

10

November 2018



USCU intern
Universitätssegelclub Ulm e.V. - USCU



Andreas Achenbach [Public domain], via Wikimedia Commons: Schiffe im Sturm an der holländischen Küste

Twede Sied

Kurz und knapp

Zum Ende dieser Saison nun die mittlerweile zehnte Ausgabe von USCU intern. Sie ist mit 42 Seiten auch die bisher größte. Allen Autoren, die in den fünf Jahre

10

Texte verfasst haben, sei hier ausdrücklich gedankt.

Ein Artikel des Herbstörns in Kroatien mit drei Booten wird in der kommenden Frühjahrs-

ausgabe zum Einstimmen in die neue Saison erscheinen. Sicher werden wir 2019 wieder einen solchen Törn anbieten können. Schauen wir mal, wieviele Boote es diesmal werden.

Die Nutzung der Boote war dieses Jahr wieder einmal sehr gut. Mit 280 Nutzungstagen war es das bisher zweitbeste Ergebnis. Das "große" Motorboot d'cap konnte gut verkauft werden, allerdings ohne Motor.

Jürgen R Hoppe

Mit dem Titelbild dieser Ausgabe vervollständigt sich dasjenige der vorherigen. Sicher haben es schon einige Leser bemerkt. In der Summe handelt es sich um das Bild *Schiffe im Sturm an der holländischen Küste* von Andreas Achenbach (1854). Public domain, via Wikimedia Commons



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

Der Trend zum Zweitboot

Der Kassenbericht auf der letzten Mitgliederversammlung zeigte uns einen sehr angenehmen Blick auf die Kassenstände. Diese gaben schon auf der Versammlung

β

Anlaß zum Nachdenken über weitere Segelaktivitäten und Anschaffungen.

Da unsere "Alpha" am Bodensee auch diese Saison wieder bestens ausgelastet war und sich allein über die Nutzungs-

gebühren trug, kam der Gedanke zu einer "Beta" auf, den wir nun weiter verfolgen wollen.

Muß es aber ein zweites Boot auf dem Bodensee sein? Nicht unbedingt, wir könnten auch einmal ein anderes Segelgebiet erschließen und mit einem Boot auf dem „richtigen“ Meer - der Nord- oder Ostsee - unsere Ausbildungs- und Übungsmöglichkeiten deutlich verbessern.

Wir planen, hierzu eine online-Mitgliederbefragung zu machen, welche das Interesse und die Bereitschaft zur Nutzung eines solchen Bootes auf der „richtigen See“ abfragt.

Damit verbunden suchen wir hierbei auch potentielle Skipper mit Expertise für Törns mit speziellem Inhalt wie Gezeiten, Langstrecke, allgemeines Skippertraining, Nachtfahrten, etc..

Das Ziel ist es, abschätzen zu können ob wir ein solches Boot über die Chartereinnahmen und die angebotenen Ausbildungsfahrten finanzieren können und ob wir genügend Skipper haben, die ein solches Programm unterstützen können. Dabei sollen die Nutzungsgebühren natürlich unter den lokal üblichen Chartergebühren liegen.

Sollte die Umfrage ergeben, daß dies nicht machbar ist, werden wir ein zweites Boot bei Ultramarin suchen. Erweisen sich zwei Boote am Bodensee dann auch als zu viel, wird das älteste Boot, was dann sicher die Alpha ist, abgeschafft.

Soweit also die ersten Informationen zur möglichen Marschrichtung.

Euer Vorstand

Grußwort für Kommodore Dr. Klaus Murmann

von Kommodore Prof. Dr. Harald C. Traue anlässlich seiner Verabschiedung aus dem Dienst der Universität Ulm am 19.9.2018.

Klaus Murmann, der USCU und ich, diese Beziehung dauert nun schon mehr als vierzig Jahre. Zunächst lernte ich 1977 den USCU kennen, der noch gar kein Verein war, sondern eine universitäre Segelgemeinschaft. Deren Leithammel war ein Medizinstudent, dessen Namen ich für mich behalte. Er war sympathisch, aber ein wenig hochstaplerisch und saß in einem meiner ersten Kurse der Medizinischen Psychologie – oder besser gesagt, er sprang bei bester Laune herum, konnte nicht ruhig sitzen. Er fand in einem Pausengespräch über das Segeln und meine norddeutsche Heimat, dass ich dringend den Ammersee kennenlernen müsse. Dort könne man wunderbar segeln, ja sogar bei ihm einen Segelschein machen. Segeln konnte ich schon, denn meine Jolle zierte in diesen Tagen schon der Vereinsstander des Segelvereins Weser am Masttop. Das war in jenen Tagen als ich an der Uni in Bremen studierte der Nachweis, dass man segeln konnte. Mit Scheinen hatte man es in den Bremer Segelclubs nicht so. Die Anfänger hatten einen roten Verklicker am Mast, und man war dann bei Begegnungen besonders aufmerksam.

So kam ich dann bei lausigem Wetter an den Ammersee, meine damalige Freundin Elke kam nach. Schön war's, aber einen Schein gab es am Ende nicht, denn die Sache war windig eingefädelt und nicht ganz legal, denn die Formulare selbst gedruckt und auch noch in falscher Farbe. Eine Prüfung wurde auch nicht abgenommen. Die Sache flog auf, und ich war somit scheinlos. Als ich dann Klaus Murmann einige Jahre später kennenlernte, hatte er die akademische Segelvereinigung vor dem Staatsanwalt bewahrt, den USCU als eingetragenen und gemeinnützigen Verein gegründet und ein regelrechtes Kursprogramm als Teil des Studium Generale aufgezogen. Im Nachhinein be-



hauptete Klaus oft, dass hätte auch jemand anders hinbekommen. Aber er war der richtige Mann zur rechten Zeit, kompetent, entschlossen, organisationsstark und damit ein Glücksfall für den USCU. Natürlich mauerten viele an den Toren zu Theben, wie wir von Bert Brecht wissen, aber die soliden Grundsteine und wesentlichen Eckpfeiler verdankt der USCU mit seinen Mitgliedern aus allen Fakultäten und mehreren tausend Kursabsolventen wesentlich Klaus Murmann. Ich füge hinzu, dass ein guter Baumeister auch die Maurer finden muss und dabei hatte Klaus immer ein gutes Händchen bewiesen.

Als Klaus und ich uns kennenlernten waren wir ziemlich verschiedene Typen. Wir sprachen nicht nur in verschiedenen Sprachtönungen des Hochdeutschen, sondern die bayrischen Berge mit der Nähe zu Italien hatten Klaus ebenso geprägt wie mich das Hanseatische mit Nord- und Ostsee. Klaus benötigte beispielsweise nur sehr kleine Zettel, um sich die kompliziertesten Dinge zu merken. Auf denen hatte er stets in seiner kleinen, schönen und präzisen Schrift einige Punkte notiert, alles Weitere hatte er im Kopf. Ich hingegen brauche immer Blätter im Din A 4 Format, am liebsten blütenweiß. Ich trage deshalb wahrscheinlich am Waldsterben eine beträchtliche Mitschuld.

Zudem kann Klaus ein humoriger und lustiger Vogel sein, kann mühelos eine

Die beide Kommodores des USCU, Klaus Murmann und Harald Traue.
Photo: Enrico Ruccio ▲

Persönliches

ganze Abendgesellschaft bespaßen. Wenn die Stimmung danach verlangt, führt er schon mal sein neues Unterhemd vor (oder war es gar die Unterhose?). Er kennt viele lustige Lieder, auch schmutzige. Ich selber zucke schon beim Wort Spaß manchmal innerlich zusammen. Einmal hatte ich anlässlich einer Geburtstagsfeier von Klaus ein längeres lautmalerisches dadaistisches Gedicht aus 12 Buchstaben auf Klaus gedichtet, also eines ohne viel Sinn. Ich schrieb damals als Endvers: Rumms Klaus, saus, nu raus, nu's aus, uns Klaus! Die Party fand im neu bezogenen Haus in Pfaffenhofen statt. In der Ecke brannten die Holzscheite recht gemütlich im Kaminofen, denn es war der 3. Januar. Links mir gegenüber saß die Mutter von Klaus. Das Ende des Gedichtes kommentierte sie streng: „Also wirklich, Herr Doktor!“, aber auch die anderen Partygäste fanden das nicht so lustig, sondern schräg. Natürlich schräg, sonst wäre es ja nicht dadaistisch.

Läuft man einige Meter nach Klaus in einen Hafen ein, so wie vor Zeiten in Grouw, hört man vorne den Klaus kontaktieren: „Ah seid ihr noch am Kochen, was gibt es denn? - wir waren heute Morgen noch in Lemmer - aha schon fertig und beim Abtrocknen - ja, ja wir sind vom USCU aus Ulm - wir finden schon einen Platz, nur kei' Sorg!“ Dann wissen alle, dass er, seine Barca Nostra, die Nici und mit mir auch der USCU in seinem Fahrwasser jetzt auch da sind. Bei mir würde man das erst im Hafen bemerken, wenn wieder ein Stegplatz belegt ist.

Auch akademisch sind wir verschieden unterwegs, aber da gibt es auch Gemeinsames. Klaus ist ja von Hause aus Physiker, promoviert gar, lehrt aber über die Türme von Hanoi bei den Informatikern, ist Experte für das Klima und in Astronavigation. Deshalb versteht er auch die Uhr am Ulmer Rathaus – vermutlich als Einziger in Ulm. Einer der wirklich versteht auf welche Weise die Zahnräder des komplizierten Uhrwerkes die Gestirne und ihren Lauf abbilden. Ich habe Elektrotechnik studiert, verstehe was von Booten, lehrte aber 40 Jahre lang Psychologie an unserer Universität, habe mich allerdings die letzten zehn Jahre mit den KollegIn-

nen von Klaus in der Informatik zu Künstlicher Intelligenz und Mensch-Maschine-Interaktion geforscht. Auf diese Weise ging uns der Gesprächsstoff nie aus.

Einmal beim Camping in Slano (als Kroatien noch Teil Jugoslawiens war) kochten wir Nudeln für das familiäre Mittagessen und fanden, dass ein Dampfkochtopf jetzt die Sache beschleunigen würde. Leichtfertig fragte ich Klaus, wie denn so ein Dampfkochtopf eigentlich funktioniert. Stunden später, die Nudeln waren längst gegessen, ich hatte eine Flasche Rotwein geleert und Klaus sein viertes Glas Apfelsaftschorle, hatte er die wesentlichen Gasgesetze angewendet, nebenbei die Hauptsätze der Thermodynamik erläutert, die Energieeinsparung des Kochens überschlagen und die Sauerei beschrieben, die hätte entstehen können, wenn der Deckel unter dem zunehmenden Druck abgefaßt wäre und der Inhalt den Brownschen Gesetzen folgend räumlich gleichmäßig, aber schlagartig die Entropie im Campingbus erhöht hätte.

Etwas Anderes verbindet uns auch, denn wie ich hat Klaus eine für naturwissenschaftlich Studierende verbreitete Neigung, seine wissenschaftliche Expertise auch auf seelische Vorgänge anzuwenden. Die Beziehungen der Menschen untereinander und rekursiv zu sich selbst werden von ihm dann gerne als Wechselwirkungen, tripodische Stabilität, sensorische Empfindlichkeit, Näheskalierung, quadratisch abnehmende Dichte und anderen Begriffen beschrieben. Er würde vermutlich der Definition von Freundschaft eines bekannten Psychologen zustimmen, demzufolge Freundschaft ein flexibler, dynamischer und multidimensionaler Prozess ist, dessen Struktur und Funktionen je nach beteiligten Individuen, dem Umfeld und dem Entwicklungsstand der Freundschaft variieren. Ha, so ist es doch, oder!

Als ich Klaus in den ersten Jahren unserer Freundschaft kennenlernte, hatte er nicht nur auf allen Seen in Süddeutschland Regatta gesegelt, sondern schon das Mittelmeer durchkreuzt, ich hingegen die Flüsse Weser, Lesum und Hamme (alles tidenabhängige Seeschiffahrtsstrassen) sowie die holländischen Binnenmeere

und den Limfjord. Beim Klaus leuchteten damals schon die Zitronen von den mediterranen Hängen als bei mir vorwiegend Apfelbäume am Ufer wuchsen. Aber eine gemeinsame Überzeugung war in uns gewachsen: Ein Leben ohne Segeln ist möglich, aber wenig erfreulich. So war es bitter, dass ich meine Jolle in Bremen verkauft hatte als ich nach Ulm zog, denn mir schien, dass man im Süden kaum segeln könne. Aber als ich 1984 von einer Gastprofessur mit Familie aus Kanada zurückkam, hatte ich einen altersschwachen Piraten restauriert und mir stand der Sinn auch nach der Küste. So marschierten Elke und ich in den BR-Kurs und lernten Klaus kennen.

Klaus Murmann hatte in den Jahren zuvor den USCU gegründet. Er war dann selber bis 1986 Vorsitzender. Da kannten wir uns dann schon und hatten uns angefreundet. Der nächste Vorsitzende, sein erster Nachfolger machte seine Sache nur zwei Jahre, es kam zu Konflikten und wieder musste Klaus die heißen Kohlen aus dem Feuer holen. Er machte das dann auf eine für mich bemerkenswerte Weise: „Ich mache den Vorsitz nur, wenn ich alle Mitglieder des neu zu konstituierenden Vorstandes bestimmen darf. Ihr müsst sie nur wählen.“, ließ er die verdutzte Mitgliederversammlung wissen. Da konnte man erleben, wie das komplizierte Verhältnis von Demokratie und persönlichem Charisma zum Nutzen einer guten Sache, nämlich dem USCU, umgesetzt werden kann. Ich gehörte zu dem von Klaus vorgeschlagenen Vorstandsteam, wurde so Beisitzer und er fand dann zwei Jahre später, dass ich „unter“ ihm Vorsitzender werden solle. Das blieb ich dann 23 Jahre lang. Das „unter“ ihm tätig werden, wurde zu einer erfreulichen, fruchtbaren Zusammenarbeit im USCU. Wir haben bis heute an allen theoretischen und praktischen Veranstaltungen dieses Segelclubs in verschiedenen Rollen mitgewirkt und mit den aktiven Mitgliedern den Laden ohne jeden Streit am Laufen gehalten.

Freundschaft verbindet Menschen, die einander mögen und gern gemeinsam bestimmte Dinge unternehmen sagt Wilhelm Schmidt, der Alltagsphilosoph. Neben dem Unterricht zu allen Aspekten des

Segelsports und gemeinsamen Törns mit unseren trailerbaren Segelbooten in Holland, dem Wattenmeer, Westschweden rauf und runter, über den Vänern- und Bodensee, die Ostsee nach Polen und natürlich die Adria bis nach Dubrovnik, meist mit Kindern und unseren Frauen Nici und Elke. Und in Herbst und Winter? Gemeinsame Wanderungen und Skilaufen.

Wenn man viele Jahrzehnte befreundet ist, erlebt man die Kinder wie sie größer werden, aufwachsen, studieren und schließlich ihr eigenes Leben gestalten. Auch die ersten Freunde in der Clubgemeinschaft werden älter, Junge kommen hinzu – es ist immer etwas los im USCU. Das ist ein großes Lebensgeschenk. Ein Glück der Freundschaft sind die gemeinsamen Deutungen des Lebens, der kleinen und großen Lebensfragen, Begegnungen und Erfahrungen. Antworten auf die Frage suchen, was denn Sinn mache, nennt Wilhelm Schmid solche Hermeneutiken in Freundschaft. Dabei besteht der besondere Reiz auch in den Unterschieden, denn man ist in der Freundschaft ja nicht immer einer Meinung. Wie langweilig und nervtötend wäre das denn? Am ehesten kommt man jedoch der Freundschaft mit den alten Griechen bei: Aristoteles unterscheidet die Freundschaften in Nutzen-, Lust- und Tugendfreundschaft. Die Nutzenfreundschaft bringt die Menschen wie Arbeitskollegen oder Geschäftsfreunden zu einem Zweck zusammen. Das ist okay, führt aber gelegentlich zu Opportunismus, einem der Freundschaft fremdes Motiv. Entfällt der Zweck, schwächelt meist die Freundschaft. Ähnliches ist es mit der Lustfreundschaft, die wesentlich auf gemeinsamen Spaß am Leben gründet, manchmal auch auf erotischen Empfindungen – einer nicht selten flüchtigen Anziehung. Man muss diese beiden Formen der Freundschaft nicht geringachten, aber sie sind ihrem Wesen nach labil. Stabil dagegen ist die Freundschaft um die Tugenden des Freundes willen.

