber alle in die "Jahre" gekommen und viele "alte Kämpfer" sind um- oder ausgestiegen.

Einige sind heute noch im Seniorenbereich aktiv und das mit großem Erfolg!

Willi Klein wurde dreimal hintereinander 42oer-Seniorenmeister, Reiner Gold einmal zweiter.

Unsere "Oldies" Herff und Ketterle ersegelten bei diesen Seniorenregatten ebenfalls hervorragende Plätze.

Mit unseren 40 Schiffen sind wir die größte Flotte im Club und vermutlich auch in ganz Deutschland. Bei den Ranglistenregatten haben wir in der Regel so große Felder, daß, wie Reiner Gold einmal sagte, der See fast überschwappt. King Reiner rief und alle kamen!

Beinahe, so könnte man beginnen, wenn vom diesjährigen Jugendtrainigslager am Liblarer See die Rede ist, das in der Karwoche bis einschließlich Ostersonntag stattfand.

Bei 27 teilnehmenden Mannschaften kam bis auf 4 einheimische 42oer der Rest aus allen Teilen Deutschlands - aus Bayern, Ostfriesland, von der Weser, dem Steinhuder Meer und von den zahlreichen westdeutschen Revieren zwischen Frankfurt und Wesel. Dazu nahmen noch 11 fast ausschließlich Kölner Vauriens am Lager teil.

Was es heißt, eine Meute von über 80 Jugendlichen zu bändigen und ihnen ein für alle befriedigendes und profitables Programm zu bieten - ist für einen Außenstehenden kaum vorstellbar. So gebührt vor allem Reiner Gold und mit ihm der Vorstand des SCV der Dank aller Teilnehmer. Er hatte aus den Schwächen des letztjährigen Trainingslagers gelernt und trotz der stärkeren Beteiligung vor ...llem im Trainingsaufbau und in Sachen Unterkunft und Verpflegung fast optimale Bedingungen geschaffen.

Die Teilnehmer schliefen in der Schule Erftstadt-Bliesheim, hatten 4 große Klassenräume und zum Austoben vor und nach dem Segeln ein tolles Hallenschwimmbad zur Verfügung.

Ein gemieteter Bus fuhr die unmotorisierte Jugend morgens und abends zwischen der 4 km vom See gelegenen Schule und dem Segelclub hin und her und es klappte auch ausnehmend gut mit der Verständigung zwischen den Alteren und den Jüngeren über den Zapfenstreich hinaus - sicher ein Zeichen von genügend hartem Trainingseinsatz - man brauchte halt Schlaf.

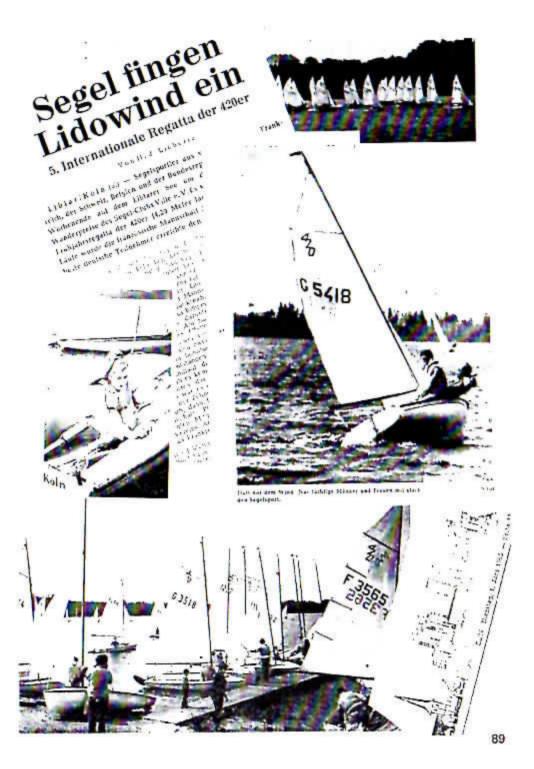
Was an Unterkunft und Verpflegung geboten wurde, war schon Klasse, was uns der Liblarer See allerdings an Wind anzubieten hatte, war trotz der beiden letzten windigen Tage etwas mager. So konnte das mit großer Mühe ausgearbeitete Programm nicht voll ausgefüllt werden – 7 Regatten wurden jedoch zustandegebracht, von denen eine wegen eines Fehlers der Wettfahrtleitung annuliert werden mußte.

Das Training begann, wie der Wind es wollte, morgens um 10 Uhr bis zum Mittagessen und wurde nachmittags für 3 Stunden fortgesetzt. Es hat sich dabei gezeigt, daß es sehr sinnvoll ist, die Jugendlichen ernsthaft Wettfahrten segeln zu lassen, mit der Möglichkeit zu protestieren - was ungemein stark in Anspruch genommen wurde - und dabei vom Motorboot aus Anweisungen zur Verbesserung von Trimm, Segelstellung, taktische Maßnahmen usw. zu geben. (Es ist besonders hervorzuheben, daß sich neben Reiner Gold und Vaurien-Ass Rudolf Dörr als Wettfahrtleiter, so gute 42oer-Segler wie Erich Zehnpfennig, Peter Radtke und Werner Peters zur Verfügung stellten).

Einige Eltern und betroffene Jugendliche waren etwas betrübt über die teilweise heftige Protestiererei und die anschließenden langen Verhandlungen, doch ich meine, daß man Anfängern im Regattasegeln gerade so Wettfahrtregeln sehr einleuchtend und dauerhaft beibringen kann. Unsere jungen Draufgänger sind nach verlorenen Protesten merklich vorsichtiger an den Tonnen geworden und wissen nun über die Existenz eines blauen büchleins, das mit unheimlich kompliziertem Deutsch Ordnung auf den Teichen und Meeren herstellen soll, und kennen nun auch ein rotes Fähnlein, das man an Bord führen sollte.

Ein Manke war allerdings, daß die Anfänger oft zu sehr am Tampen hingen und die 2 Motorboote halt irgendwo in der Mitte kurvten und ihre Anweisungen gaben. Es wäre für das nächste Mal sicher angebracht, Leistungsgruppen zu bilden, un das Training noch effektiver zu machen.

Voraussetzung dafür ist aber eine noch größere Beteiligung von Regattaseglern, die den Jugendlichen Tips geben und in ihrer Trickkiste herumwählen. Sie sollten sich ihre Konkurrenz von Morgen sichern.





- Fliesen · Platten · Mosaik
 Naturstein
- Lieferung · Verlegung
- Qualifizierte Beratung

NORBERT VOSEN

Fliesenleger-Meister

Berrenrather Kirchweg 12b 5030 Hürth-Gleuel Telefon 02233/32244

Blumenhandel

Karl-Heinz Giehl

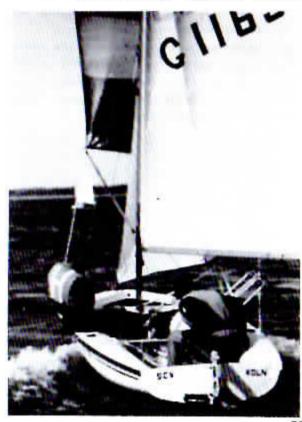
Raderthalgürtel 9 5000 Koln 51 Telefon 0221 37 28 94 - 31 77 99

von Reinhold Mönig

Da im Sommer hierzulande Regatten selten sind, suchten einige 420er Segler des SCV nach einer Kombination zwischen Relax und RegattastreB. Durch Vermittlung von Ex-Präsident der internationalen KV, Herrn Mouvet, wurden wir fündig. Der Club Voile Hourtin Medoc, am größten Binnensee Frankreichs in der Nähe von Bordeaux gelegen, lud uns erstmalig 1964 ein.

Auf dem clubeigenen Campingplatz verlebten wir wunderschöne Ferien. Zwei- bis dreimal die Woche fanden Regatten statt, wobei in der Regel um Sachpreise gesegelt wurde, die von dortigen Clubmitgliedern gespendet wurden. Auch auswärtige Regatten wurden

besucht wie in Le Verdon in der Gironde-Mündung, in Arcachon und am anderen Ende des Lac d'Hourtin, in Moubisson im vornehmen Club Voile Bordeaux.Für starke Konkurrenz war ständig gesorgt. Die damaligen französischen Frauenmeister stellte der CVHM und auch dia Mannschaften Dufau/Cabannes und Deloubes/Pellot gehörten zu den 8 Mannschaften die sich für die WM in Quiberon qualifiziert hatten.

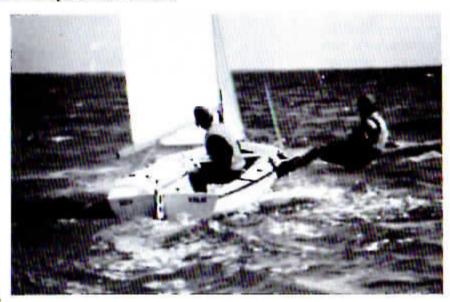


Immerhin hatten 300 französische Mannschaften an den Qualifikationsregatten teilgenommen. Aus Le Pecq kamen regelmäßig Ex-Europameister Alexandre und auch Ex-Europameister Duchniy verbrachte einmal seinen Segelurlaub beim CVHM. Auch Segler aus dem Raum Paris waren Stammgäste.

Nachmittags stellten sich aufgrund der günstigen Lage des Sees, nur wenige Kilometer vom Golf von Biscaya entfernt,regelmäßig konstante Winde von 4 - 5 ein. Regattafelder von über 35 Booten waren die Regel.

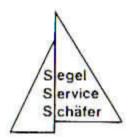
Trotz der starken Konkurrenz konnten sich die Segler des SCV häufig gut plazieren. Mein Bruder und ich gewannen dreimal hintereinander den Coupe de la Marine und siegten in Arcachon gegen die Cracks Aquitaniens und auch das Rückspiel in Hourtin. In anderen Jahren siegten die Gebrüder Briegleb und Zehnpfennig. Ein besonderes Erlebnis war der Coupe d'Aquitaine für 470er. Auf dem Weg zur EM in Spanien, letzter Test für die qualifizierten französischen Mannschaften.

Mit unserem, nicht im Bestzustand befindlichen geliehenen Schiff, hatten wir dann keine Chance, vor allem nicht gegen die französischen 420er Jugendmeister (Cadet 14 bis 16 Jahre) Boüet/Debois, die überlegen alle Läufe gewannen. Tröstlich zu wissen, daß sie auch Europameister wurden.



Das meist gute Wetter und der ca. 30 km lange, glasklare und saubere See lud auch zum Lustsegeln ein; Picknick an einsamen Sandstränden, mal in ein paar langen Schlägen ans andere Ende des Sees. Bei den konstanten Winden hätte man im Trapez Zeitung lesen können, oder mal alleine mit verlängertem Pinnenausleger das Boot aus den Trapez segeln.

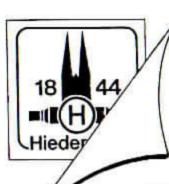
Auch die Geselligkeit kam nicht zu kurz. Zu Strandfesten, mit am Spieß gebratenen Ochsen und Wein in Strömen, wurden wir regelmäßig eingeladen und im Laufe der Jahre zahlreiche Freundschaften geknüpft, die auch zu Besuchen der Franzosen bei uns führte. Seit dem Beginn der Freundschaft zwischen dem SCV und dem CVHM im Jahre 1964, fahren auch heute noch regelmäßig Segler des SCV nach Hourtin. Die meisten haben inzwischen keinen 420er mehr am Haken, sondern fahren mit einem "Brett auf dem Dach". C'est la vie.



H. Schäfer 5000 Köln 41 Berrenrather Str. 334 Tel. (0221) 4491 45

Reparaturen von Segeln und Persennige. Individuelle Anfertigung und Änderung aller textilen Gegenstände an Booten, Yachten, Zubehör und Ausrüstung.

