

8

November 2017

USCU intern

Universitätssegelclub Ulm e.V. - USCU

Universitätssegelclub Ulm

40 Jahre
1977-2017



Foto: J.R. Hoppe

Twede Sied

Bild für die Einladung zum Jubiläumsfest (Jens Kolb) ►



Unser Katamaran und die „23“ sind aus dem Wasser. Die Alpha aber wartet noch auf die Regatta der Eisernen am 2. Dezember. Und das wichtigste, wir alle warten auf unsere Feier zum 40-jährigen Clubjubiläum am 18. November.

Hier wie üblich noch einige kurze Meldungen aus der Saison.

Aktion Rettungswesten

Vor zwei Jahren hatten wir mit großem Erfolg eine Rettungswestensammelbestellung gemacht, nun sollte es eine Neuauflage geben. Dabei wurde auch gleich eine Wartung der alten Westen angeboten. Hinzu kam noch eine weitere Idee, wieder Westen für den USCUI zu beschaffen – und gegen eine Gebühr an Kurs- und Törn Teilnehmer zu verleihen mit der Möglichkeit, sie nach Nutzung zu kaufen.

Ergebnis dieser Aktion von Jens Kolb waren insgesamt 24 neue Westen samt Lifelines. Davon kamen 12 in den Verleih, von denen 11 nach dem Törn verkauft wurden. Wir werden diesen „Mietkauf“ sicher in der kommenden Saison wiederholen.

Kontakt:
Universitätssegelclub Ulm - USCUI
<http://uscu.de>
Dr. Jürgen R. Hoppe
Vorsitzender
Buchenlandweg 221
89075 Ulm

Monte Erna

Leider kam es dieses Jahr wegen Terminmangels nicht zu einem Sommerfest auf „Monte Erna“. Der Yachtclub Langenargen ist in Planung eines neuen Clubhauses.

Kurse und Boote

Mit der Einführung des neuen Sportbootführerscheins werden sich die Kurse des USCUI ändern. In Zukunft findet jeweils im Wintersemester die Theorieausbildung für den Sportbootführerschein statt, im Sommer dann der Sportküstenschifferschein. Ein SKS-Törn wird dann jeweils im Herbst angeboten.

Da wir keine Motorausbildung mehr am Bodensee machen werden, sind unsere Motorboote für Unterrichtszwecke damit überflüssig. Es ist angedacht, das große Motorboot den Mitglieder für Binnenfahrten gegen eine Nutzungsgebühr zur Verfügung zu stellen. Details werden gerade diskutiert.

Jürgen R. Hoppe

Wiederbelebungs- und Defibrillations-Kurs

Die Vorsaison wurde auch weitere Aspekte der Sicherheit genutzt.

Am 22.02.2017 gab es für 15 Teilnehmer die Gelegenheit eines Wiederbelebungskurses, der von unserem Mitglied David Richter (Rettungsdienstleiter des DRK Ulm) durchgeführt wurde. Bei diesem Kurs wurde natürlich besonders auf die Umstände beim Segeln eingegangen.



Herzmassage und Defibrillation ◀

Ellenbogen und Kopf ramponiert, der Patient lächelt trotzdem. ◀◀

Sportbootführerschein-Binnen am Ammersee

Der "Ammerseekurs" fand dieses Jahr das letzte Mal als Kurs für den "alten" Sportbootführerschein-Binnen" statt. Vom 9.- 13 April trafen sich 46 Kursteilnehmer und 17 Bootsführer. Ein ausführlicher Artikel wird in USCU intern 9 erscheinen.



Die 17 Bootsführer vom Ammerseekurs 2017. ◀

Kurse

SKS-Törn - Elba-Korsika

Harald C. Traue

Zehn Stunden und eine Nacht trennen mich jetzt vom azurblauen Mittelmeer. Hier in Ulm war es zwei Wochen lang kalt gewesen, viele Blüten sind erfroren und die Umlaufpumpe der Heizung hatte eine Störung, stand also still und das Haus war ausgekühlt als wir nach der Autofahrt bei leichtem Regen ankamen. Schon nach dem Bernardino deuteten dunkle Wolken das nördliche Wetter an. Der rasch angeheizte Kaminofen rettete den Abend. Gleich nach dem Frühstück mit Capuccino (aus der restlichen Dose des Törns gebrüht) greife ich zu Predrag Matjevejevic *Der Mediterran - Raum und Zeit*, den vielleicht besten Text über das Mittelmeer. Es ist wahr, wenn er schreibt: Der Mediterran ist schon lange kein Meer der Abenteurer, doch seine Leidenschaften für das Abenteuer sind noch nicht ganz versiegt.

Erst wenige Monate ist es her, dass ich die Teilnehmer des SKS-Kurses, den wir Nautik III im Studium Generale der Universität nennen, fragte, wer denn Interesse am Ausbildungstörn habe, der ins Mittelmeer gehen sollte, so um Ostern herum. Es waren fast alle. Da war sie also die Leidenschaft für das Mittelmeer. Als dann die Skipper gefunden und die Yachten bei Aladar Sail und der Agentur Chartertransparenz am Bodensee noch vor dem Jah-

reswechsel gemietet, blieben nur 14 Kandidaten übrig. Aber die freien Kojen waren bald mit Freunden aus dem USCU und Familie belegt. Nach der notwendigen Bürokratie suchte ich mein aktuelles Logbuch für Seetörns heraus. Das Binnensegeln auf dem Bodensee wird da nicht eingetragen. Es ist die Nummer 11 und hat nur wenige Seiten übrig, die aber für zwei Wochen reichen sollten. In jedem Logbuch sind drei bis sechs Törns eingetragen. Es kamen einige Meilen zusammen und Elba-Korsika gehört neben Mallorca zu den beliebten Zielen für die SKS-Praxis.

Sonntag, 9.4.

Vereinbart war als späteste Ankunft aller Crews Montag 12:00, weil – so hoffte ich – dann so Gott will die Yachtübergabe abgeschlossen sein würde und wir nach der Sicherheitseinweisung den ersten Schlag nach Porto Azzurro würden machen können. Die Skipper und Co-Skipper wollten schon um fünf am Sonntag an den Booten sein. Als wir ankommen, sind alle vier Crews schon auf den Schiffen. Ich stehe vor der Luna Piena, einer Oceanis 45, schlappe 4,5 Meter breit, bis zum Heck keilig die Rumpfform. Das Cockpit ist riesig. Man könnte darin tanzen, wenn nicht der etwas wackelig wirkende Tisch mit schmalen Fuß im Wege wäre. Aber wo soll man da bei Lage Halt mit den Füßen finden, denke ich, der würde doch bei Krängung glatt abbrechen, wenn sich 5 Leute daran abstützen. Vermutlich ist die Yacht dafür nicht gebaut, denn auch die Rücklehnen sind nur leicht abgeschrägt und der Rudergänger hätte am Doppelruder zwar gute Sicht nach vorne, bekäme aber spätestens nach zwei Stunden Wadenkrämpfe. Erfreulich sind die flachen Strecktaue nach vorne. Kein Standard, aber von Aladar auf unseren Wunsch eingebunden. Sie laufen zwar durch die Mittelklampe und die Lifelines müssen umgesteckt werden, wenn man nach vorne muss, aber dennoch eine sichere Sache. Es ist der Schrecken aller Skipper, dass

Giglio im Licht der Morgensonne ▼



ein Crewmitglied über Bord geht, jedenfalls derjenigen Skipper, die Schultes Buch über Yachtunfälle gelesen haben oder unangenehme eigene Erfahrungen machten.

Ab 6 Bft sollte man nicht mehr segeln, hatte ich im Vertrag unterschrieben. Seit Jahren grüble ich darüber nach, was dieser Passus im Kleingedruckten bedeutet: Sofort anhalten und treiben lassen, oder bei Vorhersage von 6Bft gar nicht losfahren und wer sagt das vorher, der DWD, Meteo France oder Italia oder eines der zahlreichen Apps? Und was tun bei Gewitterfronten? Ob die obligatorische zusätzliche Haftpflicht der USCU-Skipper oberhalb 6 Bft entstehende Schäden abdeckt? Man müsste mal eine rechtverbindliche Auskunft dazu einholen.

Die Mitarbeiter von Aladar Sail wuseln jenseits solcher Erwägungen zwischen dem entladenen Gepäck und den herumstehenden Crews umher, grüßen mit bona serra und machen mich und Norbert mit dem Schiff vertraut – alles entspannt und freundlich. Diesmal dringen wir sogar bis zum Getriebeöl des Saildrive vor, dass allerdings nur einmal beim Auslaufen zum Törn kontrolliert werden müsse, erfahren wir. In der Backskiste unter dem Sitz am Tisch auf StB ist zu Norberts und meiner Überraschung eine Ersatzmotorschraube verstaut. Die sei schon alt, würde uns aber heimbringen, wenn mal die Schraube verloren gehe. Aha, denken wir beide mit der gleichen Verwunderung und blicken uns erstaunt an. Bis auf Kleinigkeiten sind die Boote am Morgen zum Auslaufen bereit. Das hat es noch nie gegeben.

Montag 10.4.: Die Wettervorhersage für die nächsten Tage sagt schwachen Wind aus wechselnden Richtungen vorher. Die verschiedenen Vorhersage-Apps unterscheiden sich stark um bis zu 180°, nur schwach soll er sein der Wind. Die Skippermeinungen gehen auseinander, zwei möchten nordwärts, um vielleicht bis Calvi zu kommen, die anderen beiden wollen gerne nach Giglio, also die Südtour fahren. Ich entscheide: zuerst nach Giglio. Die ersten Boote können den Kurs noch segeln, am Nachmittag schwächen die 2Bft ab und der Rest wird unter Maschine gefahren. Giglio bietet Anlass zu endlo-

sen Kalauern, auf welche Felsen wir die vier Yachten setzen könnten, um richtig berühmt zu werden. Die ersten Anleger des Törns klappen schon prima. Der Abend breitet sich über den schönen Ort und der Anblick der bunten Häuser am Kai im milden Abendlicht überlagert die Bilder von der gestrandeten Costa Concordia.

Dienstag, 11.4.

Am nächsten Morgen nach Sonnenaufgang treffe ich bei der Suche nach dem besten Licht auf Markus und Harry. Wir schlendern entlang des Nordkais bis zur Felsbucht, wo der gestrandete Kreuzfahrer auf der Seite lag. Harry erzählt von seinem ersten Besuch auf Giglio und einem Barbesitzer, der abends Opern in seiner Bar sang. Später treffen wir uns, als wäre es verabredet, nach und nach alle in der Sonne vor einer kleinen Bar zu Cappuccino mit Brioche. Zur Unterhaltung im Hafenkino legt die Fähre an. Am Kai mit unseren Yachten treffen wir auf einen Bärtigen, der ein brüchiges und windschiefe Holzhüttchen geöffnet hat, die sich als Hafbüro entpuppt. Es erfolgen verschiedene Berechnung mit Hilfe von handgeschriebenen abgegriffenen Tabellen, Nachlässen wegen fehlender Duschen und der Unerreichbarkeit der Stromkonsole, die in einem Betrag von 62€ für alle vier Schiffe mündet. Als ich die Hütte verlasse, verschwindet die Be-

Treffen ohne
Verabredung ▼



Kurse

rechnung im Papierkorb und das Geld in der Jackentasche. Wohl nicht recht, aber richtig, denn der Mann braucht dringend ein neues Hemd.

Auf dem Weg nach Porto Azzurro sehen wir zwei Wale. In der spiegelglatten See sehen wir die Finnen im Minutenabstand auftauchen und im eleganten Schwung wieder verschwinden. Ab und zu blasen sie pfeifend eine Fontäne hoch in die Luft. Als wir näher heranfahren, drehen die beiden ab und wir sehen sie weit querab aufs Neue. Später erfahren wir im Internet, dass es sich um die gewaltigen Finnwale handelt, die 90 Stundenkilometer schnell schwimmen können. Als gesellige Tiere scheuen sie die Yachten nicht, vielleicht aber unseren Motorlärm. Wir lernen bei Wikipedia auch, dass wir uns im Walschutzgebiet zwischen Sardinien und den Küsten Liguriens der Toskana befinden, wo man die Meeressäuger so häufig sieht, dass schon Whale watching als touristische Attraktion gilt.

Beim Anlaufen der Bucht von Porto Azzurro sehen wir schon von weitem die Anfang des 17. Jahrhunderts auf einen Felsvorsprung gebaute und ehemals spanische Festung San Giacomo. Wie in vielen dieser Festungen war auch hier ein Gefängnis untergebracht, das eng mit dem früheren Ortsnamen Porto Longone verbunden war. Erst vor 70 Jahren erhielt der schöne Ort mit dem malerischen Fischerort um die Piazza Matteotti direkt am Hafen den neuen Namen: Porto Azzurro.