Und das sei anlässlich dieser Verabschiedung aus dem Dienst der Universität Ulm hinzugefügt, Freundschaft, die Aristoteles auch die wahre Freundschaft nennt, kennt keinen Ruhestand.

Kurse

Praxiskurs Ammersee

Alljährlich gegen Ostern findet in Utting am Ammersee der Praxiskurs zum Sportbootführerschein statt. Seit Beginn des USCU vermittelt dieser Kurs Segelinteressierten die Grundlagen des Segelns und guter Seemannschaft und bereitet sie auf die weiterführenden Kurse aus dem Repertoire des USCU vor.

Der Kurs soll ja - und das wissen hier alle - jeden, der blauäugig und von Sirenen verführt zu einer der Einführungsveranstaltungen des USCU erscheint, zu einem waschechten und verantwortungsbewußten Skipper ausbilden.

Der diesjährige Kurs wurde wie bereits die Jahre zuvor von Elmar geleitet, welcher von zahlreichen Bootsführern aus den Reihen des USCU unterstützt wurde.

Der Empfang im Wittelsbacher Hof von Utting durch Herrn Wiesheu war herzlich, und die Verpflegung der Bootsführer über die gesamte Woche, ob in der Pizza Pinello oder beim Staudenwirt in Finning wie immer reichlich und schmackhaft.

Wegen der neuen Sportbootführerscheinverordnung, die 2017 in Kraft getreten ist, wurde der Kurs um einen Tag verlängert. Dadurch hatten die Segelschüler die Möglichkeit, den früheren SBF-Binnen und -See gemeinsam als neuen Sportbootführerschein abzulegen.

Trotz, oder vielleicht aufgrund dieser Verlängerung um einen Tag, verlief der Kurs sehr angenehm. Alle Bootsführer waren die Woche über bei bester Gesundheit und hatten einen Tag länger, um ihre bis zu fünf Schüler pro Boot auf die Prüfung vorzubereiten.

Die am letzten Tag der Woche durchgeführte Segelregatta verlief geordnet ohne Karambolagen, und die Verpflegungssituation zum Mittag hatte sich durch die Wiedereröffnung des Kiosks an Andis Segelschule und die gastfreundliche Bewirtung durch Georg deutlich verbessert. So gestärkt und von Sonne und Wind verwöhnt, gelang es dieses Jahr auch allen Segelschülern, die Prüfung erfolgreich abzulegen.

Wir sind uns sicher, die „Neuen“ werden auch in den kommenden Jahren den Ammersee zu ihrem Revier erklären.

Die Bootsführer würden sich auf jeden Fall freuen, den Einen oder Anderen auf dem Wasser wiederzutreffen und wünschen deshalb „immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“.

Fabian Zech

Traditionsgemäß werden Flauten nicht nur zum Üben von Knoten genutzt sondern auch zur intensiver Gemeinschaftsbildung. Ein Mehrfachpäckchen auf dem Ammersee ermöglicht dann den Austausch von Gedanken, Erfahrungen, Nahrungs- und Genußmitteln. Die im mittleren Boot sichtbare gelbe Pütz dient wohl eher der Revierverteidigung. ►



Sportküstenschifferschein

Die Theorie des SKS im Jahre eins nach Klaus Murmann.

Zwei große Änderungen bestimmten im Jahr 2018 die SKS Ausbildung. Einmal führte die Einführung des neuen SBF dazu, daß die SKS Theorie zum ersten Mal im Sommersemester stattfand, und die zweite große Änderung ist der Übergang der administrativen Gesamtverantwortung von Klaus Murmann auf Markus Baulig. So wurde auch die Aufteilung der Themenbereiche in der Theorie neu vergeben. Die ersten sechs Abende mit dem Inhalt Navigation und den passenden Übungsaufgaben machte Harald (Harry) Seitz. Die Themen Wetter und Gezeiten wurde in bewährter Weise von Harald Traue durchgeführt.

Der Besuch war mit etwa 15 bis 20 ständigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern insgesamt sehr gut. Diese setzten sich aus Einigen zusammen, die bereits die Praxisteilprüfung erfolgreich bestanden hatten (davon Einige im Frühjahr bei uns in Mallorca), klassischen Beginnern, die noch im April/Mai am Ammersee die Ausbildung des SBF genossen haben und Einzelnen, die die Theorie schon gehört hatten, aber die Prüfung noch nicht (erfolgreich) abgeschlossen hatten. Entsprechend breit war die Bandbreite der Vorkenntnisse. Klaus hat dankenswerterweise sein gesammeltes Folienmaterial uns Nachfolgern bereitgestellt, und somit war eine gewisse Kontinuität der Inhalte gewährleistet. Das Interesse der Zuhörer war groß, und die Begeisterung für die Übungsaufgaben war ebenfalls groß genug, so daß die Theorieabende allen Beteiligten Freude bereiteten.

Die Möglichkeiten der Prüfungsvorbereitung sind im Zeitalter der Prüfungsfragen-Apps und Musterlösungen von Kartenaufgaben im Netz und bei YouTube vielfältig. Allerdings führt das dazu, daß der Unterschied von Verständnis der nautischen Inhalte und ausreichendem Prüfungswissen zum Bestehen der Prüfung immer mehr anwächst. „Der Schein trügt“ immer mehr, da das erfolgreiche Bestreiten der Teilprüfung naturgemäß im Vor-

dergrund steht, und die Sensibilität für die Inhalte und ihre Relevanz nach der Prüfung im seglerischen Alltag zunehmend schwindet. Die Unterstützung der modernen (in der Regel elektronischen Assistenzsysteme (GPS Plotter, AIS, etc.)) führt zu einer gewissen Vertrauensseligkeit und in der Folge zu einer gewissen Nachlässigkeit gegenüber den klassischen (auch stromlos möglichen) seemännischen Fertigkeiten. Dies soll keine Kritik an den modernen Systemen oder der Vorgehensweise der digital Natives sein, sondern mehr ein Appell für die klassische Seemannschaft, da es auf den Weltmeeren eben nicht möglich ist, mal kurz rechts ranzufahren und den ADAC zu rufen, wenn ein System nicht mehr funktioniert. Wenn Aufgaben von Automaten übernommen werden, dürfen wir nicht die Fähigkeit verlieren, diese Aufgaben im Zweifelsfall selbst noch erfolgreich zu bearbeiten.

Aber genug „geschulmeistert“. In der Summe war die Theorie des Sommersemesters ein voller Erfolg. Spaß hat es gemacht. Die Unterstützung der bisherigen Ausbilder war groß, und der Übergang scheint aus heutiger Sicht sehr gut zu laufen. Alle angetretenen Kandidaten haben ihre Theorieteilprüfung erfolgreich bestanden und damit die Qualität der Ausbildung im USCU bestätigt. Es muß uns also nicht bange sein, wenn Klaus nun in seinem redlich verdienten Ruhestand mit einer gewissen Distanz auf die Zukunft blickt, in der nun andere (und viele bereits bisher Aktive) in der Verantwortung stehen.

Die nächste Theorie zum SKS wird nach heutigem Stand im Wintersemester 2019/2020 stattfinden, also im Oktober 2019 starten. Hintergrund ist der Praxistermin an Ostern, der sich doch als beste Lösung herauskristallisiert hat.

Harald Seitz

Kurse

SKS Praxistörn um Elba, Capraia und Korsika im Herbst 2018

Als wir uns für den SKS Praxistörn angemeldet haben, ahnte wohl noch keiner von uns, wie genial die zwei Wochen rund um Elba, Capraia und Korsika werden würden. Beim Packen war ich kurz versucht, die Gummistiefel, die auf den letzten Törns meist ungenutzt in der Packtasche verblieben, einfach zuhause zu lassen. Da wir auf dem Landweg zu unserem Vercharterer unterwegs sind, und ein paar Gummistiefel auch nicht die Welt an Platz brauchen, durften sie jedoch drin bleiben. Und dies war nicht die schlechteste Entscheidung.

Samstag

Unsere Anreise beginnt am Samstag, 29.9.2018, schon sehr früh am ZUP in Neu-Ulm, und wir fahren mit drei Autos zu unserem Ziel Marina de Scarlino in Italien. So richtig sonnig und landschaftlich schön wird unsere Fahrt erst nach dem San-Bernardino-Tunnel in der Schweiz. Unterwegs treffen wir uns mal mehr, mal weniger zufällig auf den Autobahnraststätten und genießen den ein oder anderen italienischen Espresso.

Endlich erreichen wir Scarlino, und

nachdem alle Taschen aus dem Auto ihren Weg zum Steg gefunden hatten und damit Platz für die Lebensmittel der nächsten Wochen gemacht hatten, beginnt das Abenteuer Einkauf beim örtlichen Coop. Unser Einkaufstrupp besorgt mit viel Mühe aus allen eingesendeten Rezepten eine ordentliche Zusammenstellung, die uns ein köstliches Zusammenleben sichert.

Sonntag

Nach einem opulenten Frühstück macht uns unser Skipper mit allen wichtigen Sicherheitsvorkehrungen und Einrichtungen an Bord vertraut, und wir starten unseren Segeltörn mit Kursziel Porto Azzurro. Ich werde als Rechenschieber (Navigator) unseres ersten Segeltages bestimmt. Der Rechenschieber muß die Wettervorhersagen sowie alle zwei Stunden die meteorologischen Daten (Temperatur, Barometer, Wind, Seegang) notieren. Außerdem obliegt es ihm, gemäß dem Tagesziel den Kurs auf der Seekarte einzeichnen und ständig über die aktuelle Position informiert zu sein. Eine durchgeführte Kreuzpeilung, die mit den GPS-Daten deutlich abweicht, kann durch eine bessere Wahl der Landmarken deutlich verbessert werden.

Nach einem kurzen Spaziergang durch das wunderschöne Porto Azzurro treffen wir uns mit der Katja (dem anderen Boot)



Stimmung an Bord in Marciana Marina. ►

in einer Bar, um auf unseren ersten Anleger anzustoßen. Auf Empfehlung von Klaus genießen die meisten einen Negroni-Cocktail, der uns ordentlich mundet.

Montag

Von Porto Azzurro führt uns unser Weg am nächsten Tag nach Portoferraio. Dieser Hafen soll auch der Ausgangspunkt unserer Prüfung am Ende des Törns sein. Wir haben soweit einen ganz netten Segeltag, bis wir unseren Motor starten wollen, um in den Hafen einzufahren. Unser Motor läßt sich einfach nicht mehr überreden zu starten. Auch gutes Zureden hilft nichts, der Motor bleibt stumm. Der Wind hat zwischenzeitlich sehr stark zugenommen. Mit vielen Schlägen kämpfen wir uns bis zur Hafeneinfahrt nach Portoferraio durch und kündigen über Funk an, daß wir ein Problem hätten und in den Hafen reingesegelt kommen - keine Antwort. Erst, als wir endlich im Hafen drin sind, bekommen wir eine Antwort. Leider sind wir nicht erwünscht! Insgeheim stelle ich den Vergleich zu den Mittelmeerflüchtlings her. Nun denn, es hilft ja nichts, wir segeln wieder aus dem Hafen raus und steuern ein Bojenfeld an. Unser Skipper sucht die Fähigsten aus, um die Boje beim ersten Aufschießer mit dem Bootshaken zu schnappen. Wir sind dank Sebi und Max gleich beim ersten Versuch

erfolgreich und so verbringen wir diese stürmische Nacht sicher an der Boje.

Dienstag

Nach diversen Telefonaten mit dem Vercharterer und einigen Motor-Überbrückungsversuchen, die teilweise sogar geglückt sind, lassen wir uns in den Werfthafen Esaom abschleppen. Nachdem endlich ein Techniker eintrifft, findet er zum Glück schnell die Ursache. Das Anschlußkabel der Motorbatterie war etwas locker. Wir hatten zwar zuvor die Anschlüsse überprüft, wie sich herausstellte, aber nur die der Servicebatterien. Da inzwischen der Tag auch schon weit vorangeschritten ist, entschieden wir uns, erst am nächsten Tag unser nächstes Ziel anzusteuern und den Nachmittag noch damit zu nutzen, diverse Manöver in der Bucht zu üben.

Mittwoch

Der ganzen Crew ist nun bewußt, wie schön das Geräusch ist, wenn man am Zündschlüssel dreht. Unser Tagesziel ist Marciana Marina, und wir haben einen wirklich schönen Segeltag. Wir ankern nachmittags in einer Bucht bei Monte Enfoli, und es ist so warm, daß fast alle zum Baden reinspringen. Ein anderes Segelboot, das ebenfalls in der Bucht ankert, leiht uns eine Taucherbrille aus, und so



Die Boote am Wind vor Elba. ◀

Kurse

können wir nicht nur unseren Anker kontrollieren, sondern auch die Funktion der frisch gereinigten Logge. Eine leere Flasche Wasser, mit etwas Salzwasser gefüllt, ist ein perfekter Spielball. Selbst die Ausbildungsinhalte kommen an diesem Tag nicht zu kurz. Wir bauen uns ein Handlot mit dem Hammer aus der Werkzeugkiste und einer langen Leine. Und anders als erwartet ist es wirklich sehr einfach festzustellen, wann der Hammer am Grund angekommen ist. Der Anleger in Marciana Marina verläuft problemlos - wunderbar nach den Ereignissen der Vortage. Abends in der Bar kommen wir ins Gespräch mit unserem Bootsnachbarn, einem französischen Einhand-Segler und mit einer Maria, die gerade Streß mit ihrem Lover hat, und einer weiteren Maria, die unserem Skipper eine interessante Ge-

Reparatur am Mast der "Aria" im alten Hafen von Bastia, Korsika. ▼



schichte von Ihrer Atlantiküberquerung und der Durchfahrt durch den Panamakanal und den damit verbundenen Erlebnissen erzählt.

Donnerstag

Unser Tagesziel ist die wunderschöne Insel Capraia. Leider macht uns die alte Dünung ziemlich zu schaffen, und so sind fast alle auf dem Boot seekrank. Unser Skipper gibt sich richtig viel Mühe, uns aufzuheitern und nach viel Superpep, Reisetabletten und Co. wird der Krankenstand allmählich wieder aufgelöst. Als wir dann endlich wieder festen Boden unter den Füßen haben, nutzen wir die verbleibende Zeit des Tages und machen einen schönen Spaziergang, der uns zu dem besten Aussichtspunkt der Insel führt. Und dieser Ausblick, aufs offene Meer und auf die schönen Steilküsten der Insel, ist wirklich wunderschön.

Freitag

Durch die guten Windvorhersagen können wir mit einem großen Schlag planen. Unser Ziel, St. Florent in Korsika, ist aber um 19 Uhr immer noch relativ weit entfernt, und so beschließen wir, noch während des Segelns zu kochen. Durch das Schaukeln im Schiff ist das nicht gerade die leichteste Übung, aber auch Kochen an Bord will geübt sein und die kardani-sche Aufhängung des Herdes wirkt dem Stampfen und Rollen des Schiffs entgegen. Nach einem leckeren Abendessen und 66 zurückgelegten Seemeilen erreichen wir den Hafen gegen 22 Uhr, was aber noch nicht das Ende des Tages bedeutet. Nach einem kurzen Anlegerbier mit der anderen Crew zappeln wir dann noch ordentlich in einem Club ab und feiern uns und unseren Törn.

Samstag

Bedingt durch die kurze Nacht und begünstigt durch den Schwachwind, der an diesem Tag vorherrscht, beschließen wir, uns auf Hafenmanöver zu konzentrieren, und so üben wir diverse Anleger und am Spätnachmittag machen wir sogar noch einen kurzen Schlag aus dem Hafen raus. Die Nacht verbringen wir nochmal in St. Florent, ohne jedoch erneut auf die Piste

zu gehen. Da die Franzosen offensichtlich Freitags so richtig Party machen, war am Samstag tote Hose.

Sonntag

Um den versäumten Segeltag aufzuholen, setzen wir uns wieder ein längeres Tagesziel. Zurück zur Nordspitze von Korsika und dann wieder Richtung Süden nach Bastia. Auf dem Landweg wäre Bastia nur 20 km von St. Florent entfernt, durch den (Um-)Weg durchs Wasser legen wir nach Bastia rekordverdächtige 81 Seemeilen zurück. Durch die vielen Wendungen bedingt ist unsere Rechenschieberin des Tages auch ständig beschäftigt und füllt an diesem Tag sogar zwei Logbuchseiten.

