

11  
Mai 2019



# USCU intern

Universitätssegelclub Ulm e.V.



Der Prof-Bär der Universität Ulm auf dem Kroatientörn 2018

## Zur Saison

Verschiedenes in kurzen Worten

*Jürgen R. Hoppe*

Manche Dinge brauche einfach länger, oder sie liegen unnötig lange rum. So erscheint also die Aprilausgabe USCU intern 11 mit der Aufschrift Mai um Juli. Aber egal.

### Plan-B für die "Beta"

An dieser Stelle hatten wir in der USCU intern 10 die Pläne für den Kauf eines weiteren Bootes dargelegt. Mit einem eigenen Boot an der Ostsee oder im Ijsselmeer wollte der Vorstand die Segelmöglichkeiten der Mitglieder erweitern. Nach Ammersee, Bodensee und Mittelmeer sah der Vorstand ein nördliches Segelgebiet als erstrebenswert an.

Eine Online-Umfrage Anfang 2019 brachte hierfür eine große Zustimmung, von ca. 80 Teilnehmern an der Umfrage hielten ca. ¾ einen solchen Bootskauf für „erstrebenswert“ oder „sehr erstrebenswert“. Ebenso zeigte sich in den Zahlen eine sehr hohe Charterwochenzahl pro Jahr. Für die Mitgliederversammlung 2019 brachte dann der

Vorstand einen entsprechenden Antrag ein. Es wurde aber auch gleich an Plan-B, den Fall der Ablehnung gedacht. Um dann nicht

**B**

ein Jahr bis zu nächsten Mitgliederversammlung zu verlieren, beantragte der Vorstand gleich die Beschaffung eines Zweitbootes am Bodensee.

Trotz der unerwartet deutlichen Zustimmung in der Online-

Umfrage wurde der Ostsee-Antrag mit kleinstmöglicher Stimmenzahl abgelehnt. Danach wurde mit deutlicher Mehrheit die Beschaffung eines zweiten Bodenseebootes beschlossen.

Der Vorstand beobachtet nun kontinuierlich die Angebote geeigneter Boote bei Ultramarin.

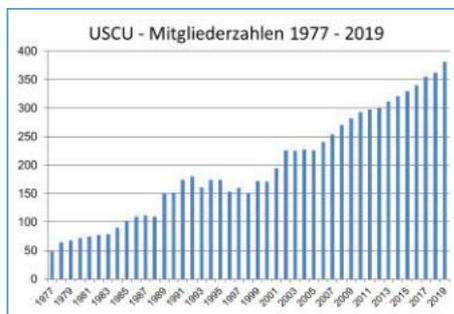
### Mitgliederentwicklung

Es geht seit 14 Jahren kontinuierlich aufwärts. Zum aktuellen Zeitpunkt haben wir 381 Mitglieder. Im laufenden Jahr gab es bisher 16 Eintritte und 3 Austritte.

Wir wünschen allen Neumitgliedern viel Spass beim Segeln und freuen uns auch auf neuen Impulse für den Club.

### Mitgliederentwicklung 1977 - 2019 ►

Die Segelsaison ist eröffnet. Philipp Höger nutzte schon am 11.03.2019 vor Kreßbronn den guten Wind für einige Schläge mit dem Laser. ▼



**Kontakt:**  
 Universitätssegelclub Ulm - USCU  
<http://uscu.de>  
 Dr. Jürgen R. Hoppe - Vorsitzender  
 Buchenlandweg 221  
 9075 Ulm



## Ein bäriger Kurs

Segelpraxis am Ammersee 2019

Laura Zengerle

Dieses Jahr trafen sich nicht nur Bootsführer und Segelschüler zur Ausbildung in Utting am Ammersee, um die Grundlagen des Segelns zu erlernen, mit dabei war auch DocBär, einer der beiden Bären-Maskottchen der Universität Ulm. Kollege ProfBär hatte ja unsere Segler schon vergangenes Jahr auf dem Kroatientörn begleitet.

