



#### Aus der Redaktion

Jetzt ist sie endlich da. Die neuste Ausgabe unserer Clubzeitung.

Vielen Dank an alle, die fleißig Beiträge verfassen. Ohne euch wäre die USCU Intern nicht möglich. Das Titelbild zeigt diesmal unsere Beta beim DCC, geskippert von Anja Trenkner. Das Foto kommt von Christoph Paprota. Einen Artikel dazu gibt's natürlich auch. Allen eine tolle Saison 2022 und schreibt fleißig weiter über eure tollen Törns.

### 10 Jahre USCU-Shantychor

Manfred Müller

Am 25.1.2012 gründete sich informell der Shantychor im Universitäts-Segel-Club-Ulm damals in der AOK. Schade, dass wir aus dem Jubiläum - pandemiebedingt kein Fest machen konnten. Dem offiziellen Start voraus gingen Tests an mehreren Stammtischabenden, ob Shantysingen im USCU ankommen könnte. Das Ergebnis hat uns ermutigt, das Risiko einzugehen. Damal hatten wir allerdings nicht davon zu träumen gewagt, auch einmal öffentlich an einem internationalen Shantyevent wie 2021 bei der Gartenschau in Überlingen erfolgreich bestehen zu können.



Danke an unsere Chorleiter Christiane Rost und Willi Hitzler, denen die Qualitätssteigerung der "Laien"-Sänger\*innen" gelang. Heute sind wir 20 Sänger\*innen und könnten weitere verkraften, nachdem wir seit kurzem einen schönen und vor allem größeren Übungsraum bekommen haben. Und Danke dem Vorstand des USCU, der unser Engagement wohlwollend unterstützt.





### **Kurse - Segeln in Theorie und Praxis**

Holger Mandry

In diesem Semester konnten wir endlich wieder Theoriekurse anbieten. Wir waren auf alle Eventualitäten vorbereitet, aber glücklicherweise war es möglich, durchgehend in Präsenz zu bleiben. Mit Abstand und Maskenpflicht schafften wir es ohne große Zwischenfälle durch das Semester. Auch die Teilnehmer genossen das Präsenz-Angebot und nahmen mit viel Freude und Elan am Kurs teil. Hier auch nochmal vielen Dank an alle Dozenten: Elmar, Harry, Philipp, Harald, Mario, Christian, Enrico, Holger und natürlich Markus für die ganze Organisation.

Ein paar Neuigkeiten gibt es noch. Wir planen zur Zeit, einen Funkerkurs für SRC und UBI anzubieten. Die Funkgeräte wurden bereits angeschafft. Es hat sich eine Lerngruppe für den SSS zusammengefunden und auch ein Astrokurs ist wieder in Planung.



Segeltheorie im H20



Unsere neuen Funkgeräte

# Praxis-Segelkurs am Ammersee

11. - 16. April 2022

Marina und Florian

Am Montag lag ich den ganzen Vormittag einfach nur auf den Kellertreppen der Fischmeisterei ganz faul in der Sonne herum. Um mich war jedoch seit früh am Morgen um kurz vor 8 Uhr reges Treiben, nachdem die Bootsführer des USCU angekommen waren. Es gab ein großes Hallo, auch mal wieder Händeschütteln und herzliche Begrüßungen untereinander. Sie hatten sich durch Corona wohl



auch alle lange nicht gesehen und viel zu erzählen. Dann fing es an geschäftig zu werden, sie gingen neben mir ein und aus, es wurden fleißig Materialien angeschleppt und weiter geschnackt. So war man wohl auch erstaunt darüber, dass nach einigen Anlaufschwierigkeiten am Montagmorgen bereits der Steg und 10 Boote auf dem Wasser lagen. Die Vorbesprechung habe ich auch belauscht, Elmar wiederholte nochmals die wichtigsten Grundsätze des Kurses, klärte letzte organisatorische Fragen und auch er teilte seine Freude über den nun endlich wieder stattfindenden Kurs mit. Ich habe mitbekommen, dass der Kurs leider durch Corona 2 Jahre ausfallen musste – bis dahin hatte ich mich nur gewundert die Ulmer schon so lange nicht mehr gesehen zu haben. Um 10 Uhr fand dann die Begrüßung und Einführung der Teilnehmer statt. Der erste Punkt war eine Testung aller Segelschüler, die kein Testzentrum hätte bes-

ser organisieren können. Aus der anschließenden Vorstellungs- und Einweisungsrunde konnte ich heraushören, dass auch alle Teilnehmer hochmotiviert waren und sich sehr auf die Woche bei uns freuten. Doch erstmal war es Zeit für Mittagspause. Einige scharrten jedoch schon mit den Hufen und so ging das Treiben los. Crews wurden gebildet, manch einer kam zu mir nach unten und stattete seine Helios mit allem nötigen aus. Und siehe da! Es dauerte auch nicht lange und ich durfte auch endlich los!



Ich wurde gepackt und zum Steg getragen. Welch' tolles Gefühl! Der lange nicht gesehene Steg mit Blick auf Kloster Andechs und dem herrlichen Alpenpanorama im Süden! Die leichte Brise, die ich spürte, ließ mich vor Freude flattern. Wie hatte ich das vermisst! Doch bevor es endlich losging, gab es von den Ulmer Bootsführern erstmal eine ausführliche Einweisung ins Segeln für die Neulinge. Ein wenig ungeduldig wurde ich schon, doch alles der Reihe nach. Ich kann's ja verstehen... Bald flatterten die ersten meiner Freunde im Wind und schnell ging es weg vom Steg. Gespannt lauschte auch



ich den Erklärungen meines Bootsführers, gestaltet doch jeder seine Ausbildung ein wenig anders und neue Aspekte und Lehrmethoden sind immer sehr interessant. Die Segelschüler durften auch sofort ran und die ersten Manöver wurden geübt. Jetzt ging die Arbeit für mich los. Ständig wurde ich gefiert oder angeholt, mal hing ich auf Backbord mal auf Steuerbord. Es wurde kräftig geübt, der angenehme Wind musste ja schließlich genutzt werden. Mit tollen, lang ersehnten Eindrücken ging es in den Feierabend. Ich wurde unter Deck in meinem Nachtquartier verstaut und konnte noch aufschnappen, dass die Bootsführer am Abend im Staudenwirt das erste gemeinsame Essen planten. Alle freuten sich sehr auf diese geliebte Tradition. Leider konnten die sonst so besonderen Abende gemeinsam mit den Teilnehmern nicht stattfinden, jedoch waren wohl alle kreativ und motiviert Alternativen zu organisieren. Ich war gespannt, was ich alles noch erleben würde.

Am nächsten Morgen, nach einer entspannten Nacht und einem guten Frühstück im Wittelsbacher Hof, fanden sich alle um 9:00 Uhr wieder bei uns ein. Ein bisschen neidisch war ich schon, meine Nacht war kalt und hart. Heute ging es sofort los, alles lief schon deutlich schneller als am Vortag. Es wurde fleißig weiter geübt, jedoch war heute Vormittag kein Verlass auf den Wind. Schlapp



hing ich da und nur schleppend bewegten wir uns. Jedoch war es schon frühlingshaft warm und so ließ sich der Vormittag mit Blick auf die Alpen genießen. Wie in jeder Mittagspause versorgte Georg auch heute die gesamte Truppe mit Speisen und Getränken aus seiner Fischmeisterei. Nach der Mittagspause legte der Wind zu und das Segeln wurde wieder interessanter. Wenden und Halsen wurden gesegelt, vereinzelt auch schon die ersten Mensch-über-Bord-Manöver. Die Stimmung war gut, auch wenn ich das Gefühl hatte, dass es für den ein oder anderen sehr stressig war. So viel Neues auf einmal muss man erstmal verarbeiten.







Und so waren nach dem ersten vollen Tag alle am Ende.