Whale watching ▼



So schön wie der Name ist auch das Städtchen.

Mittwoch 12.4.

Nach langer Motorfahrt mit kurzen Unterbrechungen unter Segeln erreichen wir am Abend die Insel Capraia. Die ganze Fahrt über gilt in Ermangelung seefahrerischer Ereignisse die größte Sorge dem Auswärtsspiel für Bayern München gegen Real Madrid in der Champions League. Die jungen Leute sind ganz aufgeregt, Harry und Sabine als Bayernfans auch. Bei dem Gewese um das Spiel hätte man selbstverständlich davon ausgehen können, dass die Fans die lokale Gastronomie notfalls bestochen hätten, um das Spiel auf einem großen Bildschirm zu sehen, aber nichts dergleichen geschah. Vor einem winzigen Smartphone drängten sich die Bayernfans in einen Yachtsalon, um dem traurigen 4:2-Ereignis beizuwohnen. Bayern hat versagt.

In der Nacht halte ich im Traum eine Rede vor der American Psychology Association. Es geht in der Rede nicht um ein psychologisches Thema, sondern um Republikaner und Demokraten, an Details kann ich mich leider nicht erinnern. Nach der Rede erkundige ich mich besorgt bei meinem Freund Jamie Pennebaker, ob das denn entsprechend angekommen sei. Dann schlendern wir zu zweit durch eine mittelalterliche Stadt mit Fachwerkhäusern, wohl eher irgendwo in Deutschland als in den USA. An den Fachwerkhäusern züngeln sich die Flammen wie Gasflammen leckend an den Balken nach oben. Die ganze Stadt brennt bläulich. Ich erkläre Jamie, das sei jetzt eine üblich gewordene neue deutsche Abbruchmethode und nicht weiter bedrohlich. Die Deutschen würden jetzt alle in Sichtbeton wohnen wollen. Als wir dann in einer Kirchenruine vor einem abgebrannten Altar stehen, wache ich auf und muss dringend pinkeln gehen. Nachher liege ich eine Weile wach und denke über den Sinn dieses bizarren, aber ziemlich klaren Traumes nach. Mir fallen unsere Gespräche am Abend über den Gasherid im Schiff ein und wie wichtig es sei, abends das Gasventil zu schließen. Beim Kochen wollte aber der Backofen nicht recht

brennen und ich habe eine Weile die Gasflamme beobachtet. Mit Schrecken fällt mir sofort ein, dass ich den Hahn abends nicht geschlossen hatte. Eigentlich sollte ich jetzt nachsehen. Die Sonne geht aber schon auf, sehe ich blinzelnd und stelle fest, dass da nun auch nicht mehr nötig sei und schlafe prompt wieder ein. Den Hüter des Schlafes nannte Sigmund Freud den Schlaf, aber gegen meinen Schlaf kommt der Traum auch nicht an.

Donnerstag 13.4.

Wir machen gemeinsam eine kleine Wanderung in die Oberstadt von Capraia. Man hat einen schönen Blick bis zum italienischen Festland. Als einzige Insel des Tyrrhenischen Meeres ist die Insel durch mehrere Vulkanausbrüche vor etwa neun Millionen Jahren entstanden. Es ist nicht ganz geklärt, ob der Name die wilden Ziegen (capra = Ziege) zurück geht oder sich aus der altmediterranen Wurzel karpa (Fels) herleitet. Capraia war auch eine Gefängnisinsel, die erst 1986 vom letzten Gefangenen verlassen wurde. Zunächst geht es nach dem Ablegen unter Segeln nordwärts, wo wir von heftiger Dünung und abnehmendem Wind empfangen werden. Ziemlich unangenehm. Den Nachmittag motoren wir ein Stück und segeln dann langsam bis nach Maccinagio südwestlich unterhalb des Cap Corse.

Karfreitag 14.4.

Am Morgen, es ist Karfreitag, wird geduscht. Das ist ein buchstäblich heißes Unterfangen, aber Julian weiß schon vom Abend zuvor, dass man alle Hähne des warmen Wassers gleichzeitig öffnen muss, damit sich das brühend heiße Wasser auf die drei Duschen verteilt. Ein kluger Einfall. So geht es. Bei SW mit 3 Bft geht es nach dem Einkaufen erst nördlich und mit zunehmenden Kappeffekt westwärts. Da schläft der Wind dann ein, jedenfalls für uns im Windschatten der Berge, denn wir wollen in der Bucht vom Port de Centuri ankern. Die anderen Yachten sind geduldiger, fahren aus dem Windschatten der korsischen Berge westwärts und können bis St. Florent segeln, während wir nach der Mittagspause in der idyllischen Bucht wieder unter Maschine

fahren. Dabei begegnen uns auf der Wasseroberfläche unzählige kleine Quallen mit winzigen aufgestellten Segeln.

Die Karfreitagsprozession zur Erinnerung an den Leidensweg Christus kündigt sich durch flackernde Kerzen auf der frisch renovierten Kaimauer entlang des Hafens an. Jesus hatte ja auch ein Faible fürs Wasser. Beim Anleger in St. Florent vor zwei Jahren war der halbe Hafen eine Baustelle. Jetzt ist überall edles Pflaster gelegt. Die Besucher schlendern in kleinen Gruppen herbei und drängen dann dem von fern hörbaren Singsang der Litanei entgegen, der erst leise, dann anschwelligend hörbar wird. Auf einem kleinen Platz findet ein Gebet statt. Über den Köpfen sieht man Standarten und den gekreuzigten Jesus heranschwanken. Als der Zug näherkommt, hört man auch das Schrappen des mächtigen Holzkreuzes auf dem Asphalt der Straße. Es wird von einem kräftigen jungen Kerl im weißen Gewand getragen. Klirrend schleppt er auch eine Kette hinter sich her. Manche der weiß Gekleideten tragen Kapuzen mit ausgeschnittenen Augenhöhlen, deren Sinn sich mir nicht erschließt, die ich aber von früheren Besuchen her kenne und die immer Assoziationen zum Ku-Klux-Klan wecken. Der Singsang klingt lateinisch, ist mehr gemurmelt als gesungen, immer wieder geht es um den Herrgott, denn man hört Deus, Deus heraus. Auf dem Bootplatz vor dem Hafen geht die Prozession mit den schwankenden Monstranzen

Heckanalegen üben,
üben, üben... ▼



Kurse

über den Köpfen immer wieder im Kreis herum, und der Pfarrer im Ornat steht singend in der Mitte. Gegenläufig bildet sich ein neuer, größerer Kreis von

Gläubigen. Unter ihnen ebenso kleine Kinder wie ganz alte gebeugte Menschen. Etliche sind sehr mit ihrem Smartphone beschäftigt oder versuchen ein gelungenes Bild vom Jesus am Kreuz zu machen, der gelblich fahl und gekreuzigt im spärlichen Licht der Laternen über allem schwebt, gruselig und erhaben zugleich. Ältere Damen versuchen eher den Pfarrer abzulichten. Für Andersgläubige mag es ein seltsames Ritual sein, eine Anbetung oder Feier des Todes.

Samstag 15. 4.

Am Samstagmorgen mischt sich Abschiedsstimmung in die Frühstücksroutine unter der Frühlingssonne, denn Julia muss abreisen. Sie hat einen Flug von Bastia nach Düsseldorf und da sie zunächst mit dem selten fahrenden Bus nach Bastia gelangen muss, geht es schon eine Stunde später um 9:30 los. Norbert trainiert mit unserer Crew im Hafen An- und Ablegen. Das geht hier gut, obwohl der Hafen so voll ist, wie noch nie. Beim letzten Mal waren die Gästestege völlig leer. Es liegt vielleicht daran, dass bei einem Unwetter der hintere Hafbereich vollgeschwemmt wurde und nur verminderte Tiefe aufweist, was auch unsere Echolotwarnungen erklärt. Man merke sich: Niemals auf nur eine Informations-

Kerze anzünden in der Kirch von Caprasia: zahlen, anknipsen, beten, fertig! ▼



quelle verlassen, denn selbst Hafentiefen können sich abrupt ändern und Hafenhandbücher sind oft viele Jahre alt. Nachmittags machen wir in der Bucht von St. Florent bei NW 3 bis 5Bft Manöver unter Segel. Bei der ersten richtigen Krängung in einer reichlich dynamischen Halse fliegt die vom Vorabend noch halb volle Auflaufform mit Polenta aus dem ungesicherten Backofen durch das Schiff. Auch die Besteckschublade macht sich selbstständig. Eine Riesensauerei liegt auf dem Boden, und ein Teil der Ladung verschwindet unter der wegkippenden Sitzbank und kommt erst Tage später wieder zum Vorschein. Elke und ich schaufeln die brauchbaren Reste wieder in die Form für das Mittagessen, das wir kurz darauf in karibisch blauem Wasser der Bucht des Flussdeltas des Fiumo Santo zu uns nehmen. Als wir auslaufen, kommen Harry und Jan in die Bucht. Sie bleiben über Nacht dort. Nicht gerade ein sicherer Ankerplatz, dafür umso schöner und weit wäre es ja nicht bei plötzlichem Nordwestwind nach St. Florent.

Ostersonntag und –montag, Dienstag 16. bis 18.4.

Unter Motor geht es nach Norden. Wieder kommen uns Millionen von winzigen Quallen entgegen. Sie sind maximal 4cm groß, blau und tragen ein kleines Gallertsegel diagonal zur Mittschiffslinie. Jürgen Hoppe wird uns später am Abend auf Nachfrage an den sachkundigen Biologen den schon vermuteten Namen Segelqualle bestätigen. Wie kleine Schiffe segeln sie über das Wasser. Neugierig holen wir mit der Pütz einige davon an Bord, um sie genauer zu untersuchen und den raffinierten Aufbau des stabilen Segels unter die Lupe zu nehmen. Es handelt sich eher um elliptische Flöße, deren Segel von einem Chitingebilde gestützt werden. Die Evolution der Segelqualle hat Rechts- und Linksflöße hervorgebracht. So ist eine bessere Verbreitung möglich, ein Teil strandet, aber der Andere geht auf See hinaus. Der klangvolle lateinische Name lautet Velella velella. Als deutscher Name hat sich auch Segler vor dem Wind oder Sankt-Peters-Schifflein eingebürgert.

Nachmittags vor Macinaggio üben wir

wieder Segelmanöver. Harry hat einen Ruderschaden. Er entscheidet sich unter Notpinne im Hafen an der Tankstelle anzulegen. Alles klappt, auch die Reparatur. Abends gehen wir essen. Am nächsten Morgen legen wir mit dem Ziel Bastia zügig ab, Vieux Port, wenn es der Platz erlaubt. Natürlich erst nach einem üppigen Frühstück. Fast können wir bei bestem Wind und Sonnenschein Südkurs halten. Alle Yachten finden in dem sehr engen Hafen Platz, neuerdings an Mooringleinen. Am nächsten Morgen macht sich auf den Booten Nervosität breit, denn die Prüfung naht und alle Windvorhersagen kündigen für den Nachmittag 6 Bft in Böen 8 voraus. Ausnahmsweise sind sich alle einig, vom DWD bis zu Windy. Harry gibt ganz uncool Kommandos, Jan holt die Leute naß aus der Dusche und ich bin genervt, weil das Einkaufen so lange dauert. Zunächst motoren wir. Jan geht klugerweise gleich auf Nordwestkurs und kann später länger segeln. Ziel ist Marciana Marina auf Elba. Tatsächlich nimmt der Wind zu und springt auf die Minute genau um 17:30 von Nord auf Nordwest und dunkle Wolken mit einem prächtigen Böenkragen kündigen die angesagten 8Bft an. Schleunigst beenden alle die Manöver. Ab in den Hafen, wo schon die Jungs von der Marina ihren Spaß haben. Sie schubsen uns mit den Schlauchbooten herum, damit wir trotz zunehmendem Schwell heil an die Anleger kommen. Der mit uns einlaufende Fischkutter wird einen Teil seines Fanges direkt an unsere Crews los.

Mittwoch bis Freitag, 19. bis 22.4.