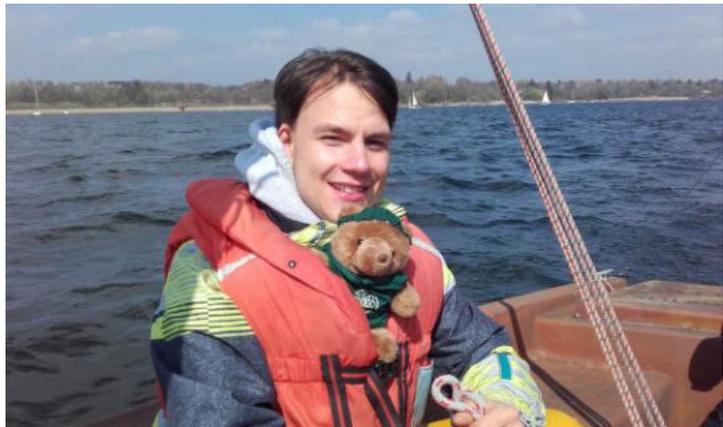
Beim Eintreffen in Andis Segelschule am ersten Samstag standen vier Helios-Segelboote zum Warmsegeln für die Bootsführer bereit. Der DocBär bezweifelte ja, dass am nächsten Tag genug Boote für alle Schüler im Wasser sein würden, am nächsten Morgen lagen aber tatsächlich 17 Boote segelbereit am Steg. Sollte der DocBär sich etwa nochmal drum gekümmert haben, während es sich die Bootsführer am Abend im Wirtelsbacher Hof gemütlich machten und sich beim gemeinsamen Abendessen wieder oder neu kennenlernten? Wir wissen es nicht.

Die insgesamt 64 Segelschüler fanden sich am ersten Kurstag dann nach einer allgemeinen Vorbesprechung in Gruppen zu viert mit einem Bootsführer zusammen. Die, die eine Intensivausbildung genießen wollten, schnappten sich in kleineren Gruppen gleich zwei Bootsführer. Eine Medizinstudentencrew holte sich zudem den Kollegen DocBär an Bord – man kann ja nie wissen.

Dieses Jahr gaben 18 „alte“ und 4 neue Bootsführer ihr Bestes, den angehenden Seglern nicht nur Segelvermögen sondern auch viel Segelspaß zu vermitteln.

Vor allem hat das Wetter zum Spaß beigetragen – herrlichster Sonnenschein (fast) vom ersten Tag an und dazu noch verwöhnend viel Wind. Die Helios dabei in maximaler Kränkung zu segeln, hat aber vor allem den Bootsführern ein breites Grinsen ins Gesicht gezaubert – dem ein oder anderen Segelschüler vielleicht eher erst dann wieder, als es vorbei war.

Bei der traditionellen Regatta am letzten Kurstag gab es allerlei kreative Regattamanoöver, eifrige Regattasegler und andere, die offensichtlich den DocBär segeln ließen und lieber ihre neu erlernten Shantys zum Besten gaben oder ihre Helios mit Tauwerkshäkeln und Diamantknoten schmückten. Diesen Knoten hatten die Segelanwärter



Unsere 22 Bootsführer. ▲▲▲

DocBär wärmt sich hinter der Schwimmweste. ▲▲

Die Reste vom Räucherfisch.. ▲



Am gemeinsamen Abend im "Staudenwirt" erwischte man den DocBären dabei, wie er an den Tischen tief in die Gläser "schaute". ▲

Raumschots bei der Regatta (Bild: Elmar Ludwig). ▼



während des ersten Abends im Staudenwirt in Finning bei besonderer Knotenkunde neben dem Acht- und dem Kreuzknoten gelernt. Sabine und Manfred hatten in der Runde wieder mit größtem Engagement Tauwerkschäkel angefertigt. Manchen hat es dabei auch Knoten in den Fingern beschert, am Ende konnten jedoch alle Schüler mit einem schönen und funktionellen Mitbringsel nach Hause gehen.

Am letzten Kursabend wurden sie von Manfred und Sabine zudem mit der Tradition des Shantysingens bekannt gemacht. Allem Anschein nach wollte eine Crew es nicht auf sich sitzen lassen, dass sie von den beiden und dem kurzerhand gegründeten Bootsführerchor niedergeschmettert wurden, und haben für die Regatta nochmal kräftig geübt.

Die tolle Atmosphäre, die durch die Bootsführer aber auch die beiden gemeinsamen Kursabende geschaffen wurde, hat wahrscheinlich jeden erreicht und zu einer ganz besonderen Seemannschaft beigetragen.