Am Mittwoch war schon der letzte Tag bevor meine Crew (und ich) einen neuen Bootsführer bekamen. Wie gestern war der Wind so früh noch nicht aufgestanden. Trotzdem waren alle hochmotiviert und wollten wieder in See stechen. Viele hielten sich bei dieser Flaute lieber in Stegnähe auf – wer will schon rudern? Die Zeit wurde auch genutzt um Knoten zu üben. Da erblickte ich eine Helios, die sich dem Steg näherte, doch irgendwas war komisch. Erst konnte ich nichts erkennen, doch dann stockte

mir der Atem. Mein Kollege Großsegel war horizontal durchtrennt! In welchem Sturm war dem Armen das denn widerfahren? Sehr seltsam, bei uns war nur Flaute! Der Arme tat mir leid, bedeutete dies doch wohl das Ende seiner Segelkarriere. Später erfuhr ich, dass ihn wohl die Materialermüdung in Kombination mit unzureichender Pflege dahingerafft hat. Ein Jammer, wenn man sich den Zustand mehrerer meiner Kollegen anschaut. Ein bisschen Wellness täte uns allen gut, sonst wird dieses Schicksal noch mehrere von uns ereilen. Ersatz war aber schnell gefunden und für die Crew konnte es weiter gehen. Manfred und Sabine hatten heute das gesamte Material und Werkzeug für die Tauwerkschäkel zum Bootshaus gebracht. Jeder, der wollte, konnte in der Mittagspause bei ihnen einen eigenen Tauwerkschäkel machen. Das waren sehr viele und jetzt war Manfred unermüdlich dabei den interessierten Teilnehmern jeden Schritt zu zeigen. Ein wenig lebhafter wurde der Wind auch heute, wenn auch schwächer als die letzten beiden Tage. Wenn ich auf die ganzen Boote und Crews schaute, bemerkte ich die Fortschritte, die alle machten. Es war schön zu sehen, wie die Teilnehmer immer mehr mit uns vertraut werden. Am Abend bestellten sich die Bootsführer Pizza und hielten im gemütlichen Kreis im Südzimmer des Wittelsbacher Hofs ihre große Bootsführerbesprechung ab. Am



nächsten Tag stand ja der Bootsführerwechsel an.

Der nächste Tag brachte frischen Wind, zunächst in Form eines neuen Bootsführers für jede Crew, später auch in der Art, die zum Segeln vorteilhaft ist. Das dauerte jedoch wieder bis nach dem Mittag. Der Vormittag war dementsprechend wieder gemütlich. Es wurden weiterhin fleißig Manöver geübt. Ab und an frischte der Wind ein wenig auf und Bewegung kam in die Boote. Dann hatte auch ich was zu tun. Den Rest des Vormittags hing ich aber meist nur ab. Ab dem Mittag lebte der Wind dann tatsächlich richtig auf, was dazu führte, dass der ein oder andere Teilnehmer ganz schön ins Schwitzen geriet. Somit wurde der restliche Tag sehr segelintensiv und alle möglichen Manöver wurden immer wieder gefahren. Besonders das An- und Ablegen wurde jetzt sehr oft geübt, was zu dichtem Gedränge in Stegnähe führte. Teilweise konnten die eintretenden Böen so gut genutzt werden, dass wir richtig Fahrspaß mit einer tollen Geschwindigkeit und Krängung erleben konnten. Ich genoss das bunte Treiben um mich herum, wenn ich dazu kam, war ich doch jetzt sehr beschäftigt. Backstehen, überholen, auffieren, anholen, auffieren, im Wind flattern und wieder von vorne. Echt anstrengend! So waren wohl alle am Ende als die Zeit reif war, den Heimweg anzutreten. Ich war froh, dass ich mich



unter Deck ausruhen konnte und freute mich auf die verbleibende Zeit mit den Ulmern.

Zwei Tage war ich noch gefordert, zwei Tage an denen der Wind gut und das Wetter etwas weniger sommerlich als die letzten Tage angesagt war. Ideales Segelwetter! Es war schön zu sehen, dass alle Teilnehmer große Fortschritte gemacht hatten und so konnten wir den Samstagnachmittag mit der traditionellen Spaß-Regatta beenden. Der Wind war auch an diesem Tag



nicht sehr zuverlässig, so wurde inmitten der letzten Runde die Option zum Rudern eingeläutet. Einige Segler blieben eisern und versuchten mit unserer Hilfe jede Briese einzufangen, andere packten jedoch die Riemen aus und ruderten fleißig bis ins Ziel. Wer schon einmal bei der Siegerehrung dabei war weiß, dass schnellster zu sein, bei dieser Regatta nicht unbedingt ausreichend ist. So gab es Strafzeiten für Boxauto spielen oder Beeinflussung der Regattaleitung. Durch sportliches Verhalten wie das Teilen von Notproviant, gute Laune und singende Crews an Board oder faires Verhalten konnte man die Regattaleitung jedoch

auch beeindrucken und einen Zeitbonus erhalten. Die Siegerehrung war wieder ein voller Erfolg und ein krönender Abschluss der Regatta und der gesamten Kurswoche.

Die positive Bilanz der Woche bestätigte sich dann am 01. Mai bei der praktischen Prüfung am Ammersee, die alle Teilnehmer erfolgreich bestanden haben.
Für die Organisatoren Elmar und Markus und die Bootsführer des Ammersee-Praxiskurses Christian, Geli, Hjalmar, Holger, Ingmar, Laura, Manfred, Robert, Sabine, Simon und Wolfgang.





# Et in Arcadia ego oder wie viel Grad fällt man beim Abfallen ab

über den SKS-Törn Elba Korsika 9.4 bis 23.4.2022

Harald C. Traue

Et in Arcadia ego ist eine lateinische Phrase, die sich ursprünglich auf eine Landschaft südlich Athens bezieht, in späteren Texten später oft nach Sizilien verlegt wurde und heutzutage gilt Arcadia als die Vorstellung eines Lebens in Harmonie mit der Natur, meist mit einer Lokalisation in Italien. Zahllose Maler, Komponisten und Poeten haben sich seit der Antike mit dem guten Leben in Arkadien befasst. Übersetzt bedeutet die Phrase soviel wie "ich bin in Arkadien" oder "ich war in Arkadien." Barockmaler wie Giovanni Francesco Barbieri (1616–1620) hatten eher die zweite Interpretation im Sinn, nämlich, dass da ein gewesenes Leben zu einem spricht und gleichsam auf die Vergänglichkeit des schönen Idylls hinweist. Dabei geht es meist gar nicht um Leben und Tod, sondern auch um die Vergänglichkeit von Vorstellungen, Hoffnungen, Träumen, Phantasien und Erwartungen. Womit man beim Segeln, besonders beim SKS-Törn wäre. Wer bekam keine neidvollen Kommentare zu hören. wenn er von den Segelplänen über Ostern im Toskanischen Archipel erzählte. Paradiesisch erschienen die Aussichten auf zwei Wochen einer Idylle aus warmen Temperaturen, sanften Wellen unberührten



Giovanni Francesco Barbieri, "Et in Arcadia ego" (1616–1620)

Landschaften und freundlichen Menschen, also auf eine wunderbare Zeit in milder mediterraner Luft, blauem Himmel und sanften Wellen. Der blaue Himmel verblasst schon gleich bei den Überlegungen zur Hinreise unter Coronabedingungen. Wie genau sind die Verkehrsregeln in Italien zu verstehen, dürfen Personen aus einem Haushalt, sprich einer Virengemeinschaft, vorne im Auto nebeneinandersitzen oder muss der Beifahrersitz auf jeden Fall frei bleiben, wenn Personen aus verschiedenen Haushalten in einem Auto sitzen, und ist ein Touran mit drei Sitzreihen nun eine PKW oder ein Mini-Van? Wir wissen es nicht, der ADAC weiß es nicht, und der Verkehrspolizist, von dem man annehmen kann, er benötigt keinen IQ von Hochbegabten, wird es auch nicht wissen. Als Ergebnis bleibt nur die Furcht vor Willkür. Und die bekommt man schon im



ersten Hafen zu spüren, Porto Vecchio Portoferraio.

Das Einlaufen in die Bucht von Portoferraio ist ein schönes Erlebnis, wenn nicht da genau am Ende die Prüfung stattfinden würde. Alle Skipper geben das bekannt und versuchen die erste Welle von Fragen, bspw. wie man denn in diesem Getümmel an- oder ablegen soll, abzuwettern. Die Skipper erfahren ja auch erst später, wo genau die Manöver gefahren werden. SKS-Kandidaten neigen dazu schon den eigenen Tod in der Prüfung anzunehmen, während sie gerade in Arkadien angekommen sind, denn Portoferraio ist wirklich eine sehr schön gelegene Stadt, deren idyllische Häuserfront nur durch die auf Schlauchbooten herumsausenden Marieneros getrübt wird. Sollte man sich einen freien Liegeplatz angepeilt haben, wird man mir finsterem Blick erst einmal angeschnauzt und garantiert auf einen anderen Platz verwiesen. Bei einem anderen Einlaufen, habe ich mal zu Mariniero gesagt "don't touch my boat", als er ruppig anfing mit seinem Schlauchboot die Yacht zu drehen und ich landete prompt zum Verhör bei der Wasserschutzpolizei. Aber diesmal war es anders, die Marinieros waren freundlich und das Hafenbüro hatte sich aus dem mittelalterlichen Offico zu einem Dienstleistungsschalter herausgeschält. Na ja, auf einen anderen Liegeplatz mussten wir dann doch, denn schneller ändern sich die Hafenplätze als die Mentalität ihrer Verwalter.