Schnell, preiswert und gut.



Prägen, Drucken und Beschichten

. . am besten gleich mit Hiedemann

Walzen, Maschinen, Fertigungsstraßen für das Prägen, Drucken und Beschichten von Papier, Tapeten, Tissue, Kunststoffen, Aluminium, Kupfer, Stahl u. a.

Experten seit 1844

Prägewalzen, Gravuren Harte Unionwalzen Nahtlose Photopolymer-Druckschläuche Rasterwalzen Formatbeschichtungswalzen Prägemaschinen in-Line-Prägemaschinen

Fertigungsstraßen für Duplex-Prägetapeten, für Papiertischtücher



Jean Hiedemann

Postfach 30 05 60 · Köhlstraße 10 5000 Köln 30 (Ossendorf)

Tel. (0221) 597060 - Telex 8881994

4. 9. 19 86

Austabe Koin - Land

Charache Kuln - Land

Auf dem Lido "donnerte" kleine Kanone vom Prahm

Segel-Laie beteiligte sich an den Deutschen Meisterschaften

VON HANS BURGGRAF

Liblar. Ein Soegang auf dem Lablarer Ludo und dazu Windstarken mit Hegengüssen versunst, daß einem Angst und Hange werden knamte. Bo zah se jedenfalls ein Bundachau-Sogelials, der erstmatig zum Start einer Hegatta auf dem Frahm mitfahren durfte. Far die Fachlaute hieß das sachlicht maßiger his frischer Wind.

Erstmalig nach vielen Jahren Inden auf dem Lado wieder Deutsche Meisterschaften statt, Die Ville-Muglieder aus Libter waren es, die im letzten Jahr Deutsche Senoren-Meister der Alber-Kässe mit Will Klein und die Hermann Jacobieded nach Erftstadt beiten. Dadurch wurde man Ausrichter der Deutschen Meisterschaften

Der Startschuß zu den Titelkampfen fiel am vergangenen Wochenende auf dem Lido, wo Bernd Schaffer als Begattaleiter fungierte. Fast zwannig Boote waren am Start, darunter auch mit Steuermann Benate Schiffer und Steuermann Benate Schiffer und Steuermann Benate Schiffer und Steuermann Benate Schiffer und Steuermann Benate Schifer und Tochter des Regattaleiters – schlügen sich beschälich und kamen als 13. Ins Ziel.

Dorlgenst Der Start einer solchen Regatta ist eine recht zpannende Bache, as geht recht turbulent zu. Die Sporder verstandigen sich überwiesend durch Sotzen von kleinen Flaggen als Sunale, dazu, donnern inn und wieder kleine Kanonen vom Prahm. Dat Segler in breiter Front auf einen Startschuft hin, ahnlich einem großen Läuferfeld in den Wettbewerb "gehen", durfte wohl dem Linen auch unbekannt sein.

Und an Bord for kleinen fachtle herracht nach der eraten "Khwerstarbeit", wenngleich man hier als Lale viellnicht zu viel sicht, was für die Segler nur Rootneau.

Um den vielnitierten Laige



Regettaletter Schiffer gibt noch ein pear Tipe.

Foto: Burggra

noch einmal anzuführen: Er war froh, als er nach altem Durchennander, was für Fruffs sicherlich dissiplimerte Ordnung lat, von der Seeaufacht wieder an Land gehracht wur-

Schede nur, daß am Wochenende hir die vielen Freunde dieses Sports nicht das rechte Wetter herrschte. Hinzu kamen noch etliche Vernustallungen im nahen Umfeld von Erfustadt. So war man fast, unter uch am Lido, die Boote und die Regutalejtungt, Und der Segeitzenmann sprach such bet Sonnenschein vom Wetter so: "Es herrschte schwacher bis mälliger Wind, sehr wechselhaft.

Nach vier Wettfahrten an zwei Tagen standen Willi Klein und Dr. Hermann Jacobiedel wieder als alte und neue Deutsche Meister oben auf dem Treppchen Zweits wirden ihre Kilekameraden vom SC Ville, Georg und Bruno Riffeler. Die Auszeichnung nahm Vizebiergermeister Jean Rhiem (Erp) von.





Biosynth

Ihr Beitrag
zum Umweltschutz
Der Test in der Bayer.
Landesanstalt für
Wasserforschung
nach der Methode
CEC-L-33-T-82
beweist:
Biosynth ist biologisch voll abbaubar.

Biosynth ist aber auch ein Hochleistungs-Motorenöl. Durch eine rückstandsarme Verbrennung bleibt der Motor sauber und behält seine volle Leistung. Es sorgt für einen guten Verschleiß- und Korrosionsschutz und hat natürlich die BIA-Freigabe.



Die Laser-Flotte

Die wohl berühmteste Eintypklasse der Welt ist - dieses Boot, welches aufgrund seiner Einfachheit, aber hoher Leistungs- und Einsatzmöglichkeit kaum zu übertreffen ist. Gesegelt wird das Boot vorwiegend durch jüngere Segler, die aus dem Optimisten umsteigen mußten und sich - aus welchen Gründen auch immer - weiterhin "Einhand" segelsportlich betätigen wollten.

Die Laser-Segler unseres Clubs sind Individualisten, um die sich Jugendwart und Sportlicher Leiter besonders bemühen muß, damit die schwere Übergangszeit vom Jüngsten-Segler zum aktiven Regattasegler erleichtert und Jugendliche (Junioren) dem Club erhalten bleiben.



SCHLEIFER

NIEDERLASSUNG ERFTSTADT



STRASSEN- UND TIEFBAU BRÜHL GMBH & CO. KG

5042 ERFTSTADT 1 BAHNHOFSTRASSE 4 TEL. (0 22 35) 22 59 "Warum eigentlich nicht?" fragten wir uns - (wir, das sind Gunther Neuhaus und ich). Einiges sprach dafür,daß wir uns nicht blamieren sollten: Segeln konnten wir beide, erst im Opti, dann Vaurien und 42oer und schließlich Korsar. Mein Vater stellte mir seinen Korsar G 2628 zur Verfügung - und der war nun wirklich nicht der langsamste. Zu guter Letzt ühnelt der Laacher See mit seinen Windverhältnissen dem Liblarer See (umlaufende Winde aus wechselnden Richtungen, Stärke variabel). Also sollte dann doch ein Platz unter den ersten 10 möglich sein. Ein 5. Platz wäre für uns schon toll gewesen.

So standen wir dann eines Tages auf dem Gelände des SCLM, bepackt mit Segeln, Zelten und Klamotten. Nach-dem Boot und Zelte aufgebaut waren und wir die obligatorische Kontrollvermessung von Segeln und Rumpf hinter uns hatten, begann bereits das erste Beschnuppern der späteren Gegner auf dem "Parcour". Viele bekannte und auch einige neue Gesichter. Die Favoriten waren schnell ausgemacht, und die ersten Wetten liefen bereits. Unser angepeilter fünfter Platz schien durchaus im Rahmen der Möglichkeiten zu liegen, und so krochen wir nach Fleisch vom Grill & Bier vom Faß beruhigt in unsere Schlafsäcke.

Am nächsten Tag war "Liblarer Wetter" (siehe oben), also alles o.k. - dachten wir. Aber entweder waren wir zu ruhig oder aber das Bier zu stark gewesen, der Start ging in die Binsen und wir holten mit Ach und Krach noch einen 8. Platz raus.

Die zweite Wettfahrt an diesem Tag sollte dann aber uns gehören, denn im ersten Lauf hatte sich gezeigt, daß hier jeder jeden schlagen konnte. Und diesmal klappte alles und wir gingen als Erster durchs Ziel. Der Montag sah alle Aktiven Minigolf spielen, sonnenbaden, lesen usw. denn - wie in Liblar - der Wind blieb aus. Also mußten die unverbrauchten Energien beim Fußballspiel, Vorschoter gegen Steuerleute, verbrannt werden. Das Ergebnis war für uns "Bremser" ziemlich blamabel, und man mußte sich halt auf dem Wasser rehabilitieren.

Der Dienstagmorgen war für uns etwas hektisch, da wir etwas zu spät aus den Federn krochen und liebe Freunde uns ein Geschenk gemacht hatten: unser Schiff war komplett in Toilettenpapier eingewickelt! In der Kürze der Zeit war unser Auspocken etwas lieblos und so führen wir die Bahn "leicht verschleiert" ab. Da wir zwischendurch immer etwas von dem Geschenkpapier verloren, war unser Weg ins Ziel immer gut zu verfolgen.

Der Mittwoch brachte dann endlich die ersehnten 4 Windstärken mit einigen satten Böen, so daß Gunther seine 1,94 m Körpergröße voll ins Trapez hängen und ich den "Dampfer" laufen lassen konnte.

Das Resultat nach 4 Läufen war dann 8,1,1,1, so daß der letzte Tag die Entscheidung bringen mußte. Wenn wir diesen Lauf versiebten, dann wären wir da, wo wir uns selbst eingeschätzt hatten: um Platz 5 herum. Gleichzeitig mußten wir auf zwei andere Mannschaften aufpassen: beide durften nicht mehr als 8 Plätze vor uns liegen. Nach vielen Wendeduellen und langen Parken in Flautenlöchern hatten wir den 6. Platz "erwendet" – und der sollte doch reichen?! An Land begann dann das große Rechnen und endlich stand es fest: Wir hatten es geschafft!

Die Devise zur Siegerehrung hieß: "Keine guten Sachen anziehen, die Jungs schmeißen uns unter Carantie in den Bach!" Und so kam es dann auch ... Wieder in heimischen Gewässern ging der Rummel erst richtig los: "Die ersten Europameister unseres Vereins!" - Freibier von unseren Vätern (der Wirt war auch ganz happy), Ehrungen vom Club, von der Stadt, dem DSV

Die Jugendeuro 1980 wurde dann von Axel Oberemm und Gerd Linnemann gewonnen, die damit dafür sorgten, daß der Titel im SCV blieb. Auch in den folgenden Jahren war immer eine Jugendmannschaft unseres Clubs bei der Jugend-Euro am Start, die unseren Club immer sehr gut vertraten.



Erftstädter Menzerath und Neuhaus sind Europameister



Ein Interview mit der "Heixel" Axel Oberemm und Gerd Linnemann aus dem Jahre 1986

Zur Person: Axel Oberemm, 26 Jahre alt, 1,73 m groß, 60 kg Gerd Linnemann, 25 Jahre alt, 1,88 m groß, 81 kg

Beide gewannen dieses Jahr die Schweizer-Meisterschaft, die Deutsche-Meisterschaft, die Travemünder-Woche, den Euro-Cup und belegten an der Europameisterschaft den 3. Rang.

Grund genug für die Jahrbuchredaktion, diese erfolgreiche Mannschaft einmal kennenzulernen.

Axel und Gerd, wie und wann habt ihr mit Segeln begonnen?

A: Ich habe mit 13 Jahren im Opti begonnen. Beim ersten Mal segeln bin ich auch gleich gekentert – bis zum Rand voll war das Ding – und ich lag nachher mit einer Mandelentzündung im Bett.

Richtig begonnen habe ich erst 1974/75 als ich zusammen mit meinen Eltern, meinem Großvater und Dieter Porck den A-Schein gemacht hatte. Mit Dieter segelte ich dann auch das ganze Jahr in unserem Kielzugvogel. Im gleichen Jahr bekam Dieter von seinen Eltern einen Korsaren. Wir waren jede freie Minute, die uns neben der Schule blieb, auf dem Wasser und haben gesegelt. Dieter war meistens Steuermann, obwohl wir auch oft wechselten. Ich wog damals 45 kg, was für einen Vorschoter natürlich nicht genug war. Ende 1975 segelten wir unsere erste Regatta – die Erftstadtwoche, welche wir im hinteren Mittelfeld abschlossen.