## Nutzung und Verkauf

Die Boote wurden wieder etwas öfter genutzt, wie die folgenden Zahlen und die Grafik belegen. Mit 285 Segeltagen hatten wir die bisher zweitbeste Gesamtnutzung, knapp unter den 287 Tagen im Jahr 2016.

Gesamt:	285 Tage (+31) 50%
Helios 23:	130 Tage (+11) 76%
alpha-tross:	118 Tage (+13) 52%
Hobie 16:	37 Tage (+7) 23%

### Die Alpha

Die Alpha bekam 2018 eine neue stärkere Batterie, eine zweite Mittelplanke und eine neue Winch an Backbord, einen Holzanzstrich in der Plicht und viele weitere Zuwendungen. Interessierte Alpha-Nutzer finden eine detaillierte Aufzählung der Arbeiten am Boot im Onlineloggbuch nachlesen.

### Motorboote

Die Zeit der Motorboote im USCU ist vorbei. Mit insgesamt drei Booten wurde all die Jahre die Ausbildung zum Sportbootführerschein-See im und vor dem ULTRAMARIN-Hafen durchgeführt. Nach Einführung des neuen Sportbootführerscheins ist damit Schluß, die Ausbildung wird nun bei der Segelschule Ernst in Utting durchgeführt.

Die Boote konnten also verkauft werden, was unserem Takelmeister auch meisterhaft gelang. In beiden Fällen wurde Rumpf und Motor getrennt verkauft. Die erzielten Preise waren äußerst gut. Die Verkauf dauerte von September 2018 bis März 2019.

### d'kap

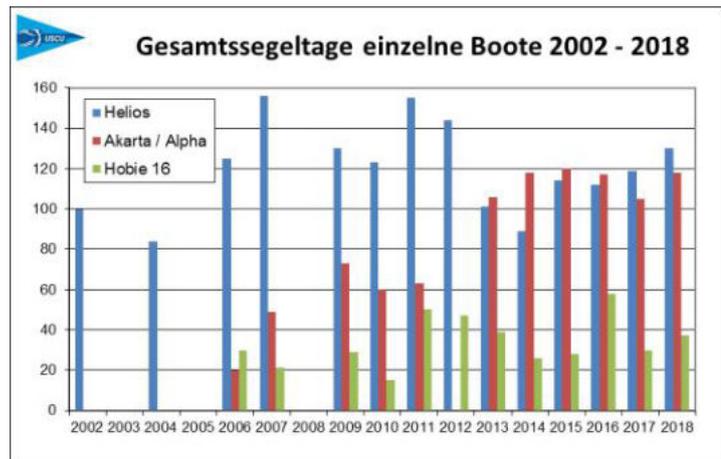
Das sog. große Motorboot mit dem für Nichtschwaben schlecht auszusprechendem Namen (= „die Kappe“) fährt nun mit einem Elektromotor auf einem österreichischen See zum Angeln raus.

### o'achim (eigentlich o'achim II)

Das sog. kleine Boot, das früher mal das größere war, war benannt nach dem damaligen Takelmeister Joachim Fischer. Es fährt nun mit einem starken Motor über den Untersee.

### Hobie 16

Unser Katamaran bekam in der vergangenen Saison neue Fußgurte und eine Ruderverstärkung.



Bootsnutzungstage ▲



Die d'kap wurde am 19.9.2018 verkauft. ▲



Die o'achim II kam am 3.02.2019 mitsamt Hänger auf den Hänger. ▲

## Was ist das für ein Muster am Ruderblatt?

USCU-Kroatien-Flottille, 29.09. bis 06.10.2018

Veruda – Pomer, – Mali Losinj – Olib – Ilovic – Unije – Veruda

*Ulrich Simon*

Beim Schnorcheln entdeckte ich am Ruderblatt der Alexeja ein merkwürdiges Muster. An den dunklen Streifen ist der Bewuchs frisch abgerieben (s. Abbildung). Aber warum? Was ist da denn passiert? Das auffällige Muster findet sich nur an der Alexeja und dort nur an der Innenseite des Backbord-Ruderblatts der Doppelruderanlage.