Am nächsten Tag segelten wir bei schönstem Wetter nach Capraia. Alles passte, die Wellen, der blaue Himmel, die gute Laune und der Hafen war praktisch leer. Eine freundliche Dame zeigte den Platz, nahm die Leinen an, schon lagen wir im Hafen. Nur die Wettervorhersage kündigte für den nächsten Tag Starkwind aus Süd an. Deshalb einigten sich die Skipper rasch auf einen ersten Manövertag im Hafen sowie in der durch einen mächtigen Felsen geschützten Bucht vor dem Hafen. Und ich dachte noch, wie schön so ein freier Hafen, ging am nächsten Morgen die Sorge um, ob man denn im Hafen überhaupt das Anlegen üben dürfe. Ich hätte es ja drauf ankommen lassen, denn wir haben seit Jahren schon den Hafen zum Üben in Anspruch genommen, aber schon schob unsere Törnleitung ins Hafenbüro ab, um sich eine Erlaubnis zu holen. Es ist eben so, wer viel fragt, bekommt viel Antwort und der Porto-Veccio-Virus hat sich schon bis Capraia durchgesetzt. Vielleicht hätte noch eine Einladung zum Cappuccino (übrigens auch für den Freund der hübschen Dame) weitergeholfen, aber so wurden wir zum Üben aus dem nahezu leeren Hafen geschickt. Meine Erfahrung lehrte mich Folgendes: Es ist auf eine Frage eines Bittstellers hin viel einfacher die Bitte zu verweigern als vom Kai



am anderen Ende des Hafens aus ein Verbot durchzusetzen. Nun gut. Elke und ich wanderten zum Ort hoch und hatten einen schönen Vormittag.



Inzwischen sind im Ort Capraia Tafeln aufgestellt, die von der langen Geschichte der Insel handeln. Endlich erfährt man von den ausgrabenden Archäologen, dass die zahlreichen, in den Fels gehauenen Becken nicht dem Wäschewaschen der angrenzenden Burg dienten, sondern eine große Anlage zum Keltern von Wein waren. Wein, Weib und Gesang und Arkadien sind ja fast ein Mythos der Antike. Aber wo die Lust ist, wartet auch der Schrecken. Nach dem Üben am Fähranleger bei heftigem Schwell und insofern nicht gerade passend für Anleger hatte der Südwind deutlich zugenommen. Es wehte nun mit fast 6 BFT. Für den nächsten Tag war allerdings am Cap Corse auch bis 6 Bft aus Südost vorausgesagt. Wind und Wellen draußen vor dem Hafen entsprachen also etwas den Verhältnissen am nächsten Tag auf dem Weg nach St. Florent. Die Gelegenheit war günstig die Orsa Maggiore bei Wellengang kennenzulernen, die



Vorrichtungen zum Reffen zu erproben und das arkadische Paradies zu verlassen. Mit zweiten Reff und wenig ausgerollter Fock ging es los. Es dauerte nicht lange bis der Erste spuckend in den Seilen hing. Da die Crew das Halsen noch nicht genau draufhatte, O-wendeten wir vor dem Wind. Sicher ist sicher. Den bekümmerten Wunsch nach einer Dusche wegen Eingeweideinhalten auf Hose und Hemd gaben wir allerdings nicht nach. Da muss man durch. Und mit leerem Magen ging es dann auch besser. Eine Meile gegenan nach Süden bolzen und ablaufen machten den Unterschied zwischen Segeln und Knüppelei deutlich: Gentlemen don't sail upwind. Im Schatten des Berges machte dann noch eine Runde MOB mit O-Wende die Crew fit für den nächsten Tag.

Zwar mussten wir am Cap Corse auf dem Weg zur Ostseite des korsischen Fingers tatsächlich etwas reffen, aber es war eine erneute Rückkehr ins seglerische Arkadien bis der Wind unangenehm über die Hügel pfiff. Die Fallböen drehten Links: In den Fels geschlagene Kelterbecken für die Weinproduktion auf Capraia aus dem 12. Jahrhundert.

Oben: So interpretieren die Archäologen die Funde als die Produktionsabläufe des Weines





Gestrandete Yacht in der südwestlichen Bucht von St. Florent auf Korsika. Rechts im Hintergrund die rote Ansteuertonne für die Hafeneinfahrt, diese markiert auch die nordöstlich liegende Untiefe, über die nur ortskundige Segler fahren sollten.

hin und wieder die Yacht bis in den Sonnenschuss. Wieder einen seglerischen Begriff praktisch erfahren. Am späten Abend dann in St. Florent. Der nächste Tag war wieder als ein Manövertag geplant, denn jeder wollte mal die gestrandete Yacht besichtigen, die geradezu lehrbuchhaft ihren Ankerplatz verlassen hatte und schon ausgeraubt am Südende der Bucht auf dem Trocknen lag.

Die weitere Reise war ganz unauffällig schön. Segeln, schauen, Manöver üben, die Sonne im Gesicht genießen. Wäre doch nur Goethe auf seiner Italienreise nach Korsika übergesetzt, aber so galt sein "auch ich war in Arkadien" eben nur der italienischen Küste. Korsika ist für seine raue Schönheit berühmt, für seine Sprödigkeit. Die Korsen mögen keine Fremden mehr, keine Touristen, aber man bekommt seinen café au lait natürlich schon und alle Kostbarkeiten, die der Markt in Bastia zu bieten hat. Der alte Hafen in Bastia, in dem man mit Mooring gut festmachen kann,

ist seit Jahren ein Highlight auf jedem SKS-Törn. Geschützt hinter einer gigantischen Hafenmauer erreicht kein Wind die Yacht, nur manchmal spürt man den Schwell der großen Fähren. Aber wehe es weht mit mehr als 5Bft aus Nordost, dann wird es sehr ungemütlich in der Idylle, denn das Hafenbecken ist sehr, sehr eng. Noch wenige Tage vor unserer Ankunft hatten Häuser in Bastia gebrannt. Es gab Aufruhr. Allerdings hatte der Innenminister jetzt den Korsen weitgehende Selbständigkeit zugesagt, die seit Jahrtausenden unter den Eroberungsgelüsten fremder Herrscher zu leiden hatten. In der Frühzeit kamen die Ligurer, dann die Phokäer, danach die Römer. Auch die Etrusker machten auf Korsika fest, ebenso die Karthager, nach dem Ersten Punischen Krieg erneut die Römer. Nachdem das römische Reich zusammengebrochen war, machten sich die Vandalen und Goten breit. Die Insel fiel dann an die Franken und danach an die Sarazenen. Im Mittelalter ging Korsika an die Genueser, dann an Argon, später gehörte es wieder ganz zu Genua. 1755 kam es zum ersten unabhängigen Staat. Kurze Zeit verhökerten die Genueser die ganze Insel an Frankreich. Weil die Korsen das als Unrecht empfanden, kam es zum Krieg, den die Franzosen gewannen. Während der Französischen Revolution gehörte Korsika zu England. Ich kann gut verstehen, dass die Korsen jede Form von Fremdherr-



schaft satthaben, auch die von reichen Europäern, die sich Ferienhäuser kaufen.

In der Neuzeit kamen mehr Franzosen vom Festland auf die Insel als den Korsen lieb war. Es handelte sich um zahlreiche Flüchtlinge aus Algerien, die von den Korsen als pieds noir beschimpft wurden. Im Ergebnis nahm die französische Bevölkerung überhand, die Korsen wurden zur Minderheit. Zudem wurde es ein politisches Programm die kulturelle Identität der Korsen zu zerstören. Bspw. wurde die korsische Sprache aus den Schulen und aus dem öffentlichen Leben verbannt. In einer massiven Gegenbewegung versuchten die Verfechter der Unabhängigkeit Korsikas mit Bombenanschlägen und anderer Gewalt bis heute ihre Forderung nach Freiheit durchzusetzen. Von den korsischen Sprichwörtern gefällt mir am besten dieses: "Auch kleine Leute können lange Schatten werfen." Es spielt ja auf Napoleon Bonaparte an, der erstens klein und zweitens bekanntermaßen ein Korse war.

Lebet, Korsen, wohl, mir lieb geworden! Vor den Kirchen lüpft ihr leicht die Hüte! Gerne knallt ihr und ein bißchen Morden Steckt seit alter Zeit euch im Geblüte -Daß die heil'ge Jungfrau euch behüte!

schrieb schon hellsichtig ein Dichter namens Conrad Ferdinand Meyer, der 1825–1898 lebte, zu seinem Abschied und der Neigung zum Rebellentum der Korsen.

Das turbulente Leben spielt sich in Bastia in der Altstadt ab, wo auch sonst, aber prächtig ist der Place Saint-Nicolas aus dem

19. Jahrhundert gleich nördlich das Graffiti an den alten Hafens mit Platanen und Palmen bestanden. In den Cafés und Restaurants ist das ganze Jahr über Betrieb, auch wenn es bei Wind aus Nordost reichlich frisch wird. Man trifft sich zum Plaudern und Flanieren, zum Boules-Spiel oder einfach nur zum Sehen und Gesehenwerden. Die Terra Vecchia umschließt mit hohen und manchmal sehr engen Häusern an drei Seiten um den Vieux Port mit zahlreichen Cafés und Restaurants. Hier hat man einen wunderbaren Blick auf den geschäftigen Hafen. Über dem Hafen thront die doppeltürmige Kirche Saint-Jean-Baptiste aus dem 17. Jahrhundert, ein enorm beeindruckender Barockbau.



