SCRS-Flaschenpost

10/2026



Foto von Michael Mauersberger



Ausbildung

Nach der Saison ist vor der Saison – mit Funk & Motorboot & Segelkursen startete der SCRS mit bewährtem Angebot durch erfahrene AusbilderInnen die Theoriekurse mit anschließender Praxis an folgenden Terminen:

Mittwoch, 04. November 19.00 Uhr SBF-Binnen unter Segel&Motor 9-10 Abende , Praxis ab April 2027

Donnerstag, 05. November 19.00 Uhr SKS Sportküstenschifferschein 18-20 Abende, Praxis ab Mai 2027

Dienstag 10. November 19.00 Uhr Funkkurse SRC Küstenfunk 6-7 Abende mit Anschluß UBI Binnenfunk 5 Abende ab Januar 2027

Im weiteren Verlauf ab 1. Quartal 2027 werden die Kurse FKN-Fachkundenachweis Notsignalmittel, Spleisskurs, Medizin auf See, Meteorologie

und ein Niederländisch-Basiskurs angeboten.

Zu allen Angeboten und Kursanmeldungen sind Auskünfte erhältlich auf der Homepage des SCRS https://www.segel-club-rhein-sieg.de/ausbildung/ ,

Weitergehenden Fragen werden gerne telefonisch unter 0151 40590000 oder per Email an ausbildung@segel-club-rhein-sieg.de geklärt .

Für Kurzentschlossene sind noch Plätze verfügbar.

Jürgen Albrecht
Ausbildungskoordinator und zweiter Vorsitzender

Einladung zum Seglerabend am 1.12.2026

Liebe Mitglieder, Liebe Freunde unseres Segelclubs,

Der nächste Seglerabend am 1.12 wird im Wirtshaus zur Sieg stattfinden.

Die Adresse lautet: Wahnbachtalstraße 19, Siegburg

Wir treffen uns dort wie auch sonst um 19:00 Uhr.

Wir freuen uns auf den letzten Seglerabend des Jahres mit euch, den wir bei entspannter Adventsstimmung gemeinsam verbringen wollen. .

Kommt gerne Vorbei. Wir freuen uns auf einen gemütlichen und geselligen Abend mit euch!

Euer Vorstand



Letztes Jugendsegeln – Einwintern der Boote

(Oktober 2026)

Liebe Seglerinnen und Segler, liebe Eltern und Helfer,

beim letzten Jugendsegeln der Saison stand das Segeln nicht im Vordergrund. Die Blaualgen waren immer noch da, es war wenig Wind, und zudem mussten alle Sachen für den Umzug ins Winterlager vorbereitet sein. Deshalb haben wir die Boote eingepackt und gemeinsam ins Winterlager gebracht.



Ein großes Dankeschön

Vielen Dank an alle, die dabei waren und tatkräftig mitgeholfen haben! Ob beim Verladen, Sichern, Aufräumen oder Organisieren – ohne eure Hilfe hätten wir das nicht geschafft. Ihr wart großartig!

Besonders schön war der tolle Sonnenuntergang am Ende des zweiten Tages. Das goldene und rote Abendlicht über dem Wasser hat uns sehr gut gefallen und war hervorragend anzusehen – auch wenn wir dieses Mal nicht aufs Wasser konnten.



Boote im Winterlager

Alle Boote sind nun sicher und gut verstaut im Winterlager – außer drei Laser Pikos, die dankenswerterweise beim Einwintern der restlichen Boote mitgenommen werden. Das Material ist eingewintert, aber noch nicht für die neue Saison vorbereitet. Im Winterhalbjahr stehen noch einige Arbeiten an, damit wir die Neusaison wieder in Angriff nehmen können.



Ankündigung: Winterprogramm „Winter Ahoi!“

Auch im Winter bleiben wir in Kontakt! Bei unserem Winterprogramm „Winter Ahoi!“ treffen wir uns zum Beispiel zum Kino oder gehen gemeinsam essen – einfach, um uns zu sehen und in Kontakt zu bleiben. Details folgen in Kürze.



Bis dahin wünschen wir allen eine gute Winterzeit. Wir freuen uns schon jetzt auf die nächste Saison und darauf, wieder gemeinsam aufs Wasser zu gehen.