Die Alexeja ist eine der drei Yachten der USCU-Kroatien-Flottille 2018! Alles moderne, große Fahrtenyachten, alle drei baugleiche Bavaria Cruiser 46, bei Pitter in Veruda vier Tage zuvor übernommen. Die Alexeja wird von Tim geskipper, Julian ist Coskipper. Am Tag zuvor gab es bereits ein merkwürdiges Ereignis. Ob das nun mit dieser Entdeckung in Zusammenhang steht? Aber der Reihe nach.

Was war passiert?

Am Tag zuvor hatten wir morgens den Hafen Mali Losinj mit dem Ziel Olib, 25 sm weiter südöstlich, verlassen. Vorhergesagt waren 15 kn Wind – also ‘ne gute 4 aus NO: Klingt eigentlich prima. Dennoch Bora, also immer etwas unberechenbarer. Unter Motor hatten wir die lange Bucht von Mali Losinj bereits durchquert und durch den Nordwest-Ausgang verlassen. Nun segelten wir auf der Westseite von Losinj in der Abdeckung gen Süden: 9 kn Wind, 5 kn Fahrt, Vollzeug, es lief super. Backbord querab die Dalisa II auf der Karen skipper und wenige

Ulrich Simon ▲►  
Ein merkwürdiges Muster  
am Backbordruder einer  
unserer drei Yachten ▼



Bootslängen hinter uns Tim mit seiner Crew auf der „Alexeja“. Zusammen mit unserer Viribus Unitis also die drei Boote des USCU gefüllt mit 24 Seglerinnen und Seglern. Ne tolle und fröhliche Truppe!

Am Himmel fängt der Wind an, blaue Korridore in die sonst geschlossene Wolkendecke zu reißen, es scheint, als habe er heute noch etwas mehr mit uns vor. Und so kommt es dann auch. Wir nähern uns der Südspitze Losinjs und können schon aus der Entfernung sehen, dass es aus der Düse zwischen Losinj und der etwas weiter südlich gelegenen Insel Ilovik ordentlich rausbläst: Schaumkronen und andere Segler, die auf der Backe liegen. Also reffen wir und rauschen dann bei 25 bis 30 Knoten Wind mit 8 bis 9 Knoten auf Halbwindkurs an der Düse und dann an Iloviks Westküste vorbei.

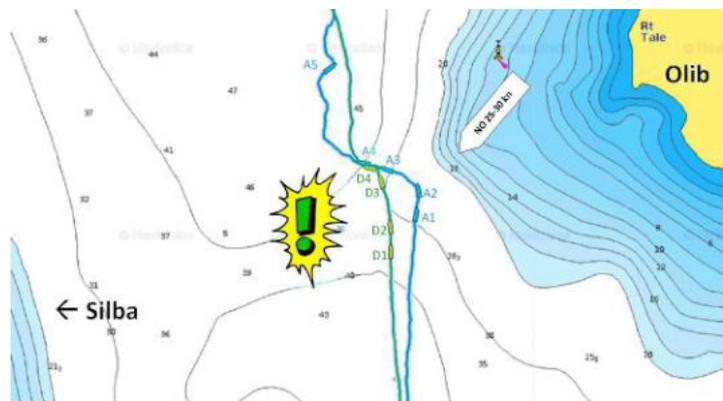
Östlich öffnet sich der Blick, wir erreichen das „Tor zum Kvarneric“ (kroatisch: Kvarnericka Vrata), also die Meerenge zwischen Ilovic und Silba, die das offene Meer mit dem Kvarneric verbindet, womit eines der drei Teile der Kvarner Bucht, genauer das Seegebiet zwischen Cres und Losinj sowie Rab und Pag bezeichnet wird. Hier kann die Bora richtig Anlauf nehmen und so haben wir auch hier einen starken bis steifen Wind. Das ist mehr als erwartet und allein deshalb schon auch etwas zu viel, macht aber im Augenblick noch allen viel Spaß. Na gut! Während wir auf der Viribus Unitis

nach Osten quasi durch das „Tor“ hindurch und damit gegenan kreuzen, fahren Karen und Tim weiter auf Steuerbordbug Richtung Südost und später mit einem Gegen-schlag um die Südspitze Silbas herum Richtung Olib Luka auf der vermeintlich stressfreieren Route!