Heute geht es nach Porto Ferrario, dem Eisenhafen an der großen Bucht gelegen, die Elba nach Norden öffnet. Zu Mittag liegen wir aber erst einmal in der Cala Bagnaia an Bojen. Der vermutliche Besitzer einer am Ufer gelegenen deutschen Segelschule ärgert sich offensichtlich darüber. Ich winke freundlich zurück, da ich sein Gezeter ja nicht verstehe, nur erahne. Unsere Boote tragen italienische Flaggen. Schließlich zieht er ab – zu faul um das Schlauchboot in Gang zu setzen und seine Vorherrschaft über die Bucht durchzusetzen. Übungshalber suchen wir bei der

Weiterfahrt im Marineglas die Untiefentonne Nord südwestlich vor Lo Scoglietto, dem Fels mit Leuchtfener, der nachts die Einfahrt zur Rada di Portoferraio markiert. Südlich der Untiefentonne weit weg vom Ufer liegen einige Klippen unter Wasser. Danach sind es nur noch ein paar Meilen bis wir den Hügel mit dem mächtigen Kastell umrunden. Der Ort Portoferraio ist seit Jahrtausenden von Menschen unterschiedlicher Kulturen besiedelt. Dominierend für den Ausbau des Hafens waren schließlich die Römer. Der Name entstammt der wichtigen Bedeutung als Erzhafen im Mittelalter. Die Befestigungsanlagen wurden erst im 16. Jahrhundert gebaut. Napolén machte den Ort bekannt. Er nahm hier für einen Winter lang Residenz im Palast Villa Mulini. Er ließ dafür Bücher aus Frankreich herbeschaffen, um sie im extra eingerichteten Arbeitszimmer zu studieren – nur so nebenbei, weil wir ihn sonst eher nur von Schlachtengemälden kennen. Ohne Lesen, kein Erfolg.

Den Donnerstag nutzen wir als letzten Trainingstag. Es wird viel gepeilt – was später in der Prüfung nicht mehr abgefragt wird. Vermutlich kennen die Prüfer die Peilungen längst auswendig. Für das neue eingeführte Prüfungsmanöver MOB mit Maschinenunterstützung besprechen sich wir Skipper noch einmal. Wie einigen uns auf den Vorschlag des British Yachtmaster. Von Harry, der mit dem Vorsitzenden telefonierte, erfahren wir deren we-

Karfreitagsprozession in St. Florent ▼



Kurse

nig konkrete Devise, dass man fahren kann wie man will, aber immer kontrolliert, nicht weit weg von der Boje und am Ende die Boje mit dem Motor nicht gefährden. Aber im Grunde haben sie ja recht, denn all die Abbildungen in Segelbüchern gaukeln ja nur vor, dass es feste Abläufe gäbe, denn die werden meist von den realen Verhältnissen im Ernstfall obsolet. Als wir ankern, verliert die Cloe von Bernd ihre Schraube im Motormanöver. Nach Hin und her und Telefonaten mit der Aladar Sails segeln sie unter Groß und ankern vor der Werft ESOAM. Dort gehen wir längsseits und bugsieren sie vorsichtig an einen passenden Steg in der Werft. Bei langsamer Fahrt ist solch ein Verband aber nicht gut steuerbar. Wir sorgen uns auch über Schwell von den Fähren, denn hier haben wir schon mal vor Jahren beim Schleppen längsseits eine Seereling zerdeppert. Als die Boote sicher liegen, essen wir erst einmal, denn es ist Mittagszeit und von guten Gewohnheiten soll man nicht abweichen und außerdem ist für eine segelbare Yacht eine abgefallene Schraube bei 2Bft kein Notfall, sondern erst einmal nur lästig. Sicher – und das will ich nicht unterschätzen - man kann dann leicht in eine Notlage geraten und ohne Schraube könnten wir die Prüfung nicht fahren oder hätten sich die Prüfer auf solch eine reale Situation eingelassen? Die SKS-ler werden jedenfalls auf die anderen Boote verteilt und abends ist die Schraube wieder dran.

Empfang in Maccinagio ▼



Am nächsten Tag ist die Prüfung. Dass einem der Schein tatsächlich verweigert werden kann, erfahren zwei unserer Kandidaten schmerzlich. Einer hatte das Training wohl nicht allzu ernst genommen, dem anderen fuhr ein Winddreher um 90° bei etwa 0,5 Bft an einer Felsnase und einem Knoten Fahrt ins Segel und bewirkte eine zwar gemächliche, aber erkennbare Patenthalse. Sogleich musste er das Ruder an den Skipper abtreten. Dass man diesen Winddreher hätte voraussehen müssen, kann man bezweifeln, aber die Regeln sagen: Patenthalse bedeutet Crewgefährdung und ist ein Killerkriterium für die Prüfung. Insofern hart, aber wohl korrekt. *Shit happens*. Die Beiden müssen noch einmal antreten, aber sie nehmen alle Erfahrungen mit, die man für einen eigenen Törn braucht. Letztlich kommt es nur darauf an.

Als letzte Fahrt jagt uns der Nordwind mit 5 Bft nach Südosten Scarlino zu und damit vor dem Hafen in eine Legerwallsituation. Die Wassertiefe schwindet und die Wellen nehmen zu. Siedendheiß denke ich daran, dass die Dieselanzeige den Verbrauch des Treibstoffs nicht anzeigte und wir nicht genau wissen, wieviel wir verbraucht haben und auch nicht, ob der Dieseltanks wirklich am Beginn des Törns voll war. Die Schätzung von etwa 150 Litern bei 44 Motostunden erweist sich nachher beim Tanken als etwas zu hoch, aber mit einem Zwischentanken hätten wir empirische Daten zur Berechnung gehabt. Jetzt zu spät! Zudem haben wir kollegial die Ankersteuerung auf die Cloe gegeben, weil sie dort vor der Prüfung den Geist aufgegeben hatte und müssten nun eventuell den Anker mit der Hand fieren. Das ist bei kurzer steiler Welle kein Vergnügen. Ich denke an die alte Seemannsregel, lieber kalt und nass auf See als tot am Strand und wechsele kurze Kommandos mit unserem Co-Skipper Norbert, der die Situation sofort ebenso einschätzt, nach vorne eilt und den Anker klar macht. Alles am Ende nicht nötig, aber man hat ja schon Pferde kotzen sehen.

Mein 11. Logbuch ist jetzt voll, und ein Neues muss besorgt werden. Die letzte Seite enthält die Rauschefahrt bei strah-

lendem Sonnenschein von Portoferraio zur Marina di Scarlino südlich Puntone. Abends feiern wir den gelungenen Törn mit einem guten Essen. Da Jan Haase und Christian Riedel gleich nach dem Anlegen nach Ulm losmussten, verpassten sie den Dank an sie und auch den herzlichen Beifall der Crews an die Skipper und Co-Skipper.

Es waren zwei Wochen bei Wind und Flaute auf See, in pittoresken Häfen und malerischen Buchten unter blauem Himmel vor grünen korsischen und toskanischen Bergen, die uns unseren Träumen und gelegentlich auch Ängsten näherbrachten. Von dieser Ambivalenz handelt auch das Gedicht des russischen Dichters Michail Lermontow (1814 – 1841)

DAS SEGEL

Weiß glänzt auf blauer Wasserwüste ein Segel fern am Himmelsrand. Was sucht es an der fremden Küste? Was ließ es an der Heimat Strand?

Schrill pfeift der Wind, die Wellen schäumen, und knarrend biegt sich Mast und Spriet.

Es jagt nicht nach des Glückes Träumen, nicht Glück ist es, wovor es flieht.

Hoch über ihm der Sonne Glut, und unter ihm rauscht blau das Meer; doch trotzig sucht es Sturm und Fluten, als ob in Stürmen Ruhe wär'.

Es waren dabei:

Skipper und Co-Skipper: Harald Traue, Harald Seitz, Jan Haase, Bernd Aumann Markus Baulig, Ulli Simon, Norbert Breitingner und Christian Riedel

SKS Kandidaten: Felix Neuner, Peter Landsteiner, Stefan Grassl, Eva-Maria Wolfschmitt, Martin Deubzer, Bernhard Kuschel, Eva Mettmann, Eric Sträng, Andreas Strodl, Felix Eienkel, Michael Spooen, Johannes Wiedemann, Klaus Seidel und Andrea Wesser

Crew: Norbert Mayer, Tim Wagner, Julia Pukelsheim, Elke Traue, Sabine Breitingner, Sabine Seitz, Julian Seitz, Michael Walter und Markus Preschke

Anspannung beim Längsseitsschleppen und doch Essen (Christian Riedel) ▼ Portoferraio ▼▼



Kurse

Sportbootführerschein-See

Seit dem 1. Mai dieses Jahres haben wir den neuen amtlichen Sportbootführerschein, was einige Umstellungen in der USCU-Ausbildung mit sich bringt.

Gerade erst im vergangenen Jahr hatte Harry Seitz ein neues Konzept im Praxiskurs eingeführt und für dieses auch eine schriftliche Anleitung für den Kurs bereitgestellt. Harry hatte darüber ausführlich in USCU intern 6 berichtet.

Beim Ammerseekurs wurde es dann auch schon sehr konkret. Die Segelschule Ernst bot den Segelschülern an, gleich eine Sonderschulung auf dem Motorboot für den SBF-See zu machen bzw. für den entsprechenden Fahrtenbereich im neuen Schein. Dieses Angebot nahmen 24 Personen an, die dann direkt die Praxisprüfung für Motor (Binnen und See) ablegten. Eine Theorieprüfung wurde für diese Personen dann an der Hochschule Neu-Ulm angeboten.

Im Sommersemester fand dann auch der letzte Kurs für den "alten" SBF-See in Theorie und Praxis statt.

Während des Sommers haben sich alle an den Kursen Beteiligten getroffen und die Auswirkungen des neuen Scheines beraten. Klaus Murmann legte ein komplettes Konzept vor, welches alle zukünftigen Unterrichtsinhalte beinhaltet. Ebenso berechnete er die Kursgebühren für diesen neuen Kurs, so dass es für alle Beteiligten angemessen ist.

In Zukunft wird der Theorieunterricht für den komplette Sportbootführerschein (neu) jeweils im Winter stattfinden. Die Motorbootausbildung übernimmt komplett die Segelschule Ernst.

Wir danken Harry Seitz für seinen jahrelangen Einsatz bei der Praxisausbildung auf dem Bodensee.

Jürgen R. Hoppe

Cat Attack III

Der Katamarankurs fand dieses Jahr vom 29.04. - 01.05.2017 wie üblich im „Stickl Sportcamp“ in Malcesine am Gardasee statt.

Diesmal kamen 12 Segler zusammen, davon acht Personen in der Ausbildungskategorie „Fortgeschrittene 1“, zwei in „Fortgeschrittene 2“ und drei in „Perfektion“.

Jens Kolb organisierte wieder den Kurs, ihm sei dafür herzlich gedankt.

Gardasee bei wenig
Wind ►►
Die Teilnehmer ▼►►



Mitgliederversammlung

Wie schon seit vielen Jahre vorher, fand unsere Mitgliederversammlung wieder an der Uni im Hörsaal 21 statt. Es war der 9.Mai, also satzungsgemäß "zu Beginn des Sommersemesters.

Es erschienen die üblichen 35 - 40 Personen plus einem Hund (der glückliche).

In seinem Bericht über das Ausbildungswesen sprach Klaus Murmann die neuen Regelungen an, die zu dem Datum erst 9 Tage wirksam waren.

Die Versammlung verlief insgesamt reibungslos, auch die Wahlen, die die Wahlgruppe 2 betrafen. wiedergeWählt wurden die bisherigen Amtsinhaber:

Stellvertretender Vorsitzende

Dr. Jens Kolb

Kassierer

Jan F. Haase

1. Beisitzer

Prof. Dr.-Ing. Klaus Dietmayer



17. USCU - Regatta

Die Regatta sollte am 19. Mai 2017 stattfinden, und es hatten sich auch über 20 Teilnehmer auf sieben Booten gemeldet. An einen Start war leider nicht zu denken, denn der Wind war als "frische Brise" bis "starker Wind zu bezeichnen oder in Zahlen 5 - 6 Bft bzw. 17 - 25 kn. Auf Anregung der Teilnehmer wurde ein Ersatztermin angeboten, am Freitag, den 14.7.2017, einen Tag vor dem USCU-Ammerseewochenende.

Leider konnten einige Teilnehmer vom Mai nicht dabei sein, da sie am 15.7. ihre Sportboot-See-Prüfung ablegten.