Mit mäßigem Erfolg segelten wir in den nüchsten 3 Jahren Regatten, was auch nicht schwer zu verstehen war, da wir noch keine große Ahnung von Trimmen und Technik hatten. Wir hatten immer viel trainiert, jedoch nie unter Anleitung oder in einem organisierten Training.

Im großen und ganzen lagen wir uns oft in den Haaren, was auch der Grund zu unver Trennung war. Zur gleichen Zeit wollte die Tochter eines Clubkameraden nicht mehr mit ihrem Vater, Heiner Weiß, segeln, und so wurde ein Platz frei, den ich gerne belegte.

Außer den üblichen NRW-Regatten waren wir noch in Graham Water an der Euro 1978. Für die nächste Saison hatte ich mir einiges vorgenommen. Als ich Ostern 1979 aus dem Skiurlaub nach Hause kam, ich hatte meine Eltern noch zur Eile gedrängt, sagte mir Heiner Weiß, daß er nicht mehr segeln wolle: "Ich habe mir dafür ein Pferd gekauft!!!"

Da habe ich ihm kurzerhand das Boot abgekauft und selber mit Steuern begonnen. Eines Tages stand ich am See,es war schöner Wind und
ich hatte keinen "Schoten" (Vorschoter). Ich fragte den Erstbesten,
ob er mit mir segeln wolle. Der Zufall wollte es, daß es Phillip
Genschel war, der auch solo war. Mit ihm hatte ich einen idealen
Trainingspartner gefunden, denn wir segelten häufig auch mal innerhalb der Woche. Wir bestritten einige Regatten in NRW. Größere Regatten bestritt ich mit Mani Brändle, von dem ich seglerisch
viel profitierte.

Im Herbst richtet unser Club immer eine Jugendseglerwoche aus. Phillip und ich nahmen daran teil. Ich traf da wieder auf Gerd, welchen ich schon an anderen Regatten getroffen hatte und auf einem 42oer segelte. Da er für den 42oer zu groß und Phillip für den Korsar zu leicht war, tauschten wir, natürlich mit deren Einverständnis, die Vorschoter.

G: Angefangen hat's auf dem Conger meiner Eltern, mit 10 Jahren bin ich dann auf den Opti umgestiegen. Als er dann zu klein wurde, begann ich 1976 mit dem Lasersegeln. 2 Jahre später habe ich mit den Regatten begonnen. Mein bestes Resultat war der 3. Platz an der NRW-Jugendmeisterschaft. Im ersten Lauf war ich sogar unerwartet Erster am Luvfaß, aber dann wußte ich nicht mehr wo es lang ging. 1979 habe ich dann mit Georg Necht 42oer gesegelt. Von der Tauschaktion hat Axel ja bereits erzählt.

Was bedeutet Euch das Segeln?

A: Reines Segeln macht immer Spaß. Besonders viel Freude habe ich immer nach längerer Abstinenz, wobei der Laser eine Alternative bietet. Das ganze läuft mittlerweile nicht mehr so fanatisch ab, wie in der Schulzeit. Im Korsar geht es eigentlich nur noch darum, vorne dabei zu sein; wenn allerdings Wind und Wetter super sind, 104

juckt es mir nach wie vor in den Fingerspitzen.

Der Erfolg steht zwar im Vordergrund, aber man muß diesbezüglich vorsichtig sein, damit man nicht verbohrt wird und um jeden Preis vorme sein will!

Langsam sammle ich Erfahrung im Dickschiffsegeln, was zwar völlig anders ist, mir aber auch Spaß bereitet.

G: Bis zur Gründung meiner Familie bedeutete mir das Segeln alles. Der ganze Urlaub ging dafür drauf. Aber jetzt versuche ich Familie und Segeln zu trennen, was mir jedoch schwer fällt. Ich stehe zwar schon unter einem gewissen Druck, gut zu sein, hauptsächlich bei den großen Regatten, wie Deutsche und Euro. Bei den kleineren Regatten ist zwar eine Anspannung vorhanden, jedoch nicht so extrem. Dabei steht der Spaß wirklich im Vordergrund.

Trainiert Ihr außerhalb der Regatten häufig?

A: Wir hatten eigentlich nie Zeit dazu, schon früher nicht. Mal ein Wochenende um Manöver durchzuchecken, das muß reichen. Gerd war ja auch durch seinen Beruf zeitlich eingeschränkt. Wenn möglich, gingen wir vor größeren Regatten etwas trainieren, aber dies fällt heute auch noch weg. Wir scheuen uns nicht, Segeltests (Prototypen neuer Segel) auch bei wichtigen Regatten durchzuführen.

Das eigentliche Training ist in der Zwischenzeit auf Null geschrumpft, zwischendurch kann ich mal etwas Laser segeln, vor allem im Winter; früher war das zweimal in der Woche.

G: Nein, nur bei schönem Wind (4 Bft), da es auf unserem See nicht anders geht.

Wieviele Regatten segelt Ihr durchschnittlich?

A und G: Normalerweise sind es ca. 1 Dutzend. Die kleineren Wettfahrten müssen leider immer mehr reduziert werden, dieses Jahr noch stärker. 1984 waren es immerhin noch ca. 20.

Was waren Eure größten Erfolge?

G: Am meisten gefreut habe ich mich über den Titelgewinn der "Deutschen" am Kellersee; da haben wir endlich das geschafft, was wir uns vorgenommen hatten. Das war vom Kämpferischen betrachtet das Größte und das Schwierigste.

Wie akzeptieren Eure Mädels den Zeitaufwand, welchen Ihr fürs Segeln benötigt?

A: Ohne Freundin würde ich möglicherweise mehr Zeit dafür aufwenden, ich möchte jedoch nicht, das sie darunter leidet. Gabi akzeptiert es aber voll, aber wir arrangieren uns, da sie selber ab und zu mal mitsegelt.

G: Ela akzeptiert das voll, ohne Ausnahme. Es gibt keine Streitereien, weil wir durch das Wohnmobil unabhängig sind. Die einzigen Schwierigkeiten gibt es, wenn Ela keinen Urlaub bekommt.

Man sagt immer, daß Segeln ein elitärer Sport sei. Wie konntet Ihr Euch das Anfangs finanzieren? Habt Ihr Sponsoren?

A: Anfangs brauchte ich als Vorschoter ja nicht viel. Da Heiner mir den Heixel günstig verkaufte, konnten wir das Studiumkonto dafür plündern. Wir vorsuchten, die Kosten minimal zu halten. Bei den Segeln hatten wir das Glück, daß wir sie nach der 2. Saison von Beilken zum Testen zur Verfügung gestellt bekamen.

G: Früher waren wir von Axel's Eltern abhängig. Wie Axel schon sagte, konnten wir zum Glück das Boot zu einem Spottpreis von Heiner übernehmen.

Was habt Ihr in der nächsten Saison geplant?

A: Das gibt eine Rumpfsaison, denn wir wollen auch mal was anderes machen. Wir werden im Frühjahr in Liblar, am Gardasee, an der "Deutschen" und am Dümmer dabeisein. Vielleicht werde ich mit Gaby an der "Sie und Er-Neisterschaft" in der Schweiz teilnehmen, aber mit Sicherheit kann ich das noch nicht sagen, da ich mich auf

meine Prüfungen vorbereiten muß. Der Sommer fällt dieses Jahr aus unserem Regattaprogramm, da Gaby und ich eine Kanada-Reise durchführen möchten. Ich bin erst ab September wieder hier, so weit haben wir jedoch nicht vorgeplant.

G: Ich mache endlich mal richtigen Urlaub mit der Familie. Wir haben geplant, mit dem Wohnmobil nach Irland zu fahren.

Gerd, mochtest Du nicht selber mal steuern?

G: Nein, das habe ich eigentlich nicht vor.

Axel, hast Du schon mehr solche Reisen unternommen?

A: Ich war schon lange nicht mehr richtig weg. Die letzten Male war ich in Korsika, Portugal und vor allem im Februar 1983 in Lappland.

Invieweit ist Taktik und Trimm Steuermannssache?

A: Bei uns kann man das nicht abgrenzen. Auf kleineren Revieren ist der Steuermann dazu eher prädestiniert, da der Entscheidungsweg kürzer ist und auch sein muß. Auf größeren Revieren wechselt das bei uns.

Gerd dirigiert mich sogar auch in die richtige Startposition und sagt z.B. wann umgelegt wird. Ich beschäftige mich nur mit dem Kompaß, d.h., ich teile Gerd die Gradzahlen mit und er wertet sie aus. Auch auf den raumen Kursen übernimmt Gerd die Taktik, meine Aufgabe ist, es das Boot optimal zu steuern, um es gerade zu halten. Vorwind ist dann eher mein Gebiet, da sich Gerd voll auf den Spi konzentrieren muß. Bei uns macht Gerd in großen Revieren alles, ich lasse mich blind führen.

Der Trimm während des Segelns geschieht mit Unterstützung von Gerd durch mich.

G: Axel, ich würde nicht sagen, daß Du Dich blind führen läßt. Auf großen Revieren und bei viel Wind unterstützen wir uns gegenseitig. In Prozent würde ich das so aufteilen: 60 Prozent Steuermann und 40 Prozent Vorschoter. Axel läßt sich gerne etwas sagen; das ist ein großes Plus.

The segelt seit 2 Jahren ein Frick & Danhuus Doppelbodenboot worin liegen Eurer Ansicht mach die Vor- bzw. die Machteile?

A und G: Ein eindeutiger Vorteil ist, dan die Schale wesentlich stabiler ist. Durch die Abschottung kann kein Wasser mehr ins Vorschiff gelangen, was ein eindeutiger Gewichtsvorteil ist. Auch anatomisch betrachtet liegt mir der Doppelboden, das Hängen empfinde ich als angenehmer. Der höhere Schwerpunkt ist für mich kein Nachteil, ich habe mich schnell und problemlon daran gewöhnt. Die vielen Deckel sind für mich der größere Nachteil, denn wir müssen diese jedesmal öffnen.

Nein, aber mal im Ernst, als Nachteil könnte man am Doppelboden nur eines finden: grundlegende Änderungen sind schwer zu realisieren, da weniger Möglichkeiten dazu vorhanden sind.

Das Boot habt Thr selbst ausgebaut, worauf habt Thr speziell Wert gelegt?

A: Wir haben das Boot nicht selber ausgebaut, sondern nur daran mitgearbeitet. Der Ausbau sollte möglichst einfach und billig sein. Außerdem wollen wir immer alles aus allen Positionen bedienen können,aber zuviel "Strippen" sind auch zuviel Gewicht. Es muß nicht unbedingt alles optimal sein, aber solide: dafür sehmen wir gerne etwas mehr Gewicht in Kauf.

G: Übersichtlich und einfach sollte es sein, deshalb haben wir auch auf den Fockstrecker verzichtet, da dieser nur zusätzliches Klimbim verursacht hätte. Deshalb fahren wir auch zu extremes Mastfall.

In letzter Zeit wurde viel über die Bauvorschriften diskutiert, wie stellt Ihr Euch zu diesem Thema, da Ihr aufgrund des Heixels besonders betroffen seid?

A: Weshalb sind wir direkt betroffen? Fricks & Danhuus haben das Boot nach bestem Wissen und Gewissen gebaut. Ich finde einfach den konservativen Trend nicht so gut, da ein zu großer Unterschied zwischen Holz und Kunststoffbooten besteht, z.B. die Bestimmung der mind. 8 mm Schalendicke, bei Holzbooten ist dies ein starker Nachteil im Gewicht. Ohne solche Ungleichheiten würde ich eine etwas konservative Linie befürworten. Im Vergleich zu den anderen Klassen darf man aber den Anschluß nicht verpassen.