Mit seglerischen Grüßen

Euer Jugendsegelteam

Mit Lina über den Kanal

Zur richtigen Zeit am richtigen Ort - und eine Nussschale zwischen den Großen



Ende September noch einmal für zehn Tage los. Das Ziel: England. Das Boot: Lina, meine Bavaria 36-2 in der Eignerversion. Und die Crew: Peter Lang, Jörg Steinbach, Edgar Kreutz und ich, Volker Kalthaus.

Vor uns liegen vier Länder, zwei Querungen der Straße von Dover und am Ende rund 261 Seemeilen. Was auf der Karte überschaubar aussieht, ist navigatorisch anspruchsvoll: Gezeitenströme, Verkehrstrennungsgebiete, Großschifffahrt, Schleusen und Brücken bestimmen unseren Tagesablauf. Aber noch bevor die erste Leine gelöst wird, sorgt Jörg für einen besonderen Auftakt.

25. September - Ein magischer Beutel und eine Sandbank

Jörg ruft uns im Salon zusammen. In der Hand: ein mysteriöser Plastikbeutel. Heimlich hat er für jeden von uns ein Crew-Shirt entworfen und bedrucken lassen. Vorne das Lina-Logo mit „Gemeinsam Segeln“, hinten die Weisheit: „Man soll die Crew nicht vor dem Abend loben.“ Großartig! Noch bevor Lina einen Meter gefahren ist, stimmt die Stimmung für die kommenden zehn Tage. Vielen Dank, Jörg!





Um 13:28 Uhr heißt es Leinen los. Von Wemeldinge geht es durch die Zandkreeksluis ins Veerse Meer, weiter über Veere und den Kanaal door Walcheren nach Vlissingen und schließlich über die Westerschelde nach Cadzand.

Zunächst sieht das Veerse Meer vertraut aus. Doch in der zweiten Hälfte fehlen etliche Fahrwassertonnen, und Untiefen haben sich gebildet, die wir so nicht kennen. Irgendwann kommt es, wie es kommen muss. Rums. Lina läuft auf und bockt kräftig nach vorne. Für einen Moment herrscht jene besondere Ruhe, in der vier Segler gleichzeitig begreifen wollen, was passiert ist. Böse Stimmen behaupten, unser Propeller sei kurz so weit aus dem Wasser gekommen, dass man ihn bequem mit einem Tuch hätte reinigen können.

Zum Glück will nur eine Sandbank unseren Kiel näher kennenlernen. Nach wenigen Minuten ist Lina wieder frei, Schäden gibt es keine. Jörgs Rückenspruch hat schon wenige Stunden nach Ausgabe der Shirts eine gewisse Aktualität bekommen.

Zwischen Middelburg und Vlissigen wartet der „Blauwe Golf“, die Blaue Welle. Mehrere bewegliche Brücken öffnen koordiniert für die Sportschifffahrt.

Brücke auf, weiterfahren, zur nächsten aufschließen, wieder warten. Hier lernen wir die Regel, die den ganzen Törn prägen wird: Zur richtigen Zeit am richtigen Ort.

Das Kuscheln mit der Sandbank hat uns allerdings wertvolle Minuten gekostet. Plötzlich droht aus „zur richtigen Zeit am richtigen Ort“ die weniger elegante Variante „zehn Minuten zu spät am richtigen Ort“ zu werden. Also greife ich zum Funkgerät und funke die erste Brücke an. Uns fehlen tatsächlich noch rund zehn Minuten. Meine funktechnisch etwas optimierte Ankunftsprognose lautet dagegen: drei bis vier. Dafür auf Niederländisch - und ausgesprochen höflich.

Und siehe da: Meine paar Brocken Niederländisch öffnen uns tatsächlich die Tür - genauer gesagt die Brücke. Der Brückenwärter lässt uns passieren. Ob es nun am Niederländisch lag oder ob er einfach Erbarmen mit den unpünktlichen Deutschen hatte, sei dahingestellt. Das Ergebnis zählt: Wir können passieren und den Blauwe Golf nutzen.

Nach der Vlissingensluis wird aus der Kanal- wieder Seefahrt. Um 20:44 Uhr machen wir nach rund 34 Seemeilen in Cadzand fest. Ein ereignisreicher erster Tag. Und England liegt noch ziemlich weit weg.