Montag

Morgens machen wir eine Stadtbesichtigung durch das schöne Bastia mit den vielen alten Gebäuden, die mit interessanter Architektur am Leben erhalten werden. Ganz spannend wird es anschließend, da wir noch unser Lazy Jack reparieren müssen, das am Tag vorher gerissen war. Wir ziehen unser leichtestes Crewmitglied im Bootsmannsstuhl mit der Großfall nach oben und außer einer perfekten erledigten Reparatur hat Lena auch noch die Gelegenheit, ein paar außergewöhnliche Schnappschüsse zu machen. Nichtsdestotrotz wollen wir den Tag auch noch ein Stück segeln und so setzen wir Kurs zurück nach Marciana Marina, das durch den gegebenen Wind noch am besten zu erreichen ist. Da es inzwischen schon später Nachmittag ist, ist an eine Ankunft bei Tageslicht nicht mehr zu denken. Kurz nach dem Auslaufen dreht die Katja plötzlich ab. Nach einiger Zeit kommt dann der Funkspruch der Katja. Heute Abend gibt's Fisch! Rutger hatte in Bastia eine Angel gekauft und mit Hilfe des Angelhalters, den die Katja von uns ausgeliehen hatte, hat tatsächlich ein Fisch angebissen. So eine großartige Nachricht vom Nachbarschiff aktiviert natürlich sofort unser Hungergefühl, und da so ein Fisch kaum für die Crews von beiden Schiffen reichen kann, werden unsere Smutjes des Tages aktiv und bereiten für alle ein schmackhaftes

Kartoffelgratin zu. Nachdem alle gesättigt sind, und die Sonne nun anderen Menschen einen schönen Tag schenkt, erleben wir das nächste Highlight des Tages. Da heute Neumond ist und weit und breit keine störende Beleuchtung zu sehen ist, können wir den ganzen Sternenhimmel in voller Pracht bewundern. Und als ob das nicht schon genug gewesen wäre. Wir sehen tatsächlich hunderte Sternschnuppen! Die schönste Sternschnuppe ist besonders groß und hell und wandert etwa 5 Sekunden lang über das ganze Himmelszelt. Einfach unvergesslich.

Dienstag

So langsam neigt sich unser Törn dem Ende entgegen, und die Prüfung rückt auch immer näher.

Wir spielen das Spiel „Ich packe meinen

Anglerglück auf der "Katja" zwischen Korsika und Elba. ▼



Kurse

Koffer“ und jeder fügt einen Punkt der Sicherheitsunterweisung hinzu. Da es 14 Punkte sind, geht das Spiel mehrmals rundum, und wir üben solange, bis jeder alle Punkte drauf hat. Dann segeln wir wieder los und steuern den Hafen in Portoferraio an, an dem unsere Prüfung ansteht. Wir werden angefragt, ob wir die Prüfung von Freitag auf Donnerstag vorziehen wollen, da am Freitag sehr viele Prüflinge angemeldet sind, und sich die Prüfung sonst sehr lange hinziehen würde. Für den Freitag ist sehr wenig Wind angekündigt und für den Donnerstag viel Wind, aber auch viel Regen. Da viel Wind in einer Prüfung eher gut ist und die Manöver dann meist besser klappen, und wir den Regen inzwischen gewohnt sind, ist dieser Vorschlag recht vernünftig. Einziges Manko ist der fehlende Übungstag, der bei sechs Prüflingen an Bord durchaus nicht zu unterschätzen ist. Bis jeder Prüfling ein Manöver geübt hatte, vergehen meist gleich ein paar Stunden.

An diesem Abend erleben wir den wohl schönsten Sonnenuntergang des ganzen Törns. Alle Fotobegeisterten stürzen sich auf ihre Kameras und Handys, und somit

bleiben noch viele schöne, stimmungsvolle Bilder für alle Daheimgebliebenen und für die eigene Erinnerung erhalten.

Mittwoch

Letzter Tag vor der Prüfung. Wir üben in der Bucht von Portoferraio nochmal intensiv Segelsetzen, Reffen und Bergen, da für den Prüfungstag 6 Bft angekündigt sind. Jeder hat am Schluß noch ein Wunschmanöver, die meisten entscheiden sich für Boje über Bord. Da der Wind jetzt noch deutlich zugenommen hatte, müssen die Manöver auch für 6 Bft in der Prüfungssituation perfekt sitzen.

Donnerstag

Endlich Prüfung. Wie angekündigt ist das Wetter sehr regnerisch, und alle haben ihre Gummistiefel und die wasserfeste Jacken und Hosen an. Die Sonnenbrillen sind heute nicht nötig, aber so kann die Mimik der Mitsegler sowieso besser gedeutet werden. Der Prüfer und die Prüferin sind erstaunlich locker und freundlich. Da die zwei Prüflinge der Katja vor uns geprüft werden, halten wir uns immer in gegebenem Abstand. Nach der Prüfung

Festgemacht im Hafen
Marciana Marina. ▼



steigen beide Prüfer einfach längsseits über, und wir können ebenfalls mit der Prüfung starten. Noch während der Manöver ordnet der Prüfer erstaunlicherweise an, beizudrehen, damit wir den Delphinen zuschauen können, die gerade zu sehen sind. Nachdem alle ihre Manöver ganz ordentlich gemeistert hatten werden wir gemeinsam noch theoretisch geprüft. Die Prüferin läßt sich dabei reihum Vorbereitungen zum Ablegen, zur Sicherheitsunterweisung und zur Navigation erklären. Zum Schluß muß jeder noch einmal im Hafen Esaom an- und ablegen. Mit diesem Manöver hat jeder noch ein paar kleinere Schwierigkeiten, und so kommen diverse Fender zum Einsatz. Trotz dieser kleinen Fehler läßt unser Prüfer alle Prüflinge unseres Bootes durchkommen, und so haben wir ordentlich was zu feiern.

Abends gibt es im Hafenrestaurant ein üppiges Fischbuffet und Harry hält eine Rede zum Abschluß unseres Törns.

Freitag

Noch etwas platt vom Feiern am Vortag raufen wir uns dann allmählich zusammen und bereiten ein Frühstück mit allen Köstlichkeiten, die noch übrig sind, zu. Da wir für die Bootsrückgabe schon um 16 Uhr zurück in Scarlino sein müssen und die letzte Etappe immerhin noch 24 Seemeilen ist, legt unser Skipper noch während des Frühstücks ab, und wir können somit unseren letzten Urlaubstag noch ordentlich genießen.

Abends essen wir zum Abschluß in dem noblen Fischrestaurant Marrini. Und durch die Dankesrede von Sebi und der Geschenkübergabe an unseren Skipper inspiriert, bekommt dieser von der Wirtin ebenfalls noch eine Kleinigkeit. Danach streifen wir noch durch die Stadt und

schlürfen gemeinsam das ein oder andere Getränk.

Samstag

Anders als die Katja entscheiden wir uns, noch eine weitere Nacht auf dem Boot zu übernachten und die Heimfahrt erst Samstag früh anzutreten. Zum vorerst letzten Anleger sind wir dann noch bei unserem Skipper zu Hause.

Fazit

Insgesamt war es ein großartiger Segeltörn durch die vielen Erlebnisse und Erfahrungen. Viele Situationen werden für mich unvergeßlich bleiben, wie auch die unterschiedlichen Crewmitglieder, die zusammen für gute Stimmung an Bord gesorgt hatten.

Ich danke Euch allen, aber ganz besonders möchte ich unseren Skipper Harry Seitz erwähnen, der diesen Törn zu etwas ganz Besonderem gemacht hat.

Herzlichen Dank gebührt auch unserem Co-Skipper, Christoph Paprota, der Harry stets unterstützt hat und somit ebenfalls für das Gelingen unseres Törns gesorgt hat. Die Crew der Aria waren Max Cebelin, Axel Maxein, Sebastian Welz, Lena Rudolf, Wolfgang Tobelander und meine Wenigkeit, die Skipper der Katja waren Bernd Aumann und Franz Ziegler. Zur Crew gehörten Klaus und Rutger Seidel, Julio Köglmeier und Klaus Schneikart. Auch Euch herzlichen Dank für Eure Unterstützung und Erfahrung. Wie wir festgestellt haben, ist es immer gut, Menschen mit Erfahrung in Boots- und Motorentchnik, sowie mit Sprachkenntnissen dabei zu haben. Und letztendlich macht es auch viel mehr Spaß, wenn mehrere Boote zusammen unterwegs sind.

Philipp Schleifer

Aktivitäten

Bodensee-Wochenende

9.-13.5.2018

Und wieder war ein Bodensee-Wochenende. Nach vielen Klipperfahrten in Holland stellte der USCU 1987 oder vielleicht auch erst ein Jahr später, fest, dass es einen See im Süden gibt, auf dem man segeln kann. Er war nicht weitab im Norden gelegen, sondern, als schwäbischen Meer sprachlich ein bißchen vergrößert, sogar tourentauglich. Als damaliger Interimsvorsitzender war Klaus Murmann jenseits der Landesgrenze zur bayrischen Seite hin an den Forggensee orientiert und regattamässig in ganz Deutschland unterwegs.

Die damals meist noch jugendlichen Segler im USCU verbanden mit dem Bodensee die Ferien ihrer Großeltern, irgendwo zwischen Sauerbraten und miefigen Gästezimmern gelegen. Sie waren schon mit den Eltern im VW-Käfer oder anderen motorschwachen Autos an die Riviera gefahren: Kennst Du das Land wo die Zitronen blühen? Nee, kannte ich nicht so richtig und als Segelrevier schon gar nicht, denn es war für einen Norddeutschen unerreichbar weit weg. Da hatte ich ähnlich wie Klaus Murmann eher Holland im Sinn, wobei er zu dieser Zeit schon die Ägäis besegelte.

Aber 1988 hatte ich mir mit der HD 20, einem 20 Fuss langen Kleinkreuzer, einen

Traum erfüllt, der mit einer Kuchenbude familientauglich aufgemotzt wurde. Nun fand ich, sollte man mit dem USCU Himmelfahrt am Bodensee unterwegs sein. Das Chartergewerbe war am Bodensee derzeit allerdings noch nicht entwickelt und so gerieten wir in Langenargen an Boote unterschiedlichster Qualität und Größe, unter anderen an die „Old Lady“, bei der man so viel Motoröl nachfüllen musste wie Diesel. Christian Haase hat darüber zum 15 Jubiläum des USCU einen Bericht verfasst. Er war diesmal auch wieder dabei.

Shit happens. Die angemietete Hallberg Rassy von Ewald Dietrich hatte Getriebeschaden. Nachdem wir die Old Lady nicht mehr angemietet hatten war das noch nicht vorgekommen. Trotz schneller Bestellung in Belgien kam das Ersatzteil für den Yanmarmotor nicht mehr an. Erst war es ein Schreck, aber Ewald Dietrich war auf zack und organisierte als Ersatz eine Bavaria 330 von Georgs Yachtcharter, obwohl eigentlich schon seit Wochen keine Boote mehr am Bodensee zu verchartern waren. Glück im Unglück, eine Crew hatte ihr Boot zurückgegeben. Da musste sich der BoWe-Neuskipper Norbert Breitingen gleich auf ein anderes Boot einstellen, was ihm aber mühelos gelang.

Da der Wetterbericht für Donnerstag eher starken Wind aus Südwest vorher sagte – auch ein wenig Regen, dann aber zwei flautige Tage bei Sonne, nahmen wir

Das übliche Grillen ►



Konstanz ins Visier. Ha, da ging richtig die Post ab. Regenklamotten an, Rettungswesten drüber, Reff ins Groß, die Fock leicht eingerollt und dann ging es los. Julia Pukelsheim kam aus Solingen mit den Kindern Ronja und Lotta in Friedrichshafen aufs Boot. Alle drei hatten wegen 5Bft keine Bedenken. Im Gegenteil: Wir sind ja nicht aus Zucker, meinte Ronja bei dem ersten Schauer. Ein paar Stunden später waren alle Boote im Konstanzer Hafen, wo es wohl wegen des schlechten Wetters viel Platz gab. Simon Seitz als ortskundiger Student der Ökonomie erwies sich auch als Kenner der lokalen Gastronomie, was allgemein als gutes Zeichen für das Wochenende und die berufliche Zukunft von Simon gesehen wurde, denn wie schrieb Brecht 1928 in der Dreigroschenoper: Erst kommt das Fressen und dann kommt die Moral.

Morgens dann am Freitag durch die Stände mit allerlei Handgemachten geschlendert, vorbei an ausgesägten Namensschildern, glatt geschliffenen Steinen, Yogafellen durch die Unterführung zum Cappuccino, zum Shoppen oder einfach nur den Trubel der Altstadt genießen. Auf dem Rückweg gab es noch leckere Dinnete und kurz nach 12:00 ging es unter Motor wieder ostwärts.

In Güttingen wartete schon Peter und Sabrina Booch auf ihrer neuen Yacht, einer Dufour 34 E Performance mit Namen Marlin. Mit reichlich Champagner, der von einer vermeintlichen Erdbeersoße geschmacklich zusätzlich veredelt worden war, wurden die neuen Eigner gefeiert. Herzlichen Glückwunsch! Als ich merkte, dass es sich bei der Erdbeersoße um einen kräftigen Likör handelte, war es schon zu spät. Erst später beim Grillen auf diesen unglaublich schönen Grillplatz war ich wieder nüchtern. Die beiden Boochs sind immer voller Überraschungen – ess- und trinkbare vor allem. Während meiner Ausnüchterung hatte Valerie mit ihrer Crew eine Grillstelle besetzt und das Feuer angezündet.

Samstag ging es gemächlich bei Flaute nach Osten. In Romanshorn gab es Eiskaffe für 9 Franken 50 – für jeden, nicht pro Paar. Dafür war Steinach wieder ein super Ziel. Per Telefon angekündigt hatte

der Hafenmeister eine der beiden Grillstellen für uns reserviert und wie jedes Jahr unbegrenzt Feuerholz spendiert. Er fand am nächsten Morgen, dass wir gerne wiederkommen dürfen. Das werden wir sicher!

Manche, nicht alle gingen am Strand baden. Es wurden auch Sandburgen gebaut. Ansonsten „erholte“ man sich von der langen Motorfahrt, redete mal mit dem, mal mit einem anderen. Die Kinder und diesmal auch einige unserer jungen Leute eroberten den Spielplatz mit dem neuen, riesigen Piratenschiff. Er ist sicher einer der schönsten Abenteuerspielplätze südlich des Mains. Nach dem Grillen wurde der Abend lang. Die Kinder gingen schlafen, man rückte eng zusammen und redete über dit und dat, wie man im Norden sagt.

Harald C. Traue

Es waren dabei:

Auf der Bavaria 330 von Georgs Yachtcharter (statt Hallberg Rassy 310 mit Getriebeschaden)

Skipper: Norbert Breitingen mit Sabine Breitingen, Gisela u. Bernd Traue und Christoph Paprota

Auf der Dehler 28 von Dietrich

Skipperin: Valerie Bezler mit Uwe Lewin und Tobias Groß, Cédric Freisenhausen

Auf der Dehler 35 von Dietrich

Skipper: Harry Seitz mit Sabine Seitz, Julian Seitz, Simon Seitz, Gaby Seybold mit Tobi und Franz

Auf der Oceanis 331 von Dietrich

Skipper: Jan Haase, Eva Geiselman, Christian und Heike Haase, Philip Schleifer und Eva Mettmann

Auf der alpha-tross vom USCU

Skipper: Markus Baulig, Georg Madelka, Jens Kolb, Ulrike Martini

Auf der Marlin

Skipper: Peter Booch, Sabrina Booch-Härle

Auf der the long leg

Skipper: Harald C. Traue mit Elke Traue, Julia, Ronja und Lotta Pukelsheim

Auf der Diana

Skipper: Klaus Dietmayer, Birgit Krohn

Aktivitäten

Mitgliederversammlung

14. Juni 2018

Wie üblich traf sich der USCU zu seiner jährlichen Mitgliederversammlung im Hörsaal 20 der Universität. Dieses Jahr folgten auffällig wenige – 26 – Mitglieder der Einladung, vielleicht waren ja die Fußballweltmeisterschaften daran schuld.

Über eine Stunde lang berichteten der Vorsitzende und der Takelmeister über die Ereignisse des letzten Jahres und die Arbeiten an den Booten.