G: Zu den Fockholepunkten, auf welche Ihr ansprecht, haben wir wirklich kein schlechtes Gefühl. Ansonsten stehe ich den neuen Bauvorschriften positiv gegenüber, sie sind eindeutig und weisen klare Richtlinien vor. Man sollte aber beide Seiten, nämlich die Tüftler und die Konservativeren, berücksichtigen.

Ich bin gegen die züchtung von hochmodernen Rennmaschinen. Segler mit solchen Ambitionen sollten umsteigen.

Habt Ihr eigentlich keine Ambitionen umzusteigen? Welche Klasse würdet Ihr bevorzugen?

A und G: Solche Ambitionen hatten wir früher mal, aber da fehlte uns das Geld und die Zeit - heute fehlt uns vor allem die Zeit. Der FD würde uns gefallen, aber dafür sind wir zu leicht. Der 505er wäre unser Umsteigewunsch. Im Korsaren kann man mit einem minimalen Aufwand an Zeit einen maximalen Erfolg erzielen. Uns ärgert einfach, daß der Korsar überall so heruntergemacht wird.

Was gefällt Euch am Korsaren?

- A: Geschwindigkeit, überschaubar, nicht überzüchtet, man kann neue Ideen einbauen, liberaler als 420er/470er, relativ unbedeutender Materialaufwand, um konkurrenzfähig zu bleiben.
- G: Angfangs hatten wir einfach keine Alternative. Es gab viele Regatten in der Umgebung und jetzt ist die Konkurrenz ja auch sehr stark. Zusätzlich kann man mit geringem Einsatz den Korsaren über längere Zeit hinweg segeln. Außerdem ist die Klasse recht familienfreundlich.

Möchtet Ihr gerne mehr auf "anspruchsvollen Revieren" segeln?

A: Ja, auf jeden Fall. Die attraktivsten Reviere sind leider klar in der Minderzahl, was ein klarer Nachteil im Korsar ist. Eine Alternative wäre z.B. Holland, Ijsselmeer, da ist mir der Spaß wichtiger, als Ranglistenpunkte auf "Popelsrevieren". Dies ist für die Mehrheit sicher problematisch, die lieber in der Nähe segelt als auf weit abgelegenen Revieren. Eher weiter fahren und weniger, aber dafür interessantere Regatten segeln.

G: Ich finde auch, auf jeden Fall!

Die Reviere sind langsam abgegrast, weil sie sich nur auf 3 Länder beschränken. Frankreich böte sicher noch neue Möglichkeiten. Die Hollandküste empfinde ich, im Gegensatz zu Dir, als nicht so günstig, da man vom Boot her eingeschränkt ist.

Was haltet Thr von der Korsarpolitik?

A und G: Zu diesem Thema können wir es uns nicht leisten Stellung zu nehmen. Wenn man dazu etwas sagt, wird man gleich von allen schief angesehen.

Obt Thr noch andere Sportarten aus?

A: Im Moment hichts ernsthaftes, früher habe ich noch etwas Fitness betrieben, aber jetzt dient mir nur noch das Fahrrad als Fortbewegungs- und Trainingsmittel.

G: BiBchen Laufen, biBchen Radfahren und vor allem Arbeiten.

Wo und wie verbringt Ihr den "Ernst" des Lebens?

A: Ich bin eine studentische Hilfskraft im Zoologischen Institut der Uni Köln, wo ich gleichzeitig an meinem Diplom arbeite.

G: Ich arbeite bei einer Spedition; ursprünglich als Buchhalter, mittlerweile in der EDV-Organisation als Programmierer, was mich sehr beansprucht.

Wie könnt Ihr bezüglich Eures Umweltbewußtseins die "Kilometerfresserei" verantworten?

A: Darüber habe ich mir eigentlich noch keine Gedanken gemacht. Aber im Gegensatz zum Gesamtverkehr ist dies ein kleiner Tropfen. Außerdem ist mein Hauptverkehrsmittel das Fahrrad.

G: Ein Laster muß der Mensch ja haben! Außerdem haben wir einen Diesel, der weniger Sprit verbraucht. Ja, und dann haben wir immerhin einen Abwassertank im Wohnmobil, den wir vorschriftsmäßig im Gully entleeren. Was bedeuten Euch Ehrungen, wie die Wahl zur Mannschaft des Jahren der Stadt Erftstadt, Einladung zum Bürgermeister, Verleihung der Silbernen Ehrennadel des Nordrhein-Westfällischen Segelverbandes?

A: Dies ist nur eine amüsante Nebenerscheinung, auf die ich auch verzichten könnte. Beim Zieldurchgang empfinde ich große Freude, kurzes Erfolgsgefühl, das jedoch schnell vorbeigeht.

G: Große Ehrungen empfinde ich eher als unangenehm, wchingegen persönliche Gespräche durchaus gemütlichen Charakter haben können. Aber im großen und ganzen stehe ich dem eher ablehnend gegenüber!

Wir danken für das Interview



Wolfgang Dünnwald

Installateurmeister

- San. Installation
- Schwimmbadtechnik
- Gasheizung



5042 Erftstadt-Liblar, Carl-Schurz-Straße 117 Telefon (0.22.35) 26.59

> Reisen mit Auto - Bahn - Bus Flug- oder Schiffsreisen Kegeltouren:

Reisebüro KOLLA

Inge Kollasinski

Carl-Schurz-Straße 81 5042 ERFTSTADT-LIBLAR Telefon 02235 4 12 22

Freundliche und fachkundige Beratung

Axel Oberemm und Gord Linnemann anläßlich einer Ehrung durch die Stadt Erftstadt.

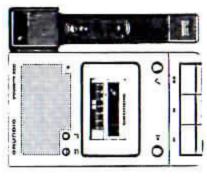




Überzeugendes Beispiel dafür ist die neue Stenorette 2300. Die Nr. 1 zu sein verpflichtet.

Denn sie ist kompakt wie die Kleinen, mit preiswerte Einstieg ins professionelle Standard beim Phonodiktat im Büro. Mit der Stenorette 2300 diktiert der Technologie, die Maßstäbe setzt. Der dem Können der Großen und einer Marktführer Grundig den neuen Bürodiktat.

GRUNDIG



Die neue Mini-Diktierstation von Grundig: Nicht größer als ein Taschenbuch.

Oppitz seit 1910

Büromaschinen – Büroeinrichtungen – Verkauf – Kundendienst Inh. K.J.Grabarz - Luxemburger Str.249-Tel, 417173 u. 412897 5000 Köln 41 Der Schwert-Zugvogel

von Hans Ladewig

Einst von Ernst Lehfeld als Wanderjolle konstruiert, ist er auch heute noch als klassische Wanderjolle anzusehen – auch wenn in dieser DSV-Klasse eine rege Regattatätigkeit zu verzeichnen ist. Trotz des für alle Schwertboote geltenden Risikos des Kenterns,ist er sehr sicher. Sein Segelverhalten ist sehr gutmütig. Bei größerer Lage steuert er selbsttätig in den Wind, so daß geübte Segler mit ihm auch kürzere Seeräume überbrücken können.

Als Knickspantjolle wird er wahlweise aus Holz oder aus GFK gebaut, obwohl eine GFK/Holz-Bauweise auch seine Anhänger hat. Bei einer Länge von 5,80 m und einer Breite von 1,88 m kommt der Schwert-Zugvogel mit Bft 4 und raumen Kurs auf gute 9 - 10 Kn. Wogegen auf Vormwind-Kurs die Geschwindigkeit bei aufgeholtem Schwert auf 6 Knoten absinkt.

Sein Gewicht mit Standardausrüstung ergibt 270 kg und ist somit problemlos zu trailern. Trotz seines Gewichtes ist der Schwert-Zugvogel mit seinen 15 qm Segelfläche am Wind eine lebendige, leicht zu führende Jolle.

Durch seinen niedrigen Tiefgang von nur 22 cm (bei aufgeholtem Schwert) ist der Zugvogel besonders für flaches Gewässer geeignet, was seine Beliebtheit als "Wandervogel" noch unterstreicht.

Restaurant

Liblarer Hof

Carl-Schurz-Str. 18 Ruf 32 78

> Unser Haus bietet Ihnen: Balkan-Grill-Gerichte Internationale Spezialitäten

elle Genehlte euch zum mitnehmer

Öffnungszeiten: Täglich 11.00 - 15.00 u.

Auf Ihren Besuch freut sich

Familie Barisic

Farben Kohnen GmbH

Ihr Spezialist für: Farben, Tapeten, Teppiche

5000 Köln 41 Berrenrather Straße 272 Ruf 41 41 84 Warum "Zugvogel"; - Bedeutung und Sinn von Hans Ladewig

Zuerst war es nur der Wunsch nach Mehr, dann sollte es einmal ganz anders sein ...

... und so wurde beschlossen und verkündet, zu Pfingsten mit dem Schwertzugvogel nach Nord-Friesland zu ziehen. Das Heeger-Meer sollte es sein und für die müden Glieder war die Jugendherberge in Heeg gedacht. Eine prima Slipanlage im Hafen, Liegeplätze vor der Haustür und alles umsonst, nur Übernachtung und Frühstück mit Lunch-Paket mußte bezahlt werden. Wo findet man dies noch in Deutschland dachte ich mir und sagte für sieben (7) Crew's zu.

Crew's, d.h., 7 x 2 = 14 plus Nachwuchs, das macht dann 20 (zwanzig) forsche Segler und Seglerinnen. Von nun an wurde mir klar, warum man einen Flottenhäuptling wählt.



Willi, wie ich in Sachen Holland sogenannter Insider stand mir mit Rat und Tat zur Seite. Für viele von uns noch ungewohnt, zeigte sich das Heeger-Meer von einer fantastischen Seite. Sonne und Wind satt und das alle Tage. Bei Wind Bft. 5 - 6 und dazu eine kurze, steile Welle mit Schaumstreifen überall, da ging so richtig die Post ab bis hin zum "Eiertanz" auf raumen Kursen. Um so manche Nase wurde es gewiss ein wenig weiß - nur Martha fand das alles irgendwie wunderbar -.

Für Hans und Hilde mit ihrem "Kieler" war es weniger wunderbar. Sie saßen fest auf Schlik dafür aber hoch am Wind. Da wir sowieso an einer Kuhweide festmachen wollten, warum nicht gleich hier.

Helmut half Hans und Hilde aus dem Schlick und beide Crews konnten noch den letzten Akt von Horst verfolgen, der sein Torrero-Debut mit den wenig friedlichen Kühen beendete.

Horst überlebte und der aufgeregte Bauer war richtig begeistert von uns ...

Am späten Abend, gesund, müde, von Sonne, Wind und gutem Essen lag alles in den Kojen. Männlein und Weiblein getrennt versteht sich.

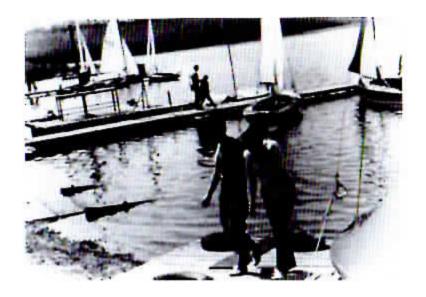
Als Flottenhäuptling hat man so seine Pflichten. Zähl die Häupter deiner Lieben dacht ich mir und begann mutig bei unseren Damen. Das war's dann auch schon. Nach gut einer halben Stunde "zählen" hatte ich mit Ulla, besorgt um ihr Wohlergehen, ein gehöriges Portiönchen "Dimpel" vernichtet, denn Ulla mag "Dimpel".

Eigentlich wollte ich die Flotte mit Bernd's Besuch überraschen, aber Bernd war zu früh dort und überraschte mich. Mit Dickschiff sollte er uns als "Versorgungsdampfer" begleiten und die "Flottenmutter" mit Sohn übernehmen.