Und dann passiert etwas Merkwürdiges, dessen Ursache zunächst auch unklar blieb. Tims Yacht dreht plötzlich und unerwartet stark nach Backbord (A2 im Bild). Der Autopilot war ausgeschaltet. Der Rudergänger steuert natürlich sofort dagegen – wohl bis zum Anschlag. Dennoch lässt sich die Yacht nicht zurück auf Kurs bringen, sondern fährt nun mit raumem Wind Richtung Westen, dummerweise genau auf die Dalisa zu, die ihrerseits mit 9 Knoten Fahrt nur 6 bis 8 Bootslängen Backbord achtern (also in Lee!!!) hinter der Alexeja herfährt. Zur anderen Seite lässt sich das Ruder nun aber auch nicht mehr bewegen, es ist blockiert.

Die Seitenpeilung steht: Kollisionsgefahr! Die Alexeja ist ausweichpflichtig aber manövrierunfähig. Was tun? Schnell kommen die richtigen Kommandos: „Schoten los, Motor an, Schub nach achtern“, aber sie helfen nicht schnell genug, das Groß legt sich an die Wanten und macht natürlich weiter Fahrt. Auf der Dalisa sind sie kurshaltepflichtig, wundern sich zwar über die plötzliche Attacke, ahnen aber auch nichts von den zugrundeliegenden, dramatischen Problemen auf der Schwesteryacht. Was nun? Keine Zeit zum Funken oder Telefonieren oder Whatsappen. Es bleibt nur Schreien und Winken! Bei 7 Bft aber auch nicht so einfach. Karen erkennt die Lage dennoch, leitet ein „Manöver des letzten Augenblicks“ ein (D3) und kann so die drohende Kollision um tatsächlich nur wenige Zentimeter verhindern (A4 und D4). Gott sei Dank! Zwei Segelyachten die bei 25 oder mehr Knoten Wind und entsprechender Welle zusammenrauschen und dann womöglich mit verhaktem Rigg auf Legerwall gehen: Sicher kein Spaß!

Auf der Alexeja hat man inzwischen mit einigen Schubrichtungswechseln am Motor das Schiff wieder unter Kontrolle bekommen. Das Ruder lässt sich wieder bewegen, die Yacht kann gesteuert werden. Unter Motor geht es vorsichtig die letzten wenigen Seemeilen in den Hafen von Olib. Anlegen, durchatmen, Sonnenuntergang genießen. Zur Sicherheit wird die Ruderanlage im Schiffsinernen nochmal genau inspiziert:



Hm? Nix zu finden!

Erst die Entdeckung beim Schnorcheln am nächsten Morgen zusammen mit etwas Grübeln bringt Klarheit: Wohl ein Tau oder Stück Netz hatte sich am Backbordruder verfangen. Das bremste die Yacht extrem und eben auf der Backbordseite. Sie dreht schlagartig. Das Ruder wurde dann zur Korrektur zur anderen Seite, also nach Steuerbord gedreht, sicher bis zum Anschlag. Die Yacht fand so ein neues Gleichgewicht, hört auf zu drehen. Das Netz zerrte aber so am Ruder, wohl insbesondere an der jetzt nach außen zeigenden Rudervorderkante, dass sich das Ruder nun auch nicht mehr zurückdrehen lässt. Es ergibt sich ein zwar stabiler aber unerwünschter Kurs mit raumem Wind, der das Boot weiter gen Kollision vorantreibt, völlig manövrierunfähig. Das Netz läuft über die jetzt nach vorn gerichtete Innenseite des Backbordruders, die Knoten des Netzes oder die Kardeelen des Taus schleifen unter hohem Druck über den Bewuchs und erzeugen die charakteristischen parallelen Muster auf dem Ruder. Erst als die Fahrt aus dem Schiff kommt, kann sich

Die Tracks der drei Yachten: Viribus Unitis (rot), Alexeja (blau), Dalisa II (grün).▲▲  
Ausschnitt ▲



das Netz lösen und landet zum Glück nicht in der Schraube ... und zum Glück bleibt auch die andere Yacht nicht auch noch darin hängen, dicht genug dran war sie ja! Verrückte Sache!