Die fünf Boote am Start kamen in beiden Durchgängen in der gleichen Reihenfolge durchs Ziel. Auf den ersten Plätzen:

1. Platz: Boot Nr. 18:

Hjalmar Hagen, Viviana Nigdelis, Thomas Machl, Marin Cubric, Elsabella Weber

2. Platz: Boot Nr. 22:

Bernd Aumann, Johannes Aumann, Klaus Seidel

3. Platz: Boot Nr. 19:

Karsten Jung, Laura Braunwarth

Es wurde angeregt, die Regatta auch künftig am Freitag vor dem Ammerseewochenende stattfinden zu lassen.

Wir danken Marian Kazda, Jan Cédric Freisenhausen und Klaus Düsel.

Jürgen R. Hoppe

Bericht des
Takelmeisters
Ulrich Simon ◀◀

Absage des ersten
Regattatermins ▼



Aktivitäten

Bodenseewochenende

25. - 28. Mai

Bei diesem außer den Kursen traditionellsten Event der Saison nahmen dieses Mal 38 Personen auf neun Booten teil:

1. Hallberg Rassy 310 (Dietrich) Ulrich Thome mit Familie
2. Dehler 28 (Dietrich) Christian Haase, Heike Haase, Peter Kuschnir, Freundin
3. Dehler 35 (Dietrich) Harry Seitz, Sabine Seitz, Julian Seitz, Kremena Racheva, Gudrun Blickle
4. Oceanis 331 (Dietrich) Ralf Telgmann, Harald Krbecek, Vanessa, Thomas Fischer, Anoesjka Goessen, Barbara Hausmann und Moritz
5. "alpha-tross" Karen Rödel, mit Tim Wagner, Ulli Simon, Nicola Thome
6. "Charon" (Duetta 94) Peter Booch, Sabrina Booch-Härle
7. "the long leg" Harald Traue mit Familie
8. "Diana" (Diamant 3000), Klaus Dietmayer, Birgit Krohn
9. Avance Dominique und Angelika Busch

Die Fahrtroute dieses Jahr:

25. Mai - Ultramarin nach Steinach,
26. Mai - Bregenz mit Volksfest,
27. Mai - Yachtclub Rheinspitz in der Fussacher Bucht mit Grillen,
28.5. - zurück nach Ultramarin.

Lange Nacht der Wissenschaften an der Uni Ulm

21. Juli

Im Rahmen der „Langen Nacht der Wissenschaft“ – Teil des Programms zum 50. Jubiläum der Universität Ulm - trat der USCU in bester Seefahrer-Manier mit einer Cocktail-Bar im Botanischen Garten in Erscheinung. Dort gab es hochprozentiges und auch fruchtig-alkoholfreies für die zahllosen durstigen Besucher.

Neben der exotisch dekorierten Bar konnte auch der Katamaran des USCU besichtigt werden, der hierfür extra vom Ammersee nach Ulm gebracht hat. Der Kat war ein echter Hingucker!

Ein großer Dank geht auch an den Shanty-Chor, der unter der Leitung von Willi Hitzler zur „piratoresken“ Stimmung beigetragen hat.

Dank zahlreicher weiterer Helfer konnte man im Begleitprogramm Knoten lernen, Papierschiffe basteln oder den gezielten Leinenwurf üben. Die Crew an der Theke musste viele Stunden lang dem anbrandiden Besucherstrom standhalten und zu guter Letzt in einem rasch hereinbrechenden Gewitter die restliche Ladung löschen und schließlich die ganze Bar abtackeln.

Vielen Dank an alle Helfer für diese gelungene Aktion!

Philipp v. Wrangell

Katamaran und Zelt zu ungestörten Basteln. ►



Aktivitäten



Abtransport des Katarans in Utting bei der Segelschule Ernst ◀◀

Programmheft aller gebotenen Aktivitäten zur "Langen Nacht der Wissenschaft". ◀

Der Kat wurde auch auf dem Trockenen für sportliche Betätigung genutzt werden. ◀◀

Das zielgerechte Werfen einer Festmacherleine kann man nicht früh genug lernen. ◀◀

Unterhaltung durch den Shanty-Chor. Im "Biergarten am Botanischen Garten" konnte man entspannt und gemütlich zuhören. ◀◀

Die Bar etwas windgeschützt hinter dem Zaun. ◀

Aktivitäten

Ammerseewochenende

14. und 15. Juli

Am Freitag nachmittag startete meine Fahrt aus Zürich zum Ammerseewochenende. Auf der Schweizer Autobahn gab es Starkregen mit Aquaplaning, in Bregenz fuhr man Schritt, und auf der Deutschen Autobahn gab es dann nur noch die üblichen Staus und Auffahrunfälle zum Ferienbeginn.

Nach einem glücklichen Frühstück traf man sich am Samstag um halb elf vor dem Steg. Die altbayerische Wetterstation zeigte Sonnenschein und Windstille. Seit neuestem ist der Kiosk von Ernst unbewirtschaftet, und man braucht nun fünf Euro in Münzen für den Parkplatz. Anwesend waren Marian und seine Familie, die schon am Freitag dort die Regatta geleitet und gezelte hatten, viele der üblichen Verdächtigen und ein paar neue Gesichter. Marian gab die Losung aus, dass es im Nordwesten des Ammersees eine kleine Halbinsel im Naturschutzgebiet gibt und dass wir uns vor dieser Insel treffen wollen. Die Winde waren günstig und Marian, seine Familie und ich kamen zügig zu diesem Ort. Leider wurden wir Opfer unseres Erfolges, denn die restlichen beiden Boote brauchten ewig, um dorthin zu kommen. Als dann alle da waren, gelang es nach mehreren Anläufen, beizudrehen,

die Boote zu einem Päckchen zu schnüren und lehrbuchmässig zu ankern. Dann gab es ein wenig Badespass und am Nachmittag segelten wir glücklich wieder zurück.

Am Sonntag kam Jürgen, der die Leitung und den Kutter übernahm. Bei Sonnenschein und sehr sanftem Wind schlichen wir mit dem Kutter über den Ammersee. Wir wurden begleitet von sonntäglicher bayrischen Blasmusik, die einige Mitsegler sogar als Jazz interpretierten, und genossen bei Bier und Wein den Sonnenschein. Ausserdem wurde die obligatorische windlose Einweisung des Cat durchgeführt, die schwerpunktmässig das Aufstellen, Umwerfen, Aufrichten und Bergen des Cat beinhaltet. Vor allem für die Jugend war der Cat eine grosse Attraktion. Für das passende Beach Feeling wurde sogar eine Musikbox auf den Cat gelegt. Am Nachmittag segelten Kutter und Cat wieder an Land, so dass die Mitglieder wieder rechtzeitig nach Hause oder zur abendlichen Veranstaltung kommen konnten.

Johannes Meuser

Flautenpäckchen ▼
Marinekutter ►►



Kroatien-Flottille 2017 Junge USCU-Skipperin zeigt wie es geht!

Anfang Oktober. Spätsommer-Morgenstimmung. Es ist der dritte Segeltag unseres Törns. Wir haben die Nacht in Mali Losinj verbracht, früh den Stadthafen verlassen und warten nun nach nur wenigen Minuten Motorfahrt vor der Drehbrücke Privlaka. Um 9:00 Uhr soll sie öffnen und dann durch einen nur 7,50 m breiten, 2,20 m tiefen und 70 m langen Kanal den Weg nach Osten aus der tief nach Süden eingeschnittenen Bucht von Mali Losinj freigeben. Wir wollen nach Rab, also nach Osten, also durch den Kanal. Verpasst man die Brückenöffnung, so muss man 10 sm länger um die Südspitze der Insel Losinj herumfahren.

Dann endlich. Der Straßenverkehr stoppt, die kleine Brücke dreht sich auf die Nordseite des Kanals und der Brückenwart winkt uns hektisch zu. Zusammen mit ca. 10 anderen Yachten und kleinen Motorschiffen setzen wir uns in Bewegung, gliedern uns ein in die Reihe der aus der Bucht ausfahrenden Schiffe, die vor den Einfahrenden, eines nach dem anderen den Kanal durchfahren darf. Die Durchfahrt ist kurz aber spannend, auch weil unsere Yacht durch die plötzlichen Wind- und Strömungsänderungen bei der Einfahrt in den Kanal etwas störrisch reagiert. Aber dann geht alles glatt. Auch unsere zweite Yacht kann problemlos den Kanal und die am anderen Ende wartenden Schiffe passieren. Auf Karen und Waldi, USCU-Nachwuchs-Skipperin und

– Coskipper, auf der „Schicky Micky“ ist Verlass. Aber die größere Bewährungsprobe kommt später noch an diesem Tag. Erst jetzt werden die Fender eingeholt, dann die Segel gesetzt. Wir kommen raus aus der Abdeckung in freies Wasser, die Ostseite der Insel Losinj. Der Wind frischt auf mit 4, später 5, in Böen 6 Windstärken aus SO, also Yugo. Für unseren Kurs nach NO, Richtung Rab, heißt das Halbwindkurs. Rauschefahrt über den Kvarneric. Perfekt!

Die Altstadt von Rab liegt mit seinen vier markanten Türmen unverwechselbar auf einer hohen, schmalen Landzunge, dahinter der Hafen in einer Bucht, die sich nach SO öffnet. Bei Yugo nicht ideal. Wir fahren mit der „Sanjar“ quasi als Vorhut voraus, um die Bedingungen im Hafen zu prüfen, während die „Schicky Micky“ noch einige Schläge schön segelt. In der Bucht schützen mehrere Molen und Flachwasserbereiche wirksam vor Schwell, allerdings bläst der Yugo kräftig in die Bucht und durch das sich anschließende, tief eingeschnittene Tal. Wir beschließen dennoch anzulegen, bessere Häfen wären recht weit weg, der Wind

Die Crew ▼



Törns

soll noch zulegen und erst in der Nacht nachlassen. Die ACI-Marina liegt auf der östlichen Seite der Bucht, gegenüber der Altstadt, hinter einer Steinmole. Die Schwimmstege sind so orientiert, dass man heute einen Lee- oder Luvanleger fahren kann oder muss.

Noch weit vor der Gasse gehen wir in den Rückwärtsgang und fahren zügig gegen den böigen Wind in einem S-Schlag in die Gasse und dann in die Lücke. Die

- Crowd-Docking ▼ gute Crew macht alles wunderbar, der Marinero allerdings ist keine große Hilfe.
- USCU-Docking ▼ Leider kein Einzelfall. Deshalb sind wir



mittlerweile dazu übergegangen bei hinreichend großer Crew immer auch selbst einen Mann übertreten zu lassen, um zuverlässig und schnell die Luvachterleine belegt zu bekommen. So zum Glück auch diesmal: Tim, mein guter Co, ist übergestiegen und kann uns glücklich festmachen, obgleich der Marinero das fast noch verhindert hätte.

Allerdings, die nächsten Yachten, die nach uns rein kommen, haben weniger Glück und havarieren mehr oder weniger schlimm beim Kampf gegen Wind und Inkompetenz. Eine Yacht hat das große Glück, dass sie von Steffi und Julian mit einer langen Vorleine vom gegenüberliegenden Steg in ihre Lücke „abgeseilt“ werden. Am schlimmsten trifft es eine kleine sehr unerfahrene Crew aus Österreich, die ausgerechnet einen Luvanleger fahren soll. Sie bleiben in gleich zwei Muringleinen und Ankern hängen und tauschen unzählige „schmerzhafte“ Kontakte mit der Nachbaryacht und dem Steg aus. Am Ende gelingt die Rettung nur durch eine beherzte Gemeinschaftsaktion der restlichen Steglierer. Ein Dutzend Helfer mit Kugelfendern und Leinen bewaffnet ermächtigt sich der strategisch wichtigen Punkte am Steg, auf der Nachbaryacht und sogar auch auf der Yacht selbst. So finde ich mich am Steuer der Yacht wieder, nachdem der Skipper mitten im Manöver den Motor ausgeschaltet (!) und das Steuer verlassen hatte, um mal auf dem Vorschiff nach dem Rechten zu schauen. Das ganze ähnelt einer Art Flash-Mob mit viel Geschrei aber auch Erfolg. Der Skipper zeigt sich dankbar und spendiert dem ganzen Steg Anlegebier. Der Marinero taucht erst jetzt wieder auf – zum Kassieren und bekommt kein Bier. Partystimmung.