Den Rest unserer Zeit waren wir mal hier und mal dort. Immer Wind, immer Sonne; so richtig zum Auftanken. Zu kurz - wie viele meinten - weil zu schön.

Wir haben es noch einmal wiederholt, mit etwas anderen Crew's und zwei Jahre später. - Aber mit dem Zugvogel ... darum "Zugvogel".

"Clubleben"



Am Prahmsteg: Erkennbar die alte Slipstelle und Randbefestigungen (Bootsliegeplätze auf Holzplanken).



Noch deutlicher: Die frischen Aufschüttungen und Ampflanzungen



Kentert er - oder kentert er nicht?



Auch in der kleinsten Lücke ist noch Platz zum Aufschießen am Prahmsteg.

Von dreizehn, die auszogen, das Segeln zu lernen! vom 11. - 15.05.1988 in Holland

von Thomas Stoll/Inga Wonnenberg/Daike Lohmeyer

Mittwochs so gegen 16.00 Uhr trafen wir uns alle bei Pamilie Neugebauer, um noch diverse Verstau-Probleme zu lösen.



Um 16.30 Uhr führen die einzelnen Autos dem Ziele entgegen. Nach einer anstrengenden Fahrt traf man sich um ca. 21.00 Uhr am Motel Joure, von wo uns Walter sicher zu unserem Haus geleitete.Nach dem wir ausgepackt hatten, feierten wir die Ankunft. Um 8.00 Uhr in der Prüh begann an nächsten Tag das Chaos, als wir von den ersten unruhigen Geistern aus unseren Träumen geweckt wurden. Im Anschluß an ein bombastisches Frühstück zogen wir los, unsere Boote zu entern. Die ersten kleinen Pannen - wie z.B. der Kampf mit dem Fischernetz - überwunden, verbrachten wir einen sonnigen, stürmischen und herrlichen Segeltag. Als Treffpunkt wurde die Brücke im Sneeker Meer ausgewählt, wo nach und nach die Mannschaft eintraf. Eine kleine Sonnenpause tat den durchgefrorenen Seglern sehr gut. Mit neuen Kräften trat man dann den Heimweg an. Wieder zu Hause angekommen, bekamen wir Spaghetti a la Thomas. Anschließend führen wir in die Sneeker Innenstadt und wohnten einem Straßenfest bei. Am Freitag schafften wir es, am frühen Vormittag uns auf die Boote zu schwingen. Um 14.30 Uhr traf man sich zu einem Picknick im Langwearder Wielen, wo manch einer ein unfreivilliges Bad genießen durfte.

Von der kleinen Erfrischung gut erholt, steuerten wir den Ort Langwaer zwecks Einkaufen an. Bei der Ankunft zu Hause fanden wir die Gäste vor. Vom Hunger gequält, ging man dann dazu über, die eingekauften Würstchen zu grillen.

Am Samstag entschieden sich die
Gäste mitzusegeln,
wobei ziemliche
Problem auftraten,
die Hannschaften
gerecht aufzuteilen.Bei Windstärke
6 und strahlendem
Sonnenschein -

traumhaftes Segeln
- traf man sich
zur Pause zum
wiederholten Mal
an der Brücke. Wie
üblich mußten alle
Klamotten getrocknet und die Mannschaften aufgewärmt werden.



Während dieser Zeit konnten wir beobachten, wie zehn Amphicars landeten.

Glücklich daheim, genoßen wir Chili con Carne made bei Walter. Das Essen gut überstanden, verließen uns die ersten Gäste und die nüchsten trafen ein. Auch dieser Abend zeigte sich gemütlich.

Die Sonntagsgestaltung begann damit, daß wir in unbarmherziger Frühe aufstehen mußten. Wir segelten noch einen halben Tag auf dem Sneeker Meer umher und mußten dann leider unser Heim aufsuchen, um die Rückfahrt vorzubereiten.

Packen, aufräumen und Boote zurückbringen, waren die letzten Anordnungen. So gegen 16.00 brachen alle traurig in Richtung Erftstadt auf.

Von dieser Fahrt begeistert, hoffen wir im nächsten Jahr auf eine Wiederholung.





von Rolf Neuhaus

Auch in unserem Verein wächst das Interesse am Dickschiff-Segeln, und zwar sowohl bei Ehemaligen aber auch bei aktiven Jollen- bzw. Regattaseglern. Mit dem Ijsselmeer und dessen malerischen Häfen und mittelalterlichen Städten, mit Törns auf Nord- und Ostsee, zu den friesischen Inseln, den Küsten Belgiens, Frankreichs und Englands, Dänemarks, Schwedens, Norwegens und den Gestaden des Mittelmeeres, verbinden inzwischen viele von uns traumhaft schöne Urlaubserlebnisse. An dieser Stelle möchte ich von einem ganz normalen Törn berichten, auf dem unser Schiff von Andijk am Ijsselmeer in den Norden Dänemarks überführt werden sollte.

Zunächst zum Schiff. Typ Contest 34, Länge 10,36 m, Breite 3,40 m, Tiefgang 1,75 m, Motorleistung 36 PS, mit Namen "Terzett". Es gehört den Eignern Rolf Jansen, Kurt Ruland und Rolf Neuhaus, alles SCV-Mitglieder und ehemalige Korsarsegler.

Die Crew des Überführungstörns bestand aus Kurt Ruland, Robert Menzerath, Axel und Rolf Neuhaus. Zeit hatten glaubten wir wenigstens genug. Bei unserer Ankunft in Andijk blies es so stark aus Nordwest, daß wir uns erst einmal von Axel gut bekochen ließen,eine Skatnacht einlegten, lange schliefen und abwarteten, was sich am nächsten Tag tun würde. Der Wetterbericht machte uns nicht viel dann auch Hoffnung auf Besserung, Dennoch brachen wir auf, um wenigstens bis zur Schleuse Kornwerde Zand zu segeln.



125

Uns wurde bald klar, daß der für uns günstige Ausgangspunkt die Insel Vlieland oder aber auch die Insel Terschelling nicht erreichbar waren, denn es stürmte immer noch aus der gleichen Richtung, begleitet von heftigen Regenschauern.

Haarlingen war unser erster Hafen. Damit war eine Vorentscheidung gefallen. Also mußte es zunächst durch Kanäle weitergeben, was uns natürlich nicht sehr behagte.

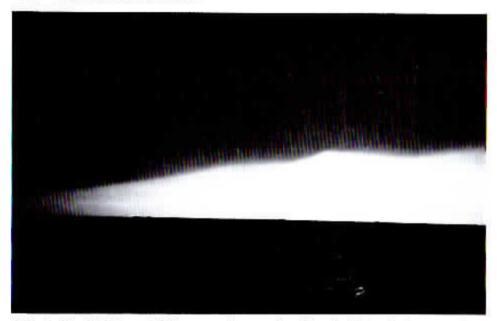
Am nüchsten Morgen ging blutrot die Sonne auf und verhieß nichts Gutes. Der Wind hatte nicht nachgelassen. Wir hatten Mühe, die erste Schleuse zu bewältigen. Danach wechselten Sonnenschein und Regenschauer und nur unter Fock segelten wir durch Rerdhollands schöne Kanüle und Seen, vorbei an Kühen, Schafen, Fischreihern und anderem Getier. Wir waren so begeistert, daß wir uns fragten, warum in das ferne Dünemark, wenn das schöne Holland so nah ist.

Die Brücken wurden fast immer von Seglern sehr gewogenen Wärtern rechtzeitig geöffnet. Wir kamen bis Dokkum, einem alten Städtchen, das den Rundgang lohnte. Am nächsten Mittag gingen wir in Lauersmeer vor Anker. Zum erstenmal schien richtig die Senne und der Wind hatte nachgelassen. Ein kurzes Studium des Tidenkalenders zeigte uns, daß der Seitpunkt fürs Weiterfahren ideal war. Schnell wurde eine heife Suppe gekocht, Anker hoch, in der Schleuse ausklariert und ab ging es, ja, wohin?



Kurt plädierte für einen weiten Schlag direkt nach Thyborön an der Nordwestküste Dänemarks. Im Frieschen Segatt schien ihm die Windrichtung - er hatte nämlich auf Südwest gedreht - recht zu geben, wäre da am Norizont nicht eine bedrohlich schwarze Wolkenwand aufgezogen.

Ein schweres Gewitter in Höhe der Ansteuerung ließ uns sogar eine Rückkehr diskutieren, aber nachdem die Front durchgezogen war, drehte der Wind auf Nordwest und machte uns den Entschluß leicht, nach Helgoland abzulaufen.



Mit 5 bis 6 Bft und Schauern ging es in die Nacht und in rasanter Fahrt erreichten wir am nächsten Mittag das gesteckte Ziel. Nach kurzer Ruhepause ging es in Helgoland zunächst in das beheizte Meerwasser-Schwimmbad, es folgte der obligatorische Inselrundgang; immer wieder ein Erlebnis.

Bald goß es erneut in Strömen und ein zunehmender Wind, bei fallendem Barometer, zeigte uns an, am nächsten Tag wahrscheinlich nicht weiterfahren zu können. Diese Annahme vorausgesetzt, erlaubten wir uns Eiergrog, Schnaps und Bier, so daß die Stunden immer kürzer, die Frauen immer schöner und die Sprache immer lauter wurde. Um die Ostseo zu erreichen, dies schien klar zu sein, mußte bei anhaltend schlechtem Wetter Kurs in die Elbe und anschließende Fahrt durch den Nordostseekanal gewählt werden.

Robert teilte mit mir das Vorschiff. Ständige Schnarchgeräusche verschiedener Klangfarbe aus allen Ecken ließen ihn kaum Schlaf finden, so daß er am nächsten Horgen den Rest der Crew mit der Mitteilung wecken konnte: schönes Wetter, Wetterbericht gut, Nordostseekanal ist gestorben auf geht's nach Thyborön. Schnell wurden noch wichtige (flüssige) Einkäufe getätigt und es ging ab, bei warmen, sommerlichen Temperaturen, spiegelglattem Wasser und ohne Wind unter Motor gegen Norden. Wir genossen den herrlichen Sonnentag und nach einer ruhigen Nacht hatten wir dänisches Gewässer erreicht. Die Sonne tauchte aus dem Meer auf und ließ uns dankbar staunen ob der Schönheit dieses Naturschauspiels.



Durch mächtiges Dröhnen eines Schiffsmotors wurden wir aufgeweckt. Ein Krabbenfischer hielt mit wehenden Ketzen auf uns zu und machte alle unsere Ausweichmanöver mit. Unsere Sorgen waren erst verflogen, als von der freundlichen Besatzung unter kräftigem Hupen eine große Plastiktüte mit frischen Krabben ausgesetzt worden war. Wir dankten mit einer Ladung Dosenbier und weiter ging's unter Motor und beschäftigt mit Krabbenpulen. Nach 40 Stunden Fahrt immer nur unter Motor, gingen unsere Blicke öfter zum Kraftstoffanzeiger,der uns – wie wir meinten – konstant einen mehr als 1/4 vollen Tank

anzeigte. Wir waren aber so verunsichert, daß wir den Deckel abgeschraubt und mit Faden und Lot den Inhalt ermittelt haben; das Ergebnis beruhigte uns zunächst, aber weil es bis zu unserem nächsten Zielhafen noch weit var, beschlossen wir, zum Tanken Hvide Sande anzulaufen.