26. September - Kurs Belgien

Schon um 07:32 Uhr verlassen wir Cadzand, passieren Zeebrügge und nehmen Kurs auf Oostende. Jetzt wird die Tide zum zweiten Taktgeber: Die richtige Abfahrtszeit kann entscheiden, ob der Strom für oder gegen uns arbeitet.



Irgendwo auf diesen ersten Etappen taucht ein Robbenkopf auf. Da Edgar und ich uns mit unserer RoyalYachtmaster-Ausbildung beschäftigen, ist die Erklärung schnell gefunden: Das muss unser getarnter Instruktor sein, der unangemeldet kontrolliert, ob wir alles richtig machen. Wir taufen ihn Clemens.

Fortan schallt bei jedem Robbenkopf der Ruf durchs Cockpit: „Clemens ist wieder da!“ Ob es dieselbe Robbe ist, wird zunehmend nebensächlich. Ein Running Gag ist geboren.

Nach rund 23 Seemeilen erreichen wir gegen Mittag den Hafen. Dort angekommen heißt es erst einmal: Mittagessen. Im Royal Belgium Yacht Club stehen auf der Dachterrasse mit Blick über den Hafen Muscheln beziehungsweise Fish & Chips auf dem Programm - eine ausgesprochen angenehme Art, den ersten Teil des Tages ausklingen zu lassen.

Anschließend beschließen Jörg und Peter, auch noch Oostende „City“ zu erkunden. Die Expedition führt im Wesentlichen zum Museumshafen mit seinem Dreimaster und durch Einkaufsstraßen mit Geschäften, die uns erstaunlich vertraut vorkommen. Die einhellige Bewertung der beiden Stadtentdecker nach ihrer Rückkehr fällt entsprechend knapp aus: Kann man beim nächsten Mal auslassen. Immerhin wissen wir das jetzt aus eigener Anschauung.

27. September - Der frühe Vogel nimmt den Strom

Um 06:09 Uhr verlassen wir Oostende. Nicht aus Ehrgeiz, sondern wegen der Tide: Wir wollen den Strom auf dem Weg nach Frankreich nutzen. Die Rechnung geht auf. Für rund 28 Seemeilen brauchen wir knapp fünf Stunden; schon um 11:03 Uhr endet unser Track in Dünkirchen. England ist jetzt nur noch eine Kanalquerung entfernt. Und die Planung wird ernst.
Aber bis zum nächsten frühen Ablegen bleibt uns noch ein Nachmittag. Also ziehen wir los: Dünkirchen will erkundet werden. Zwischen Hafenbecken, Backsteinfassaden und Kirchen zeigt die Stadt schnell, dass sie mehr ist als nur ein praktischer Zwischenstopp auf dem Weg durch den Ärmelkanal.

Besonders maritim wird es am Museumshafen. Die Dreimastbark Duchesse Anne und das leuchtend rote Feuerschiff Sandettié liegen dort wie zwei sehr unterschiedliche Kapitel derselben Seefahrtsgeschichte nebeneinander. Ein paar Schritte weiter geht es mitten hinein in die Stadt - und irgendwann auch nach oben. Die Besteigung des Turms sorgt für die versprochenen Höhenmeter und erinnert die Beine daran, dass ein Hafentag keineswegs automatisch ein Ruhetag ist.



Am Ende stehen wieder mehr als 15.000 Schritte auf dem Zähler. Und auch kulinarisch bleibt Dünkirchen lehrreich: Espresso und Bier funktionieren in Kombination erstaunlich gut! Ein großer Schokoladenmilchshake dagegen erweist sich trotz unbestreitbarer Köstlichkeit als deutlich anspruchsvoller. Sein Fettgehalt bringt den Magen jedenfalls nachhaltiger durcheinander als so manche kabbelige See. Wieder etwas gelernt: Seemannschaft findet offenbar nicht nur an Bord statt.

28. September - Eine Nussschale auf dem Weg nach England

Um 06:15 Uhr legen wir in Dünkirchen ab. Dover ist unser Ziel. Direkt sind es etwa 40 Seemeilen, unser GPS--Track wird 44,7 zeigen. Wir haben Springtide und entsprechend kräftige Strömung in der Straße von Dover. Unsere Abfahrtszeit ist bewusst gewählt. Doch vor uns liegt auch eines der meistbefahrenen Seegebiete der Welt.