Hafenwänden in Bastia zeugen noch von den heftigen Kämpfen in den letzten Wochen

Einfahrt zum Vieux Port Bastia in der Morgensonne, Blick nach Süden





Die Windvorhersage auf Windy sorgt für Diskussion unter den Skippern. Nordöstlich nach Marciana Marina oder unten rum um Elba auf Ostkurs bis nach Porto Azzurro. Wir entscheiden später per Funk die lange Strecke an der Südseite. Es bläst aus Nord, keine Welle südlich Elba, wir knacken fast die 9kn-Marke auf der Logge. Segeln vom Feinsten: Arcadia und wir dabei: Italien hat uns zurück. In Porto Azzurro ist der Hafen voll, niemand läuft aus, denn von Nord droht eine Front. Ankern

Vor dem Schwell war die Welt noch in Ordnung



oder an den Steg an Südufer der Bucht an die Moorings der Werft Golfo di Mola. Da dort nahezu alles frei ist, entscheiden wir uns für den Steg. Gegen Abend ziehen Wolken auf, es blitzt und donnert über den Bergen.

Welch ein schaurig schönes Schauspiel mit einem leuchtenden Sonnenuntergang bei der aufziehenden Front von Osten. Auf dem WINDY Bildschirm wird es bedrohlich bunt, bis zu 54kn nordöstlich Elba sind angesagt und eine rasend schnelle Front, die sich wenige Stunden später aber schon verloren haben wird. Der Wind bis 24kn bleibt allerdings. Tatsächlich nahm der Wind erwartungsgemäß in der Bucht nur noch leicht zu. Dann muss der Wind aber nach Ost gedreht sein. Kurz vor 21 Uhr setzt innerhalb von 15 Minuten unerwartetheftiger Schwell ein. Offenbar verstärken sich die Wellen am schmalen Eingang zur Bucht und treffen uns genau von der Seite. Vorsorglich hatten die drei Yachten des USCU im Abstand von etwa 1,5 Metern festgemacht.

Aber da der Schwell orthogonal zu den Schiffachsen einlief, begannen die Yachten über die Längsachse böse zu schwanken. In aller Eile versuchen wir die Boote am Steg auseinander zu ziehen, aber man kam im Dunkeln nicht mehr sicher von Bord, denn als Erstmaßnahme hatten wir die Boote in der Längsachse versetzt. Auslaufen ging auch nicht mehr sicher, da



vom Steg zu viele Moorings unter die Boote liefen. Schließlich war das Schwanken so stark, dass die Masten an den Tops scheppernd zusammenkrachten. Windex flogen davon und Antennen standen schräg zur Seite. Auf dem Nachbarschiff war die italienische Zweiercrew in Panik. Jetzt konnten wir nur noch hoffen, dass der Schwell abnahm. Machte er nicht und es war eine sehr unruhige Nacht. Erst gegen vier Uhr morgens fiel mir ein, dass eine etwas ausgerollte und Mittschiffs fixierte Fock Ruhe bringen könnte. So war es dann auch: Ein alter Trick der Fischer.



Kursbestimmung auf dem Plotter

Am nächsten Tag liefen wir mit gereffter Fock und zweitem Reff im Groß in Erwartung des Nordwindes zunächst unter Motor in nördlicher Richtung nach Portoferraio bei besten Wetter aus. WINDY meldete voraussichtlichen Wind bis 18 kn aus Nord, denn der Wind war nach Durchlauf der Gewitterzelle über Elba konstant geblieben. Nach Auslauf aus der Bucht von Porto Azzurro hatte der Motor spontan Aussetzer und sprang

nicht mehr an. Per Funk wurden die Yachten der Flottille gebeten in der Nähe zu bleiben. Ebenfalls informierten wir die Station in Piombino, namentlich Lorenzo, und baten um die Organisation von Hilfe beim Einlaufen in die Marina ESAOM, wo wir für die Nacht reserviert hatten. Leider passierte nichts. Wir informierten unsere Agentur, Axel Düllberg in Langenargen und bitten um Kontakt zum Eigner und um einen Mechaniker zur Kontrolle des Motors und ggf. um Schlepphilfe in die Marina. Der diensthabende Mariniero in der ESOAM Marina verweigerte die Schlepphilfe, regte die Anmietung eines Dienstleiters an und machte Feierabend. Nach erfolgreicher Ankerung per Hand (Motor lief nicht) organisierten wir gegen 19:00 die drei Dinghis der USCU-Flottille zum Schleppen, was sich wegen des Windes aus Ost mit ca. 2-3Bft als schwierig und letztlich unmöglich erwies.

Unerwartet sprang der Motor wieder an und wir konnten in die Marina einlaufen. Das österliche Abendessen im Restaurant der Marina war gerettet.

Da sich der Motor offenbar am 18.4. erholt hatte und einwandfrei lief, liefen wir für Manöverübungen in die Bucht bei bestem Wetter aus. Es wehte mit etwa 2-3 Bft aus Nordost. Während eines Wendemanövers stützte sich ein Crewmitglied auf dem hinteren Teil des





Ole Riedel im Segelkleid des Großsegels

Cockpittischs ab. Dabei brach der achterliche Teil vollständig ab und das vom Tisch gehaltene Navigationsgerät ging krachend auf den Cockpitboden. Nach einer kleinen Atempause und Abbruch der Wende wurde das Malheur untersucht. Ein Personenschaden war nicht erkennbar. Das Navigationsgerät konnte provisorisch befestigt werden. Aber von da an lagen die Nerven blank. Beim MOB unter Q-Wende insistierte einer der SKS-Kandidaten auf einer genauen Angabe, was denn bitte schön ein leichtes Abfallen auf aus dem Halbwindkurs bei Kuhwende heißen würde. Meine ironische Antwort "17,5 Grad" brachte ihn erkennbar auf die Palme, was eine heftige Auseinandersetzung nach sich zog. Alle verabschiedeten sich für eine Weile aus Arkadien und hatten nur noch den Totenkopf in den Augen. Und dann stürzte einer von der Crew auch noch von der StB-Ducht auf den Cockpitboden.

Und ich sach noch, Mann-o-Mann ... Alles muss ab jetzt zügig gehen, aber nicht hektisch.

Nach der Prüfung am Freitag ging es mit Tempo ab nach Piombino. Einer der Kandidaten war mit einer Patenthalse am wachsamen Auge des DSV-Prüfers gescheitert. Da kann man nichts machen. Woher der Wind weht, muss man auch mit klemmender Windex wissen. Ein koreanisches Sprichwort lautet: Wenn alles perfekt ist, dann sind die Götter böse. Fast wären wir also zurück gelangt nach Arkadien, der Idylle vom perfekten Leben, aber wer will schon die Götter erbosen.

Im Heimathafen lief alles gut. Am Samstag mussten noch den geschrotteten Cockpittisch, die zerzausten Windex und die verbogene Antennenhalterung beurteilen lassen. Mit Francesca von Pineta Mare Charter wurde vereinbart, dass der Schaden hinsichtlich Reparatur untersucht wird und eine dementsprechende Rechnung an mich gesendet wird.

Dabei waren:
Auf Oceania:
Bernd Aumann und Philipp von
Wrangell mit der Crew:
Philipp Birkle, Enrico Rukzio,
Marcel Walch, David Dobbelstein,
Verena Haas und Felix Schüssel



Auf Luna:

Harald Seitz und Markus Baulig mit Crew Sabine Seitz, Johannnes Aumann, Agnes Kempfle, Valentin Verheyen, Alessa Schurr, Ruben Kobbert

Auf Orsa Maggiore: Harald Traue und Christian Riedel mit der Crew Elke Traue, Ole Riedel, Christian Cremer, Tobias Hahn, Frank Slomka und Sergey Galichin Organisation und Verantwortung im Namen des USCU: Harald Seitz

Die Boote waren wieder vertrauensvoll bei Axel Düllberg geschartert: Charter Transparenz in Kressbronn

### **USCU-Shantychor in der Seniorenresidenz ELISA**

Am 11.5.22

Manfred Müller

Nach langer Corona-Abstinenz gab der USCU-Shantychor zum dritten Mal ein Shantykonzert im voll besetzten Festsaal der Seniorenresidenz Elisa. Ein flashmop zum Sea Shanty Wellerman eröffnete die lockere Folge von Seefahrtsliedern wie z.B. Heut geht es an Bord, Wir lieben die Stürme, Rum aus Jamaika, Mingulay Boat Song, Spanish Ladies, oder Shanties wie Boney was a warrier, Rolling home. Die populäreren Lieder sangen viele Besucher begeistert mit.