### Die weiteren Fakten unseres Törns in Kurzform

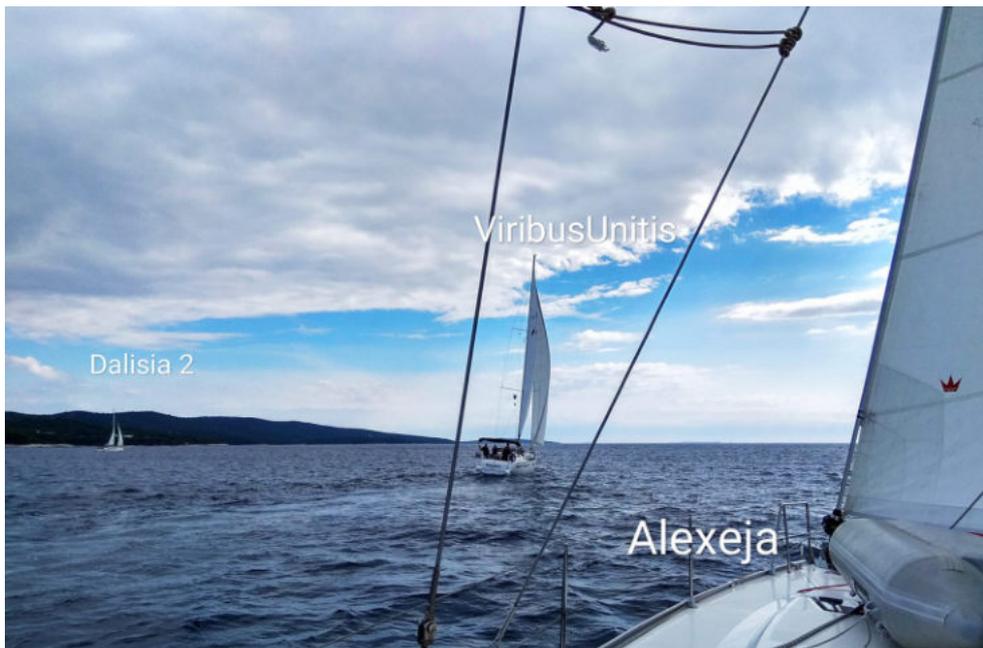
- Zeitraum: Sa. 29.09. bis Sa. 06.10.2018
- Unsere Route: Veruda, Pomer, Mali Losinj, Olib, Ilovic, Unije, Veruda: 150 sm.
- Wir hatten noch einen 25sten Gast an Bord: Den „Prof-Bären“, eines der Maskottchen der Uni Ulm, den wir versucht haben zu einem richtigen Seebären zu machen (siehe Titelseite und Facebook-Berichte).
- Weitere Highlights: Astronavigation mit Sextant, Delfine-Watching, Ankern und Ankerwache auf Unije, Bären-Dingi-Kämpfe, Nacht-Schwell in Olib, Puddingversorgung und Wassereinbruch auf der Alexeja, Pizzaversorgung auf der Viribus Unitis, gemeinsames Essen auf Ilovik, Geocaching in alten Bunkern und Ruinen.

Übrigens: aktuell sind noch einige wenige Plätze frei zur diesjährigen Kroatien-Flottille, wieder Anfang Oktober 2019. Infos und Anmeldung bei mir ([ulrich.simon@uni-ulm.de](mailto:ulrich.simon@uni-ulm.de)).

Fotos: Tim Wagner, Julian Wehrstedt, Ulrich Simon



Anleger in Olib Luka nach einem sehr aufregenden Segeltag ▲▲◀  
 Christian beim Mittagsbesteck ▲◀  
 Der Prof-Bär der Universität Ulm.◀



Yacht 1 (Bavaria Cruiser 46, Viribus Unitis):  
Ulli (Skipper), Florian (Co), Manfred, Markus, Julia, Theresa, Thomas, Christoph.

Yacht 2 (Bavaria Cruiser 46, Alexeja):  
Tim (Skipper), Julian (Co), Christian, Pascal, Stefan, Bernhard, Friedrich, Meike.