Dann kommen die Großen: Frachter, Tanker und andere Berufsschiffe ziehen in ihren Verkehrstrennungsgebieten durch den Kanal. Aus dem Cockpit einer Bavaria 36 wirken sie noch größer als auf dem Plotter. Und dazwischen Lina - eine gefühlte Nussschale zwischen den Großen und Starken.

Unser Motto: Safety first. Lieber Fahrt herausnehmen oder warten und ein Schiff sicher passieren lassen, als eine zu kleine Lücke erzwingen. Aktives AIS und Radar helfen enorm: Aus Punkten werden erkennbare Kurse, Geschwindigkeiten und Annäherungspunkte.



Später sieht unser GPS-Track beinahe so aus, als wären wir diagonal durch die Verkehrsspuren gefahren. Dabei sollen diese möglichst rechtwinklig zur allgemeinen Verkehrsrichtung gequert werden.

Entscheidend ist die Kielrichtung, nicht der Kurs über Grund. Wir richten Lina entsprechend aus, während die Springtide uns seitlich versetzt. Die schräge Linie ist das sichtbare Ergebnis von Bootskurs und Strömung. Über längere Strecken zeigt der Plotter rund siebeneinhalb Knoten SOG, zeitweise mehr.

Von England sehen wir lange nichts. Grauer Himmel, graues Wasser, gelegentlich ein paar Regentropfen. Stundenlang fahren wir durch dieses Grau. Dann geschieht etwas, das kein Tidenkalender vorhersagen kann: Kurz vor Dover reißt die Wolkendecke auf. Ein Sonnenloch, ein Stück blauer Himmel und plötzlich trifft Licht auf die Kreidefelsen. Strahlendes Weiß vor dunkelgrauem Himmel. Die Cliffs leuchten regelrecht.



Wir kennen sie von Bildern. Jetzt stehen wir auf unserer eigenen Lina vor ihnen. Majestätisch. Atemberaubend. Für Minuten ist die ganze Rechnerei mit Tide und Kursen vergessen. Unter Beachtung der Naturschutzgrenzen fahren wir vergleichsweise nah an den Felsen entlang und nehmen Kurs auf Dover Port. Um 12:54 Uhr britischer Zeit endet unser Track. England hätte uns nach fast 45 Seemeilen kaum schöner begrüßen können.

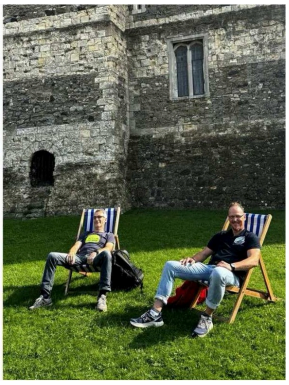
29. September - „Wir behalten uns eine spätere Kontrolle vor“

Wir bleiben zwei Nächte in Dover. Die Einreise haben wir vorbereitet: Mein Voyage Plan nennt Start- und Zielhafen sowie die geplanten Zeiten. Per E-Mail erhalten wir die Freigabe zum direkten Anlaufen; eine Q-Flagge brauchen wir nicht. Nur der Hinweis bleibt, man behalte sich eine spätere Kontrolle vor.
Wir halten das für Standardtext. Wenn bei der Ankunft niemand kommt, wird am nächsten Morgen sicher auch keiner erscheinen. Weit gefehlt.

Am Morgen stehen vier Personen in Rettungswesten auf dem Pier. Ob sie an Bord kommen und sich umsehen dürften? Natürlich. Die britische Border Control ist freundlich, die Kontrolle völlig entspannt, nach wenigen Minuten alles erledigt. Neue Erkenntnis: „Wir behalten uns eine spätere Kontrolle vor“ kann tatsächlich heißen: „Wir kommen morgen früh vorbei.“

Danach gehört Dover wieder uns. Wir besichtigen Dover Castle und steigen hinab in die weitläufigen Tunnelanlagen unter dem Castle. Hier wird schnell klar, dass die berühmten Kreidefelsen nicht nur eine Landmarke für Seefahrer sind, sondern über Jahrhunderte enorme strategische Bedeutung hatten. Wir sehen das alte unterirdische Krankenhaus und Räume, in denen während des Zweiten Weltkriegs gearbeitet und geplant wurde. Irgendwann fällt natürlich der Name Churchill - und bei der Vorstellung, dass er sich auch hier unten seine berühmte Zigarre angezündet haben soll, stellt sich unweigerlich die Frage, wie beliebt das angesichts der damaligen Belüftung wohl bei allen anderen gewesen sein mag.