Nach über einer Stunde verabschiedete sich der Chor mit den Zugaben My Bonnie is over, Kameraden, wann sehen wir uns wieder und Bye, bye my Roseanna unter starken Beifall mit dem Versprechen wieder zu kommen.

Dirigiert und kommentiert hat Willi Hitzler. Instrumentalisten waren Sabine Schwenk (Akkordeon) und Manfred J. Müller (Gitarre)





## 45. Mitgliederversammlung

Am 19. Mai 2022

Holger Mandry

Endlich wieder eine Mitgliederversammlung in Präsenz! Nach zwei Jahren online kam der USCU jetzt wieder im H21 zusammen. Doch wurden auch die Vorzüge, vor allem die größere Rechweite, des Onlineformates eingebracht. So wurden, neben den 38 anwesenden Mitgliedern, noch weitere 27 online zugeschaltet. Philipp führte uns durch die übliche Tagesordung. Besonders freut uns, dass der Club mitlerweile über 400 aktive Mitglieder zählt, wobei die Mitgliedsnummern die 1000 überschritten haben.



**Stammtisch** 

Holger Mandry

Am 9. Juni fand nach langer Zeit wieder ein Stammtisch statt und soll nun wieder regelmäßig ausgerichtet werden.

Diesmal traf man sich im Biergarten des botanischen Garten.

Elmar gab bekannt, dass er sich nach 20 Jahren aus der Organisation des Ammerseekurses zurück ziehen wird. Er hat in dieser Zeit den Kurs sehr geprägt und über 1000 Menschen für den Segelsport begeistert. Der gesamte Club möchte sich hierfür nochmal ganz herzlich bei dir, Elmar, bedanken. Hjalmar und Holger werden die Organisation in Zukunft übernehmen.







### Rund um 2021: Jürgen-Hoppe Gedächnisteilnahme

Harald C. Traue

Am 1. September dieses frühherbstlichen Coronajahres schrieb Christian Riedel an die USCU-Mitglieder, dass Skipper und Crew für die Rund Um 2021 gesucht würden, weil "eines der Anliegen unsers kürzlich verstorbenen Vorsitzen Jürgen Hoppe die Teilnahme der Clubmitglieder und -schiffe an Regatten auf dem Bodensee" gewesen war. Deshalb habe Jürgen noch im Frühjahr die beiden Schiffe am Bodensee für die Teilnahme an der Rund Um 2021 reserviert. Und nun sei sich der Vorstand einig gewesen, dass es in Jürgens Sinne wäre, wenn diesem Wunsch nachgekommen würde. Nach weiteren Hinweisen auf das Verfahren grüßte dann Christian nach Jürgens Art mit "Handbreit".

Da ich es mit Konkurrenz ganz allgemein und mit Regatten nicht so habe, fühlte ich mich nicht angesprochen, aber ein paar Tage später rief mich Christian dann an, erzählte, dass er selber die Beta skippern will und ob ich nicht Lust hätte mitzufahren, sein Bruder Martin wäre auch dabei und einen tüchtigen Regattaexperten hätte er in Person von Phillip Deckers auch schon überzeugen können. Für die α-Tross fand sich bald David Knab als Skipper und mit Tobias Winkler und Michaela Bachler eine Crew. So nahmen die Vorbereitungen für



die Rund Um im Gedenken an Jürgen Hoppe ihren Lauf. Das aufwändig gedruckte Programm der Rund Um wies dann noch ein weiteres Boot des USCU aus, die senza freni due, die sich auch sonst auf Regatten einen Namen macht. Unter den 235 gestarteten Yachten waren wir dabei mit:

Erste Übungsfahrt am Vortag:
Philip gewöhnt
sich an der Unterschied zwischen Steuerrad
und Pinne, Martin
erkundet den
Raymarine und
Christian zeigt,
wer den Hut auf
hat

α-Tross mit Skipper David Knab (unter 28 Booten mit Yardstick 103-106)

**Beta** mit Skipper Christian Riedel (unter 29 Booten mit Yardstick 92-96) **senza freni due** mit Sipper Carlo Bevoli (unter 8 OCR Sportbooten)

Die Bahn war wegen der Verlegung auf den Herbst auf die Tagesstunden ab 7 Uhr verlegt worden und sollte um 21 Uhr abgeschossen werden, damit beim Zieleinlauf das nächtlichen Getümmel an





Nächtliches Ablegen der a-Tross um 5:20 Richtung Lindau

der Ziellinie zu keiner Gefahr wird. Nun, dazu kam es nicht, denn schon nach den ersten beiden hoffnungsfrohen Stunden flaute der Wind ab und ging stundenweise gegen Null. Nur 7 (in Worten sieben) Yachten erreichten in der maximal vorgesehenen Zeit das Ziel vor Lindau. BR 24 kommentiert die Regatta so: "Viele Teilnehmer mussten in den Lindauer Hafen geschleppt werden. Wettfahrtleiter Achim Holz erklärte, die Regattateilnehmer hätten stark un-

Den Pulk zieht es nach Umrundung der Rheinmündung auf die Südroute – uns auch, was sich später als möglicher Fehler erweist.



ter der Flaute gelitten. Der morgendliche Nebel habe verhindert, dass eine brauchbare Thermik entstand." Und zitiert den Vorsitzenden des SLC Karl-Christian Bay mit den Worten: "Trotzdem sei die diesjährige Rund Um ein eindrückliches Erlebnis gewesen." Und weiter: "Ich danke allen Teilnehmern, die uns die Treue gehalten haben und zu uns in den Lindauer Segler-Club gekommen sind. Und die auf dem Wasser ein gewaltiges Durchhaltevermögen bewiesen haben. Auch die Mannschaften der 228 Schiffe, die aufgeben mussten, haben eine tolle Leistung gezeigt und sportlichen Ehrgeiz bewiesen."

Auch alle Boote vom USCU haben aufgegeben. Es gab einfach zu wenig Wind. Unsere Beta erwischte es einige Meilen vor Arbon. Wir hatten den Südkurs gewählt. Das erwiese sich als Fehler, denn am Nordufer wehte es länger und der Windkreisel auf der Mitte des Bodensee mit dem zentralen Flautenloch hat die am Nordufer fahrenden Boote gerade noch über den See nach Romanhorn gebracht, zu der mittleren Regattamarke. Shit happens. So fuhren wir bei umlaufenden Lüftchen mal hierhin, mal dahin, mal hatten wir das ersehnte Romanshorn anliegen, mal lag Rorschach vor uns. Als wir nach Stunden immer noch Arbon vor uns liegen hatten, keiner noch mehr Kaffee ohne Zucker und Milch trinken mochte, es für Bier



Axiom von Raymarine ist vielleicht etwas overkill, aber man weiß immer genau, wo man ist.

noch zu früh war, die Radlerflaschen geleert und die hoch gereichten Schnittchen liegen blieben, gaben wir schließlich auf. Am Abend in der Kneipe haben wir uns dann die Trackings angesehen. Es sieht im Zeitraffer wirklich putzig aus wie sich die Beta vor Arbon zwei Stunden lang in einem kleinen Kreis bewegt. Das Wetter war allerdings prima. Nach einem erfrischen Bad, legten wir unter Motor Kurs Heimathafen an. Am frühen Nachmittag kam dann per Internet die Meldung von den ersten Seglern die Marke vor Konstanz erreicht hatten.

Der Vorsitzende des LSC Karl-Christian Bay muss das Ergebnis geahnt haben als er sich für das Programmheft der Rund Um fotografieren ließ. Er schaut außerordentlich grimmig aus der Wäsche. Man merkt ihm die Last der Verantwortung an. Bei den Teilnehmern war die Stimmung gut. Trotz Enge auf der langen Startlinie kam es zu keiner Kollision. Fast hätten wir den Starschuss überhört, nach

dem es dann mit raumem Wind losging. Kaum hatten wir von hinten kommend die Startlinie erreicht, waren die schnellsten Boote schon auf und davon. Der Pulk teilte sich etwas später in eine größere Gruppe die den Südkurs wählte, während die schnellen und optimistischen Skipper gleich ans Nordufer strebten oder sie hatten die Windvorhersage auf Meteoswiss ernster genommen als wir in der Masse. Aber das war egal, denn es kam zu schönen Zweikämpfen, zu misslungenen Überholmanövern in Lee und erfolgreichen Luvkämpfen (selten).



An Luv vorbei!