Klaus Murmann berichtete ein letztes Mal nach nunmehr 40 Jahren Einsatz in der Planung und Durchführung in der Kurse über die Ausbildung und zeigte seine langjährigen Statistiken über die Kursbeteiligung. In dieser Zeit verhalf der USCU den jeweiligen Bootsschülern zu ca. 3700 Scheinen. Nach seinem Bericht wurde Klaus, der ja schon früher als Ehrenmitglied und dann als Commodore geehrt wurde, mit stehendem Applaus bedacht.

Der Kassenbericht von Philipp v. Wrangell war ebenso ein „letzter“, wie Philipp selbst ankündigte, da er aus Zeitgründen für eine Wiederwahl nicht mehr zur Verfügung stehe.

Marian Kazda, der wie auch Philipp Höger die Kasse geprüft hatte, trug den Prüfungsbericht vor und beantragte die Entlastung des Vorstandes.

Neu im Vorstand unser neuer Kassierer Dr. Mario Wanischek.



Seit einigen Jahren findet die Mitgliederversammlung in Hörsaal 20 an der Universität statt.



Bei den Wahlen stand die Wahlgruppe I an. Wiedergewählt bzw. gewählt wurden die vom Vorstand vorgeschlagenen Kandidaten jeweils ohne Gegenstimmen:

Vorsitzender:	Dr. Jürgen R. Hoppe
Takelmeister:	Dr. Ulrich Simon
Kassierer:	Dr. Mario Wanischek
Beisitzer:	Markus Baulig

Nach einem kurzen Ausblick auf die laufende Saison endete die Versammlung nach etwas über zwei Stunden.

Jürgen R Hoppe



41. Mitgliederversammlung

14.06.2018

18. USCU - Regatta

08. Juni 2018

Die diesjährigen Plazierungen waren:

1. Platz: Georg Seitz und Günther Bertele
2. Platz: Bernd Aumann und Klaus Seidel
3. Platz: Marcus Baulig und Gerhard Stengele

Die Regattaleitung hatten Marian Kazda und Jan Cédric Freisenhausen.



Ammerseewochenende

14.-15. Juli 2018

Dieses Jahr fanden sich an dem Wochenende 19 bzw. 28 Teilnehmer am Ammersee ein, wie jedes Mal mit Hoffnung nicht nur auf Wärme sondern auch mal auf Wind.

Gesegelt wurden wieder der Marinekutter und drei Helios-Boote. Sonntag wurde der Katamaran mit einbezogen.

Der Samstag war nicht sehr windreich und lud eher zum Baden sein. Kurz nach dem Anlegen am Abend setzte auch Starkregen ein, so dass sich die Gedanken an ein abendliches Grillen verflüchtigte.

Sonntags ging der anfängliche Wind gegen Mittag etwas zurück, und es wurde ebenfalls wieder gebadet. Hier kam auch der Katamaran zum Einsatz. Zumindest konnten einige Neue in die Bedienung des Hobie16 eingeführt werden. Bei dem warmen Wetter gab es dann auch ohne Neopren einige Kenter- und Aufrichtübungen.

Ab ca. 15 Uhr kam viel Wind auf mit Starkwind-Warnung und Gewitter. Das löste die USCU-Aktivitäten dann für diesen Tag endgültig auf.

*Holger Mandry
Jürgen R. Hoppe*

Das gute Wetter lud zu einigen Kenterübungen ein. ◀◀



Heckspiegel des Marinekutters Florian Kuttel. ◀

Aktivitäten

Absegeln

14. Oktober 2018

Mit zunächst nur circa 20 Anmeldungen sah das diesjährige Absegeln zunächst etwas unterbesetzt aus. Doch innerhalb den letzten Tagen um nicht zu sagen noch bis wenige Minuten vor dem Beginn, gingen noch neue Anmeldungen ein. Ein wesentlicher Aspekt dürfte dabei wohl das für Sonntag den 14.10. angesagte „Kaiserwetter“ gehabt haben.

Letztlich waren 41 Teilnehmer gemeldet, von denen zwar nicht alle erschienen, aber die gemieteten acht Boote konnten dennoch alle sinnvoll besetzt werden. Während die Sonne ihr Bestes gab, ließ

der Wind noch zu wünschen übrig. So dümpelten die Boote bis zum frühen Nachmittag eher, als das wirklich Fahrt gemacht wurde. Im weiteren Verlauf des Nachmittags gesellte sich dann auch noch eine leichte Brise hinzu, so dass die Bedingungen ohne Übertreibungen als perfekt beschrieben werden konnten. Von einzelnen Teilnehmern wurden Geschwindigkeiten von über 5kn geloggt. Am frühen Abend ging für viele USCULer die Saison Mitte Oktober mit einem Segeltag zu Ende, der selbst einem Sommertag alle Ehre gemacht hätte. Ein letztes alkoholfreies Bier am Kiosk läutete dann alsbald die Heimfahrt und das Ende des Absegelns ein.

Mario Wanischcheck

Langsam treffen die Teilnehmer ein und versammeln sich. ►



Die Boote füllen sich. Während die ersten schon abgelegt haben, sind einige noch mit dem klariieren zugange. ►



Ammersee

Hinkelsteinregatta

Am 19.05. gingen wir mit dem USCU-Cat an die Startlinie der Hinkelsteinregatta des TSV Utting, um den Hinkelstein-Wanderpokal von letztem Jahr zu verteidigen.

Dieses Mal war nicht Julius an der Pinne sondern Cédric, allerdings war Tobi wieder Vorschoter. Vor der Steuerleutebesprechung um 10:00 wollten wir unseren Hobie16 noch auf Vordermann bringen, da er nach der letzten Saison und der Winterpause noch nicht wieder ganz einsatzfähig war.

Der Kurs war eine Langstrecke mit 4 Bojen, und es wurde nur eine Wettfahrt



gefahren. Anders als letztes Jahr war dieses Jahr noch ein weiterer Hobie16 am Start, den wir unbedingt hinter uns lassen wollten. Fünf Katamarane aus anderen Klassen segelten mit uns sowie eine Yardstick Klasse mit eigenem Start.

Das Wetter und der Wind waren sehr angenehm, bis fast zum Ende hat die Sonne geschienen, und der Wind kam aus Nord-Nord-Ost mit mit Durchschnitt drei Bft.

Unser Start war in Ordnung, doch der andere Hobie16 hatte bereits auf der Startkreuz einen kleinen Vorsprung gegen uns ausgebaut. Auf einem sehr langen Nord-Süd-Kurs konnten wir dann wieder aufholen, da wir dank der Erfahrungen aus den „cat attack“ Katamaran-Kursen am Gardasee mit unserem Fahrtwind ganz gut vor dem Wind kreuzen konnten. Den anderen Hobie16 haben wir aber dennoch nicht einholen können, und so kamen wir vier Minuten nach diesem ins Ziel und damit letztendlich als fünftes von sechs Booten in die Wertung.

Das „Wunder von Utting“ von 2017 konnten wir als leider nicht wiederholen. Der Hinkelstein-Wanderpokal ging dieses Jahr an eine Tornado-Crew des TSV Utting.

Wir hatten allerdings viel Spaß und einen schönen Tag auf dem See.

Jan Cédric Freisenhausen

Nach dem Einlauf
einen Auflauf für
Cédric Freisenhausen
und Tobias Groß. ◀◀



Auf der Kreuz. ◀◀

Regatten

SyndiCAT

Am 07. und 08.07. hat der Dießener Segelclub wieder die SyndiCAT Regatta ausgerichtet, an der Cédric und Bernd bereits 2016 teilgenommen haben, die allerdings ohne Wind keine einzige Wettfahrt fahren konnte.

Dieses Jahr sind Valerie und Cédric am Freitag mit dem VW Bus nach Dießen gefahren und dann im Neoprenanzug mit dem Zug nach Utting um den Hobie16 noch nach Dießen herunter zu fahren. 23 Katamarane waren angemeldet, vom kleinen Hobie14 bis zum eindrucksvollen Eagle20, ein weiterer Hobie16 war auch dabei. Der Wind war wieder einmal knapp und so hatten wir einen entspannten Samstagvormittag, bevor wir am Nachmittag endlich Segeln konnten. Mit im Rennen war ein anderer Hobie16, mit dem wir uns immer ein Duell geliefert haben, das wir am Ende aber nicht gewinnen konnten. Sehr zu Gute kam uns ein 10. Platz in der zweiten Wettfahrt, wo ein Pulk von Booten ohne Wind auf der Zielkreuz verhungert ist und wir mit dem restlichen Schwung noch das halbe Feld aufrollen konnten.

Am Samstagabend gab es Lasagne und Freibier, und wir haben den Abend auf der Stegterrasse mit den anderen Seglern zusammen ausklingen lassen.

Daß um 10 Uhr am Sonntag auch noch nicht genug Wind war, war nach dem letzten Abend schon willkommen, aber gegen Mittag konnten wir noch zwei weitere Wettfahrten segeln. Im Anschluß haben wir den Cat nach Utting zurückgebracht und sind per Anhalter wieder nach Dießen zum Auto gefahren, wo wir das Wochenende mit einem Fischbrötchen beendet haben.

Wir wurden das 19. von 23 Booten, leider einen Platz hinter dem anderen Hobie16.

Im DSC zu Gast zu sein, ist immer ein schönes Erlebnis und die Regatta war super organisiert. Danke DSC und USCU!

Valerie und Cédric

Ernst-Hans-Mittelstrecke

Segelclub Inning am Ammersee – SCIA
11. August 2018

- Katamarane (Yardstick), 3 Wettfahrten
(1 Streicher)

Platz 7 von 9, Volker Tegeder, Bernd Aumann, Wettfahrten: Platz (7), 7, 5.

Kopier-Muster ▼▲◀▶



Bodensee

Erwähnt werden hier die α -tross des USC-CU und die eigenen Boote (Senza Freni due, Marlin, Seewolf II und Diana) der USC-Mitglieder.

34. Intern. Drei-Länder-Cup

Ravensburger Yacht-Club e. V. - RYC
5. Mai 2018
- ORC Sportboote (ORC-Club)
Platz 3, Senza Freni due, Carlo Bevoli.
Team: Lahr, Brocksch, Eimert, Bevoli
- ORC 1 (ORC-Club)
Platz 3, Falcon, Stefan Süss, YCK, first monohull home. Im Team dabei: Simon Seitz, USC.

Zeppelin-Regatta

Segel-Motorboot-Club
Friedrichshafen - SMCF
19. Mai 2018
- ORC 1-4, ORC-Sportboote
Platz 2 von 27, Senza freni due, Carlo Bevoli SMCF & USC und Dieter Brocksch USC. First Ship Home bei den Sportbooten.

Rundum 2018

Lindauer Segelclub - LSC
12.-14. Juni 2018
- Esse 850
5 (von 6) Zieleinlauf 74 Senza Freni due, Carlo Bevoli, USC.
- Yardstick Gruppe 2 (86-91)
11 (von 17) Zieleinlauf 106. Diana, Klaus Dietmayer, USC.
- Yardstick Gruppe 4 (97-102)
17 von 40 Booten kamen ins Ziel.
 α -tross, Jürgen Hoppe, USC, Abbruch mangels Wind. Team: Jan Cédrik Freisenhausen, Phillip und Adrian Höger, Seewolf II, Hans Klaus Pflantz, USC, Abbruch mangels Wind.

TagNacht-Regatta

Altnauer Segel- und Motorbootclub
10.-11. August 2018
- ORC-Sportboote
Platz 6 von 7, Senza Freni due, Carlo Bevoli, Brocksch, Lahr USC.

The Race

Yachtclub Langenargen YCL
15.-16. September 2018
- ORC I (GPH bis 581,3)
Platz 4 von 9, Falcon, Stefan Süss, YCK, First monohull home. In der Crew Simon Seitz, USC.
- ORC-Sportboote
Platz 6 von 6, Senza Freni due, Carlo Bevoli USC.
- Yardstick 2 (92 bis 102)
Marlin, Peter Booch, YCL & USC, Abbruch wg. Genua-Schaden.

Final Race der

OCR-Bodenseemeisterschaft

Segel- und Motorbootclub Überlingen - SMCUE
6. Oktober 2018
- ORC 1
Platz 3, Falcon, Stefan Süss, YCK, Im Team dabei: Simon Seitz, USC.
- ORC Sportboote
Platz 3, Senza Freni due, Carlo Bevoli.
Team: Lahr, Brocksch, Bevoli

Endergebnis der

ORC-Bodenseemeisterschaft

- ORC Sportboote
Platz 2, Senza Freni due, Carlo Bevoli, USC und SMCF.
- ORC 1
Platz 2, Team Falcon, Stefan Süss, YCK.



2. Platz Graf-Zeppelin-Regatta. ▲▲
2. Platz Endergebnis ORC-Meisterschaften, ORC Sportboote Sportboote. ▲

Stimmung beim Start der Rundum. ▼



Törns

Auf der Ostsee mit der „MEU“ des Lübecker Yachtclubs - LYC 2018

„Magnus gubernator et scisso navigat velo et, si exarmavit, tamen reliquias navigii aptat ad cursum.“

„Ein richtiger Steuermann fährt mit zerissenem Segel, und wenn er die Takelage verloren hat, zwingt er dennoch den entmasteten Rumpf des Schiffes auf Kurs.“
Lucius Annaeus Seneca



Logo des Ausbildungsschiffs MEU des LYC. ▲

Christian auf dem Weg zur Reparatur des Dampferlichtes. ►►

Öresundbrücke zwischen Kopenhagen und Malmö. ▼

So oder so ähnlich könnte man den Ostsee-Törn im letzten Jahr 2017 beschreiben. Auch in diesem Jahr sind wir die letzte Crew des Kettentörns des Lübecker Yacht Clubs, und so fällt uns die ehrenvolle Aufgabe zu, die MEU in einem Stück zurück nach Travemünde zu bringen.

Dieser Törn ist nichts für Abergläubische, denn erneut ist es dieselbe Route von Kopenhagen nach Travemünde wie im Jahr zuvor. Trotz einiger Anlaufschwierigkeiten fand sich letztendlich doch noch eine mutige Crew um den sturmerprobten Skipper Florian, die sich erneut auf das Wagnis einließ.

Nach den abenteuerlichen Erfahrungen des Vorjahres, wurde die MEU bei der Übergabe am Samstag in Christianshavn in Kopenhagen gründlich durchgecheckt. Diesmal soll auf keinen Fall wieder die Maschine ausfallen, die Rollreiffanlage versagen oder das Gas ausgehen. Wir bemerkten gleich das defekte Dampferlicht, und so wurde ich während der Reparatur unfreiwillig zum Fotomotiv einiger Touristen in Kopenhagen.

Am nächsten Tag trifft auch endlich das letzte Crewmitglied Robert ein. Nun kann es endlich losgehen, natürlich nach ausführlicher Sicherheitseinweisung. Pünktlich zur Öffnung der Brücke verlassen wir Christianshavn, fahren vorbei an all den Sehenswürdigkeiten, die Kopenhagen zu bieten hat. Beinahe hätten wir die kleine Mehrjungfrau übersehen! Kaum verlassen wir den Hafen, frischt auch schon der Wind auf. Mit 4-5 Bft knacken wir schon am ersten Tag die 10 kn Geschwindigkeitsmarke. Die MEU läuft, und sie läuft richtig gut! Vorbei an der beeindruckenden Öresundbrücke ist der lange Schlag von 45 sm nach Rødvig kein Problem. Auch am zweiten Tag geht es bei bestem Wetter und guter Stimmung weiter. Das



Törns

Ziel ist Klintholm. Bei Sonnenschein und fast wolkenlosen Himmeln segeln wir vorbei an den weißen Kreideklippen von Møns Klint. Abends in Klintholm angekommen genießen wir bei einem kühlen Bier den Sonnenuntergang am Strand. Auch für Skipper Florian eine ganz neue Erfahrung. Er kennt Klintholm nur bei 50 kn Wind und 3 m Welle (siehe 2017)! Am dritten Tag ist das Ziel Gedser, ein weiterer langer Schlag. Der Wind kommt günstig aus NW, und so können wir fast die ganze Strecke (43 sm) auf Halbwindkurs segeln. Erst kurz vor Gedser müssen wir die Segel einholen und unter Motor fahren. Denn die erste und wichtigste Vorfahrtsregel gilt immer noch: Metall vor Plastik! Wir lassen also die große Scandline-Fähre passieren, überqueren die Fahrtrinne und kommen im Yacht-Hafen von Gedser an. Das Wetter war auch heute wieder traumhaft und so entscheiden wir uns noch abends schwimmen zu gehen!