Eine viel kleinere Geschichte bleibt Edgar besonders im Gedächtnis: Ein Offizier soll eine Katze mit in die Tunnel gebracht haben. Ihre Pfoten hinterließen Spuren im damals noch frischen Boden - kleine Abdrücke zwischen all der großen Militärgeschichte. Und auch der Kalte Krieg hat tief unter Dover seine Spuren hinterlassen.

Später wollen wir die Cliffs nicht nur vom Wasser und von oben sehen, sondern zu Fuß erwandern. Dabei treffen wir auf das Schild „Last Pub in the civilized world“. Ein vielversprechender Hinweis. Wir ignorieren ihn zunächst.

Im Nachhinein betrachtet hätten wir diese Warnung ernster nehmen sollen.

Denn der Weg nach oben wird durchaus schweißtreibend. Während wir noch darüber diskutieren, welcher Pfad wohl zur besten Kameraperspektive führt, ziehen immer wieder japanische Besucher an uns vorbei - teilweise im Laufschritt und mit Selfie-Stick im Anschlag. Offenbar kann man die White Cliffs auch sportlich besichtigen.

Wir wählen die gemächlichere Variante. Das hat Vorteile: Zeit für einen ehrfürchtigen Blick auf die Fährterminals von Dover und das beeindruckende logistische Ballett der Schiffe zwischen England und Frankreich. Und Zeit für die wilden Brombeeren am Wegesrand - gesund, schmackhaft und in diesem Moment deutlich günstiger als alles, was man in Dover sonst bestellen kann.

Irgendwann erreichen auch wir den Gipfel.

Über uns der Himmel, unter uns der Kanal und tief unter unseren Füßen dieses gewaltige Geflecht aus Tunneln. Dover besteht tatsächlich aus deutlich mehr als weißen Felsen.



Bleibt nur noch eine entscheidende Frage: Gibt es hier oben eigentlich eine Kneipe? Die Antwort lautet glücklicherweise: ja.

Das Happy End des Aufstiegs besteht aus Dosenbier. Natürlich nicht, ohne zuvor den Preis hochzurechnen und kritisch mit den ortsüblichen Tarifen abzugleichen. Man ist schließlich Segler. Navigation, Kalkulation und sorgfältige Entscheidungsfindung enden nicht automatisch mit dem Festmachen.
Und so sitzen wir schließlich oben auf den Cliffs, das Bier in der Hand und den Kanal vor Augen - denselben Kanal, den wir am Vortag noch mit Lina überquert haben.

Manchmal lohnt sich der Umweg. Und manchmal hätte man trotzdem im „Last Pub in the civilized world“ noch ein Bier trinken sollen.

Fish & Chips müssen natürlich sein. Wir landen in einem Keller-Pub, wo ein älterer Mann so selbstverständlich zum Raum gehört wie die Sprüche an den Wänden. Eine Dartscheibe hängt dort ungefähr auf Kniehöhe. Warum? Seine Enkel sollen schließlich auch spielen können! Edgar bestellt seinen ersten Cider seit Langem, und wir lassen es uns gutgehen. Dass Bier und Espresso gleichzeitig funktionieren, bestätigt sich erneut. Abends geht es noch zu einem guten Inder. Der Schrittzähler zeigt 17.000 Schritte. Ein Hafentag also - von Erholung war nie die Rede. Und wieder einer jener gemeinsamen Abende, die in keinem Logbuch stehen.

30. September - Wieder durch die Großen

Um 11:16 Uhr britischer Zeit verlassen wir Dover. Die Tide bestimmt den Fahrplan, die Straße von Dover liegt erneut vor uns - nur diesmal in Gegenrichtung. Die Rückfahrt ist kein Spiegelbild der Hinfahrt. Wieder Verkehrstrennungsgebiete, große Schiffe und unsere kleine Lina dazwischen. AIS, Radar, Ausguck; lieber einmal warten als einmal zu mutig sein.