### **Deutsche Company Cup - Bodensee**

Holger Mandry und Christoph Paprota

Am 14, und 15. Mai fand der Deutsche Company Cup, der sonst immer in Flensburg ausgetragen wird, in Langenargen statt. Bei solch einem Ereignis vor der Haustür durfte der USCU natürlich nicht fehlen. Wir sind gleich mit beiden Booten an den Start gegangen. Die α-Tross wurde von Christoph geskippert, mit Claire und Axel als Crew und die Beta stand unter dem Kommando von Ania. mit Julia, Frank und Robert an Bord. Da wir schon einige Regattaerfahrung vorweisen können, meldeten wir uns direkt für die 1. Liga, ohne Spi, an. Bereits am Freitag fanden wir uns zur Begrüßung und zum Einsegeln in Langenargen ein. Das Wetter war windig und bedeckt, was als Vorbereitung auf die Regatta ideale Bedingungen darstellte. Am Samstag ging es endlich los. Leider ließ der Wind erst sehr auf sich warten, sodass sich alle 8 Boote langsam

Dieses Bild darf aus rechtlichen Gründen nur clubintern gezeigt werden (klicken um Original aufzurufen)



durchs Wasser quälten. Gegen Mittag frischte der Wind auf und unser seglerisches Können wurde gefordert. Mit diesem Wind konnten 5 Durchgänge gefahren werden, jeder mit etwa 60 bis 90 Minuten Dauer.

Aus diesem ersten Tag ließen sich auch gleich ein paar Lehren für die Zukunft ziehen: Die Beta braucht dringend eine größere Genua, da sie mit der bisherigen leider nicht konkurrenzfähig ist. Bei perfekter Ausführung schafft sie trotzdem einen 3. oder 4. Platz. Bei der Alpha muss man herausbekommen, wann man losfahren muss, damit man bei 0 über die Linie kommt. Ansonsten liegt man immer hintendran, was mit dem langsamsten Boot sehr ungeschickt ist. Tipp: Von der Mitte der Startlinie in sicherer Leeposition bleiben und sich aus dem Geholze am Startschiff heraushalten. Wenn alle sowieso schneller sind, sollen die sich gegenseitig behindern und man fährt dicht mit sauberem Wind hinterher.



# Dieses Bild darf aus rechtlichen Gründen nur clubintern gezeigt werden (klicken um Original aufzurufen)

#### α-Tross und Beta treten für den USCU an

Am Sonntag wurden dann noch zwei Rennen gefahren. Hier hat es auch wieder eine gute Stunde gedauert, bis der Wind richtig wehte. Wir haben unseren Tipp direkt umgesetzt und landeten dann jedes mal auf dem vierten Platz, was eine große Verbesserung darstellte. Mit den sieben Wertungen, wovon die schlechteste gestrichen wurde, ging es in die Siegerwertung. Mit der Alpha belegten wir den 8. Platz, mit der Beta konnten wir noch den 6. Platz ergattern. Als kleines Highlight haben wir mit der Alpha außerdem noch den Preis für das historischste Boot verliehen bekommen.



Fotos des DCC geschossen von Ekke Erben ee-foto.de



### 20. USCU Regatta

Marian Kazda

Am Freitag, 20.5.2022 fand nach zweijähriger Unterbrechung wieder die traditionelle USCU Regatta statt. Am Start waren 8 Helios-Segelboote mit vielen langjährigen Teilnehmern unserer Regatta aber auch die Nachwuchssegler/innen fehlten nicht. Bei schwachen Winden aus westlichen Richtungen wurde ein Kursdreieck gefahren.

Im ersten Durchgang ging das
Boot mit Bernd und Johannes Aumann als erster durch die Ziellinie.
Der zweite Durchgang musste wegen fortgeschrittener Zeit und
mangels Wind abgekürzt werden.
Dort siegte die Crew von David
Knab, die auch in der Gesamtwertung den ersten Platz belegte.

### Gesamtwertung

 Platz: David Knab, Michaela Bachler, Tobias Winkler
 Platz: Daniel Müller, Kerstin Eichhorn, Hartmut Reisch, Gabrielle Wagenstetter

3. Platz: Bernd und Johannes Aumann

Die Regatta-Leitung bestehend aus Markus Baulig und Marian Kazda war mit dem Verlauf, dem seglerischen Einsatz und der Fairnis sehr zufrieden. Auch für uns war die Regatta sportlich anspruchsvoll, da wir dem Regattafeld mit einem Ruderboot folgen mussten.

In einem Jahr wieder







### Herbstbesuch bei Wendelgard

In der Haltnau am Bodensee - 2. bis 3. Oktober 2021

Manfred Müller

#### **Teil 1 Erholsamer Samstag**

"Oh Wendelgard, oh Wendelgard
Wie schön ist doch das Leben
Am himmelblauen Bodensee
Beim Duft von deinen Reben.
Ich leer das Glas voll Seligkeit,
Schenk immer wieder ein.
Das ist und bleibt mein Himmelreich
Die Haltnau und der Wein."
Aus "Das Wendelgard Lied" Archiv SDR



Dahinter steckt die nette Geschichte von dem adeligen, aber ewas unschönen Fräulein Wendelgard von Halten, die ihr prächtiges Weingut in Meersburg ab 1272 an die Stadt Konstanz vererbt hat als vertragliche Gegenleistung für die sonntäglichen Ausflüge samt einem Abschieds-Kuss mit einem der Konstanzer Ratsherrn reihum.

Der "Haltnauer" der Spitalkellerei Konstanz und das gute Essen im Rebgut Haltnau lockte uns zu einem entspannten Herbst- Wochenendausflug nach Meersburg und an den Anlegesteg der Haltnau mit der USCU-BETA. Das Wetter war wie im Lied beschrieben: "Der Säntis guckte zum Fenster rein und der ferne Alpenschnee säumte den blauen See."



Peter Lenk: Wendelgard an magischer Säule Meersburg

Bei schönstem Spätsommerwetter erreichten wir mit unserer BETA Meersburg und kehrten in der Haltnau ein.

#### BETA am Anleger der Haltnau





#### Teil 2 Anstrengender Sonntag

Am Sonntag Morgen kündigten die erreichbaren Wetterberichte für die Rückfahrt sowohl für die Räume Meersburg wie Langenargen schwache Winde und ruhiges Segelwetter an. Wir durchstreiften am Vormittag Meersburg und erstiegen den Lerchenberg bei der Haltnau mit Weinbergwächterturm und dem sehenswerten Kriegerdenkmal mit spannender Geschichte.

Mittags legten wir bound for Gohren ab. Um bei dem schwachen achterlichen Wind (4-5 kn) besser und beguemer voranzukommen, steuerten wir zunächst Richtung Romanshorn, um dann Gohren mit Raumwindkurs anzuliegen. Bei aufmerksamer Wetterbeobachtung zeigten die Wolken anfangs ein uneinheitliches Bild. Noch deutete sich keine Gefahr durch Lenticularis an. Später sahen wir in großer Höhe die ersten Lentis. Als wir uns schon dem deutschen Ost-Ufer näherten, bemerkten wir die 90er Blitze der Sturmwarnung. Die Lentis hatten auch an Umfang und Zahl zugenommen, sodass wir mit einem Föhnsturm rechnen mussten.

Also sofort die Segel geborgen und gegen Auswehen gesichert, Niedergang verschlossen, die Lifebelts angelegt und unter Motor den Hafen Gohren angesteuert. Wir hofften, ihn noch zu erreichen, bevor der Föhn durchbricht.

Kurz vor dem rettenden Hafen brach dann der Föhn mit brachialer Gewalt und sehr plötzlich durch. Innerhalb kurzer Zeit entwickelten sich hohe und steile Wellen. Schnell war uns klar, dass jetzt das Land unser gefährlichster Feind war und wir besser den Sturm draußen abwettern, weil uns eine hohe Welle sonst ins Flach versetzen könnte. Einige gekenterte oder von den Bojen losgerissene sowie gestrandete Boote bestätigten diese Gefahr, wie wir am nächsten Tag erfuhren.



Am Ufer von Wasserburg gestrandete Yachten

Unter den schon hohen Wellen kamen uns besonders hohe mit eindrucksvollen weißen Schaumkronen in 3er bis 4er Gruppen entgegen. Die Ansteuerung dieser steilen, hohen Monster war deshalb schwierig, weil uns jeweils die erste Welle stark abgebremst hat und die Ruderwirkung deshalb vor Erreichen der nächsten Welle träge war. Die Yacht fuhr die steile Welle hoch, fiel nach Passieren des Wellenkamms in das Wellental und krachte hart aufs Wasser. Der Sturm wollte kein Ende nehmen, er legte noch zu, je weiter wir gegenan steuerten. Das Schweizer



Ufer bot uns keinen Windschutz, weil sich die Windrichtung und die Wellen, wie zu erwarten war, fächerförmig ausbreiteten.

Ein Polizeiboot begleitete uns mit größerem Abstand einige Zeit, drehte aber ab, weil offenbar erkannt wurde, dass wir mit der Lage zurecht kamen. Schiff und Crew bewältigten den Sturm mental und physisch gut. Der warme Föhn-Wind verhinderte, dass wir froren, obwohl wir durch die Gischt klatschnass waren. Besonders wichtig war, dass der Motor durchhielt und der Sprit reichte.