Am nächsten Tag verlassen wir Dänemark. Unser Ziel ist Burgtiefe auf der Insel Fehmarn. Leider ist der Wind heute nicht mehr so stark, und so segeln wir gemütlich in Richtung Südwesten. Gelegentlich beobachten wir einige große Fracht- und Containerschiffe und versuchen, diesen möglichst aus dem Weg zu gehen.

Leider haben wir auch am nächsten Tag kein Glück mit dem Wind. Das Ziel ist Grömitz, und so fahren wir bei Sonnenschein unter Motor weiter in Richtung Lübecker Bucht. Wir kommen schon am frühen Nachmittag in Grömitz an und es bleibt noch genügend Zeit für einen ausgedehnten Strandspaziergang entlang des

Grömitzer Ostseebads. Der Törn neigt sich nun schon dem Ende zu, und was wir an den letzten zwei Tagen an zu wenig Wind hatte, haben wir nun etwas zu viel. Bei 5-6 Bft queren wir die Lübecker Bucht und kommen bereits mittags nach insgesamt 180 sm in Travemünde an.

So endet ein schöner sommerlicher Ostsee Törn 2018, ganz ohne Sturm und defekter Maschine, mit einer glücklichen Crew!

Christian Baur

Die Crew ▼

Kreideklippen von Møns Klint ▼▼



Törns

Die Fakten des Törns in Kürze:

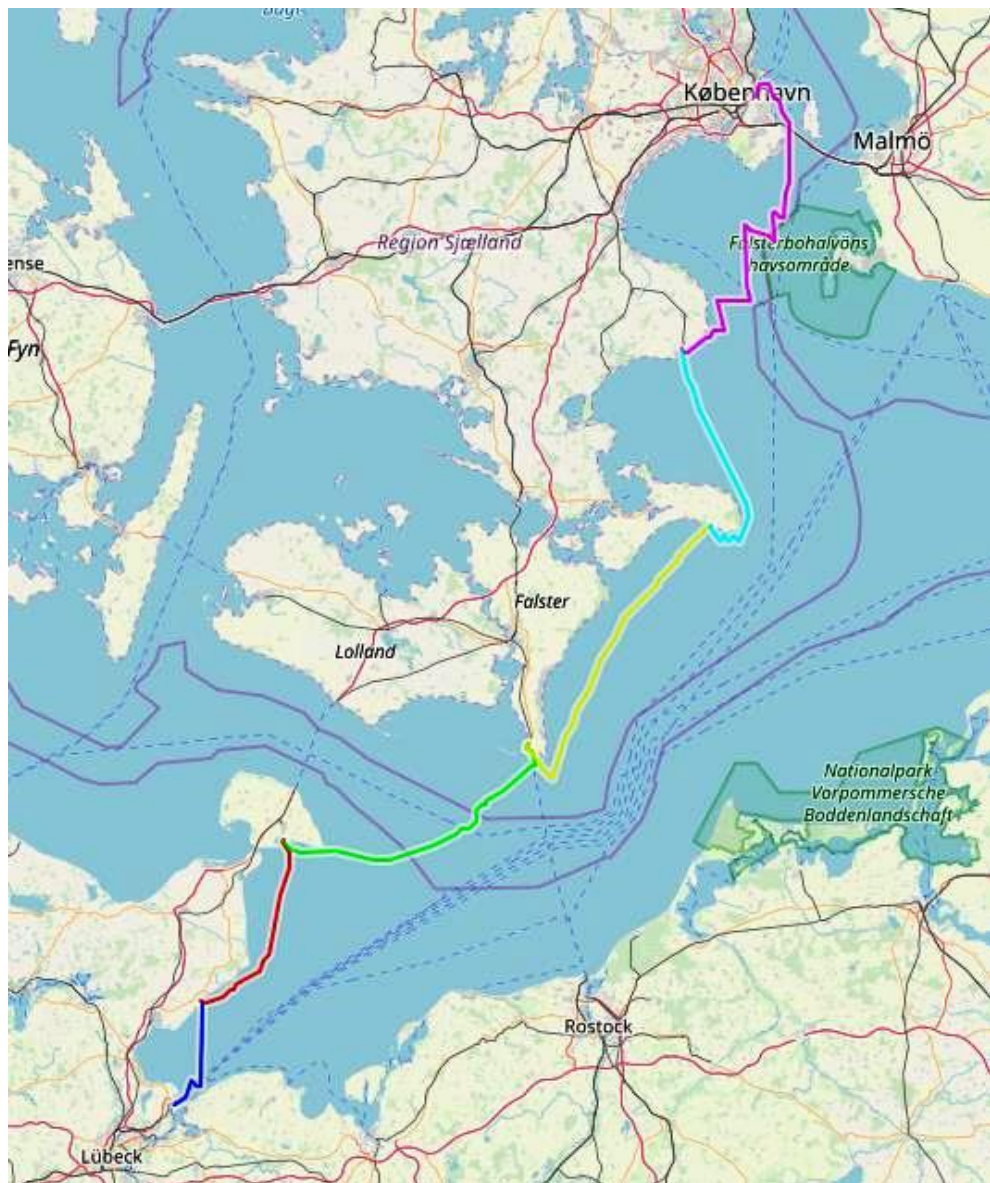
Yacht: Comfortina 38 (Meu)

Crew: Florian Betz (Skipper), Christian Baur (Co-Skipper), Robert Leiter, Vincent Günzel, Sina Rudolf und Hannah Baur

Zeitraum: 19.08. bis 24.08.2018

Route: Kopenhagen – Rødvig – Klintholm – Gedser – Burgtiefe – Grömitz – Travemünde (180 sm)

Highlights: Kopenhagen Gay Pride Festival, Ausfahrt aus Christianshavn und „Sightseeing“, Öresundbrücke, Kreideklippen der Insel Møn, Baden in der Ostsee, Wettrennen gegen die Scandlines-Fähren vor Gedser und außergewöhnlich schönes Wetter.



Fahrtroute ►

Mitglieder unterwegs

Die Fahrt der Chimichanga

Der Beicht beerch er
USCU intern 7

Teil 2

Hier sollte eigentlich ein Törnbericht "Cornwall" vom 28.04. bis zum 03.05. stehen. Aber aufgrund einiger Schwierigkeiten und Problemen, mit denen Chimichanga aus dem Winterlager kam, wurden die Tage genutzt, unser Boot wieder „seetüchtig“ zu machen.

28. April 2017

Am Freitag den 28.04. kamen wir nach einem leicht verspäteten Flug von Stuttgart über London erst um Mitternacht in Plymouth im Yachthafen an.

Chimichanga wartete schon im Hafen auf uns, und wir konnten im Hafenmeisterbüro den Schlüssel in Empfang neh-



Chimichanga in
Plymouth. ◀

Mitglieder unterwegs

men. Nachdem die Heizung Ihren Dienst verrichtet hatte, wurde es gemütlicher und wir ließen uns in die Kojen fallen.

29. April 2017

Die nächsten beiden Tage sollte das Wetter uns in typisch englischer Manier beglücken (Regen und Starkwind), und so wollten wir die Tage nutzen, die Technik und Sicherheitsausrüstung von Chimichanga zu überprüfen.

Was da alles auf uns zukam, konnten wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht ahnen, soviel sei schon mal gesagt, aus dem geplanten Kurzörn entlang der Küste Cornwallis sollte nichts werden.

Als wir uns den ersten Überblick verschafften, bemerkten wir, daß die Rigger nicht nur vergessen hatten, die Lazyjacks wieder anzubringen, auch die Dreifarbenlaterne leuchtete nicht, und das Radar war nicht funktionstüchtig. Schon mal

Die Dreifarbenlaterne wird repariert. ▼



schlecht, insbesondere, da das lange Wochenende anstand, und nun mit dem Feiertag am 01.05. erstmal überhaupt nichts passieren würde.

01. Mai 2017

Den Feiertag nutzen wir, um mithilfe des Bootsmannsuhles die Lazyjacks anzubringen und nach den Birnchen der Beleuchtung zu sehen. Dem Radar war kein Leben einzuhauchen, was – so bemerkten wir später – an den fehlerhaften Anschlüssen am Mastfuß lag.

So genossen wir Plymouth und das Barbican, wie das Hafenviertel mit seinen unzähligen Pubs und Booten genannt wird, und nutzen die Zeit, uns nochmal mit Haltbarem zu verproviantieren, da uns unser nächster Schlag ja direkt über die Biskaya führen sollte.

Plymouth ist auf jeden Fall eine Reise wert und hat uns auch diesmal wieder einnehmend gut gefallen !

Die Arbeiten der lokalen Werften und Yachtservices sind allerdings (sofern von uns getestet) dringend zu vermeiden.

Im Winterlager sollte die ansässige Werft die defekten Dichtungen der Decksdusche austauschen, die Wasser- und Dieseltankanzeigen – die nicht mehr funktionierten – ersetzen, und neues Antifouling anbringen. Was wir im Verlauf bemerkten war, dass die Wasseruhr nicht funktionierte. Aha. Die Spritanzeige zeigte „voll“, was uns zunächst nicht irritierte, da diese ja immer voll anzeigte, und wir vor dem Winterlager nicht allzu viele Motorstunden angehäuft hatten.

02. Mai 2017

Als nach einem Kurztrip am Dienstag den 02.05. die Werft sowie der Rigger wieder „bei der Arbeit waren“, suchten wir beide auf und baten um Problemlösung. Der Rigger verwies auf die Werft, die wohl die Kabelanschlüsse machen sollten. Diese meinte: nee das hätten die Rigger verbockt, da waren sie nicht dran, so daß auch dieser Tag verging bis gegen Abend endlich einer der Rigger kam, alle Kabel irgendwie herauszerzte und meinte: "Die Kabel sind ok, das muss an der Antenne liegen (nicht sein Bereich), die haben die Werft abgebaut". Und so ging das

Mitglieder unterwegs

Hin und Her weiter. Keiner war verantwortlich, keiner wollte/konnte helfen- Unser unser Urlaub neigte sich dem Ende zu.

Am vorletzten Tag unseres Urlaubes verholten wir in die Mayflower Marina in Plymouth, von wo aus wir in zwei Wochen im Rahmen der *ARC Portugal* nach Spanien und über die Biskaya starten wollten. Völlig genervt von den hiesigen Servicebetrieben konnte es ja jetzt nur besser werden. Leider waren wir selbst mit der Bordelektrik noch nicht so vertraut, um die Probleme selbst in die Hand zu nehmen. Wir schworen uns später, uns mit dem Thema vertrauter zu machen.

Der örtliche Elektriker konnte nach unzähligen Versuchen (tryal and error) das Radar und die Dreifarbenlaterne in Betrieb nehmen, was ca. 10 Aufstiege in den Mast und eine zwischendurch installierte „Ersatz Radar Antenne“ benötigte. Es lag an der Verbindung am Mastfuß. Danach funktionierte der Windmesser nicht mehr. Diesem war trotz unzähligen Interventionen kein vernünftiges Signal mehr zu entlocken, so daß auch dieser ersetzt wurde. Nun ja.

Die Woche erinnerte uns an das Sprichwort: „Segeln ist wie unter der kalten Dusche Hunderter zu zerreißen“. Stimmt.

03. Mai 2017

Am Abreisetag wollten wir nochmal volltanken, um in zwei Wochen direkt die Tide zu nutzen und den Schlag nach Bayona zu starten!

Also den Tankstutzen eingeführt und dem hilfsbereiten Marinero den "Daumen hoch" gezeigt, er startete. Nach einigen Minuten denke ich: "... hmmm, der Tank war doch leerer als ich dachte...". Nach einigen Minuten denke ich: "Der sollte doch längst voll sein"? Ich frage: "Wieviel ist drin"? Der Marinero: "Fast 200 Liter". Ich stoppe unmittelbar das ganze und bitte Angelika im Boot mal schnell einen Blick in die Bilge zu werfen.

DER BLANKE HORROR.

Die Bilge stand voll mit Diesel, der Gott sei Dank zwar noch nicht die Bodenbretter erreicht hatte aber die Bilge (und die

ist sehr tief) nahezu vollständig ausfüllte.

Hatten die %*#-!- Trottel den Geber der Tankuhr zwar abgeschraubt und wieder aufgesetzt, aber nicht festgeschraubt.

Der Rest der Geschichte ist kurz. Flug verschoben, ca 180 l Diesel von Hand mit der (zuvor erworbenen) Handpumpe in Kanister gelenzt und gefühlt 50 Mal zur Entsorgungsstelle gelaufen. Das Telefonat mit der „ausführenden Firma“ fiel dann eher kühl und niedrigem Freundlichkeitsgrad aus.

Die kamen mit 'ner Putzkolonne und machten „im Rahmen Ihrer Möglichkeiten“ sauber. Unser schönes Boot.

Achja: Unnötig zu erwähnen, daß die Decksdusche weiter tropft und die Wasseruhr nicht funktioniert. Das Unterwasserschiff konnte ich im trüben Wasser des kalten Plymouthsound nicht inspizieren. Vielleicht besser so.

Ende gut alles gut.

Am Ende konnten wir aber beruhigt abreisen, die Biskaya konnte kommen. Alle sicherheitsrelevanten Belange waren in Ordnung, und einiges an Proviant und Wasser schon an Bord.

Nach dem Ärger kam nun die unbändige Vorfriede auf den bevorstehenden Törn auf!

Dominik und Angelika Busch

Letztes Frühstück an Bord. ▼



Mitglieder unterwegs

Wenn Murphy mit zum Segeln geht.

– oder das Abenteuer einer Bootsüberführung in den Niederlanden

Es ist Anfang September, ich bin gerade mit der Arbeit fertig und setze mich ins Auto. 400 km Fahrt liegen vor mir, doch das schreckt mich heute auch nicht ab. Ich freue mich doch zu sehr auf die drei Tage Segeln mit meinem Bruder in Holland. Er hat sich vor wenigen Wochen eine gebrauchte Segelyacht gekauft – eine hübsche dreißigjährige ETAP 28i. Damit die Fahrt nicht zu langweilig wird, habe ich mir einen Mitfahrer per BlaBla-Car eingeladen. Doch außer ihm steigt noch Murphy mit ins Auto, der es auch irgendwie schafft, die geplante Fahrtdauer deutlich zu verlängern. Statt um 20 Uhr, komme ich erst gegen 22 Uhr am Niederrhein an. Wir packen schnell das Gepäck um und lassen uns von einem Freund meines Bruders zum Boot fahren, denn das Problem an einer Überführung ist, dass wir in Den Osse am Grevelinger Meer starten und in Heeg, einem Binnenmeer an der Ostküste des IJsselmeeres, enden wollen. Zwischen beiden Punkten liegen auch mit dem Auto zwei Stunden

Fahrzeit. Gegen Mitternacht kommen wir am Boot an, verstauen die Ausrüstung und den wenigen Proviant den wir für die 3 Tage eingeplant haben. Um 1 Uhr liegen wir in den Kojen, denn die Nacht wird kurz. Am Freitagmorgen klingelt unser Wecker um 6 Uhr und draußen ist es Stockdunkel. Wir klaren das Schiff auf und werfen um 6:30 die Leinen los. Zunächst unter Motor aber schon bald segelnd nähern wir uns der ersten von 4 Schleusen auf dem Weg zur Nordsee. Meine letzten Schleusungen liegen schon Jahre zurück, doch Thomas und ich verstehen uns ohne viele Worte und das Manöver gelingt problemlos. Genauso unspektakulär verlaufen auch die nächsten beiden Schleusungen. Unser stiller Mitsegler Murphy hält sich bislang auch verdächtig zurück. Gegen 11:45 Uhr laufen wir auf die Haringvliet-Brücke zu. Laut Almanach sollte die Brücke eigentlich gegen 12 Uhr öffnen. Doch ein Anruf über Funkt offenbart uns, dass wir heute erst um 14 Uhr passieren können. Das also hat Murphy im Hintergrund für uns vorbereitet. Mehr als zwei Stunden Zwangspause würden den Zeitplan deutlich durcheinander bringen, daher segeln wir die Brücke auf und ab und kontrollieren die angezeigten Brückenhöhen, checken nochmal die eigene Masthöhe und fangen an zu rechnen. Theoretisch müssten wir bei einer Krängung von 20 Grad eigentlich passieren können. Gerade eben kann ich meinen Bruder noch davon überzeugen von diesem doch etwas verwegenen Plan abzulassen. Wir fahren zurück zur letzten Schleuse, davor gibt es ein kleines Bojenfeld in dem wir festmachen und den ersten Kaffee des Tages genießen. Eine kleine Brotzeit gibt zusätzliche Stärkung für den weiteren Weg.