Yacht 3 (Bavaria Cruiser 46, Dalisa II):  
Karen (Skipperin), Sonja (Co), Andrea, Eva-Maria, Rainer, Simeon, Hjalmar, Marin. ▲▼



## Törn und Prüfung zum Sportküstenschifferschein

Slovenien, Italien, Kroatien  
13.4. bis 27.4.2019

*Harald C. Traue*

Vor vielen Jahren skipperte ich schon einmal einen Törn von Aprilia Marittima in der Laguna die Grado e Marano nach Venedig, damals einen Vorstandstörn des USCU. Wir hatten großes Glück mit einem Liegeplatz in der Marina Guidecca direkt gegenüber des Markusplatzes. Weil es so schön war, blieben wir dort gleich drei Tage und erkundeten die Gassen und Kanäle, die Kirchen und die Museen.

Für den SKS-Törn 2019 hatten wir nach mehreren Jahren Mallorca und Elba die Adria als neues Revier ins Auge gefasst. Chartertransparenz war wieder hilfreich bei der Suche nach geeigneten Charterschiffen. Das war nicht ganz einfach, weil dieser Teil der Adria bei Charterkunden von Segel-yachten nicht sehr beliebt ist. Man fährt lieber südlich in Kroatien die istrische Küsten hinunter oder noch südlicher in die Kornaten und vermeidet den Aufwand von Aus- und Einklarieren und unsichere Wasserstände. Seefahrtsbehörden lauern überall auf der weiten Welt. Wir ahnten nichts davon, gehören doch Italien, Slowenien und Kroatien zur EU. Vielleicht hätten wir durch eine fehlende Linie gewarnt sein können, eine fehlende gestrichelte Linie auf der Seekarte, die an Land noch da ist, aber dann als Seegrenze nicht weiterläuft. Keine Seegrenze bedeutet ja bekanntlich interstaatlichen Streit, nur nicht auf dem Bodensee, der ja ein Kondominium darstellt, eine von meh-

Küchendienst- nur wer kocht, bleibt verschont ▼

renen Staaten gemeinsam verwaltete Seefläche. Das übersehen leicht mal Leute, wenn sie über die Besonderheiten des Bodenseepa- tentes schimpfen, obwohl dessen Regelungen ein Ergebnis der Diplomatie zwischen drei Staaten sind.

Noch in Ulm hatten wir Skipper grob die Runde linksherum geplant also zunächst nach Norden, dann westwärts entlang der Lagunen nach Venedig, einen langen Nachtschlag über die Adria nach Istrien und dann die Küste hoch nördlich zurück nach Izola, unserem Starthafen. Die Details sollten anhand des Wetters entschieden werden. Allerdings waren wir uns über den ersten Hafen nicht ganz einig. Ich wollte nach Triest. Schon immer wollte ich nach Triest und hatte „Eine literarische Einladung“ aus dem Verlag Wagenbach beschafft, eine Sammlung unterschiedlichster Texte von der Kurzgeschichte bis zum Gedicht über diese besondere Stadt. Schon am ersten Abend hatte ich der Crew aus dem Essay „Triestiner Spaziergänge“ von Nini Erné vorgelesen, in dem man erfährt, dass Triest das Herz Europas ist. Dazu sollte man mit dem Zirkel im Abstand von zweitausend Kilometern einen Kreis um Triest ziehen und würde dann Europa von der portugiesischen Nasenspitze, über Spitzbergen bis Moskau und Ankara umschlossen finden. Dergleichen Hinweise gefallen einem als Segler hat doch schnell Karten und Zirkel zur Hand.

Im Gedicht von Umberto Saba, dem berühmtesten Poeten der Stadt liest man die Zeilen:

In Triest mit den vielen Traurigkeiten  
und der Schönheit von Landschaft und Himmel  
nennt sich ein Abhang Via del Monte.  
Mit der Synagoge beginnt er  
Und endet bei einem Kloster; auf halbem Weg  
Steht eine Kapelle; dort entdeckst du von einer  
Wiese aus den dunklen Eifer des Lebens  
Und das Meer mit den Schiffen, das Vorgebirg  
und die Menge und die Zelte des Marktes.



Da Segeltörns und Literatur für viele Segler nur bedingt zusammenpassen, war ich mir nicht sicher, wie eine solche Lesung ankommt, aber die Crew war berührt von den Triesterzählungen und für mich sind Annäherungen an eine unbekannte Stadt eigentlich nur über Literatur möglich, wobei kluge Reiseführer ja auch eine literarische Gattung sind, Hafenfürer hingegen weniger, es sei denn, man hat ein sprachliches Faible für technische Handreichungen. Eine andere Passage von Susanna Tamaro scheint mir noch erwähnenswert: „Ich hatte unterdessen verstanden, dass es bei uns zu Hause eine Bombe gab, die noch nicht explodiert war. Sie lag begraben unter Tonnen von Schutt. Dieser Schutt waren die ungesagten Wörter.“ Kann man besser erzählen, dass wir oft viel reden und noch mehr, vor allem Wesentliches, verschweigen?