Droht nun unserem zweiten Schiff ein ähnliches Schicksaal? Nein! Denn auf Karen und Waldi ist ja Verlass! Wir reservieren ihnen einen schönen Platz neben uns auf der Leeseite des Stegs, schildern die Lage im Hafen und halten den Marinero fern. Und dann kommen sie in den Hafen und Karen fährt als junge, frischgebackene Skipperin unter den Augen einer mittlerweile euphorischen Helfer- und Schaulustigen-Meute ein perfektes, flottes

Törns

Anlegemanöver mit ihrer Crew. Jeder Handgriff sitzt, die Yacht ist fest, ohne Geschrei. Genial! Die Masse ist total verblüfft, fast ein wenig enttäuscht, denn sie kommen nun gar nicht zum Einsatz, kein Drama, sie können nichts helfen, bekommen kein Bier! Ich platze vor Stolz: „So, da muss also erst eine junge Skipperin von uns aus Ulm kommen, um Euch mal zu zeigen wie das geht, mit dem Rückwärts-Einparken!“ Unglaublich und das mit einer Yacht, die „Schicky Micky“ heißt!



Und was sagt Karen selbst dazu: „Hm, hab mich bloß gewundert, warum da so viele Schaulustige rumstanden“!

Die weiteren Fakten unseres Törns in Kurzform:

- Yacht 1 (Sun Odyssey 45): Ulli (Skipper), Tim (Co), Julian & Steffi, Franz, Manfred, Harald und Friedrich, der für den leider erkrankten Simon in letzter Minute einsprang.
- Yacht 2 (Bavaria 46 Cruiser): Karen (Skipperin), Michael („Waldi“, Co), Sabrina & Peter, Christian, Rainer, Florian und Markus.
- Zeitraum: 30.09. bis 07.10.2017
- Weitere Highlights: Der Pool in Pomer, viele Delfine, Geburtstags-„Päckchen“ mit Sekt von Peter, istrischer Wein und schwäbische Schwarzwurst (Dank an Sabrina & Peter), Ankern in der Schinkenbucht, Geocaching in alten Bunkern und Ruinen, Elefantengras in Susak, WhatsApp-Navigation, Flucht vor der „schwarzen Bora“.
- Unsere Route: Von Veruda, 140 sm über die Kvarner Bucht und zurück.

Ulli Simon

Peter mit Geburtstags-Wurstsalat, zubereitet von Sabrina ◀◀



Fahrtroute beider Boote ◀

Regatten

Ammersee

Unser Katamaran nahm nur an zwei Regatten von fünf für Katamarane möglichem auf dem Ammersee teil.

Hinkelsteinregatta

13.05.2017 Offene Regatta für alle Katamarane auf dem Ammersee beim TSV Utting, Abteilung Wassersport

Julius Gröne und Tobias Groß. Nachdem im letzten Jahr die Regatta wegen zu geringer Beteiligung abgesagt worden war, ging es dieses Jahr mit 9 Booten bei anfänglich 8 kn Wind und wechselhaftem Wetter auf die 13 sm lange Strecke.

In der Gesamtwertung nach berechneter Zeit (Texel-Rating) erreichte unser Hobie 16 den 1. Platz. Wir gratulieren.



Julius und Tobias mit dem großen Hinkelstein ►

Ernst-Hans-Mittelstrecke

12.08.2017, Segelclub Inning am Ammersee e. V. - SCIA

Mit Platz 21, 29 und 18 von 33 Booten leider nur auf dem letzter Platz der 6 Katamarane.

Am 12. August gingen Christoph Jung und Cedric Freisenhausen mit dem Hobie 16 bei der Ernst-Hans

Mittelstrecke des Segelclubs Inning am Ammersee an die Startlinie. Es war raues Wetter vorausgesagt, und so traf sich das

Team früh am Morgen gut eingepackt in Utting, um den Katamaran rechtzeitig zur Steuerleutebesprechung nach Inning überzusetzen. Bei untypisch gutem Wind für den Ammersee im August, 3-4 Beaufort, standen wir auf der Kreuz meistens im Doppeltrapez. Obwohl uns als neues Team bei dem Wind zu Anfang etwas mulmig wurde, fanden wir gut zueinander und der Wind stellte sich als ideal heraus. Dem erfahrenen Wettfahrtteam gelangen drei Wettfahrten von je ca. einer Stunde, danach sind wir zurück nach Utting gesegelt und waren rechtzeitig zum Essen und für die Siegerehrung in Inning.

Erfolgreich war die ganze Aktion leider nicht wirklich, da wir in der Yardstickwertung der Katamarane jeweils einen letzten Platz bekommen haben. Allerdings war es ein fantastischer Segeltag!

Bodensee

67. Rund um den Bodensee

15.06.-18.06.2017, Lindauer Seglerclub e.V. Dabei waren auch wieder USCU-Mitglieder.

Falcon (Team Falcon mit Simon Seitz) 10:12:34; Zieleinlauf 12; Klasse OCR 1, ber. Zeit 12:30:57. Platz 8 von 18

Diana (Klaus Dietmayer) 18:30:41, Zeileinlauf 158. Klasse YSt 2, ber. Zeit 20:20:32. Platz 18 von 27

Seewolf 2 (Hans Pflantz) 19:31:23 Zieleinlauf 174. Klasse YSt 4, ber. Zeit 19:08:25. Platz 21 von 37

The Race

09.09.2017 - 10.09.2017, Yachtclub Langenargen - YCL

Falcon, Stefan Süß (Yacht Club Kreuzlingen – YCK mit Simon Seitz an Bord). Ber. Zeit 14:44:49. Gruppe OCR 1, Platz 5 von 11.

Liberty, Wolfgang Tobelander (Yachtclub Langenargen – YCL mit Peter Booch an Bord). Ber. Zeit 20:03:12. Gruppe YST 2 (92 – 99), Platz 6 von 6.

Shanty im Curanum

Der Shantychor präsentierte den Bewohnern des Ulmer Seniorenheims Curanum am 10.5.2017 im sehr schönen Ambiente von Kapelle und Vortragsraum ein Shantykonzert unter der Leitung von Willi Hitzler.



Die bekannten und unbekanntenen Seefahrtslieder hat das zahlreiche Publikum begeistert aufgenommen und teilweise mitgesungen. Willi Hitzler erzählte zu jedem Lied eine erklärende Geschichte.

Nach der Zugabe mit "Wann sehen wir uns wieder - In der Kneipe am Moor" und dem Abschiedslied "Good night Ladies" kamen die Chormitglieder mit den Heimbewohnern in der Bibliothek lange ins Gespräch und erfuhren so manche interessante Lebensgeschichte.

Eine Wiederholung im nächsten Jahr wurde spontan vereinbart.

Haifischbar

Der USCU-Shanty-Chor war dieses Jahr zum zweiten Mal beim Shantychor Überlingen zu Gast. Dieses Mal im Kursaal Überlingen.

Die gesamte Veranstaltung ist als Video bei Youtube verfügbar.

Manfred Müller

Unser Chor bei der Vorbereitung des Auftritts im Curanum ◀◀

Autritt in der Haifichbar.2017
Das Bild ist mit einem Link zum kompletten Video der Veranstaltung hinterlegt.
<https://goo.gl/TnJaeh>
© Filmteam Andrea und Uwe Lang aus Lindau/B. ▼



Mitglieder unterwegs

Kultur-Natur-Segeln

Bodensee-Törn 2017
Skipperin Sabine Schwenck

Direkt vor der Ulmer Haustür ein Zweiwochentörn? Ein spannendes Erlebnis, wenn man nicht Meilen fressen will, sondern die Kulturlandschaft des Bodensees mit dem Segelsport verbindet. Dass es eine Jagd nach Liegeplätzen wurde, lag am Ferientermin und einem besonders schönen Sommer. Außerdem haben es Yachten mit mehr als 3 m Breite schwerer, geeignete Liegeplätze zu finden.

1. Tag

Anreise und Einchecken in Gohren auf einer Dehler 35, Mittagessen in der Fischerhütte.

Nachmittags schöne Segelei zwischen Gohren und Säntis, Shanty-Singen an Bord mit Gitarrenbegleitung. Wetter: Sonnig und sehr heiß.

2. Tag

Flotte Segelei nach Meersburg. Letzten passenden Liegeplatz im „Waschplätzle“ ergattert.

Manfred singt Shanties zur Ukulele. Vesper an Bord, Baden im Bodensee – eine herrliche Erfrischung. Abends überall am Schweizer Ufer Feuerwerk: Nationalfeiertag in der Schweiz (Rütli-Schwur).

Die Crew ▼



3. Tag

Liegetag in Meersburg. Kurzes, heftiges Gewitter um drei Uhr morgens.

Die Boxengasse ist dicht, unser Schiff komplett „eingemauert“. Wir klären Auslaufabsicht am nächsten Tag mit den kooperativen Nachbarn.

Wanderung nach Unteruhldingen auf dem mittleren Wanderweg. Brombeeren in Fülle. Interessantes Auf und Ab. Schlucht gequert. Mittagessen in schöner und guter Gastwirtschaft bei schönstem Sonnenschein. Hafenrundgang in Unteruhldingen und ausführlicher Besuch des Pfahlbaummuseums.

Rückfahrt mit DB-Schiff über Mainau nach Meersburg. Die Magische Säule von Peter Lenk erzählt uns viele spannende Geschichten zum Beispiel über Annette von Droste-Hülshoff:

„Und drüben seh´ ich ein Wimpel wehn
So keck wie eine Standarte,
Seh auf und nieder den Kiel sich drehn
Von meiner luftigen Warte:
Oh, sitzen möcht´ ich im kämpfenden
Schiff,
Das Steuerruder ergreifen,
Und zischend über das brandende Riff
Wie eine Seemöve streifen.“

Und über den Magnetheiler Franz Anton Mesmer, den Hofastronom Maximilian Hell, den Nibelungen-Steckenreiter Freiherr von Laßberg, den Bischof Heinrich, der eine Liebeslehre „amor vincit omnia“ in Auftrag gab oder den berühmten Teufelsaustreiber, Albtraum aufgeklärter Geister, Johann Joseph Gaßner, dem in der Gestalt von Teufeln die stinkenden Winde aus dem Hintern fahren. Peter Lenk begleitete uns rund um den See mit künstlerischer Satire in Betonguss.

Kleine Wanderung nach Halttau. Gut gegessen, dazu eine Flasche Müller-Thurgau aus der Lage Halttau des Spitalkellers Konstanz genossen. Dabei haben wir öfter Wendelgard zugeprostet, einem nur teilweise wohlgestalteten Edelfräulein aus dem 13. Jahrhundert, die das Weingut besaß und es der Stadt vermachen wollte, deren Ratsherren im Wechsel täglich mit ihr speisen, sie sonntags mit der Kutsche

Mitglieder unterwegs

ausfahren und ihr zum Abschied die „Rüsselnase“ küssen. Die Meersburger haben gekniffen, die Konstanzer zugegriffen, deshalb gehört noch heute das herrlich gelegene Weingut dem Spitalkeller von Konstanz (das Wendelgard-Lied!).

4. Tag

Hafenmeister ordnet an, bis 10 Uhr müssen die Päckchen in der Boxengasse geräumt sein. Ablegemanöver: Schiff mit Leine über die Mittelklampe in die Boxengasse gedreht.

Nach Überlingen/Osthafen gesegelt. Fest am Kopfende des Steges, da alle Liegeplätze belegt.

Schon die ganze Woche sehr heiß. Deshalb: Radler und Wasser in Mengen trinken, Eis essen. Stadtbummel und Abendessen im Garten Gasthof Krone, wo Peter Lenk im Innenhof die innige Beziehung von Diktator (Napoleon) und Spitzenhäubchen dargestellt hat. Einen Trüffelhund in spe kennengelernt. Seine Ausbildung im Piemont wird fünf Jahre dauern, er erarbeitet aber auch riesige Summen.

5. Tag

Hans-Ulrich Frömter, der Verfasser der Haifischbar des Überlinger Shanty-Chores, an der unser USCU-Shantychor mitgewirkt hat, kommt an Bord – mit Akkordeon. Schöne Segelstunden mit Hans-Ulrich rund um den Überlinger See. Zurück in Überlingen gibt Hans-Ulrich ein kleines Akkordeonkonzert an Bord. Gemeinsames Shanty-Singen. Auch Zupfgeigenhansel-Lieder. Ukulele- und Mundharmonika-Musik. Die gute Laune an Bord steckt auch die eine oder andere einlaufende Crew an und animiert sogar zum Tanzen auf Deck. Mit einem wohl-schmeckenden gemeinsamen Abendessen in wunderschöner, romantischem Ambiente direkt am See bei der Birnau (Pilgerhof Rebmannshof) beschließen wir den Tag.

6. Tag

Ziel: Segelhafen Bodmann am westlichen Ende des Überlinger Sees.

Aufkreuzen nach Bodman bei schönem Segelwind. Segelhafen des Segelclubs

Bodman mit traumhafter Atmosphäre inmitten des schilfbewachsenen Naturschutzgebiets (und mit bemerkenswerten Sanitäreinrichtungen). Wir liegen auf Platz 1, dem Platz eines Club-Vorstandes. Sehr kameradschaftliche Leute.