Danke Ulli für die Wartung des Motors!

Aber uns wurde die Zeit knapp, wenn wir noch vor Dunkelwerden einen sicheren Hafen erreichen wollten. Deshalb nahmen wir das Risiko, beim Umkehren quer zu einer Welle zu kommen, in Kauf. Wir nutzten eine günstige Wellenphase zum Umdrehen, konnten aber nicht verhindern, dass uns doch eine hohe Welle auf die Seite legte. Dank des hohen Freibords stieg aber kein Wasser ins Cockpit ein.

Aber jetzt wohin? Langenargen und Friedrichshafen lagen noch im Sturmgebiet (und dort gab es auch viel Bruch). Andere Häfen schienen uns zu unsicher. Also zurück nach Meersburg, wo wir mit einbrechender Dunkelheit ankamen



und einen sicheren Liegeplatz vorfanden. Die Crew war über das glückliche Ende des Tages erleichtert. Dies war besonders der hervorragenden Leistung unseres Rudergängers Michael während des Sturms zu verdanken.

Am Sonntag-Nachmittag gestrandet vor Langenargen

Am nächsten Tag konnten wir die BETA ohne weitere Probleme unbeschädigt nach Gohren zurückbringen.

Michael Müller Sabine Schwenk Manfred J. Müller





# C<sub>17</sub>H<sub>20</sub>O<sub>5</sub> im Olivenöl oder das Segeln in den Kykladen:

USCU-Refresher-Course 2021

Harald C. Traue

Wir hätten es wissen können. Wer nach Griechenland segeln geht, macht eine Reise mit einem modernen Boot, in diesem Fall mit einer Bavaria 50 namens Agamemnon, gelangt ebenso in die Vergangenheit wie in starken Nordwind und verliert sich leichter in der Mathematik als zwischen den Inseln. Denn man erfährt, dass all unser modernes Denken in Griechenland seinen Anfang nahm, Denken das eben auch bei der Navigation zwischen Inseln eine nicht unerhebliche Rolle spielt. Ganz im Gegensatz zu naiven Zeitgenossen, die annahmen, dass ein Ort oder eine Kurslinie wie von selbst auf den Bildschirm einer Navionicskarte gelangt, verbirgt sich hinter diesem technologischen Wunder unsere ganze Kulturgeschichte, die Geschichte unseres Denkens. Wären wir Delphine oder Quallen, hätte sich ein ganz anderes Denken

und damit ein völlig anderes maritimes Weltbild ergeben.

Ein bedeutender Teil unseres Denkens ist das Abstraktionsvermögens. Das haben uns die alten Griechen beigebracht, insbesondere Euklid von Alexandria (Scriba & Schreiber, 2005). Bildet man auf der elektronischen Navigationskarte die gesamte Ägäis ab und verbindet zwei Häfen, sieht man auf dem Bildschirm einen Strich. Da ein solcher Strich, so fein er auch aussieht, eine breite Ausdehnung haben kann, sagen wir mal eine viertel Seemeile, möchte man danach gar nicht steuern, zu ungenau und tut es doch, weil dann beim Zoomen auf die anzulaufende Bucht, der Strich im Verhältnis zu den Abständen am Eingang einer Bucht dünner wird. Auf die tatsächlichen Verhältnisse bezogen deckt der Strich mal mehr, mal weniger ab, weil wir ihn stets als Linie denken, also als Abstraktion einer Verbindung zwischen zwei Punkten. Diese Möglichkeit der Abstraktion haben wir letztlich Euklid zu verdanken: Ebenso Linie, Punkt, Winkel und Kreis und die zugehörigen Messinstrumente wie das Lineal, den Winkelmesser und den Zirkel.

Abendstimmung in der Ormus Vourkari auf Kea





Am ersten Abend sehen wir das Schiff durch, machen uns mit einigen technischen Einrichtungen vertraut und besprechen die verschiedenen Möglichkeit der Strecke nach den Wünschen der Crew. Die aktuelle Wetterkarte vom DWD wird im Kontrast zur Prognose erörtert. Nach dem herausragenden Souflaki von Eva und Tobias ist Zeit für erste Details der Sicherheit und die Bedeutung der Notrolle mit Aushang. Die Vermittlung der Notrolle übernimmt Elke.



Vorbereitetes Funkformular und die Einteilung der Notrolle

Morgens dann eine zweite detailliertere Sicherheitseinweisung: Feuerlöscher und Kontrolle des Motors. Das Internet liefert mit Windfinder und Windy eine zuverlässige Wettereinschätzung für zwei Tage. Nach dem Frühstück kommt die Papierkarte auf den Tisch. Palaver. Die Entscheidung fällt auf nördlichen Kurs und rechtsherum. Wie wir dann nach Kontrolle der Rettungswesten gefahren sind, ist für dieses Skippertraining leicht gesagt. Abgelegt in Lavrion, nördlich der langgestreckten Insel Makronisos Richtung Karysistos nach Nordosten

abgebogen und dann wegen abnehmenden Windes und schließlich Flaute doch nur bis in die Bucht Vouarki auf Kea unter Motor eingelaufen.



Tobias und Lukas bei der Arbeit am Anker

Ganz in der Nähe des Ankerplatzes liegt der berühmte Fundort Kephala, der 1964 bis 1973 von John Coleman(1977) der University of Cincinnati ausgegraben wurde. Hier fand man erste Bruchstücke der Kykladenkultur, von der man weiß, dass sie einen bedeutenden Einfluss auf die später folgenden griechischen Kulturen hatte (Hattler, 2011). Die sogenannten Idole der Kykladen zeigen stark abstrahierte meist weibliche Figurinen, deren Bedeutung in Ermangelung von Schriftzeichen bis heute nicht ganz verstanden wurde. Man kennt die Boote dieser Inselbewohner nur aus 6000 Jahre alten Abbildungen, denn wegen des seitdem angestiegenen Meeresspiegels könnten Reste dieser Boote nur in großer Tiefe zu finden sein. Aber selbst das ist sehr unwahrscheinlich. Aus den Zeichnungen auf Felsen und Tongegenständen jedoch, sowie aus der Verbreitung von Rohstoffen wie Obsidian und Marmor konnten die Archäologen die

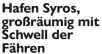


Routen der Langboote mit großer Besatzung zwischen den Kykladeninseln genau nachweisen. Stramme Ruderer müssen sie gewesen sein und kenntnisreiche Seeleute.

Dort wo auch die frühen Seefahrer der Kykladenkultur ankerten, lassen wir das Grundeisen fallen, weil der Kai für eine Regatta gesperrt ist. Schöner Sonnenuntergang und Nachtwache wegen der Furcht vor Fallböen bei angekündigtem Nordwind. Abends ist Zeit für weitere Details der der Sicherheit (Feuer, Motor, Dinghi, Verletzungen). Vorbereitung für den nächsten Morgen: Ablegen vor Anker, Navigation mit Kursbestimmung, Creweinteilung, Segeltrimm etc.).

Nach den ersten Meilen unter Motor und etwa 1-2 m Welle bis nörd-Gyaros wird es abgedeckt ruhiger die teils aufgeregten Mägen erho-

lich von Kea werden die Segel gesetzt. Südlich der Insel Nisos und für eine Stunde können sich len. Raumwinds wird es dann erst





einmal wieder rauer und die Seekrankheit sorgt für Opfergaben an die Götter des Meeres. Spucken bitte nach Lee oder achtern am Heck! Danach geht es unter Fock in den Hafen von Syros und mitten die hübsche Stadt Ermoupoli. Ein uniformierter Stadtangestellter nimmt die Festmachen an. Dort liegt man sicher vor Buganker, aber die Fähren machen viel Schwell bis an die Liegeplätze. Am Abend klappt die Gangway einmal unter dynamischer Last zusammen. Mist! Tobias stürzt fast ins Wasser. Das hätte zur Knieverletzung führen können, wenn nicht die Hände der Crew nach ihm gegriffen hätten.

Nach dem Essen im Ort, kundig mit Unterstützung von Google von Lukas und Felix ausgesucht, besprechen wir die Möglichkeiten der Vermeidung von Seekrankeit (siehe auch segeln 360). Wir gehen noch einmal das Rückwärtsfahren, Abstand schätzen und das Anlegen vor Buganker durch. Zur Erholung werden wir am nächsten Tag nur einige Meilen ums südliche Eck nach Foinikas fahren. Diese Fahrt unterbrechen wir in der Bucht Varis und ankern: Schnittchen, reden, sonnen und baden). Es ist eine schmale Bucht, in die der Wind aber mächtig pfeift. Sorgfältig peilen wir zum Leuchtfeuer und erproben den digitalen Ankeralarm. Da dann der Fender von der Sorgleine abdriftet (der Palstek hat sich ohne Last entknotet), fahren wir



auf die Schnelle ein Boje-über-Bord-Manöver, allerdings verzögert, weil der Anker erst aus dem Grund muss. Da kann man den Fender gegen die Sonne kaum noch erkennen.