Die Fahrt über Grund schwankt deutlich: mal fünf bis sechs Knoten, später über längere Abschnitte wieder mehr als sieben. Auch der Rücktrack ist keine gerade Linie.

Nach fast 45 Seemeilen erreichen wir Dünkirchen um 20:21 Uhr französischer Zeit. Damit liegen allein für die Kanalquerungen fast 90 Seemeilen im Kielwasser.

Doch der Tag ist noch nicht ganz zu Ende. Nach acht Stunden Kanalüberquerung kommen wir in der Dunkelheit an - Wind, Welle, müde. Eigentlich freuen sich jetzt alle nur noch auf den Anlegerschluck und das Abendessen. Festmacher checken, Leinen klarieren, Landstrom legen. Das Kabel wird natürlich zuerst am Schiff eingesteckt und dann am Steg. So weit, so gut.

Allerdings hat es mittendrin eine merkwürdige Verdickung: eine gekapselte Kupplung. Und wie es der Teufel will, fällt beim Aufhängen des Kabels genau diese ins Hafenbecken. Der Strom ist sofort weg. Nicht nur bei uns. Am ganzen Steg. Die Sicherung ist raus. Offenbar war die Kapsel für Regen geeignet - nicht für einen Tauchgang im Hafenbecken. Die Begeisterung unserer Nachbarlieger hält sich entsprechend in Grenzen.

Und nun? Wie bekommt man abends gegen 21 Uhr in Dünkirchen jemanden dazu, die Sicherung wieder einzuschalten? Wir haben Glück im Pech: Nach etwa einer halben Stunde erscheint tatsächlich ein Techniker - oder war es der Hafenmeister? -, legt den Schalter wieder um und der Steg hat Strom.

Wieder etwas dazugelernt.

Rasmus fährt mit

Peter achtet während unserer Seetage kontinuierlich darauf, dass neben Navigation und Seemannschaft auch die maritimen Bräuche nicht zu kurz kommen. Wir haben Linie-Aquavit an Bord, und Rasmus soll keinen Grund bekommen, uns schlecht gesinnt zu sein. Also erhält er immer wieder einen Schluck als Opfergabe. Der Fairness halber: Rasmus muss die Flasche nicht allein bewältigen. Manchmal helfen wir ihm. Aber nur abends, wenn Lina sicher festliegt.



Überhaupt gibt es einen besonderen Grund zum Anstoßen: Peter wird 66. Bemerkenswerterweise hatte das vorher keiner so richtig auf dem Schirm. Umso schöner wird der Abend. Aus einem Hoch werden mehrere, aus einem Glas vielleicht auch. Man wird schließlich nur einmal 66!

1. Oktober - Der Wind hat das Lehrbuch nicht gelesen

Wegen der Tide verlassen wir Dünkirchen erst um 12:25 Uhr. Vor uns liegen mehr als 40 Seemeilen bis Zeebrügge. Wer glaubt, nach den Kanalquerungen sei die Aufregung vorbei, irrt.

Kurz vor Zeebrügge wollen wir halsen, um den Baum auf die andere Seite zu bekommen und das Rollgroß besser einrollen zu können. Peter empfiehlt die Lehrbuchvariante: Großschot über die Winsch dichtholen. Ich meine, bei meiner ganz sanften Drehung könne er das problemlos von Hand halten. Die Drehung wird tatsächlich sanft. Nur der Wind hat das Lehrbuch nicht gelesen. Ein Winddreher erwischt uns genau falsch, der Baum kommt schneller herüber als bestellt. Keine Patenthalse - sie war ja geplant. Nur eben nicht in dieser Geschwindigkeit.