In der Ortsmitte von Bodman entstehen bis Frühjahr 2018 „auf der gräflichen Seedomäne große Villen von unschätzbarem Wert“. Bereits 80% verkauft. Ein bisschen schade um den heimeligen Ort.

7. Tag

Mit anfänglich schwachem, dann frischerem Wind nach Konstanz in den BSB-Hafen gesegelt. Die Ansteuerung des „Frauenpfahl“ erinnert an die Zeit, als Menschenleben nicht viel galten und für einfachen Diebstahl bereits die Todesstrafe verhängt werden konnte. Insbesondere Frauen wurden dort in einen Sack eingnäht („gesäckt“) im See ertränkt. Die Strafe des Säckens wurde übrigens erst 1740 durch die Strafe „Enthaupten“ ersetzt.

Einziger freier Liegeplatz ist für unsere Schiffsbreite ein bisschen schmal. „Schmierien und salben hilft auch hier allenthalben“. Essen im Casablanca. Bummel durch Konstanz. Besuch bei der Imperia auf dem Pegelhaus und beim Lenk-Brunnen mit einem geradezu bösen Figurenensemble rund um eine starke Frau. Als Kontrapunkt das Münster, in

Hans-Ulrich Frömter
in Aktion ▼



Mitglieder unterwegs

welchem vor 600 Jahren das Konzil stattfand, bei dem nicht nur ein neuer Papst gewählt, sondern auch der böhmische Reformator Jan Hus, Rektor der Karls-Universität Prag, wegen Ketzerei zum Tod durch den Scheiterhaufen verurteilt wurde. Im Kreuzgang des früheren Dominikanerklosters schauen wir uns die Wandmalereien zur Konstanzer Geschichte an, und dort befindet sich auch das Gefängnis, in dem Hus seinen Tod erwarten musste.

8. Tag

Mit frischem Wind nach Romanshorn gesegelt (Hafen beim Inseli). Fest bei den Gästeplätzen an einer Heck-Boje. Spaziergang zum Inseli und durch den attraktiven Seepark hinauf zum Schloss mit der Alten Kirche. Dass wir wegen des schönen Sommerabends nicht an Bord gekocht haben, ist uns dann etwas teuer gekommen (Schweiz).

9. Tag

Das bisher stabil schöne Sommerwetter ändert sich. Es ist Starkwind angesagt mit Regen und heftigen Böen. Wir hören, dass ein Sportflieger vor der Insel Mainau in den See gestürzt ist. Bei noch laufender Starkwindwarnung, jedoch guten Bedin-

gungen laufen wir aus, ändern aber unseren Törnplan (ursprüngliches Ziel Lochau mit Wanderung zum Pfänder), um zum attraktiveren Lindau zu kommen, falls wir eingeweiht werden sollten. Schönes Segeln mit raumem Wind.

Rudergänger singt passend „Wiegende Wellen auf wogender See ...“. Flotte Fahrt. Nach telefonischer Anfrage verschafft uns der sehr freundliche Hafenmeister einen Liegeplatz, den der abwesende Eigner vergessen hatte, „frei“ zu schalten. Fest in Lindau am Steg des Feuerwehrbootes.

Bummel zum Einkaufen. Besuch der schönen, kleinen romanischen Peterskirche (11. Jahrhundert). Essen im Biergarten beim Hafen. Zunehmender Regen. Manfred hält mit Ukulele und Mundharmonika dagegen.

10. Tag

Wir wollen bleiben. Der Hafenmeister weist uns einen neuen Liegeplatz zu.

Wetter wird besser als angesagt. Deshalb Wanderung nach Wasserburg, vorbei an den grandiosen Lindauer Villen mit riesigen Parks. Einer der größten mit altem Baumbestand ist der Lindenhofpark. Dort im Freibad griechischen Salat gegessen. Brombeeren in Massen als Weg-

Der Frauenpfahl ►
Die Konstanze im "Lenk-
Brunnen" ►►



Mitglieder unterwegs

zehrung. Auf schattigem Weg, manchmal von Horden von Radfahrern bedrängt, nach Wasserburg. Malhaus mit den Hexenzellen und Gerichtssaal der Fugger besichtigt. Nettes Gespräch mit der Museumsführerin über Kirche, Adel und die Inquisition bis heute. Der oberste Stock ist Martin Walser gewidmet. Nach der Rückkehr Besuch im historischen Rathaus mit beeindruckender Bibliothek und einer sehr informativen Ausstellung zur Reformation.

11. Tag

Liegetag in Lindau. Dauerregen, Kälte und kein Segelwind. Dennoch kein verlorener Tag.

Wir fahren mit der „München“ nach Bregenz. Durch die Unterstadt geschlendert. Erstes Highlight die Herz-Jesu-Kirche. Neugotischer Backsteinbau mit sehr schönem, hohem Kirchenraum. Eindrucksvolle Erinnerungswand an aufrechte Menschen gegen den Nazi-Terror. Dann hinauf in die Oberstadt. Burgähnliche Altstadt, die uns an das Lied von den Schmuddelkindern erinnert. Die Kinder sollen besser in der Oberstadt bleiben und nicht mit den Schmuddelkindern in der Unterstadt spielen und deren Lieder singen, wo sie den Geruch der Kaninchen-

ställe annehmen.

Der Regen treibt uns ins Vorarlberg-Museum, gerade rechtzeitig zum „Konzert am Mittag“ mit Liedern von Johannes Brahms und Robert Schumann. Gesangsquartett mit Klavierbegleitung mit Studierenden des Vorarlberger Landeskonservatoriums.

Rückfahrt mit der „Stuttgart“ nach Lindau. Rundgang durch die herrliche Klosterinsel am Pulverturm mit den Prof. Mang-Kliniken und einem überraschend großen Skulpturengarten/ Gartenambiente. Spätes Mittagessen in den „Sünfzen“.

Abends: Marionettenoper „La Traviata“ mit anschließendem Blick in die Kulissen – ein Opernerlebnis der besonderen Art.

12. Tag

Zurück nach Gohren. Schönes Aufkreuzen. Wind frischt auf, so dass wir zuerst ein und zuletzt ein zweites Reff ins Groß einbinden. Kaum im Hafen angelegt, fängt es an, in Strömen zu regnen. Leider konnten wir wegen des Rückgabetermins der Yacht das Feuerwerk des Konstanzer Seenachtsfestes einen Tag später nur am Fernseher (SWR 3) miterleben.

Manfred Müller



Imperia ◀
Wendelgard ◀◀

Mitglieder unterwegs

Nur Mut! Ijselmeer Rundtörn

15.-25.08.2017

Sun Odyssey 35

Eva Wolfschmitt, Nancy Trenkler, Tobias Groß, Timo Stasch, Uwe Lewin

Skipper: Valerie Bezler

Törn: Sloten/Lemmer – Urk – Llelystad – Amsterdam – Edam – Enkhuizen – Stavoren – Lemmer/Sloten

Es begab sich zum Abschluss unseres Bachelors, dass wir uns aufmachten, das erste Mal zu chartern.

Vier frische SKS'ler/innen, mit mehr oder weniger Segelerfahrung, eine SBFB'lerin und ein Deckschrubber nahmen allen Übermut zusammen und segelten zehn Tage über das Ijsel- und Markermeer.

Dank des USCUs haben wir nicht nur eine hervorragende Ausbildung in der Tasche, die in so mancher Situation zwar keine langjährige Erfahrung wettmacht, (aber Anekdoten und Seemannsgarn bereiten doch auf vieles vor), sondern auch noch ein umfangreiches, persönliches Coaching genossen.

Es gibt wohl niemanden im Club, der

das Revier besser kennt, als unser Shanty Chorleiter Manfred Müller. Mit Kartenmaterial, Routenbeschreibungen, Sicherheitshinweisen zu Mastlängen beim Befahren von Allee-Kanälen und geschichtlichen Hintergründen hat er uns von oben bis unten ausgestattet. Unseren letzten Zweifel hat er mit seiner Begeisterung ersetzt. Vielen herzlichen Dank dafür an Manfred!

Zehn Tage sind wir über das Ijsel- und Markermeer geschippert, lagen in wunderschönen alten Stadthäfen an der Kai-mauer und haben das eine oder andere Stadtfest unsicher gemacht. Viele Regatten und wunderschöne Traditionsegler kamen uns entgegen, und wenn sich beim Passieren einer Hebebrücke die Autos stauten, fühlte man sich als Segler in den Niederlanden tatsächlich verkehrstechnisch privilegiert. Durch das viele Schleusen sind wir Meister im An- und Ablegen geworden. Bei heftigem Seitenwind oder im engen Sixhaven in Amsterdam war das zwar immer noch kein Zuckerschlecken, aber dank motivierter Seemannschaft an den Fendern hat alles gut geklappt.

Learning by doing war unser Motto, und die erste Herausforderung gab es schon,

Das Leben an und neben Bord ►



Mitglieder unterwegs

bevor wir überhaupt abgelegt hatten. Wir waren zum Glück gut ausgestattet, denn so ganz ohne Übernahmeprotokoll vom Vercharterer muss man Lifebelts und Rettungswesten erstmal einfordern und darauf vertrauen, dass man das Werkzeug tatsächlich nicht benötigen wird.

Um das Boot ein wenig kennen zu lernen und eventuelle Mängel festzustellen, sind wir durch die Kanäle erst mal aufs „offene“ Meer gefahren und haben Manöver geübt. Trotz besseren Wissens sind wir aus dem Fahrwasser abgekommen und in einem untiefen Gebiet gelandet.

Nach Sicht fahren mag dort ganz gut klappen, aber zusätzliche Kontrolle auf den Karten ist besser! Wir sind unversehrt wieder auf Kurs gekommen, haben aber aus unserer Lektion gelernt und unser täglicher Navigator hat noch regelmäßiger kontrolliert.

Den drastischeren Zwischenfall hatten wir zum Glück erst am letzten Segeltag. Fred der Fender war beim Mann-über-Bord-Kommando-Üben schon einige Male über Bord gegangen, als uns nach einer Wende auffiel, dass die Aufhängung des Layz-Jack nicht mehr an der Saling hängt. Die flatternden Seile wurden ordentlich aufgeklart und noch ein Schlag Richtung Stavorener Hafen gefahren.

Und da hing dann auch die eine Saling nur noch an der Want. Wir waren glücklicherweise auf dem Bug, der den kaputten Teil entlastet, unterwegs, haben die Segel geborgen und sind die letzten 4 Seemeilen zum Hafen motort. Es ist zwar noch sehr viel schöner auf den Kanälen durch das Hinterland zu segeln aber auch unter Motor war die Heimfahrt erträglich. Wie es dazu kam wissen wir nicht genau, der Gutachter sprach von einem Haarriss, der vorher wohl schon dagewesen ist, aber das haben wir uns leider nicht schriftlich bestätigen lassen. Die Kautionsversicherung kommt beim nächsten Törn auf die must-have Liste.

Alles in allem haben wir einen Haufen gelernt und können definitiv sagen – wir würden uns das wieder zutrauen. Gegen alles kann man nicht gewappnet sein. Mit unserer soliden Ausbildung darf man den Mut haben, früh eigene Erfahrungen sammeln und sich selbst an das Skippern ran zu wagen!

Valérie Bezler



Auch "Fred der Fender" trägt sicherheitshalber eine Rettungsweste. ◀
Die Crew ◀◀

Mitglieder unterwegs

Drei Väter und drei Kinder - Segeltörn im kroatischen Spätsommer

Drei Väter: Philipp (+2), Richard (seine Kinder mussten bereits in Österreich zur Schule) und Marian (+1) haben in Mali Losinj eine acht Jahre alte Elan 344 gechartert.

Die letzte Ferienwoche vom 2.-9.9.2017 versprach weniger voller Buchten und mehr Wind als in den heißen Sommermonaten. Es fing auch mit einem richtigen Gewittersturm am Samstag an, der allerdings am Sonntag, als wir abgelegt haben, noch einen frischen Nordwestwind zurückließ. So ging es raumschots gegen Süden und in eine recht einsame kleine Bojenbucht im Norden der Insel Silba. Von dort dann bei Premuda vorbei aufs offene Meer, wo wir bei Flaute badeten. Plötzlich, als die siebenjährige Karolina alleine im Wasser war, tauchte in zehn Meter Entfernung vor ihr ein Delphin auf. Ein großes Erlebnis für ein kleines Mädchen, auf dem offenen Meer einem Delphin im Wasser zu begegnen.