Moritz und Julia schießen die Leinen auf

Danach geht es ohne Welle von der Südspitze Syros weiter mit flotter Fahrt um die 8kn westwärts. Dann aufkreuzend nach Norden lassen wir es gegen Strom und heftiger Welle aus Norden gerefft, aber hoch am Wind mal richtig krachen bis wir in die Bucht Foinikas querab einlaufen können. Wegen Seitenwind ist das Einfahren des Ankers nicht einfach und erfordert mehrere Anläufe. Nach dem Kochen und Essen referiert Tobias, unser Co-Skipper, gekonnt die Feinheiten des Funkens mit dem DSC-Funkgerät. Zur Auflockerung nach diesem anspruchsvollen Teil bereden wir das Wesen des seemännischen Knotens. Nach Sicht des Wetters auf Windy und Überlegungen zum weiteren Törnverlauf verzichten wir auf den für morgen geplanten Abstecher nach Mykonos. Anlässlich dieser Entscheidung besprechen wir die Aufgabe

des Skippers immer vorausschauend den gesamten Törnverlauf im Auge zu behalten, denn es ist nicht schön, wenn man am Schluss gegenan bolzen muss, um in den Hafen zu gelangen. Diese Planung ist bei einwöchigen Törns meist nicht einfach, weil die goldene Regen, nämlich im ersten Drittel der Zeit die halbe Strecke zu fahren, kaum eingehalten werden kann. Aber meist machen etwas weniger Meilen die Crew glücklicher als zu viel Strecke. Gottseidank sind die Wettervorhersagen heutzutage sehr genau, zumindest für zwei Tage. Ein Hoch auf Windy, Windfinder und Co!

Am Mittwoch passt der Kurs nach Loutra auf Kythnos. Die Rauschefahrt bei Halbwindkurs zeigt zeitweilig 7 kn trotz hoher Welle. Loutra ist eine Perle! Am Nachmittag fallen wir unter eine Meute von Ingenieurstudierende aus Paris, die ihren Abschluss feiern. Sie vertilgen in kürzester Zeit in einem schwer verstehbaren Wettkampf zahlreiche Flaschen Schnaps und Wein. Am Ende sind sie so betrunken, dass die Struktur des ursprünglichen Wettkampfs zusammenbricht und alle nur noch durcheinander saufen.

Der Hafen Loutra ist absolut ruhig. Wir schlafen später wie die Murmeltiere. Abends besprechen wir das Wetter, Fronten, und Luftmassen. Anhand von Wolkenfotos und den entsprechenden Frontsystemen



Einer der französischen Jungingenieure sammelt Sonnenbrillen, bietet sie jeweils für 5€ zum Kauf an. Dabei imitiert er wohl die meist farbigen Händler an französischen Stränden.



diskutieren wir den Zusammenhang zwischen Temperatur, Luftdruck, Windrichtung und Windstärke an Fronten. Leider bietet der andauernde Meltemi wenig Anschauung tagsüber. Aber klagen wollen wir über das schöne Segelwetter nicht.

Windfinder kündigt für den nächsten Tag ganz schwachen Wind aus Südwest an. Am nächsten Vormittag beschliessen wir beim Frühstück einen Hafentag und erkunden das heiße Bad am Strand und die Ruine des ehemaligen Sanatoriums, dass vor etwa 25 Jahren geschlossen wurde und in den nächsten Jahren zum Hotel umgebaut werden soll.

Aus einer Quelle im ehemaligen Sanatorium wird das heiße Mineralwasser durch einen kleinen Graben an den Strand geleitet



Am Nachmittag kommt es zu einer intensiven Diskussion über die Schärfe im Olivenöl. Ich vermute. dass in diesem Olivenöl eine Weile Chilli eingelagert gewesen sein muss. Aber Lukas widerspricht vehement. Felix ist etwas zurückhaltender. Moritz und Julika sind sich nicht sicher. Also muss recherchiert werden! Es stellt sich raus, dass gute Olivenöle tatsächlich zwei Charakteristika aufweisen: ein leichter Bittergeschmack und tatsächlich eine Schärfe im Abgang. Lukas hat also recht mit seiner Behauptung. Während der Gehalt von Polyphenolen solche Öle bitter schmecken lassen, fügt Oleocanthal dem Öl eine gelegentlich pfeffrige Schärfe hinzu. Das wurde erst 2015 von Beauchamp, Keast et al. in Nature beschrieben. Und man kann sich einprägen, ein Olivenöl, bei dem diese Geschmacksnuancen nicht auftreten ist chemisch betrachtet alt. Wir merken uns dazu die chemische Formel für Oleocanthal: C 17 H 20 O 5. Außerdem erfahren wir bei der Recherche, dass die alten griechischen Mathematiker keine weltfremden Typen waren, sondern ihr Wissen zu nutzen wussten. Thales von von Milet (um 624 bis 546 v.Chr.) soll Olivenpressen aufgekauft und zur Erntezeit für gutes Geld ausgeliehen haben. Damit machte er ein Vermögen.

Da uns das Quietschen am Ruder nervt, kontrollieren wir den Kettenantrieb der Steuersäule für die



Doppelruderanlage. Die Ketten sind gut gefettet, laufen leicht, haben aber zu viel Spiel. Leider erfordert das Spannen mit einem Kettenspanner größere Zugänge. Soweit wollen wir nicht gehen und erwägen das Eintröpfeln von Olivenöl. Tatsächlich wir dieses Vorgehen auch später von Marco an der Charterstation empfohlen. Müssen wir uns merken.

Bei der Abreise auf dem Flughafen haben wir Zeit die Nachrichten zu lesen. Die Türkei will 10 Botschafter aus der EU ausweisen, weil der menschenrechtliche Druck aus den demokratischen Ländern immer größer wird. Wir stehen plötzlich vor einem Spiegel, auf dem man sich auf einer Markierung im richtigen Abstand stehend mit dem Rock der griechischen Befreiungskrieger sieht. Es ist eine Installation von Maria Fragoudaki (#standfree und www.mariafragoudaki.com), die an den Befreiungskrieg 1821 der Griechen gegen die osmanische Besatzung en erinnert. Er leitete den Weg in die Griechische Republik ein. Die Türken haben diese den Griechen nie verziehen und sich mit der Vertreibung (damals Umsiedlung genannt) von fast 2 Millionen Griechen aus der Türkei bitter gerächt. Bis heute schwelt dieser Konflikt bis in die Navtex-Nachrichten hinein.



**Häfen und Buchten:** Lavrion, Ormos Ayios Nikolaou, Ermoupolis, Varis, Foinikas, Loutra und Lavrion

Tobias kontrolliert die Ruderlage, die manchmal erbärmlich quitscht

**Distanz:** 146sm, davon unter Motor 27sm

Charter: Die Bavaria 50 Agamemnon war 16 Jahre alt und in tadellosem Zustand. Sie wurde über Charter Transparenz aus Kressbronn professionell vermittelt und vertraglich geregelt (wie schon bei zahlreichen Yachten oft zuvor). Die Station von Olympic Yachting in Lavrion bewirtschaftet 18 Yachten. Alle Mitarbeiter waren bei der Übergabe und Rückgabe unaufgeregt, freundlich, schnell und hilfsbereit. Man sollte am Samstag den Liegeplatz wegen des ohrenbetäubenden Discolärms gegenüber meiden und noch am Nachmittag wenige Meilen in eine Bucht verholen.





Griechisches Essen am ersten Abend in Lavrion

**Teilnehmer Innen** (von links unten nach rechts um den Tisch): Tobias Fuchs (Co-Skipper), Eva Großmann, Elke Traue, Harald C. Traue (Skipper), Felix Leitenberger, Lukas Leitenberger, Julika Meissner, Moritz Meissner

#### Referenzen und Hinweise:

Gary K. Beauchamp, Russell S. J. Keast u.a. (2005) Phytochemistry: Ibuprofen-like activity in extra-virgin olive oil. In: Nature. 437, S.45, doi:10.1038/437045a.

John Coleman (1977): Kephala. A late neolithic settlement and cemetery. American School of Classical Studies, Princeton, New Jersey 1977
Hattler, Claus (2011) Kykladen: Lebenswelten einer frühgriechischen Kultur. Badisches Landesmuseum Karlsruhe (Hrsg.) Primus Verlag Christoph J. Scriba, Peter Schreiber (2005) 5000 Jahre Geometrie. Geschichte, Kulturen, Menschen, Springer, Berlin segeln 360: https://www.segeln360.de/yachtcharter/unterwegs-waehrend-destoerns/seekrankheit/seekrankheit-vorbeugen.html