Die Baumbremse nimmt viel Energie heraus, aber nicht genug. Der rund 20 Jahre alte Draht des Baumniederholers entscheidet: Seine Zeit ist gekommen. RATSCH. Er verabschiedet sich in sein persönliches Seemannsgrab.
Für Peter wäre ein "Ich hatte es ja gesagt" durchaus angemessen gewesen

Vor Zeebrügge müssen wir warten. Die Berufsschifffahrt hat Vorrang. Wir liegen dicht neben dem Fahrwasser, Heck zur Welle, und möchten eigentlich nur noch festmachen. Dann schiebt sich ein Containerriese aus dem Hafen: ungefähr 360 Meter lang, 60 Meter breit. Peter findet die bessere Maßeinheit: „Das Ding ist anderthalbmal so lang wie der Eiffelturm, wenn man den umkippt.“



Damit ist alles gesagt. Um 20:55 Uhr machen wir nach rund 42,5 Seemeilen fest. Vielleicht bekommt Rasmus heute etwas mehr als sonst.

2. Oktober - Brügge

Lina bleibt im Hafen, wir nehmen die Bahn nach Brügge. Statt Plotter, AIS und Gezeiten: historische Fassaden, Grachten und enge Gassen. Pferdekutschen, Waffeln, Schokolade, Marktplatz, Belfried und Rathaus - die Stadt macht es einem leicht, sich wohlzufühlen.

Jörg hat noch ein Ziel: eine Brauerei. Für ihn eindeutig „Must Visit“, und in der Crew regt sich wenig Widerstand.

Wir sitzen draußen an einer Gracht, vor uns verschiedene Biere und Brezeln. Flache Ausflugsboote ziehen im Minutentakt vorbei. Die Passagiere winken, wir winken zurück und widmen uns wieder dem Bier.



Nur beim Senf ist Vorsicht geboten. Wer etwas Harmloses zur Brezel erwartet, erlebt eine Überraschung: Das Zeug erinnert eher an Wasabi. Entsprechende Reaktionen am Tisch - und anschließend noch etwas mehr Bier. Nach langen Seetagen, Dover und vielen Stunden im Cockpit ist dieser Nachmittag ein herrlicher Kontrast. Vier Segler, eine Gracht, Bier, Brezeln, viel zu scharfer Senf und sehr viel zu lachen. Das ist Brügge.

3. Oktober - Wieder in die Blaue Welle

Um 10:48 Uhr verlassen wir Zeebrügge Richtung Vlissingen. Und natürlich schaut irgendwo wieder ein Robbenkopf aus dem Wasser. „Clemens ist wieder da!“ Unser getarnter Yachtmaster-Instruktor scheint auch die Heimreise zu überwachen.

Nach der Vlissingersluis endet die Seefahrt und der Blaue Golf übernimmt erneut. Diesmal durch den Kanaal door Walcheren in Gegenrichtung: aufschließen, warten, weiterfahren. Eine andere Form der Navigation, aber dasselbe Prinzip. Auf See bestimmt die Tide den Fahrplan, im Kanal der Blaue Golf. Zur richtigen Zeit am richtigen Ort.



Hinter der Veersesluis liegt wieder das Veerse Meer. Um 19:35 Uhr erreichen wir nach rund 34 Seemeilen Kortgene. Nur noch ein kurzer Schlag bis Wemeldinge.

4. Oktober - Der Kreis schließt sich

Um 10:36 Uhr verlassen wir Kortgene. Nach all den langen Etappen wirken neun Seemeilen wie ein Katzensprung. Über das Veerse Meer geht es zur Zandkreeksluis. Noch einmal Fender, Leinen, Schleuse. Dann die Oosterschelde. Um 12:49 Uhr endet unser letzter GPS--Track in Wemeldinge. Nach zehn Tagen und rund 261 Seemeilen ist Lina wieder zu Hause.

Zur richtigen Zeit am richtigen Ort

Was bleibt? Die leuchtend weißen Cliffs vor dunklem Himmel. Eine Nussschale zwischen Frachtern. Springtide, Blauer Golf und eine Sandbank, die unseren Kiel kennenlernen wollte. Ein Baumniederholer auf dem Weg in Rente. Ein Containerschiff in „anderthalb gekippten Eiffeltürmen“. Britische Grenzer, Churchill und die Katze in Dovers Tunneln. 17.000 Schritte, Fish & Chips, Cider, Kinder-Darts und die Erkenntnis, dass Bier und Espresso zusammenpassen. Brügger Grachten, Brezeln und Senf mit Wasabi-Ambitionen. Rasmus und sein Aquavit. Peters 66. Und Clemens, unser strengster und bestgetarnter Yachtmaster-Instruktor.