Für die darauf folgende Nacht entschieden wir uns wieder für eine Boje in einer gut geschützten aber einsamen Bucht der Insel Skarda, wo zu dieser Jahreszeit niemand eine Liegegebühr verlangte. Von dort ging es am nächsten Morgen bei schwachen Winden in eine schöne einsame Ankerbucht auf der Westküste von Insel Molat. Allerdings mussten wir gleich beim zweiten Ankermanöver die Ankerwinde zerlegen, da sich die Kette dort ständig verhakte. Danach gut geankert und mit einer zusätzlichen Landleine verbrachten wir eine ruhige Nacht bei Vollmond.

Der nächste Tag stand unter dem Kurs auf die Insel Maun, eine unbewohnte, ca. 8 km langgestreckte Insel gegenüber von der Insel Pag auf dem Plan. Dort hatte sich Philipp eine "karibisch anmutende" Bucht zum Anker ausgesucht. Nach einer Badepause bei Flaute hat aber der Autopilot das Steuerrad festgesetzt und piepste unaufhörlich. Die Lösung (trotz einer Handyrücksprache mit dem Vercharterer) war einfach: die gesamten Instrumente abschalten und dann unter Magnetkompass und terrestrischer Navigation weiter.

vor Anger ►



Mitglieder unterwegs

Wegen der bevorstehenden Winddrehung auf Süd-Südost mit Regen und starken Winden haben wir uns gegen die "karibische" Bucht an der Nordspitze entschieden und anstatt dessen einen tiefen Fjord auf der Nordostküste angesteuert. Bei Bora eine echte Falle, bei der bevorstehenden Wetteränderung aber gerade richtig. Dort konnten wir vor dem Buganker rückwärts gegen den Wind in die von Philipp vorab gelegte Landleine richtig einparken. Wie man auf dem Bild erkennen kann, bei drei Landleinen und einem tief liegenden Anker versprach es eine ruhige Nacht, auch wenn mich die inzwischen in die Bucht eingespiegelte Dünung vom stark aufkommenden Südost mal geweckt hatte.

Das Ankerlichten am nächsten Morgen verlief kontrolliert über die luvseitige Landleine, und bald danach haben wir in der engen Bucht Philipp mit seinem neunjährigen Sohn samt Leinen und Beiboot aufgenommen. Danach ging es raumschots unter gerefften Groß (mit Bullenstander) und Genua bei 24 bis 28 Knoten Wind in einem schnellen Ritt über die Wellen. Später - nach Kursänderung

in Richtung Ilovik - hat der Wind etwas nachgelassen, dafür kam Regen dazu. Dies hat unsere Laune nicht getrübt - mit Richard und Karolina am Steuer und erfolgreichem Auffangen von rollenden Zwiebeln unter Deck - wurde eine wärmende Suppe gekocht. Trotz trüben Wetters richtig durch Peilungen navigiert erreichten wir dann den geschützten Ilovik-Kanal, wo wir uns am Donnerstag Nachmittag endlich frisches Brot und Eis für die Kinder gegönnt haben.

Am letzten Freitag haben wir dann unter Schmetterling wieder die Einfahrt nach Mali Losinj angesteuert. Wir hatten eine schöne ruhige Woche, die seglerisch doch einiges zu bieten hatte. Wir waren immer in ruhigen, oft einsamen Buchten unterwegs, sind knapp 100 sm gesegelt, und unseren Motor gerade zehn Stunden bemüht (Gesamtverbrauch ca. 15 L). Und wir hatten Glück, mussten so gut wie nie gegenan, das Bier und das gebunkerte Wasser sowie das Essen reichten für die gesamte Woche aus.

Marian Kazda



Richard und Katharina
am Ruder ◀

Mitglieder unterwegs

Kroatien - Männertörn II

Schon in zweiter Auflage fand in diesem Jahr der unter dem Arbeitstitel Männertörn II laufende Segeltörn in Kroatien statt. Hierzu hatten wir vom 16.09. bis zum 23.09 eine Dufour 382 Grand Large ab Sibenik gechartert.

Tag 1: Samstag

Nach circa 10-stündiger Fahrt ohne besondere Vorkommnisse kamen wir gegen 14:00 Uhr in Sibenik an. Während die eine Hälfte der Crew für die Verproviantierung sorgte, nahmen die übrigen Beiden

Die Crew 2017 (Uwe, Mario, Toni, Zvone v.l.n.r.) ►

Die malerische Altstadt von Trogir ist immer einen Besuch wert. ►►



die Yacht in Empfang und ließen sich in Technik und Eigenheiten der Dufour einweisen. Da an diesem Tag kompletter Crewwechsel in der gesamten Flotte des Vercharterers stattfand, waren wir erst gegen 18:00 Uhr und somit kurz vor Sonnenuntergang damit fertig. Wirtschieden uns den ersten Abend im Hafen zu verbringen und das erste Pivo in der stilvollen Ambiente der Hafenkneipe zu genießen.

Tag 2: Sonntag

Wir laufen nach gutem Frühstück aus. Die Sicherheitseinweisung und die Verteilung der Notrollen hatten wir noch am Vortag nach der Einweisung vorgenommen, so dass einem baldigen Start nichts mehr im Wege stand. Ziel war Rogoznica. Nachdem wir uns noch lebhaft an die bildliche Beschreibung der Havarie der Kegelclubcrew in der letzten USCU intern erinnerten, wurde alle Seezeichen genauestens beachtet und deren Bedeutung

der teils unerfahrenen Crew praktisch erklärt. Nach einem wunderschönen Segeltag mit achterlichem Wind bargen wir die Segel kurz vor Einfahrt in die Bucht von Rogoznica, wo wir schließlich an der Boje festmachten und den Tag mit (Sonne-)Baden und gutem Essen ausklingen ließen.

Tag 3: Montag

Als Ziel des Tages hatten wir Trogir ausgemacht. Mit leichten, achterlichen Winden fuhren wir gen Südosten. Erst in den Kanälen zwischen den Inseln und dem Festland nahm der Wind merklich



zu, so dass sogar fast sportliches Segeln möglich war. In einer kleinen Bucht legten wir noch einen Ankerstopp ein um das herrliche Wetter mit einem weiteren Bad in der Adria gebührend zu würdigen. Anschließend liefen wir in die Marina Trogir ein. Nachdem die Marina nahezu leer war, gönnten wir uns die Pole-Position am Steg und hatten unverdeckten Blick auf die abendliche Altstadt von Trogir. Diese lädt zum Verweilen und zu vielerlei kulinarischen Genüssen ein. Bei spätsommerlichen Temperaturen tobt das Leben in der Stadt (zum Glück nicht am Steg) bis weit nach Mitternacht.

Tag 4: Dienstag

Wetterumschwung! Angesagt war, dass vereinzelt Gewitter auf der Mitteladria möglich seien. Nach dem Abgleich mit allen zur Verfügung stehenden Wetterinformationen entschlossen wir uns auszuweichen. Das Tagesziel sollte Primosten

sein. Kurz nach der Ausfahrt aus der Bucht, zog ein Sturm auf, der einige Segler querab am Horizont scheinbar vollkommen unvorbereitet traf. Diese Vorwarnung nutzen wir um gerade eben noch die Segel bergen zu können. Unter Motor flüchteten wir in die Windabdeckung der vorgelagerten Inseln. Auf deren Leeseite angekommen, war von dem Unwetter nichts mehr zu sehen. Noch etwas vorsichtig ließen wir die Segel aber zunächst noch unten. Etwas später ging es bei strahlendem Sonnenschein und Halbwindkurs in Richtung Primosten. Hier machten wir an der Boje fest und gönnten uns den wohlverdienten Anleger. - Später war in der Presse von einem lokalen Wirbelsturm über Trogir zu lesen.

Tag 5: Mittwoch

Bora mit 40 kn Wind, in Böen mehr war angesagt. Ein Blick auf den Windmesser zeigte, dass dies draußen auf dem Meer auch zutreffen dürfte. Da die Bucht von Primosten aber zum Meer hin weit offen ist und die letzte Nacht ein ziemlich starker Schwell in der Bucht stand, beschlossen wir die Yacht unter Motor in die Marina von Rogoznica zu verholen und einen erholsamen Hafentag einzulegen.

Tag 6: Donnerstag

Die Bora sollte bis zum Mittag nachgelassen haben. Beim Auslaufen zeigte der Windmesser aber noch Böen bis 26 kn an. Nachdem wir den freien Seeraum erreicht hatten, war der Wind bis auf angenehme 15 kn zurückgegangen, so dass wir mit

großen Schlägen in Richtung Norden aufkreuzen konnten. Am Abend machten wir in der malerischen Bucht Luka Prvic fest und genossen die selbst gefangene Goldmakrele mit Rosmarinkartoffeln und Ratatouille. Der letzte Abend an Bord war ein Traum einer Spätsommernacht und belohnte uns mit milden Temperaturen und sternklarer Nacht.

Tag 7: Freitag

Absolute Windstille. An Segeln ist nicht zu denken. Wir wogen ab zwischen „noch ein wenig unter Motor durch die Buchten zu tingeln und zu baden“, und „vor dem ganzen Pulk der wöchentlichen Charterheimkehrer das Boot zu betanken und noch am Abend die Übergabe vorzunehmen“. Wir entschieden uns für die zweite Variante, da der Motor uns schon die ganze Zeit ein paar Problemchen gemacht hatte, und wir ihn nicht über Gebühr strapazieren wollten. Aufgrund glücklicher Umstände, hatten wir die Möglichkeit noch eine Nacht privat in Zadar unterzukommen. Hier ließen wir den erfolgreichsten und wunderschönen Törn ausklingen bevor wir am nächsten Morgen in aller Frühe die Heimreise antraten.

Wir freuen uns schon auf 2018 – auf den Männertörn III

<http://sailoban.com/de/>

Mario Wanischek

Goldmakrele vor der Zubereitung ◀▼
Die Bucht von Prvic: ▼



Aktivitäten

Großsegler „Oban“

Das Leidenschaft für ein Hobby schnell andere anstecken kann, ist bekannt. In meinem Fall hatte ich Glück und konnte meinen Vorgesetzten nicht nur davon überzeugen unsere interne Firmentagung in Kiel, also in maritimer Atmosphäre, stattfinden zu lassen, sondern als Team-Event auch eine Tour auf dem Großsegler „Oban“ (ehemaliger Heringsfänger, 39 Meter lang mit 8 Kabinen und 25 Betten; Tagestörns mit bis zu 50 Personen. siehe <http://sailoban.com/de/>) zu buchen.



Wir legten also an einem schönen, sonnigen und obendrein hinreichend windigem Tag im Juli quasi direkt vor der Haustür ab. Nach kurzer Zeit wurden die Segel gesetzt. Hier hatten wir, genauso wie später bei jeder Wende die Möglichkeit die Crew zu unterstützen. Die Anstrengungen waren eine willkommene Abwechslung im sonst eher bewegungsarmen Tagungsalltag. Viel zu schnell ging der kurze Segeltörn nach circa 20 sm auf der Kieler Förde zu Ende. Nichts desto trotz war mir dies ein Eintrag im Meilenbuch wert.

Wer weiß, wann ich das nächste Mal - wenn auch nur für einen Tag - die Gelegenheit bekomme, als Deckshand auf einem Traditionssegler anzuheuern.

"Oban" ▼ und ►►

Mario Wanischeck



Herz auf Eis

von Isabelle Autissier

Wenn man den Namen Isabelle Autissier liest, zuckt man als nautisch und seglerisch interessierter Mensch zusammen. Sie ist ja keine x-beliebige Schriftstellerin, sondern die Französin, die als erste Frau 1991 bei der BOC Challenge einhand um die Welt segelte. Sie hatte schon mit sechs Jahren zu segeln begonnen und hat seitdem ihre Hand nicht von der Pinne genommen. Schon während der Pubertät fasste sie den Entschluss, um die Welt zu segeln, qualifizierte sich aber zunächst als Ingenieurin für Meereswissenschaften, denn das war keine schlechte Ausbildung für das, was ihr vorschwebte. Drei Jahre lang baute sie selber eine 30 Fuss lange Stahlyacht mit der sie 1986 allein den Atlantik überquerte. Auf ihrer dritten Einhandregatta Round Alone hatte sie dann einen schweren Unfall. Was sie emotionell durchmachte als die Selbststeueranlage ihrer Yacht auf dem Weg zwischen Neuseeland und Kap Hoorn im eisigen Südpolarmeer versagte und bei 30 Knoten Wind durch eine Patentals das Boot kenterte, ist in ihren neuen Roman eingeflossen, auch wenn der Roman kaum an Bord ihrer Yacht handelt. Aber die schlimmen Stürme, die Verzweiflung, die Kälte bis in die Knochen haben Isabelle Autissier offenbar nicht losgelassen. Auch der ungeheure Willen zum Überleben ist spürbar, denn damals im Nordmeer hat sie im gekenterten Rumpf ausgeharrt, bis der herbeigesegelte Regattateilnehmer Giovanni Soldini einen Hammer gegen den Rumpf schleuderte, um zu hören, ob Isabelle Autissier noch lebt. Sie lebte tatsächlich, kletterte aus der Notluke und segelt mit dem italienischen Konkurrenten weiter. Nur knapp entging sie dem Tod.