Mittlerweile haben sich knapp ein Dutzend weiterer Boot auf unserer Seite der Brücke versammelt, wir reihen uns ein und passieren im Konvoi die geöffnete Brücke. Es geht weiter in Richtung Stelendam-Schleuse um auf die Nordsee zu gelangen. Wir erreichen die Schleuse um 17 Uhr und werden nach kurzer Wartezeit als einzige auf die Nordsee geschleust. Draußen erwarten wir Windstärke 4 und

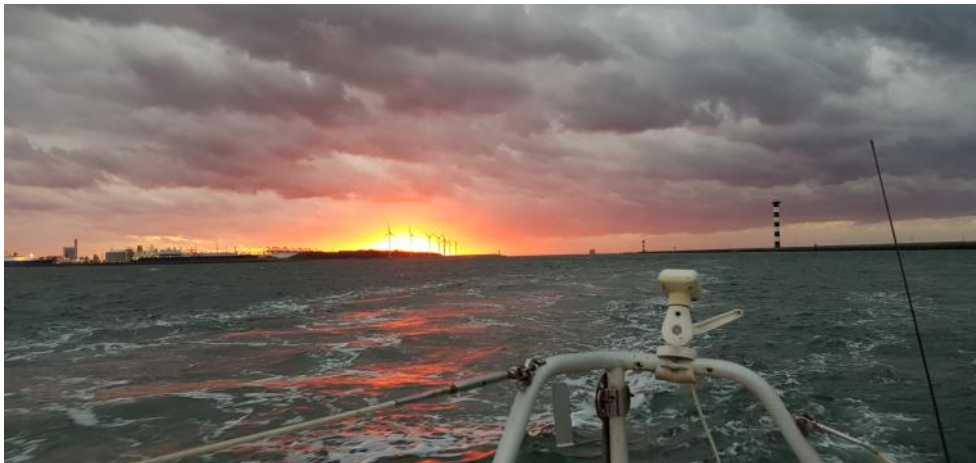
: Zwei Mann in einem Boot. Der Skipper (Thomas) an der Pinne und ich (Mario) an der Vorschot. Auf dem Bild nicht zu sehen: Murphy.



Mitglieder unterwegs

2m Welle – so zumindest hat es der Wetterbericht noch während des Schleusens vorhergesagt. Natürlich haben wir vorher noch die Lifelines angelegt und uns eingepickt. Während wird dem betonnten Seeweg aus dem Flachbereich vor der Schleuse folgen, finden wir zwar die vorhergesagten Bedingungen vor, doch Murphy hat schon wieder eine Überraschung für uns vorbereitet. Nachdem wir das betonnte Fahrwasser verlassen können und Kurs auf unser Etappenziel Scheveningen setzen können, sehen wir uns mit einer Kreuzsee konfrontiert, die die angesagte Wellenhöhe deutlich übersteigt. Mit gereffter Fock und unter Motor bahnen wir uns unseren Weg. Schnell wird uns klar, dass das Ziel Scheveningen für heute un-

erreichbar scheint. Es ist nur wenig Zeit vergangen und schon setzt Murphy noch einen drauf – es fallen alle Instrumente und das Funkgerät aus. Zum Navigieren haben wir noch das Ipad auf dem Schieluk installiert. Ein schneller Blick in den Almanach zeigt, dass es einen Nothafen gibt den wir erreichen können, wenn wir am Hoek von Holland wieder binnenwärts laufen. Da es mittlerweile zu dämmern beginnt, ist es die einzig verantwortbare Option. Da Murphy unseren Radarreflektor schon vor einer Weile demontiert hatte, wären wir sonst absolut unsichtbar gewesen. Gemeinsam mit Containerschiffen und Tankern laufen wir ein. Nach einigen Seemeilen läuft ein Motorboot auf uns zu, die gelbe Farbe



Sonnenuntergang am
Hoek van Holland. ◀



Anfahrt auf
Rotterdam. ◀

Mitglieder unterwegs

und das funkelnde Blaulicht lassen uns erahnen, dass es sich hierbei um Schiff mit Auftrag zur Wahrung der Verkehrssicherheit handelt. Ebenso schnell wird uns klar, dass wir gemeint sind. Das Behördenfahrzeug der Portauthority of Rotterdam geht längsseits und fragt uns was um Himmels Willen wir hier tun. Unsere Antwort, dass wir den Nothafen anlaufen wollen, wird als nicht hinreichend abgelehnt und man bittet uns das Fahrwasser zu verlassen und unseren Weg fortzusetzen. Erst als wir unsere Situation erklären mit dem Hinweis auf die ausgefallene Bordelektrik ohne Navigationslichter und ohne UKW-Funk, haben wir eine hinreichende Begründung für eine Notlage gegeben, die uns das Einlaufen in den Nothafen gestattet. Die freundlichen Herrschaften machen am Steg neben uns fest um kommen zu uns rüber. Wir erklären nochmal die Situation und die Herren geben sich damit zufrieden. Sie weisen uns darauf hin, dass es sein kann, dass die Wasserschutzpolizei und/oder der Zoll noch in der Nacht an Bord kommen können. Wir nicken und nehmen es einfach zur Kenntnis. Nachdem das Schiff für die Nacht gut vertäut ist, geht es noch im Ölzeug in die nächste Lokalität um den ersten Tag mit einheimischem Bier hinunterzuspülen. Wir beschließen, am nächsten Tag auszuschlafen und wachen erst gegen acht Uhr auf. Der Nothafen bieten keinerlei sanitäre Einrichtungen, doch der Fährhafen mit Terminal ist nur wenige

Minuten Fußmarsch entfernt. Während ich unterwegs bin repariert Thomas die Bordelektrik. Es fehlt nur ein Kabel welches scheinbar bei der Neuinstallation der Ladeelektrik vom Vorbesitzer vergessen worden war. Um 9 Uhr laufen wir aus und beschließen nun über Rotterdam auf die Staande Mastroute zu gelangen, da der Wetterbericht für die Nordsee Starkwind und Wellenhöhen von 3-4 m vorhersagt und uns die angesagten 2m von gestern schon mit einer deutlich höheren Amplitude überrascht haben. In Amsterdam würden sich die Beiden Routen wieder treffen. Wir tuckern auf dem Waal-Kanal langsam in Richtung Rotterdam und unterwegs fasziniert mich welche technischen Bollwerke unsere niederländischen Nachbarn errichtet haben um den Gewalten des Meeres zu trotzen. Während wir langsam Meile um Meile weiter ins Landesinnere fahren dränge ich, aus einem Bauchgefühl heraus, meinen Bruder uns über Funk bei der Hafenbehörde anzumelden. Leider ist Murphy über Nacht nicht abgemustert. Vielmehr hält er die nächste Überraschung für uns bereit. Hafenfest in Rotterdam – Durchfahrt bis um 22 Uhr für alle zivilen Fahrzeuge gesperrt. Meine Überlegung, dass wir immerhin nicht extra früh aufgestanden sind ist nur ein äußerst schwacher Trost. Die freundliche Dame von der Hafenbehörde bitten wir um eine Information, wo wir für die Dauer des Hafenfestes festmachen können, denn weder der Almanach noch

Staande Mastroute
bei herrlichem
Sonntagswetter. ►



Mitglieder unterwegs

die Sportbootkarten geben hierüber Auskunft. Die ersten Vorschläge müssen wir ablehnen, weil wir zu viel Tiefgang für die einzigen Sportboothäfen diesseits der Erasmusbrücke haben. Nach weiteren 10 min knackt erneut der Lautsprecher und die Dame hat für uns geregelt, dass wir ausnahmsweise am Ponton einer kleinen Schleuse direkt vor Beginn des Hafens in dem sich der ganze Trubel abspielt festmachen können. Der Lärm ist Ohrenbetäubend, denn der stählerne Schwimmsteg poltert mit jeder noch so kleinen Welle quasi ungebremst gegen seinen Führungspoller – der ebenfalls stählern ist. Eine Nacht würde man hier auf keinen Fall schlafenderweise verbringen können. Also müssen wir noch heute Nacht durch die Brücke und im nächsten Sportboothafen festmachen. Mit der Gesamtsituation unzufrieden verlässt Thomas nach dem Festmachen das Schiff und sucht den Schleusenwärter auf. Nach einigen Minuten ist er wieder an Bord und hat zumindest eine Teillösung dabei. Wir können durch die Schleuse um im direkt dahinter liegenden Becken, mitten in Rotterdam, festmachen zu können. Allerdings können wir nicht über Nacht bleiben, wenn wir am nächsten Tag früh los wollen, da hier der Schleusenbetrieb erst gegen 11 Uhr beginnt. Das bedeutet, wir müssen um 22 Uhr wieder los. Im Hafenbecken verbringen wir den Tag damit unsere zunichte gemachten Pläne neu zu sortieren, neues Trinkwasser zu kaufen, der heimischen Gastronomie zu fröhnen und jede Menge Handy-Daddeln. Auch ein Liegeplatz im Sportboothafen haben wir uns für die Nacht organisiert, genauso wie uns für die Durchfahrt der Beiden Brücken beim zuständigen Brückenwärter angemeldet. Durchfahrt gegen 22:15 Uhr, das sollte reichen.

Irgendwann geht es weiter, wir Schleusen aus und treffen auf eine Seeblockade durch die Wasserschutzpolizei. Da unser Motor immer noch aus geht wenn wir nur unter Standgas laufen, müssen wir fast unter Marschfahrt Kreise drehen. In dem Gedränge vor der Polizeiblockade ist dies keine allzu einfache Sache. Eigentlich sollten wir schon bei der Brücke sein, doch eine Freigabe ist nicht in Sicht. Ein

Anruf beim Brückenwärter ergibt, dass sich unsere Verzögerung ausnahmsweise mal nicht negativ auswirkt, da die Brücke wegen eines Unfalls zur Zeit ohnehin noch nicht geöffnet werden kann. Scheinbar versaut Murphy ihm gerade einen frühen Feierabend zur regulären Zeit.

Plötzlich geht alles ganz schnell. Die Polizei zieht ab, quasi gleichzeitig öffnet die Brücke, die Lichter springen auf grün und eine ganze Armada an Sport- und Ausflugsbooten setzt sich in Bewegung. Nach Kurz nach dem passieren der Erasmusbrücke finden wir den Zugang zum zweiten Seitenkanal. Die Brücke signalisiert uns schon, dass sie gleich öffnen wird. Uns wurde bereits am Mittag der Liegeplatz mit der Nummer 9E zugeteilt, doch bei unserer Ankunft ist der belegt. Kurzerhand machen wir also daneben, auf Platz 10E fest. Da wir uns hier im Bereich

Windmühle achteraus ▼



Mitglieder unterwegs

der Eignerboote befinden schwant mir böses für unsere Nachtruhe. Zu unserer Beider Überraschung hat Murphy hier jedoch eine Gelegenheit ausgelassen und wir können die Nacht in Ruhe verbringen – auch wenn sie kurz ist.

Der Wecker geht um 6:30 Uhr und um 7 Uhr dampfen wir weiter in Richtung Staande Mastroute. Wir kommen an der ersten Brücke an und müssen feststellen, dass unser Kamerad schon wieder putzmunter ist und die Brücke heute erst um 10 Uhr öffnet. Zwei Stunden Pause! Wir nutzen die Zeit um uns dem Motor zu widmen. Als Elektrotechniker respektive als Biologe sind Thomas und ich beide keine ausgewiesenen Motorexperten, doch so viel wissen wir von Dieselmotoren: Ein Diesel geht nur aus, wenn er zu wenig Kraftstoff bekommt, daher entlüften wir zunächst die Kraftstoffleitung. In der Tat kommen einige Blubberblasen aus dem Entlüftungstutzen, doch ein schneller Test, zeigt, dass dies nicht die Lösung des Rätsels war. Der nächste Schritt ist die Kontrolle der Kraftstoffpumpe, hier finden wir ein total verschmutztes Sieb innerhalb der Pumpe, welches wir umgehend reinigen. Natürlich müssen wir anschließend auch das System wieder entlüften. Der erste Test klingt vielverspre-

Weg durch die Nordsee mit Markierung der „markanten Wegpunkte“. ►



chend. Der Motor dreht unter Vollgas deutlich höher und läuft auch länger unter Standgas, geht letztlich aber immer noch aus, nur halt etwas später. Es steht fest, wir bekommen das Problem hier unterwegs mit Bordmittel nicht mehr gelöst, zumal uns auch die Expertise für weitere Untersuchungen fehlt.

Irgendwann sehen wir den Brückenwärter zur Arbeit kommen – 15 min vor Dienstbeginn – anfunken lässt er sich jedoch erst pünktlich um 10 Uhr. Da er laut seinen Statuten 20 Minuten Vorlaufzeit benötigt, kann er die Brücke erst um 20 nach 10 öffnen. Ich denke bei mir, dass man dann auch gleich schreiben könnte, dass die erste Öffnung frühestens um 10:20 Uhr erfolgt.

Dann geht es schnell, das Brückensignal zeigt grün-rot, die Brücke öffnet und wir starten den Motor und machen los. Scheinbar haben wir etwas vergessen – und zwar unseren Kumpel Murphy, denn ab jetzt läuft es... Nach wenigen km auf dem Kanal, treffen wir auf ein größeres Motorboot und einen weiteren Segler. Im Konvoi fahren wir nun gemeinsam auf der Staande Mastroute weiter. Das Motorboot voraus, macht es zuerst an jedem Brückensteiger fest und veranlasst die Öffnung der jeweiligen Brücke, bis wir ankommen, öffnet die Brücke gerade oder zumindest wird uns signalisiert, dass sie dies bald tun wird. Und so geht es einige Stunden weiter. Wir passieren dabei bei schönstem Sonntagswetter jede Menge kleiner Städtchen und beäugen die im Cafe sitzenden Ausflügler genauso wie diese uns. Irgendwann fällt die Entscheidung: Ich mustere kurz hinter Leimuiden ab, an einem Cafe mit Anlegestelle direkt am Kanal. Ein Freund meines Bruders bringt mich zurück nach Moers zu meinem Auto. Nach einer kurzen Dusche geht es für mich wieder auf die Autobahn...das kurze Abenteuerwochenende ist – zumindest für mich beendet. Thomas schreibt mir noch in der Nacht, dass er Amsterdam erfolgreich passiert hat, dann fallen mir die Augen zu.

Mario Wanischeck

Mitglieder unterwegs

Windhosen, Wasser und fliegende Fische

Im Südosten Zyperns, nahe Larnaca befindet sich ein Resort, in dem, neben Windsurfausrüstung, mehrere Hobie 15 - Katamarane kostenlos zu mieten sind. Der Segelspot ist im Sommer perfekt für Anfänger wie auch Fortgeschrittene, da der Wind so gut wie immer auflandig weht und sich konstant steigert. Von „Segeln mit Mutti“ um 11 Uhr, bis steifen 6 bis 8 Beaufort und entsprechendem Wellengang ist im Laufe des Tages alles dabei. Doch hin und wieder kann es auch zu unvorhergesehenen Wind- und Wetterkapriolen kommen, wie ich diesen Sommer erfahren musste.

Am Nachmittag fuhr ich, wie jeden Tag, bei klarem Sonnenschein und konstanten 6 Beaufort mit Trapez durch die Wellen, als mir am Ufer und im Landesinneren kleinere Rauchsäulen auffielen. Zur gleichen Zeit bemerkte ich, wie tiefe Wolken, die sonst meist nur über dem Land waren, langsam die Sonne verdeckten und sich über das Meer schoben. Also steuerte ich nun den Hafen zu, was normalerweise durch den ablandigen Wind auf Raumwindkurs etwa 10 Minuten erfordert hätte. Nur, dass nun einfach der Wind nachließ. Nach einer Minute herrschte komplette Flaute, und es war so still wie nie

auf dem Meer. Währenddessen ging mir auf, was diese Rauchsäulen in Wirklichkeit waren: kleine Windhosen. Windhosen, die sich jetzt in meine Richtung bewegten und es teilweise so aussahen ließen, als würden kleine Fische Wasser in die Luft spucken.