Die Einfahrt in den Hafen schon vor Augen, riß uns der Gaszug. Unangenehm vor allem, weil der dänischen Küste Sandbänke vorgelagert sind und, Gezeiten bedingt, eine starke Querströmung herrschte. Aber Kurt, unser erfahrener Maschinist, wußte Abhilfe. Ein Tampen durch's Achterluk zur Maschine geführt machte uns wieder flott. Jetzt galt es zunächst einen neuen Zug zu besorgen. Ein passender war nicht zu finden, aber ein hilfreicher Monteur einer ansässigen Werkstatt reparierte den alten und nach zweistündigem Aufenthalt konnten wir auf die Suche nach einer

Tankstelle gehen. Aber jetzt hatten wir keinen Vortrieb mehr. Des Rätsels Lösung konnte nur heißen, daß sich etwas in der Schraube verfangen hatte. Wir fanden einen Ankerplatz und Kurt traf alle Vorbereitungen für das fällige Tauchmanöver. Nachdem er sich etwas nühsam in den aus den 70er Jahren stammenden Taucheranzug gezwängt hatte, stieg er, erstaunlich gut gelaunt, mit einem Brotmesser zwischen den Zähnen, in die schmutzige Hafenbrühe hinab. Einige Tauchversuche blieben wegen des zu großen Auftriebs erfolglos. allen Bemühungen zum Kurt trieb, Trotz. Wasseroberfläche. Er konnte aber mitteilen, daß der Übeltäter eine große Plastikplane war, die es zu entfernen galt. Dies gelang durch gefühlvolle Fleißarbeit auch schließlich, so daß wir inzwischen hatten wir schon vier Stunden verloren - endlich eine Tankstelle anlaufen konnten.

Unter Motor ging es weiter. Nachts gegen 2.00 Uhr kamen wir, von Leitfeuern sicher geführt, in Thyborön, einem großen Fischereihafen, an. Wir hatten den Eingang zum Limfjord erreicht.

Am nächsten Morgen stand die Sonne schon hoch am Himmel, ehe wir gut ausgeschlafen, von einer leichten Backstagsbrise getrieben, in den Fjord einliefen. Man muß aufpassen und sauber navigieren wegen der vielen Untiefen, und die ausgelegten Tonnen findet man oft erst, wenn man kurz davor steht.

129

Unser nächstes Liel war Lemvik, eine bezaubernde, kleine Stadt mit alter Kirche, einer gemütlichen Fußgängerzone und einem schönen Hafen. Sie war voller junger Menschen, die ihren Schulabschluß feierten (und wie). Alle waren sie hell gekleidet und die Mädchen erschienen uns besonders blond langbeinig und stupsnäsig. Wir Alten waren schnell integriert und durften teilnehmen an der ausgelassenen Fröhlichkeit.



Man könnte sicher einen ganzen Urlaub in dem schönen Limfjord verbringen, aber für uns gab es kein Verweilen, weil wir in der noch verbleibenden Zeit möglichst viel von der herrlichen Landschaft erleben vollten:

Schlecht ausgeschlafen ging es also am nächsten Morgen weiter, denn wir wollten noch die Insel Mors umrunden. Wir wählten den Weg westlich der großen Insel. Er ist auch frei von Berufsschiffsverkehr. Auch Sportbooten begegnet man kaum. Vorbei ging es an grünen Ufern, Rapsfeldern und Wäldern zu unserem nächsten Zielhafen Doverodde.

Es war Mitsommernacht, aber wir trafen keine Menschenseele, dieses Ereignis mit uns zu feiern.

Am nächsten Tag ließen wir uns einfach treiben. Wenig Wind und schöner Sonnenschein ließen es zu, in reichlichem Maße die Schönheiten dieser Landschaft aufzunehmen. Nur zum Baden - dies zeigten zaghafte Versuche - war das glasklare Wasser noch viel zu kalt. Obwohl in der Literatur sehr positiv beschrieben, machte unser nächster Hafen , nämlich Thisted, keinen besonderen Eindruck auf uns. Wir richteten uns also auf einen gemütlichen Bordabend ein. Frischgebratene Schollen gab es zum Abendessen und dazu eine rechtzeitig angesetzte Erübeerbowle. Anschließend war ein zünftiger Skat angesagt, ausnahmsweise mal nicht begleitet von Freddys Seemannsliedern, sondern rheinischen Tönen der Black Fööß.

Wir verspürten regelrechte Sehnsucht danach, wieder einmal Menschen zu begegnen. Unser Ziel war deshalb Nyköbing, die Hauptstadt der Insel Mors. Ein großzügiger Yachthafen mit sauberen Einrichtungen, weiträumige Fungangerzonen Sitzgruppen zwischen kleinen Grünflächen, Geschäfte, Restaurants. Straßen-Cafes, kurzum alles, was das Herz begehrt, erwartete uns. Alle waren begeistert und beschlossen, hier einen Tag zu verbringen. Am zweiten Abend kehrten wir in ein dänisches Feinschmeckerlokal ein und diskutierten noch viel über die schönen Erlebnisse und Eindrücke der letzten Tage. Wir hatten der Insel Mors, des lieben Gottes dänisches Modell wie es auch genannt wird. die gebührende Reverenz erwiesen und mußten nun weiterskippern.

Es ging nach Skive, unserem letzten Hafen auf diesem Törn. Schlechtes Wetter begleitete uns dorthin. Petrus wollte uns offensichtlich den Abschied nicht allzu schwer machen. Der strümende Regen machte uns die Außenwäsche leicht und bald war das Schiff mit sauber aufgetuchten Segeln in einem wenig attraktiven Hafen festgemacht. Die fällige gründliche Innenreinigung, die auch kritischen weiblichen Blicken der anschließenden Crew standhalten mußte, verdarb unsere gute Laune nicht. Dies änderte sich erst als es am anderen Morgen hieß, nach 12 Tagen Abschied nehmen von Land, Crew und Schiff.

Ein schöner Törn war zu Ende und mit ca. 500 sm Erinnerungen im Gepäck ging es per PKW auf die lange Heimreise.

Unnauer Weg · 5000 Köln (Lindweiler) (1 km vom Autstabnisser Kein Nord, Abfahrt Kein Longerich Militarring Richtung Longarich Bahnhoff Gottscha Telefon (0221) 798024

(0)

0||}



Übrigens: das der Segel-Club Ville nicht nur tierisch ernst ist und nur dem Segelsport frönt, kann bewiesen werden -1987/88 gehörte unser Clubmitglied GOTTSCHALK (420er) dem Kölner Dreigestirn als Jungfrau KARLA an.

133



HOLZGROSSHANDLUNG

Kantholz — Bauholz Schalung — Hobelbretter Latten — Dielen

Franz Schneider

Köln-Bayenthal

Marktstraße 13a Telefon 381353 und 383266 SCV-Segeltörns auf dem Ijsselmeer

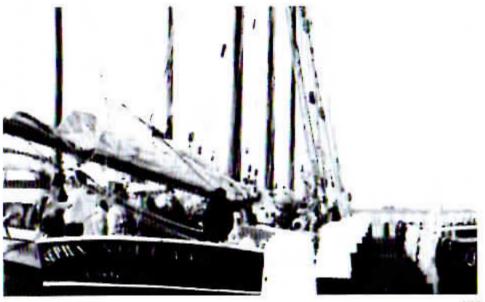
von Dr. Klaus Weiser

"Dickschiff-Segeln" heißt: Unter der Dusche stehen und laufend Hundertmarkscheine zerreißen!"

Diese sicher nicht ganz ernstzunehmende Feststellung hört man des öfteren, wenn Jollensegler und Dickschiff-Eigner miteinander klönen.

Ein bißchen Stolz, aber auch ein bißchen Sehnsucht sind da mitunter herauszuhören. Warum sollten sich Jollensegler nicht einmal auf einem Dickschiff oder gar auf einem Großsegler beweisen?

Gedacht getan: Nach mehrmonatigen organisatorischen Vorbereitungen gingen am Freitag, dem 25. September 1981, 20 Mitglieder des SCV, darunter vier Damen, in Enkhuizen an Bord der "Sepha Vollaars". Bei diesem 1910 gebauten Stahlschiff handelte es sich um einen Drei-Mast-Gaffelschoner, einer früheren Frachtensegler. Seine Maße: Länge über alles 31,20 m, Breite 6,14 m, Tiefgang 3,10 m, Segelfläche 520 gm, Höhe des Großmastes 28 m.



Für viele von uns war es wohl ein besonderer Augenblick, das Deck eines solchen Windjammers nicht nur als neugieriger Tourist zu betreten, sondern zum ersten Mal als "Besatzungsmitglied auf Zeit".

Den Freitagabend benutzen wir, die Kojen zu verteilen, Verpflegung und Getränke (!) an Bord zu schaffen, die nach und nach eintreffenden Clubkameraden zu begrüßen und schließlich bei einem gemütlichen Zusammensein in der geräumigen Messe den Ablauf der nächsten beiden Tage zu planen.

Am nächtsten Morgen lernten wir dann den "Skipper und seinen Maat" kennen; es waren Herr Henk WEVER von der Zeilvaart Enkhuizen und seine ebenso charmante wie sportliche Frau OLINE. Der Wind kam aus Nordost mit Stärke um 7, so daß zunächst Bedenken aufkamen, ob wir überhaupt auslaufen könnten. Skipper WEVER hörte den Seewetterbericht, führte noch etliche Telefonate und befahl schließlich, "Anker auf und Leinen los".



Wir liefen aus, an der Hafenmole entlang, bis wir das "freie Ijsselmeer" erreichten, wo unser großes Schiff ganz hübsch zu stampfen begann. So ging es bis in die Nähe des Zielbootes der Absegel-Regatta, die am gleichen Wochenende vom Kölner Yachtelub in Zusammenarbeit mit dem Königlich-Niederländischen Yachtelub nusgerichtet wurde. Dort beobachteten wir eine Zeitlang den Einlauf der ersten Yachten; manchmal erzitterte die "Sepha Vollaars" bis in die Mastspitzen, aber nicht etwa aus Freude über das gute Abschneiden der SCV-Mitglieder auf ihren Dickschiffen, sondern deshalb, weil wir außerhalb der Fahrrinne lagen und bei dem starken Wellengang unser großes Schiff manchmal nicht mehr genügend "Wasser unter dem Kiel" hatte.

Als das Wetter etwas aufklarte, setzten wir Segel und kreuzten bis nachmittags auf dem Ijsselmeer, vorzugsweise in der Lemmer-Bucht. Ehrensache, daß um 11.00 Uhr "Genever-Time" ausgerufen wurde und mittags ein deftiges Mahl die hungrigen Mäuler stopfte. Dank solcher Stärkung klappten die Segelmanöver immer besser. -

Nach Rückkehr an den Steiger in Enkhuizen und dem Abendessen an Bord gab es einen zünftigen Kajütenzauber, an dem auch Clubfreunde teilnahmen, die tagsüber mit ihren Dickschiffen die Regatta mitgesegelt hatten. EGON BECKER und sein Schifferklavier trugen wesentlich zu der fröhlichen Stimmung bei, bis nach Mitternacht einer nach dem anderen seine Koje aufsuchte. Gut, daß in dieser Nacht die Sommerzeit endete und somit jeder eine Stunde buchstäblich im Schlaf dazu gewann -.

Am nächsten Vormittag legte die "Sepha Vollaars" mit ihrer hunten Crew um 10.00 Uhr ab. Bei Windstärken um 4 segelten wir bis vor Urk, wo uns - nicht zuletzt dank der wie eine Katze umherturnenden OLINA - doch tatsüchlich auf Anhieb eine wunderschöne Halse gelang. Als der Wind dann auffrischte, setzten wir alles Tuch - 520 gml

So unter vollen Segeln muß das Schiff einen prächtigen Anblick geboten haben, denn die Besatzungen anderer Boote, die wir passierten, winkten uns zu, zückten ihre Kameras und knipsten und filmten, was das Zeug hielt. Nuz wir an Bord sahen nichts von dieser Herrlichkeit in ihrer Totale. Doch dann kam einem die

zündende Idee: Skipper Henk WEVER holte über Funktelefon ein Motorboot herbei, das längsseits ging, einige Film- und Foto-Amateure von uns an Bord nahm und mit diesen langsam die "Sepha Vollaars" umrundete. Sie wirkt auf diesen Filmaufnahmen wie eine sich räkelnde Diva im Spiel mit Wind und Wellen - Leider entschwanden die glücklichen Stunden wie im Fluge: Vor Medemblik gerieten wir am Nachmittag in eine Flaute, wir mußten die Segel bergen und schließlich nach Enkhuizen "motoren".
"Rein Schiff" und Abschiednehmen bildeten das unvermeidliche Schlußkapitel dieses gelungenen Wochenendes.