In ihrem Roman, der in diesem Jahr erschien, gehen ein junges Paar aus Paris Louise und Ludovic auf eine Segelreise, um ihrem fad gewordenen Alltag zu entkommen. Beide sind sehr verschieden aufgewachsen. Louise, die Anwältin und leidenschaftlichen Bergsportlerin, begeistert Ludovic, den wenig engagiert im Management tätigen, der aber lebenslustig

und charmant daherkommt, für die Natur. Sie entschließen sich um die Welt zu segeln. Genaueres lässt uns die Autorin nicht wissen, als ob diese Entscheidung das Selbstverständlichste von der Welt wäre. Auch erfahren wir wenig über die Segelreise selbst, die nur angedeutet wird.



Die Geschichte geht erst richtig los, als eine verbotene Insel im Polarmeer angefahren wird, auf der sie einen ausgetrockneten See besuchen wollen, vom dem sie aus Erzählungen wissen, dass er von

Titelbild.
Mit freundlicher
Genehmigung des
Mare-Verlages ▲

Rezension

haushohen Eisbrocken bedeckt ist, auf denen sie klettern wollen. Während der Bergtour frischt der Wind zu einem heftigen Sturm auf, sie müssen in der Bucht ein Notlager herrichten, weil es ihnen nicht gelingt mit dem Dinghi zum ankernden Boot zu kommen. Als sie jedoch am nächsten Morgen in die Bucht schauen, ist der Anker offenbar ausgebrochen und die Segelyacht weg, einfach weg. Nur weil sich in der Kletterausrüstung von Louise ein Bergfeuerzeug befindet, gelingt es Feuer zu machen, wodurch die Geschichte kein einfaches Ende durch Hunger und Kälte nimmt, sondern ein Wochen langer Überlebenskampf beginnt. Es wird dem Leser sehr schnell klar, dass er sich mitten in einer Robinsongeschichte befindet, allerdings unter extrem hässlichen Bedingungen, denn das Seglerpaar ist auf einer eiskalten Insel gelandet, im Sommer des Südens zwar, aber trostlos ohne Vegetation, meist grau verregnet und nachts bitter kalt. Es gibt nichts Essbares auf der Insel, nur was das Meer hergibt: Muscheln bei Ebbe, Algen, Seehunde und Pinguine. Sie sammeln die spärlichen Muscheln, erschlagen Seehunde mit Knüppeln und erwürgen massenhaft Pinguine mit ihren bloßen Händen. Alles schmeckt tranig nach Fisch, sie ekeln sich vor ihrer eigenen Brutalität beim Töten der Tiere und den Ratten, die ihnen die Beute streitig machen. Notdürftig richten sie sich in den Ruinen der Fabriken ein. Einmal fährt in der Ferne ein Kreuzfahrer vorbei. Kein Roman ohne Sex, hier aber ungewaschen und unter stinkenden alten Wolldecken.

Dem Roman nach, handelt die Geschichte auf einer Insel namens Stromness südlich Kap Hoorn. Diese Insel gibt es so nicht, wohl aber eine ehemalige Walfangstation, der sich Touristen wegen der Asbestverseuchung nur auf einige Distanz nähern dürfen. Wenn Isabell Autissier erzählt, dass auf dieser langgestreckten bergigen Insel Robbenjäger landeten und den Küstenstreifen in ein Schlachthaus verwandelte, um das Fett der Robben auf den ankernden Großsegelern zu Lampenöl zu verkochen und die Felle in die Schiffsbäuche zu schleppen, bezieht sie sich wohl auf die Geschichte

Süd Georgiens, wo Beides für die Kapitäne und ihre Reeder Wohlstand brachte, während so manch Arbeiter unter den harschen Bedingungen kreperte. Nach der Robbenjagd wurde die Insel zu einem wichtigen Stützpunkt für die Waljagd. Abgelöst von mineralischen Ölen war das tierische Fett schließlich nicht mehr einträglich und als dann nichts mehr zu holen war, verfielen die Anlagen. Zeitweise gab es sogar einen Pfarrer und einen Arzt auf der unwirtlich abgelegenen Insel, erzählt Isabell Autissier. Zurück blieben Baracken, Büros und tausende Tonnen Eisenschrott, ja sogar eine Werft mit verrottenden Holzbooten, in denen sich fortan nur noch Seelöwen, Kegelrobben und Pinguine aufhielten. Tatsächlich gibt es eine solche Geisterstadt noch, nämlich Stromness*. Es dauerte offenbar Jahrzehnte bis die Tierkolonien sich erholten. In dieser Industrierüste finden Louise und Ludovic viele Zeugnisse der ehemaligen Bewohner, darunter das feuchte und verblasste Foto mit einem Frauengesicht, auf dem die „rostige Reißzwecke eine braune Träne“ hinterließ.

Der Roman ist zunächst ein Abenteuerroman, der alle Zutaten bietet, Spannung, Überlebenskampf, grusliges Erschrecken vor dem Wetter, den Ratten und dem hemmungslosen Töten. Als Subtext bietet er die Psychodynamik eines Paares, dass sich gegenseitig die Schuld am Unglück zuweist, sich aber auch liebt und weiß, dass sie ohne einander nicht überleben werden. Immer wieder ringen sie sich zu waghalsigen Tätigkeiten durch, versuchen gar ein verrottetes Holzboot zu reparieren. Vergeblich, denn beim nächsten Sturm zerbricht es wieder. Da sie ahnen, dass am anderen Ende der Insel die gelegentlich besuchte Forschungsstation Rettung bedeuten könnte, erwägen sie mehrmals über die Gletscher dorthin zu gelangen. Louise ist es, die schließlich im Morgengrauen eines kalten Tages Steigeisen, Wasser und getrocknetem Pinguinfleisch in einen Rucksack packt und sich verzweifelt und letzter Energie auf den Weg zur Station macht, von wo sie Wochen später gerettet wird. Ludovic stirbt und wird von der Rettungsmannschaft verhungert aufgefunden. Angeregt zu

diesem Teil der Handlung war Isabelle Autissier gewiss durch die berühmte Rettungsfahrt von Ernest Shackleton, der 1916 in einem spärlich umgerüsteten nur 7,5 Meter langen Beiboot von Elephant Island kommend, an der Südküste Südgeorgiens ankam und mit seinen Männern die vereisten Berge überquerte, um nach Stromness zu gelangen.

Im Roman wird Louises Geschichte und ihre Rettung in den Medienhäusern zur Sensation. Inmitten dieses Trubels hält Louise aber nicht mehr aus, dass sie nicht die ganze Geschichte erzählte, sondern einige Details, wichtige Details, unterschlug. Im diesem dritten Teil des Romans beschreibt Isabelle Autissier das seelische Trauma einer verschwiegenen Wahrheit. Sigmund Freud, der große Psychoanalytiker schrieb dazu 1925: „Wer seine Augen zum Sehen und Ohren zum Hören hat, möge sich davon überzeugen, daß kein Sterblicher ein Geheimnis bewahren kann. Wenn seine Lippen schweigen, schwätzt er mit den Fingerspitzen: Verrat sickert durch jede seiner Poren.“ Es kostet Louise enorme Energie, dieses emotional wichtige Ereignis zu verschweigen**. Man merkt spätestens hier, dass sich Isabelle Autissier nicht nur mit Extremsituationen des Südatlantik auskennt, sondern auch mit seelischen Qualen. Louises Schweigen oder besser ihr Verschweigen mit Hilfe einer gut erzählten Halbwahrheit wird zum inneren Desaster, an dessen Ende sich Louise erneut einsam auf einer entlegenen Insel wiederfindet.

Der Roman hat ein Doppelgesicht. Er handelt von einem Abenteuer mit grausig geschilderten Überlebensszenen und er beschreibt wie sehr die beiden Protagonisten aufeinander angewiesen sind, sich in schlimme gegenseitige Vorwürfe und doch zu gemeinsamen Handeln unter unmenschlichen Bedingungen zusammenfinden. Sicher wird dieses Buch verfilmt werden und ebenso sicher wird der Überlebenskampf zu einer kurzen Sache werden, so wie jede Vorlesung im Film nur

eine Minute dauert. Im Roman wird aber in eindrucksvollen Bildern die Dauer des Kampfes gegen die unerbittliche Natur spürbar. Vielleicht ist es eine Parabel auf das Risiko unsere Zivilisation aus Hedonismus zu verspielen.

Wer sich für abgelegene Inseln interessiert, dem kann ich auch das wunderschöne Buch „Atlas der abgelegenen Inseln! Von Judith Schalansky empfehlen, dessen Vorwort lautet: Fünfzig Inseln, auf denen ich nie war und niemals sein werde. Das Paradies ist eine Insel. Die Hölle auch. Judith Schalansky aus Greifswald hat dieses wunderbare Buch gemacht. Fünfzig Inseln, wie der Name schon sagt, sind darin die Inseln als physikalische Karten in zarten Schwarz-, Grau- und Gelbtönen inmitten des blauen Meeres gezeichnet. 2009 wurde der Atlas zum schönsten Buch des Jahres gekürt. Die feinsinnigen, meist sachlichen Texte beschreiben die Entdeckung der Inseln, ihre Bewohner – oft auch keine – und besondere Ereignisse, die sich auf den Inseln ereigneten. Dieses Buch möchte man einfach besitzen. Sollte jemand unter den Lesern auch nur eine der Inseln auf einer Segelyacht anlaufen, dem schenke ich mein Exemplar.

Harald C. Traue

Herz auf Eis von Isabelle Autissier, mareverlag, Hamburg, 2017 (mir lag die Ausgabe der Büchergilde Gutenberg, Frankfurt, 2017 vor)

Atlas der abgelegenen Inseln von Judith Schalansky, 2009, mareverlag, Hamburg (mir lag die 16. Auflage von 2011 vor)

* <https://goo.gl/bMUxeM>

**Ich erlaube mir, hier den Hinweis auf mein Buch Emotion und Gesundheit: Die psychobiologische Regulation durch Hemmungen, Heidelberg: Spektrum Akademischer Verlag von 1998 (leider nur noch über Bibliotheken zugänglich), in dem ich mich mit dieser Thematik befasst habe.

Seglertreffen

- Was läuft im Verein.
- Geschichten von Atlantiküberquerern.
- Stories über Sturmerfahrungen auf der Ostsee.
- Man hört von den Highlights der SKS Törns.
- Törn-Ideen werden geschmiedet.
- Berichte von der Ausbildung.
- Treffpunkt um 19:30.
- Jede Altersschicht ist vertreten.
- 5-15 Teilnehmer.
- Treffen findet an unterschiedlichen Wochentagen statt.
- Kennenlernen neuer netter Kneipen.
- Man trifft neue Vereinsmitglieder.

Seglertreff im Oktober
2017 im Ulmer
Fischerviertel ▼

Julian Wehrstedt



Programm

Oktober

- 11. Shanty-Chor
- 15. Absegeln, Segelschule Ernst in Utting
- 17. Einführungsveranstaltung zu den Segelkursen im Wintersemester 2017/2018, Universität Ulm, Hörsaal 8, Gebäudekreuz N25, 19:30 Uhr.
- 23. Beginn Theoriekurs Sportküstenschifferschein, Universität Ulm Raum 1002, Gebäude O28, 19:00 Uhr.
- 24. Beginn Theoriekurs Sportbootführerschein, Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:30 Uhr.
- 25. Seglertreff, 19:30 Uhr

November

- 08. Shanty-Chor
- 18. Jubiläumsfest 40 Jahre USCU, Hochschule für Gestaltung, Ulm Kuhberg

Dezember

- 01.12.-03.12. Regatta der Eisernen, DSMC Konstanz
- 13. Shanty-Chor

Anmerkungen:

- Shanty-Chor: Jeweils Mittwoch 19:30 Uhr bei Manfred Müller, Telefon 0731-42552