Und dann kam der Wind. Plötzlich hatte ich wieder etwa 6-7 Beaufort im Segel. Nur aus der komplett entgegengesetzten Richtung. Aus dem berechenbaren auflandigen Wind war innerhalb weniger Minuten ein starker, sehr böiger ablandiger Wind geworden, gegen den ich nun versuchte anzukämpfen. Dies klappte auch bis zur letzten Wende. Ich bekam das Groß nicht schnell genug auf, da ich mich ohne es zu merken auf die Großschot gekniet hatte. Als ich meinen Fehler merkte, war es zu spät und ich lag im Wasser. Zum Glück gelang es mir, den Kat wieder alleine aufzurichten und in den Hafen zu fahren. Jedoch hat mir der Wind an diesem Tag wieder einmal gezeigt, wie tückisch und trügerisch er sein kann. Und wenn man scheinbar Fische Wasser in die Luft spucken sieht, sollte man schleunigst verschwinden.

Jan Class



Jan ausgefein ▲
Hobie 14 am Strand ▼▲
Brett und Drachen ▼▼



Mitglieder unterwegs

Ostsee-Segeltörn – einmal anders

24.8.-8.9.2018 - Sabine Schwenk, Manfred J. Müller und Michael Müller

Manchmal sind wir schon von Hafen zu Hafen geeilt, viel gesegelt und haben doch zu wenig gesehen. Diesmal wollten wir uns mehr Zeit für unsere Etappenziele nehmen: Zwei Wochen und meist für jedes Ziel einen Liegetag vorsehen. Damit haben wir uns viel Hektik erspart und wunderbare Erlebnisse gewonnen.

Schon die Anreise nach Rügen einen Tag vor Übernahme der Yacht machte einen Ausflug nach dem pittoresken Fischerort Vitt (nicht von See aus erreichbar) mit einer Wanderung nach Kap Arkona entlang der absturzgefährdeten Steilküste möglich. Das Mittagessen im musealen Goldenen Anker in Vitt, die Künstlerszene in Arkona, der grandiose Ausblick auf die Ostsee brachten uns in Stimmung.

Der Eincheck auf einer gut ausgestatteten Bavaria 37 und die freundliche Aufnahme bei Mola in Breege verstärkten den guten Eindruck. Der trockene sonnige Sommer schien sich anfangs mit viel Regen und Wind zu verabschieden, erholte sich aber in den folgenden Tagen wieder und erst am letzten Tag des Törns entluden sich Platzregen und kräftige Böen.

Kloster auf Hiddensee hat einen neuen sehr schönen Hafen in einer besonders reizvollen Umgebung. Da wollten wir unbedingt mit unserem Schiff hin. Mit einem Tiefgang von 1,92 m hatten wir in dem sehr engen und flachen Tonnenstrich doch etwas Mühe und gerieten in Sorge, als wir der dicken Inselfähre in die Quere kamen. Wir waren gut beraten, uns rechtzeitig um den Pegelstand ([\[line.wsv.de\]\(http://line.wsv.de\) \) und sein Verhältnis zum Kartennull zu kümmern.](http://www.pegelon-</p>
</div>
<div data-bbox=)

Am Liegetag in Kloster erwanderten wir den landschaftlich herrlichen Dornbusch, kehrten im Klausner beim Leuchtturm ein, wo Fritz Müller als Kellner seine abenteuerliche Flucht aus der DDR mit einer Segeljolle von Hiddensee nach Gedser (Dänemark) vorbereitet und darüber ein spannendes Buch „Gehen um zu bleiben“ geschrieben hat.

Den Abend verbrachten wir mit Vorlesen daraus und aus Renate Seidels „Hiddensee-Geschichten von Land und Leuten“ und Singen von Seefahrtsliedern zu Ukulele und Mundharmonika auf dem Schiff.

Den angesagten Starkwind am nächsten Tag nutzten wir für die rasante, aufmerksame Konzentration erfordernde Fahrt nach dem Traumziel Stralsund. Das Anlegemanöver im Hafen Nordmole gestaltete sich wegen des starken Windes in ausgesetzter Lage etwas schwierig. Wir belohnten uns mit einem Rundgang durchs schön restaurierte Stralsund vom Hafen über Rathausplatz, Wulflamhaus, gotisches Haus (14. Jahrhundert, mit Ausstellung), Torschließergasse, Ozeaneum, Gorch Fock I Liegeplatz und einem vorzüglichen Abendessen im historischen Hansekeller. Netter Schiffsname des Tages: Grautvornix.

Den nächsten Liegetag verbrachten wir hauptsächlich im hervorragend gestalteten Ozeaneum bei viel Wissenswertem über die Meere, ihre Bewohner und deren Bedrohung durch menschliche Umweltsünden und schauten hautnah in die Kinderstube der vom Aussterben bedrohten Humboldt-Pinguine auf dem Dach des Museums. Eine spannende Mittwochsregatta konnten wir vom Schiff aus beobachten.

Frühmorgens ging es durch die Ziegelgrabenbrücke in den Strelasund, über den Greifswalder Bodden, der sich überraschend zahm gebärdete, und den Peenestrom nach Karlshagen auf Usedom.

Dort lagen wir in einem gut und ansprechend ausgebauten Hafen, begegneten

Sabine und Manfred ►



Mitglieder unterwegs

dem besonders freundlichen und hilfsbereiten Hafenmeister Tino Richter. Bei ihm mieteten wir gleich Fahrräder, mit denen wir am nächsten Tag an der Peene entlang nach Peenemünde führen, um im dortigen Museum sowie in der Umgebung Geschichte, Hintergründe und die Hinterlassenschaften der Raketenentwicklung unter Wernher von Braun intensiv zu erleben. Der Rückweg führte uns im Norden von Usedom am herrlichen Feinstsandstrand der Ostsee vorbei.

Ein landschaftliches Highlight bildete unser Besuch von Seedorf an der Having nördlich des Greifswalder Bodden. Ein spätes Mittagessen in der idyllisch am Neuensieder See gelegenen Gaststätte „Seeblick“ hätte uns fast zu längerem Bleiben verführt. Die wohlthuende Abgeschiedenheit und Ruhe der Parklandschaft ersetzt jedes Antihypertonikum.

Doch wir hatten noch einiges vor in Stralsund. Also dorthin mit trotz Reff flott ziehender Fock zurück an den schönen Liegeplatz mit direktem Blick auf Ziegelgrabenbrücke und die Gorch Fock vor der eindrucksvollen Kulisse von Stralsund. Vor der Einkehr im sehr romantischen Torschließerhaus (kulinarisch eindrucksvoll!) noch ein Rundgang zum Johanniskloster, der Rathauspassage und St. Nikolai Kirche, die wir am nächsten Tag auch innen besichtigten.

Schönstes, mildes Spätsommerwetter verlockte zum Aufenthalt im Freien. nach dem Frühstück an Bord ging's zuerst ins Deutsche Meeresmuseum, das sich mit Meereskunde und Fischerei beschäftigt, aber auch in wunderschönen riesigen Aquarien Einblicke in Fauna und Flora vor allem des Ostseeraums gewährt. Weil sich das Museum in dem seit der Reformation nicht mehr kirchlich genutzten ehemaligen Katharinenkloster befindet, beeindruckt auch die räumliche Gestaltung.

Die Boutique „Strandgut“ in der Wasserstraße, wo die Inhaberin Strandgut sehr kreativ zu schönem Schmuck verarbeitet, verführte uns zum Kauf von Mitbringern. Weiterer Höhepunkt des Tages war der ausführliche Besuch der Gorch Fock I, bei dem uns Hans Tuengerthal authentisch über Fahrten und Ereignisse des Se-

gelschulschiffes von seinem Bau 1933 bis zur Versenkung vor Stralsund 1945 sowie Hebung und Indienststellung als Schulschiff der Ukraine und Wiederkehr nach Stralsund erzählte (www.hans-tuengerthal.de).

Am Südende des Großen Jasmunder Bodden liegt inmitten eines großen Schilfgürtels wie ein Nest der sehr schön ausgebaute Hafen von Ralswiek. Wir hatten den äußersten Liegeplatz gewählt mit Blick zur Naturbühne der Störtebeker-Festspiele (<https://stoertebeker.de/>), wo allabendlich Szenen aus dem sagenhaften Leben des berühmtesten Seeräubers dargestellt werden mit feurigen Seeschlachten unter Koggen auf dem Bodden und rasanten Reiterszenen am Strand, der als große Bühne für die bis zu 8.000 Zuschauer gestaltet ist. Die Vorführung geht bis in die schwarze Nacht hinein und endet mit einem Brillantfeuerwerk auf See, das wir einmal von unserem Schiff aus und am nächsten Abend mit der Aufführung selbst erleben konnten.

Den Aufenthalt in Ralswiek verbanden wir mit einer Wanderung rund um das Festspielgelände, durch den Dünenwald zum riesigen Reiterhof Ralswiek und zum zauberhaft auf dem Hügel über Festspielgelände und Hafen gelegenen Schloss. Es wurde Ende des 19. Jahrhunderts von dem reichen Braunkohle-Fabrikanten Hugo Sholto Graf Douglas aus einer schotti-

Historisch-Technisches
Museum Peenemünde
(<https://museum-peenemuende.de/>) ▼



Mitglieder unterwegs

schen Adelsfamilie errichtet und beherbergt heute ein Luxushotel. So konnten wir auch das Innere des Schlosses besichtigen. Auf der Hochzeits-Terrasse hoch über dem Bodden genossen wir Kaffee, Eis und kühles Störtebeker-Schwarzbier und haben uns nur schweren Herzens wieder von diesem schönen Platz getrennt. Das im Schlossbereich angelegte Arboretum bestach durch die alten Baumexoten, von denen wir einen auch erklettert haben.

Eine weitere Wanderung führte uns an der Steilküste entlang durch den Wald nach Lietzow, an der Schleuse zwischen Großem und Kleinem Jasmunder Bodden, wo wir in der Fischräucherei am – allerdings für Segler unbrauchbaren – Anleger zu Mittag aßen und die auf dem Steilhang erbaute Kopie des Schlosses Lichtenstein bei Reutlingen bewunderten.

Die Rückreise nach Breege beendeten

wir bei sich zunehmend eintrübendem Wetter, letztem Segeln auf dem Großen Jasmunder Bodden und schließlich einsetzendem Platzregen.

Im Gegensatz zur Hinreise mit vielen Staus auf der Autobahn am Freitag gestaltete sich die Rückreise nach Ulm am Samstag entspannt. Unterwegs kamen wir durch Fehrbellin, das bei der Durchfahrt einen heruntergekommenen Eindruck machte, uns aber an die berühmte und historisch bedeutungsvolle Schlacht von 1675 zwischen Schweden und Brandenburg-Preußen erinnerte, die mit dem Sieg Brandenburgs endete und der Bedrohung der Mark Brandenburg durch das schwedische Heer ein Ende setzte.

Manfred J. Müller

Leuchtturm Dornbusch,
Hiddensee ►

Gorch Fock I in Stalsund
▼►



Musikanten in der Stadt

Unser Shantychor hatte am Samstag, dem 14. Juli 2018, den befreundeten Überlinger Shantychor in Ulm zu Gast, der mit 64 Personen angereist war. Dieser bedankte sich damit für die Mitwirkung des Ulmer Shantychors an mehreren Konzerten am Bodensee.

Intensive Vorbereitung, herrliches Sommerwetter und die festlich geschmückte Stadt boten beste Bedingungen für ein gelungenes Gemeinschaftserlebnis. Unsere Besucher waren begeistert von Atmosphäre und Ambiente in unserer schönen Stadt und dankten mit spontanen gemeinsamen musikalischen Auftritten an mehreren Plätzen.

Unsere Besucher wollten in erster Linie Ulm kennen lernen. Wenn aber zwei befreundete Sängergruppen zusammen agieren, kann es nicht ausbleiben, dass auch gesungen wird. Ulm bietet zahlreiche Plätze, die zu einem kleinen Sängerwettbewerb einladen. Welche geeignet scheinen und frei sind, sollte sich ebenso wie die passenden traditionellen Shanties spontan entscheiden. Diese Spontanität und die Überraschungsmomente haben den Spaß bei Sängern und Publikum beflügelt. Die dankbar angenommene Infrastruktur nutzten wir zum eigenen und zum Vergnügen der zufälligen Zuhörer.

Markus Baulig begrüßte unsere Besucher im Namen des USCU-Vorstands am Maritim mit flüssigen, ulmtypischen Gastgeschenken, verwendbar bei der nächsten Singprobe. Wir begleiteten unsere Gäste auf dem Donauweg zum Bootshaus, wo es einen Begrüßungsschluck mit Häppchen und einen ersten spontanen Shantyauftritt der beiden Chöre gab. Danach führten wir die große Gruppe über die Stadtmauer zur Stadtbibliothek, deren Atrium im Schatten den Sängern und dem Publikum einen schönen Rahmen für einen weiteren Auftritt mit instrumental begleiteten Shanties und anderen Seefahrtsliedern bot. Die große Gesellschaft wurde anschließend im Ratskeller bestens verpflegt und bedankte sich dort mit einem Ständchen. In mehreren Gruppen, teils mit bordeigenem Stadtführer, ging es zur Stadtführung, wobei Rat-

haus, Münster, Neuer Bau und natürlich Fischerviertel sowie der bevorstehende Schwörmontag mit Einstimmung durch das internationale Donaufest Schwerpunkte bildeten. Die einzelnen Gruppen trafen sich anschließend auf dem Fischerplätzle, wo die aufgebaute Bühne Gelegenheit zu einem variationsreichen Abschluss mit flotten Seefahrtsliedern bot. Es blieb unentschieden, wer sich mehr vergnügte, Sänger oder Publikum, von dem manche sogar zur Musik tanzten und wir „auf zahlreichen Wunsch einer einzelnen Dame *My Bonnie is over the ocean* jazzten. Beim Abschied wurden wir mit begeistertem Lob für den schönen Tag überschüttet, herzlich nach Überlingen zum Gegenbesuch eingeladen, und viele Gäste nahmen sich vor, bald wieder privat nach Ulm zu kommen.

Ich bedanke mich bei allen USCU-Chormitgliedern für die organisatorische und unserem Chorleiter Willi Hitzler für die musikalische Vorbereitung sowie die aufmerksame Betreuung unserer Gäste den Tag über, den Sponsoren aus unserem Chor für ihr großzügiges Engagement zur Schonung der Bordkasse und besonders unseren Gästen aus Überlingen für die begeisternde gemeinsame Präsentation des traditionellen Shantysingens in unserer Stadt.

Manfred J. Müller

Singen im Fischerplätzle



Rezension

Das Floß der Medusa

Über den 2017 erschienenen Roman des österreichischen Schriftstellers Franzobel.

Vor einigen Tagen erzählten Sabine und Norbert Breitingen von ihrem Urlaub in Italien. Dazu zeigten sie ein paar Fotos auf ihrem Handy. Eines zeigte Norbert mit einem Buch in der Hand auf Steinen einer Mole sitzend; die rot leuchtende Abendsonne über dem Meer bildete den Hintergrund. So stelle ich mir meine Freunde gerne vor, lesend. Auf meine Frage nach der Lektüre erzählte er mir von dem neuen Roman Das Floss der Medusa des österreichischen Schriftstellers Franzobel, dessen Inhalt auf ein historisches Ereignis der Seefahrt zurückgeht, das am Beginn des 19. Jahrhunderts weltweit erheblichen Wirbel verursachte.