Doch das ist nur ein Teil. Entscheidend war die Stimmung an Bord. Vier Menschen auf 36 Fuß - das kann zehn Tage lang werden. Bei uns war es genau andersherum. Wir haben gemeinsam geplant, navigiert, angelegt, gekocht, gegessen und gelacht. Aus einer Robbe wurde Clemens, aus einem Aquavit ein Ritual und aus einem Landgang in Brügge einer jener Nachmittage, die niemand planen kann und keiner vergisst.

Vielleicht ist genau das der Unterschied zwischen einer gefahrenen Strecke und einem wirklich guten Törn. Die 261 Seemeilen stehen im Logbuch. Die anderen Dinge nicht.

Jörg hatte uns zwei Sätze auf die Shirts gedruckt. Vorne: „Gemeinsam Segeln.“ Hinten: „Man soll die Crew nicht vor dem Abend loben.“ Nach zehn Tagen können wir es wagen: Die Crew war großartig. Und Lina hat uns sicher über den Kanal und wieder nach Hause gebracht.

Auch nautisch bleibt eine Erkenntnis: Gute Navigation ist nicht immer die kürzeste Linie. Manchmal bedeutet sie, morgens um sechs abzulegen, manchmal erst mittags. Den Strom für sich arbeiten zu lassen, einem Frachter den Vortritt zu geben oder vor einer Brücke zu warten. Und manchmal, nach einem langen Tag die Leinen festzumachen, Rasmus seinen Schluck zu geben und mit genau den richtigen Leuten anzustoßen.

Zur richtigen Zeit am richtigen Ort.
(Volker Kalthaus)



Bob abzugeben!

Unser Verein ist nach wie vor im Besitz des BOB. Diesen Polyvalk wollen wir weiterhin abgeben. Hierzu hat Bernhard Corsten eine Anzeige geschaltet, um Interessenten zu finden. Solltet Ihr Interesse am Besitz eines eigenen Bootes haben oder jemanden kennen, der ein Boot besitzen möchte, so meldet euch bitte über die Anzeige bei Kleinanzeigen.de oder gebt den unten aufgeführten Link weiter.
https://www.kleinanzeigen.de/s-anzeige/polyvalk-segeljolle-segelboot-bis-5-personen-sehr-guenstig-/3554584184-230-1686
Drückt die Daumen, dass sich ein Käufer für diese Boot findet.
Gruß Carsten Boppert





Geburtstage im November
Im November gratulieren wir

zum runden Geburtstag:

Ulrike Endres
Christa Klant
Dagma Winzier
Dirk Guthy-Rahn

zum Geburtstag mit Schnapszahl:

Eva Tegethof

zum Geburtstag mit 70 und mehr Jahren:

Egon Hammermann
Edwart Guerin
Gerd Ockenga

Natürlich gratulieren wir auch allen hier nicht Genannten, die in diesem Monat ihren Geburtstag hatten.

Danke

Kurz vor dem Seglerabend am 06.10 hat Manfred Grunert in seinem Keller vier Schwimmwesten gefunden. Nach kurzer Prüfung der Westen und Kontaktrunde über Dagulf Callies ist er dem Aufruf der Flaschenpost aus dem August gefolgt und hat die Westen dem Verein gespendet. Die Westenspende konnte ich vor dem Seglerabend in Empfang nehmen. Mit Beginn Saison 2027 werden die Westen nach Ophoven verbracht und stehen dann insbesondere den kleineren Seglern zur Verfügung. Im Namen des Segel-Club Rhein-Sieg e.V. bedanke ich mich bei Manfred Grunert für diese gut erhaltenen Westen.
Carsten Boppert



Impressum:

Redaktionsschluss: ist jeweils 2 Wochen vor dem Seglerabend
Herausgeber:
Segel-Club Rhein-Sieg e.V.
Gottfried-Keller Straße 7, 53757 St. Augustin
Email: Medien@segel-club-rhein-sieg.de
Internet: www.segel-club-rhein-sieg.de
Verantwortlich:
Sara Hübner (Medienwartin)
Ulf Jose (Erster Vorsitzender)
stehen in der Verantwortung der Anbieter