Nachzutragen bleibt, daß wir einen solchen Törn ein Jahr später, genau gesagt am 11. und 12. September 1982, wiederholten. Diesmal waren 22 Clubfreunde, darunter acht Damen, mit von der Partie.



Am ersten Tag führte der Kurs quer über das Ijsselmeer nach Stavoren. Hier unternahmen wir einen ausgiebigen Stadtbummel und Deichspaziergang. Der Abend an Bord vereinte alle bei einem gemütlichen Klönsnack und der Vorführung des Schmalfilms über den vorjährigen Törn mit der "Sepha Vollaars".

Am Sonntagmorgen gegen 10.00 liefen wir aus zur Rückreise Enkhuizen, erstickten mittags fast an Bergen von (vielzuvielen) Makkaronis, freuten uns aber um so mehr über den von zarter Hand meisterlich bereiteten Obstsalat.

Pünktlich um 16.30 Uhr machten wir wieder fest in Enkhuizen.

Beide Törns sind wohl allen Teilnehmern in unvergeßlicher schöner Erinnerung geblieben. Wenn hier darüber berichtet wurde, so mag das manchen dazu anregen, wieder einmal ähnliche Aktionen zu starten. In diesem Zusammenhang sei auf das Angebot des mit uns freundschaftlich verbundenen Kölner Yacht-Clubs, seine Yachten zu solchen Törns zu benutzen, ausdrücklich hingewiesen.



SCHÜRMANN & ROBENS

GMBH

Inh. Ewald Wolpert

Fachgeschäft für Baubeschläge, Schlösser und Schlüssel Eisenwaren - Haushaltwaren

5000 Köln 41 (Sülz) · Berrenrather Straße 197 Postfach 420 268 · Telefon 44 93 35

Fahrschule Laufenberg

Carl-Schurz-Straße 121

5042 Erftstadt-Liblar

Telefon (02235) 2322

Joachim und Hella Freigang S.Y.NAJADE

z.Zt.Gibraltar 26. Sept. 1987

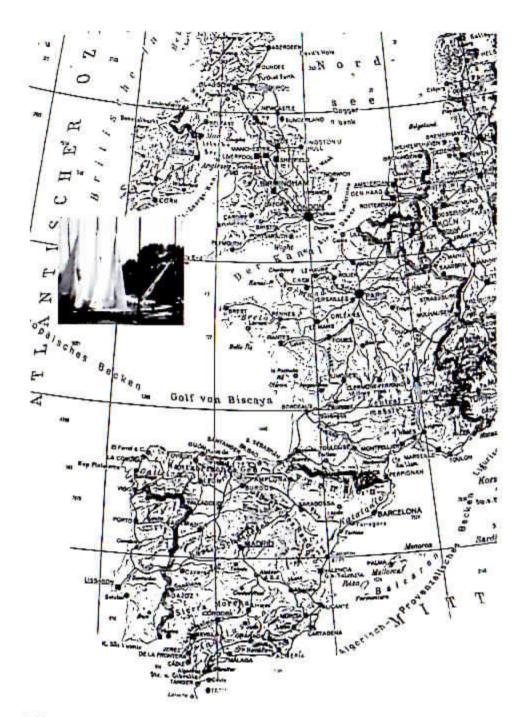
Liebe Freunde,

die Sonne geht unter - in zarten Regenbogenfarben, die sich im satten Blau des Himmels auflösen. Der Blister bauscht sich im leichten Wind, wir segeln um das Cap Trafalgar, an der Einfahrt zur Straße von Gibraltar. Wir sind gesund und glücklich!

Halbzeit - und Zeit, etwas von uns hören zu lassen. Gedacht haben wir viel an Euch in all den einsamen Stunden der Wachen auf See. 1565 SM (2900 km) sind wir bisher gesegelt, wohl knapp die Hälfte. Aber es hängt vom Wind ab, in welchem Hafen wir schließlich landen werden. In Cadiz haben wir noch rasch vor dem Auslaufen die Seekarten für das Mittelmeer gekauft.

So viel haben wir bisher erlebt - ich kann unmöglich alles erzählen. Stunden des Bangens und Stunden ungetrübter Segelfreude - es war alles drin: der Englische Kanal zeigte sich von seiner besten Seite - Strom, Wind (7 Bft.) gegenan, aufgewühlte See. Eine ganze Nacht und einen ganzen Tag brauchten wir für lächerliche 30 SM und die auch noch in die falsche Richtung. Joachim fand es zum das erste und hoffentlich einzige Mal. Dafür trafen wir nette Leute; Segler aus Bruinisse, unserem Starthafen, mit denen wir gemeinsam bis zu den Kanalinseln segelten und ausgesprochen freundliche französische Zöllner (das ist eine Geschichte für sich!). Wir erreichten die Bretagne, an deren bizarrer Felsenküste wir im Sonnenschein entlang segelten, wo Joachim vor Roscoff in einer energischen Aktion unser Dingi rettete (die Leute auf dem Pier klatschten Beifall!) und ich sehr genau unseren Ankergrund berechnete, denn wir hatten 8,2 m Tidenhub. Die Gezeiten schon ein seltsames Phänomen, vor allem, wenn man sie so "hautnah" erlebt wie wir.

Unseren letzten Hafen vor der Biskaya, L'Aber-Vrac'h (herrlich bretonischer Name, keltische Ahnen), hätten wir fast nicht gefunden; Nebelfelder! Zwar hörten wir endlich das dumpfe Buh - Buh der Ansteuerungstonne, aber wir konnten nichts sehen. Kein gutes Gefühl an dieser mit vorgelagerten Felsen gespickten Küste und starken Strömungen! Im letzten Moment klarte es etwas auf - da war die Tonne und wies uns den Weg in die trichterförmige Flußmündung.



Die Biskaya - sie hat bei Seglern einen schlechten Ruf - und ich folglich Angst. Über Nordwest-Spanien lag ein Hoch - also los. Langsam verschwand die französische Küste am Horizont, 360 SM Atlantik lagen vor uns. Wir teilten die Wachen ein; Joachim 10 - 14, 18 - 22 und 2 - 6 Uhr, ich die übrige Zeit. Die See wurde blau, die lange Atlantikdünung rollte heran, die NAJADE hob brav den Hintern, Stunde um Stunde, Kurs 210 Grad. Wir hatten mäßigen Wind aus nordöstlicher Richtung - sollte das die stürmische Biskaya sein? Aber irgendwie hatte ich es in der Nase, sie hielt noch eine Harke für uns bereit ... 100 SM vor der spanischen Küste geht der Tanz dann los; um 19 Uhr ballen sich schwarze Wolken am Himmel zusammen, ein fürchterliches Gewitter zieht herauf.

Genua ein Stück eingerollt, ins Großsegel das erste Reff - Genua noch mehr weggerollt, Reff II - 34 kn Wind (satte 7 Bft.), der die Wellen hoch und kurz aufpeitscht. Grelle Blitze zucken in ihrer ganzen Furchtbarkeit sichtbar - vom Himmel bis ins Wasser, vier Stunden lang. Joachim beruhigt mich zwar, durch Wanten und Stagen säßen wir in einem "Fahradayischen Käfig", sollte der Blitz in den Mast einschlagen, würde nur die Antenne wegschmelzen uns aber nichts passieren. Aber das tröstete mich nicht so richtig Ich bewunderte Joachims Ruhe und Gelassenheit. Bis zum anderen Morgen dauert der Starkwind an. Eine schlimme Nacht ... aber die NAJADE hält sich tapfer und das Rigg Widersteht der Belastung. Um 10 Uhr wecke ich Joachim zu seiner Wache, setze Kaffeewasser auf. steige wieder ins Cockpit, um nach möglichen Schiffen Ausschau zu halten. Da lichtet sich der Dunst und am Horizont voraus ist ... ja, das ist Land - Spanien! Wir fallen uns in die Arme, wir haben es geschafft nach 100 Stunden auf See, der sonnige Süden liegt vor uns!

Vom Cabo Ortega segelten wir entlang der nordwest-spanischen Küste, ankerten in kleinen Buchten mit herrlichem Sandstrand - aber der Atlantik war noch zu kalt zum Baden (17 Grad). Hohe Felsenküste mit schönen, fjordartigen Flußmündungen. Der Nortado (typischer Nordwind, durch das Azorenhoch hervorgerufen, leider kalt) blies zuverlässig - und sehr kräftig! Mit nur einem winzigen Stück Genua liefen wir 7,5 kn - Rumpfgeschwindigkeit! Mächtige Wellen kamen da herangewalzt und schoben die 10 t der NAJADE wie einen Spielball vor sich her. Was für eine urtümliche Kraft!

In Porto erwischte Joachim Montezumas Rache - ziemlich schlimm, sogar mit Fieber, Medikamente und Diät halfen schließlich und kölsche Tön von der hohen Kaimauer herunter. Ganz überraschend kam eine Freundin von Myriam (mit Vater auf einer Portugal-Reise) an Bord. Zwar hatten wir hier in Porto erste Post von unseren Kindern erhalten und waren einige Telefonate geführt worden, aber nun wurde der Wunsch, eins der Drei wiederzusehen, übermächtig. Telefonat mit Myriam - sie sollte nach Lissabon kommen.

Wir machten uns sofort auf den 150 SM Weg. Gleich hinter Porto entwickelte sich am Abend der Dunst zu einem pottendichten Nebel. Dafür ist diese ganze Küste bis hinunter zur Südwestspitze Portugals berüchtigt, nicht umsonst haben alle Leuchttürme Sirenen. Anhand unseres Koppelkurses und der Wassertiefe wissen wir in etwa, wo wir sind. Angestrengt starren wir in die Suppe vor dederzeit bereit. einem Fahrzeug auszuweichen. Glücklicherweise passieren wir nur einen Fischer. Von Zeit zu Zeit gibt Joachim über UKW-Telefon auf Kanal 16 eine Warnung an alle Schiffe (to all ships in my vicinity) mit unserer Position, Kurs und Geschwindigkeit und daß wir ohne Radar fahren. Gegen 4 Uhr morgens müssen wir eigentlich an einem Kap sein, hinter dem ein kleiner Hafen liegt, der zu jeder Zeit angelaufen werden kann. Der Leuchtturm ist natürlich nicht zu sehen, aber warum hören wir die Sirene nicht? Wir horchen in die milchige Nacht ... endlich, endlich hören wir den dumpfen Ton. Und welch ein Wunder; wir das Kap gerundet haben, liegt die Hafeneinfahrt Figuera da Foz in klarer Sicht vor uns. Todmüde sinken wir in die Kojen.

In Lissabon kam Myriam an Bord. Der Nortado mäßigte sich, die Sonne lachte - happy sailing im Bikini (und auch ohne) auf dem Vorschiff. Sanft gleitet unsere NAJADE durch das blaue Wasser. Abends bewundern wir den weiten, funkelnden Sternenhimmel. Am Cabo Bicente (Südwestecke Portugals - von hier startete Kolumbus gen Westen) verließen wir den Atlantik und schwenkten auf Ostkurs ein. Sofort wurde das Wasser 21 Grad warm - Badewasser. Enorme Brandungswellen, in die wir uns lachend stürzten. Von Faro (Algarve) fisg Myriam wieder zurück, schade, daß sich der Flugtermin nicht verlängern ließ.