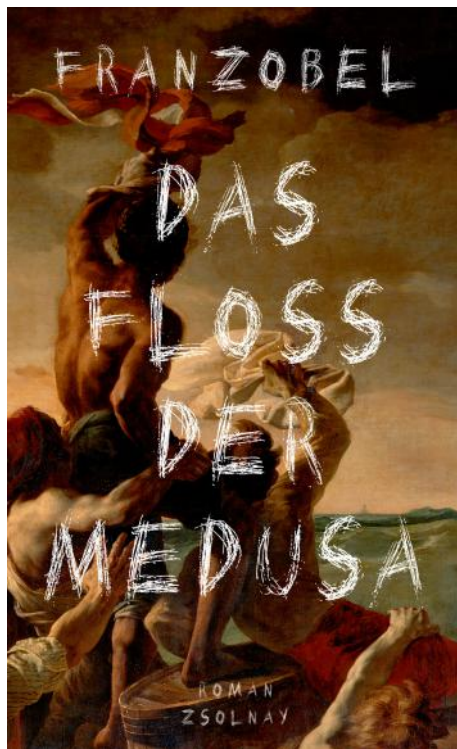
Bei Wikipedia kann man den Kern der Geschichte nachlesen, den Plot also den Franzobel verfolgte. 1816 hatte England die westafrikanische Kolonie Senegal an

Frankreich zurückgegeben, die im Verlauf der Napoleonischen Kriege besetzt worden war. Die politischen Einstellungen der handelnden Akteure der historischen Ereignisse waren einerseits nachrevolutionär, andererseits in Spannung dazu royalistisch geprägt, was zum Ablauf des historisch verbrieften Dramas erheblich beitrug. (Und auch der Romanautor nutzt diese politischen Spannungen zur Beschreibung seiner Personen.) Für die Wiedereinnahme des Senegal sandte die französische Regierung besetzte Kriegsschiffe mit Infanterie, Verwaltungsbeamten mit Familien und Forschern an Bord über die Biskaya, vorbei an Portugal und den Kanaren an die afrikanische Westküste. Die Fregatte Méduse (so der Name des Schiffes) gehörte dieser Flottille an, die von einem unfähigen (royalistisch gesinnten) Kapitän namens de Chaumareys geführt wurde, der den navigatorisch ihm weit überlegenen (revolutionären) Offizieren vor die Nase setzt worden war. Das Schiff hatte die beträchtliche Zahl von etwa 400 Personen auf und unter Deck. Darunter war auch der neue Gouverneur des Senegal, der Royalist Julien-Desiré Schmaltz, der auf den Kapitän erheblichen zeitlichen Druck ausübte, weil er es nicht erwarten konnte seine zärtlich „Lui-se“ genannte Guillotine an Land zu bringen, mit der er sich Respekt in seiner Kolonie verschaffen wollte. Das Fallbeil mitsamt dem hölzernen Gestell war eigens gebaut worden. Schlecht beraten von einem hochstaplerischen Freund an Bord machte der Kapitän üble navigatorische Fehler.

Die Anguinbank an der Westküste Afrikas, der Ort des Geschehens

Nun muss man wissen, dass vor der westafrikanischen Küste die Anguinbank liegt, ein von Sandbänken und seichten Riffen durchzogenes Gebiet, das vom Senegal aus mehr als dreißig Seemeilen in den Atlantik hineinragt. Wegen der vorherrschenden auflandigen Winde aus kühlen Luftmassen über dem Meer, die ihre Energie aus dem Sog erhalten, der durch aufsteigende Luftmassen über der küstennahen heißen Sahara an der Meeresküste entsteht. Hinzu kommen erhebliche Strömungen. Erfahrene Segelkapitäne halten

Franzobel:
Das Floss der Medusa
(2017), 592 Seiten,
Zsolnay, ISBN 978-3-
552-05816-3 ►



deshalb weiten Abstand von diesem gefährlichen Küstenabschnitt. Die Méduse verfehlte den zuverlässigen westlichen Kurs und geriet dutzende Seemeilen vor der Küste auf eine Untiefe, leider zur Springzeit und kam nicht wieder frei. Da es nicht möglich war, alle Passagiere mit Beibooten an Land zu bringen, denn auch die Kleider der Gouverneursgattin mussten auf ein Rettungsboot, befahl der Kapitän aus den Masten und Rahen ein schweres Floss mit den beachtlichen Ausmaßen von 8×15 Metern zu bauen, auf dem die 149 auf das Floss befohlenen Menschen von den Beibooten in Schlepp genommen werden sollten. Entweder war der Kapitän ahnungslos, vom zukünftigen Gouverneur unter Druck gesetzt oder einfach nur zynisch, jedenfalls kappte man wegen der starken Strömungen alsbald die Seile und überließ die Menschen auf dem steuerlosen Floss ihrem Schicksal. Weil weder nennenswert Trinkwasser noch Speisen auf dem Floss waren, brachen schon wenige Stunden später schlimme Kämpfe um Wasser, um Wein und den schon durchnässten Schiffszwieback aus. Aus den Kämpfen wurden schließlich Orgien der Gewalt. Zwei Wochen später hatten nur noch 15 Personen überlebt, wurden wie durch ein Wunder gerettet und berichteten von den dramatischen Szenen, dies sich auf dem Floss zugetragen hatten. Ein zeitgenössischer schriftlicher Bericht des Schiffsarztes hatte in Europa für Empörung über das unmenschliche Verhalten von Kapitän, Oberschicht und Geistlichkeit gesorgt und die revolutionären Stimmungen zu Beginn des 19. Jahrhunderts befördert.

Zum Skandal wurde die Geschichte endgültig als Théodore Géricault 1819 ein monströs großes Ölgemälde mit dem Ausmaßen 5 mal 7 Metern beim Pariser Salon zur Ausstellung einreichte. Das Gemälde war eine öffentliche Provokation und auch ausdrücklich so gemeint, obwohl der Maler durch den unverfänglichen Titel „Szene eines Schiffbruchs“ nur oberflächlich den wahren Hintergrund verschleierte, denn es war der Öffentlichkeit durchaus im Bewusstsein, dass der skandalöse Vorfall aus dem Jahr 1816 zur Entlassung des für die Marine zuständi-

gen Ministers und von 200 Marineoffizieren geführt hatte und durch das Bild kaum in Vergessenheit geraten würde. Zu Recht konnte der Maler das annehmen, denn das Bild hängt heute prominent als unangenehmes Vermächtnis im Louvre.

Diese Geschichte nimmt Franzobel als Plot, als Szenario, weniger um den zeitlichen Ablauf genau einzuhalten, sondern um die Verkettungen zwischen den Ereignissen, den beteiligten Menschen mit ihren unterschiedlichen Motiven und deren Beziehungen zu den historischen Verhältnissen in einen unterhaltsamen, in seinen Details oft drastischen Roman zu fassen. „Erst kommt das Fressen, dann kommt die Moral“, schrieb 1928 Bertold Brecht in die Dreigroschenoper und brandmarkte die Bourgeoisie. Hätte er den Untergang der Medusa vor Augen gehabt, wäre der Text noch drastischer ausgefallen, denn Machtgelüste, Unfähigkeit und Zynismus der royalistischen Elite hatten nicht nur die Havarie bewirkt, sondern bewirkten in Folge Bedingungen, unter denen jede Form zivilisierten Verhaltens mitsamt der Mehrzahl der Unglücklichen zugrunde ging. Alles was Menschen einander antun können, brach sich apokalyptisch Bahn. Man kommt nicht umhin diese erschre-

CARTE DU PARC NATIONAL DU BANC D'ARGUIN



Die Anguinbank an der Westküste Afrikas, der Ort des Geschehens. ◀

Rezension

ckende Geschichte als Metapher für die gegenwärtige Verrohung gegenüber den ertrinkenden Migranten auf dem Mittelmeer und dem westafrikanischen Atlantik zu sehen. Vor wenigen Jahren, nämlich 2015, hat Banksy, der berühmte britische Streetart-Künstler, das Flüchtlingscamp in Calais heimgesucht und mit einem seiner Schablonengraffiti (Stencil) unübersehbar das Gemälde „Das Floss der Medusa“ zitiert. Als Personen auf dem Floss erkennt man zeitgenössische Flüchtlinge, während in einiger Entfernung eine moderne Yacht, mutmaßlich ein kleiner aber feiner Kreuzfahrer der gehobenen Klasse am Horizont entlang schippert. Banksy kommentierte seine Arbeit mit dem Satz „We're not all in the same boat“ (<http://www.banksy.co.uk/index3-2.asp>)

La Balsa de la Medusa,
Jean Louis Théodore
Géricault (Louvre, 1818-
19; 491 cm x 716 cm) ▼

Franzobel hat um die historisch verbrieften Fakten ein unterhaltsames Epos geschrieben. Mit viel Phantasie und Einfeldung umgibt er die historisch bekannt-

ten Personen mit reichlich passendem Personal. Er erzählt aus verschiedenen Perspektiven den Beginn der Geschichte, macht uns anfänglich mit den unterschiedlichen Charakteren des Romanpersonals vertraut und schildert ihre politischen, professionellen, hohen sowie niedrigen Motive, die sie auf das Unglücksschiff gebracht haben. Obwohl im Verlauf der Fahrt auch das Segelschiff selbst in seinem Knarren der Masten, Stöhnen der Planken und Schlagen der Luken den eigenen Untergang herbeiwispert, erkennt man erst nach und nach die Unvermeidlichkeit der Katastrophe. Aber es dauert eine Weile in dem fast 600 Seiten dicken Schmöker bis man die anfänglichen Andeutungen des Schrecklichen aus der Ferne (anfangs buchstäblich durch ein Fernglas) dann so hautnah erzählt bekommt, dass einem die Haare zu Berge stehen. Wer bliebe schon gelassen, wenn er von Kannibalismus erfährt, vom Trin-



ken des eignen Urins und dem Sterben als die zwei Fässer Wasser getrunken sowie der Sack seewasserfeuchten Zwiebacks auf dem Rettungsfloss schon nach zwei Tagen von den 149 Menschen heruntergewürgt sind - dabei die meiste Zeit im Salzwasser stehend, sitzend, liegend und ertrinkend.

Hier könnte der neue italienische Innenminister und Chef der Lega Nord Matteo Salvini en detail nachlesen, was er andeutete, als er von schiffbrüchigen Flüchtlingen als Menschenfleisch sprach, wahrscheinlich nicht einmal ahnend auf welche Tragödie der Seefahrt er anspielte. Vielleicht war es aber auch sein Unbewusstes, dass hier zutage trat und vor aller Augen klarmachte, dass Flüchtlinge als Menschenfleisch zu bezeichnen, der Unmenschlichkeit den Weg ebnet. 1641 beschrieb der englische Philosoph Thomas Hobbes pessimistisch in seiner Schrift vom Bürger „den Menschen als des Menschen Wolf“ (Homo homini lupus, im lateinischen Original).

Die Seereise der Méduse wirkt zunächst wie ein großes Abenteuer. Selbst einen Papagei namens William Shakespeare ließ Franzobel auf der Fregatte leben, der sich mit der Wiederholung von Worten aus der Konversation der Seeleute einmischte: „Gar nichts“, wiederholte William Shakespeare, „Groß- und Focksegel aufgeien“. Die Statusunterschiede werden gelebt und vom Küchenjungen ebenso hingenommen wie von Reinen Schmalz, der Gattin des künftigen Gouverneurs eingefordert. Franzobel schildert das alles mit viel Humor, wenn er beispielsweise die Gouverneursgattin, von den Offizieren hinterrücks als fette Wachtel bezeichnet, bei der Strandung ausrufen lässt: „Sinken wir? Wie provinziell! Wie vulgär! Was wird aus meinen Kleidern?“ Mit zunehmendem Ernst der Lage schwindet dann der Humor und weicht einer unverblühten Schilderung der Brutalität eines Schiffbruchs und dem tagelang dauernden und schließlich entmenslichten Kampf um nackte Überleben. Für zarte Gemüter ist der Roman deshalb nichts, denn auch mit ein wenig Phantasie kann man sich ausmalen, wie es die wenigen am Ende Geretteten geschafft hatten, dem Hunger-

tod und dem Verdursten über fast zwei Wochen zu trotzen, was sich abgespielt hat zwischen zivilisatorischen Impulsen und dem bloßen Wunsch zu überleben. Immer wieder werden im Roman Bezüge zu kriegerischen Auseinandersetzungen und dem Chaos nach der französischen Revolution hergestellt. Es geht um den Konflikt zwischen Aufgeklärtsein und der biologischen Natur des Menschen, die ohne Sanktionen so gar nichts menschliches mehr zeigt. Nach fünf Tagen auf dem Floss kamen die ersten auf die Idee Menschenfleisch zu essen. „Vielleicht“, sagte Savigny, „werden wir nie wieder einem Menschen ins Gesicht sehen können, ohne zu denken, so jemanden wie dich habe ich verspeist“. Aber schon einige Seiten und damit Stunden auf dem Floss später heißt es: „Wer hätte es gedacht, dass fünfzig Stunden reichen würden, um Menschen in Kannibalen zu verwandeln? Kolonisten, die den Wilden die europäischen Werte vermitteln sollten, hatten sich in Menschenfresser verwandelt“. Savigny, der Schiffsarzt und spätere Chronist der Ereignisse, einen Zeitzeugen würden wir ihn heute nennen, versuchte die Gemüter mit dem restlich vorhandenen Wein zu dämpfen und erreichte bei sich und den anderen das furchtbare Gegenteil: „So schaut es also in der Hölle aus, dachte Savigny. So ist es wenn der Genius des Bösen die Geister der Finsternis entfesselt... Er hatte sich, um einmal wieder, vielleicht zum letzten Mal, einen zivilisierten Moment zu erleben, eine Serviette umgebunden“.

Der Leser erfährt schon auf der allerersten Seite wie die Geschichte in groben Zügen endet und wenn er bis hierhin, diese Rezension gelesen hat, weiß er welches Grauen ihn erwartet. Doch er wird das Buch vor dem Ende nicht weglegen und womöglich eine durchlesene Nacht riskieren. Ich habe ihn gewarnt.

Harald C. Traue

Programm 2018

Januar

- 10. Shanty-Chor
- 25. Seglertreff, 19:30 Uhr

Februar

- 14. Shanty-Chor
- 22. Seglertreff, 19:30 Uhr
- 24. Theorieprüfungen Sportbootführerschein und SKS

März

- 14. Shanty-Chor
- 25.04.-07.05. Praxis- und Prüfungstörn zum SKS, Mallorca

April

- 09.-14. Praxiskurs Sportbootführerschein am Ammersee
- 16. Charterbeginn der α -tross und Helios 23
- 16. Beginn des Astronavigationskurses. Universität Ulm, Raum 1002, Gebäude O28, 19:00 Uhr.
- 18. Shanty-Chor
- 18. Kursbeginn zum Sportküstenschifferschein. Universität Ulm, Raum 1002, Gebäude O28, 19:00 Uhr.
- 24. Seglertreff, 19:30 Uhr

Mai

- 06. Praktische Prüfung Sportbootführerschein, Utting am Ammersee
- 09. Shanty-Chor
- 09.-13. Bodenseewochenende ab ULTRAMARIN, Kressbronn
- 13. Frühjahrsregatta, Eching
- 19. Hinkelstein-Regatta, Utting
- 27. Regatta Cat-Auftakt Süd, Eching
- 29. Seglertreff, 19:30 Uhr

Juni

- 13. Shanty-Chor
- 14. Mitgliederversammlung Universität Ulm, Hörsaal 21, Gebäudekreuz O28, 19:00 Uhr.
- 01.-03. Regatta Bodensee Rundum, Lindau
- 08. Die 18. USCU-Regatta, 15:00 Uhr, Segelschule Ernst, Utting
- 27. Seglertreff, 19:30 Uhr

Juli

- 07.-08. Regatta Syndicat, Dießen
- 11. Shanty-Chor

- 14. Regatta um die Wurst, Eching
- 14.-15. Ammerseewochenende

August

- 08. Shanty-Chor
- 14. Regatta Ernst-Hans-Mittelstrecke, Inning Sommertreffen des USCU auf „Monte Erna“ im BMK-Hafen beim YCL
- 18. - 25. Ostsee-Törn auf der MEU des LYC

September

- 08. Kaffeehaferls Regatta, Eching
- 12. Shanty-Chor
- 21.-23. Wiesn Regatta, Inning
- 27. Seglertreff, 19:30 Uhr
- 29.09.-06.10. USCU-Herbstflottille Kroatien

Oktober

- 14. Absegeln, Ernst Utting
- 15. Info-Stand zum Semesterbeginn an der Universität
- 16. Einführungsveranstaltung zu den Segelkursen im Wintersemester 2018/2019, Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:00 Uhr
- 23. Seglertreff, 19:30 Uhr
- 23. Beginn Theoriekurs Sportbootführerschein (SBF), Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:00 Uhr
- 25. Shanty-Chor

November

- 14. Shanty-Chor
- 28. Seglertreff, 19:30 Uhr

Dezember

- 01. Regatta der Eisernen, DSMC Konstanz
- 12. Shanty-Chor

Anmerkungen:

- In den Kalender sind auch die Regatten aufgenommen, bei denen USCU-Mitglieder mit Clubbooten teilnehmen.

Die Angaben zu den jeweiligen Lokalen der Seglertreffs stehen im Kalender auf unserer Website.
- Shanty-Chor: Jeweils Mittwoch 19:30 Uhr bei Manfred Müller, Telefon 0731-42552