Nachts ist es nun so warm, daß wir nur unter Bettüchern schlafen und wenn wir nicht segeln, schützt ein Sonnensegel vor der sengenden Sonne. Wir nutzen die Service-Einrichtung der Marina Vilamoura zur gründlichen Überholung von Schiff und Ausrüstung. Vier Maschinen voll Wäsche flattern an Deck, Joachim schwingt den Malerpinsel.

Getreulich hat uns unsere NAJADE bis an dieses geschichtsträchtige Kap Trafalgar getragen - Nelson 1805. Es weht fast kein Wind, aber der Strom schiebt uns durch die Straße von Gibraltar - an Steuerbord der 84cm hohe Sidi Musa - geheimnisvolles Afrika. Und jetzt kommt der 426m hohe Felsen Gibraltars in Sicht - ein Meilenstein ist geschafft!

Wir grüßen Euch alle von Herzen

gez. Hella und Joachim Freigang



BLUMEN

Hündgen

5042 Erftstadt-Liblar

Carl-Schurz-Straße 35 Telefon Lechenich (02235) 3768

Unverlangt eingesandt

Auszüge aus Manuskripten, die uns Leser zum Abdruck angeboten haben

Wit segeln gen Suden entbane kert vor hap i matern. Der far diene Jehreverd tynsche kelle Nurdweid, flaud begram ab – the Same utell mach eine Handbeet über dem Hartant bachem überet, ih hinke über den hlaue Meer ih hagen Wegen mild der Allam ich einen hart hebt unsern NAJAHE dien. Aufderstesse Standenbag kann all über dreie ungeheure Weile schaumen bis diene legt Amerika.

An Backbord treibt eine Aphittes vinhet. Livest werber weg sehr ah nuch men – und soraus athwainnt mach eine. Nech einer Weile greichte als minderleite eine genzes Kida, das ich in einer Aussammlung von langettischem liegefas verlengen hat Sadite it ein Frachtschaft eine Kude Agfelsinen, verloren Laben? Menipgelacht ist erweitet, ich hole die Patr aus der Backklatin mit fange mit eine Apfelsine, die nabe an der timitwand vorleitereld. Ob sor wicht in ih got utt Lin kehneldt die Ableinte auf und praherte den Sah. Die Apfelsine dat unwenderte

Ith dangiere haschim raainem genforen beid und dandie Pads zu Wauer. Daschwermen wer Statt nahr bersonander – ich manisarredie Patz au, daff auf hannigdeten aufen – aber drei flatachen vorbet, ich fange nureune Immet weider ratichen der Appleisens ider den fland der Kinters. Der zu swangelaufig will Wasser Lauft ich komme rachtig im lichwitzen. Unt die berweiter hat der Wind gen nachgelassen, uit all wei fast kenne Fahrt mehr machen.

Voraus set eine Seegras Apfelsome insel, baachem nommt den Motter au Halle, um in die "Janggerechte" Nabe zu kummen ich stehn auf dem Varschaff bereit, werfe meine Patz sus – aber die Apfelsomen gleiten worden, ich heste aum Achterschaff und versiche ein nach einmal. Er zu warfeln Hella Freigang über eine Art sportlicher Betätigung



Am Boot glitten die Apfelsinen vorbei

eicht einfach, vom schwarkendem Schill aus den vollenfamer Wasser mit Apfeharen gruthtigt im richtigen Augenbick anzuluppen und dam anland zu herven. Schließlichhalten wir einen ganzen Korbsoll Apfelstop zusammen. Wer utzen im Gockpel und beteichten genafflich unsere ihrer Zem Frahsluck den Saft, Kuteletts mit Ozongen, im Obstaalst zum Nachrisch, zulassen auch verfalbig ertweitden. In unserem Jegdeifer halten wir ger nicht bemerkt, dall ingwurchen die Bonne untersenzen zu.

Zwei Monaie später. Durch die Faille von Giberblas wernen wit nach Butta gezegelt. Wie busmeiten, in den malensahen Chais anheered, um de inzel berum Aber ein Starm mahnte ums schließlich, taken heise herte die Herbal begoonen habe und wer um nach einzer sehren. Habes tem Überweitern umsehen mußtes.

Das Stadithen Cultura liegt zwei Schmeilen flaßkaufwarts am Rin Jutze, inmitten der "horma", der Apfelantenplamtagen in der frachlatenn Liene von Valentas Wer liegen als siettes Sahaff last in der Mitte der Flaßkhein, der trage dem nahen Miser zufließt, Landliche

Comunication umgeht uns tarder konnen wie hier mit bilerben, der tlab ist voll belegt. Per Auto machen wir ons am nachsen Margen auf der Suche nach einem enderen Plats su den ställich gelegenen Jachthalen Fa comet in Sire-men. Den ganzen Tag über gewittert es in den naben florigen. Auf dem Heimweg kummt Autoschlange vor uns auf der Landstraffe rum Sitchen ser etrumt uber die Strafte, am Rand turmen such Scholl and Geralf Mit klapfendem Hetzen mangemeren wir une darch den Bach ber ber ber ber ber die Strafe, das Wasser shield nur no gar Seite Rechts und links alchen die Agfelanentaume les Wasser Una wird immer beklommener ramute Die Dorfer sind dan-kel Der Strom ist ausgefallen. Die Leute porken Bandsacke in der Tüten odet verschalen die Longange mit Buitern Offenhar belanchen sin eine Ober-schweimung So gerade ellen schafter wir den Heimweg nach Callera. Het Bas Jackt sit zu einem heriten Fluff gewor-den. Veller Surge prufen wir der Festmacher, Und es segnet the game Nacht .

Am nachaten hiorgan bratat und gulten es entlang der Bordwand thesturat schauen wet auf den Fluit. Er as über und ober mit Tredgut angeund ober mit Tredgut ange-

full and strant alles not such feelend, was make feelgeleste den at

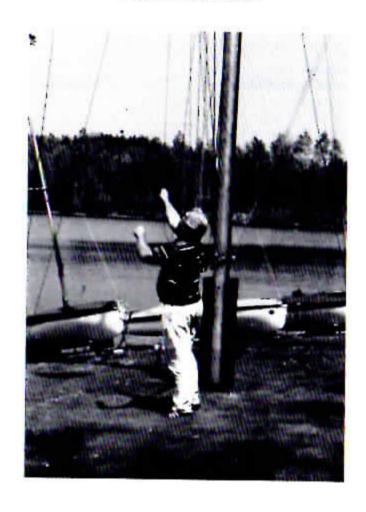
the Unveiller stengest soch and Katastrophe. Weith his aben des Landes attheir auth- klein des Landes attheir auth- Wasser, aus schein des größe um Aphlehenthaume wei grübe feinlich fach auf der Aben der Micht aben der Aben der

Und Aplelanen, jede blenge Aplelanen! Insweschen im besitz eines Kauchen, macht es Jeanhain keiter Maller, ethiche aufzafsichen Dieser Mal und es Sellwassert/Aplelatert.

Sie sind awer unverschit ster andere als dies behaves
stern aus dem Atlantik fasten
minge nach einer Win he, sie
lagen wahl langer im Wesset.
So recht schmecken sie stes
soch eicht denn in unserer Eitonerung sind sie mit dem Leid
und der Nat der Hauern verbunden, deren Land unter Wesser stett, der Ladenberüter, der aus ihren User halten
des Schlamm fegen, der nagluckfichen Actolestere,
denn Fabrzunge darch die
Sturnbache in den Steathen verkeit und vyrherelt auch

Helia Freigang (45) ist Haustrau und lett in Kain

DAS GROSSE EREIGNIS:



Rolf Neuhaus bei der "Arbeit"!

Schreinerei

Johann Oberemm

BAU - INNENAUSBAU - MÖBEL

Frauenthaler Straße 18 5042 FRETSTADT-BLESSEM

Telefon 02235 / 36 85

COIFFEUR RITA. Hoor Studio 24

E.-Ahrem

Gennerstraße 17 Tel. 0 22 35 / 7 44 99 5042 Erftstadt-Lechenich Herriger Straße 24 Tel. 0 22 35 / 7 72 55 (auch montags von 12.30 - 18.00 Uhr geöffnet) Zu guter Letzt:

von Bernhard Schiffer

Gute Nachbarn sind rar; unsere direkten Nachbarn am See - die Wassersportfreunde Liblar 1960 - sind solche Nachbarn, zu denen der SCV enge und freundschaftliche Beziehungen pflegt. So ist das "Törchen" nie abgeschlossen, bei unseren Regatten halten sich die Kanuten und Paddler zurück und wir Segler gehen nicht ins "Loch", weil dort die Domäne der Kanu-Ballsportler ist. Wir hoffen, daß dieses gute Einvernehmen immer bestehen bleibt.

Der Freundschaftsvertrag mit dem Kölner Yacht Club e.V. verbindet im besonderen Maße den SCV mit der Großstadt Köln. Eines der Ziele der Verbindung ist die Ausbildung der Jüngsten/Junioren und der Jollensegler des KYC auf unserem Revier und Fortbildung unserer Segler auf Dickschiffen des KYC. Hier gibt es noch viel zu tun: vor allem müssen alle mithelfen, Mimositäten auf beiden Seiten abzubauen, gegebene Möglichkeiten zu nutzen und sich darauf besinnen, daß es der Kölner Segel Club (aufgegangen in KYC) war, der vor Jahrzehnten dem SCV das Segeln auf dem Decksteiner Weiher ermöglichte.

Resumee:

Die Aufgabe, eine Festschrift für unser Z5jähriges Jubiläum zu erstellen, sah zunächst einfach aus:

man sammle, ordne und ergänze!

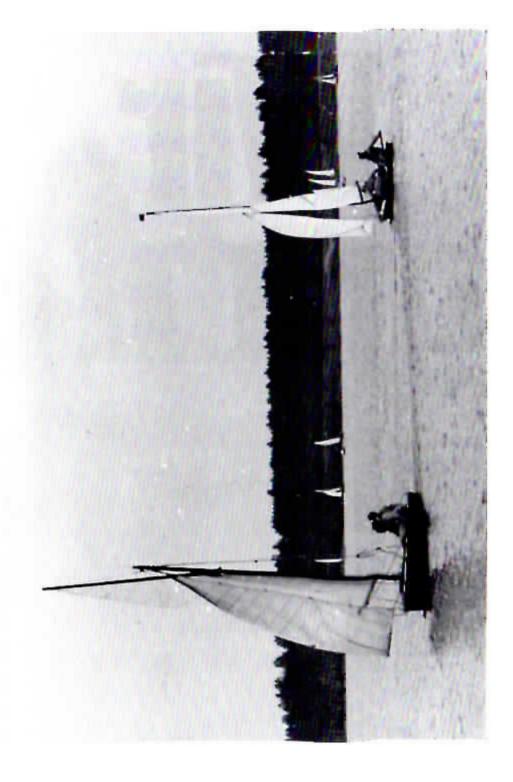
Das viele Material, welches Clubmitglieder zur Verfügung stellten und vor allem die Reichhaltigkeit des Archivs der Geschäftsstelle machten die Arbeit jedoch wesentlich schwieriger und umfangreicher.

So wurde aus der Festschrift eine Chronik des SCV - zwar nicht vollständig - aber so informativ, daß sich die Aufbewahrung als Nachschlagewerk lohnen wird.

Wir bitten um Verständnis, daß der eine oder andere Beitrag redaktionell überarbeitet werden mußte.

Redaktion:

Werner und Ingrid Bauer Bernhard und Renate Schiffer 150



STADTSPARKASSE KÖLN
Ihr Partner - Ihre Bank