**Samstag und Sonntag, den 13. Und 14.4.**

Am Sonntagmorgen kam es dann bei der Törnbesprechung anders, weil der Skipper der „High Adventure“ Harry Seitz sich Sistani zum Ziel genommen hatte, ein Hafen mit einer Ausstellung von Grand Soleils angekündigt war (Nachzulesen unter: <https://www.facebook.com/events/portopiccolosistiana/grand-soleil-cup-2019/286723465311436/>). Sonst erfuhr man zunächst nicht viel zu diesem Hafen, aber er war der Karte nach in einer nahezu runden Bucht gelegen, geschützt und naturnah. Wind und Kurs passten. Also an der Stadt meiner Sehnsucht nach Norden vorbei, die allerdings aus der Ferne mit den großen Kränen nicht sehr einladend wirkte. Vor der Hafeneinfahrt von Sistani machten wir die ersten Manöverübungen und legten später an einer Steinmole an, denn der Hafen war gänzlich privat. Obwohl alle noch vom morgendlichen Duschen nach Shampoo rochen, kam vereinzelt die Sorge auf, dass man ja in dieser Nacht nicht duschen könne. Da kam auch Christian Riedel als ausgewiesener Experte für Bakterien und ihre herausragende Bedeutung für das Ökosystem argumentativ nicht gegenan, obwohl er schlüssig klarmachen konnte, dass nach Vernichtung aller Bakterien auf der Welt binnen weniger Minuten das gesamte Leben auf dem Planeten erlöschen würde.

Paarige Gymnastik auf dem Vorschiff – oder überschwengliche Zuneigung

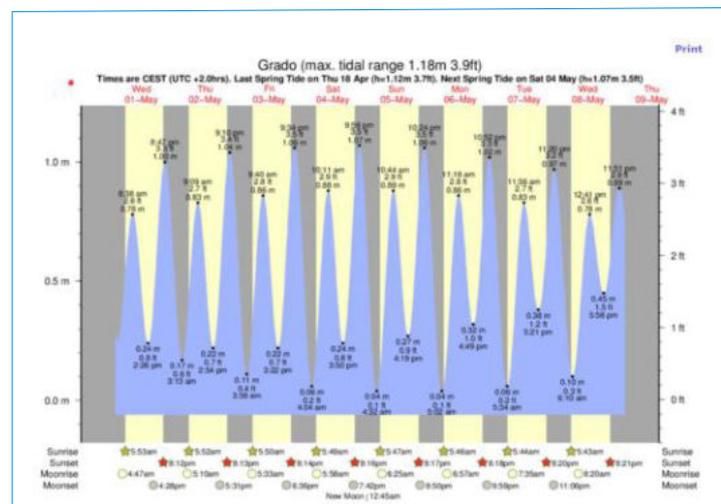


**Montag, den 15.4.**

Nach der Kontrolle von Wind und Wetter auf einem guten Dutzend von Smartphones und den entsprechenden APPs Windy und Konsorten liefen wir aus mit dem Ziel Grado. Spätestens bei der Diskussion über das nächste Tagesziel wurde uns klar, dass die Lagunen der Nordadria Tidengewässer sind, wir also auf die Wasserstände in den Einfahrten und im angesteuerten Hafen achten müssten. Normalerweise beträgt die Tide so etwa 70 cm, kann aber stark schwanken und deutlich unter das Kartennull fallen, wenn Nord- oder Nordostwind herrscht. Christian Riedel mit seiner Dufour 44 hatte 2,40 m Tiefgang und hätte Probleme haben können. Die Kartentiefen in den Häfen sind meist nicht das Problem, dachten wir, aber hinderlich können untiefe Zufahrten von See her sein, die zwar dem Tonnenstrich folgen, aber als Fahrrinnen ja

Paarige Gymnastik auf dem Vorschiff. ▲

Tidenkurve von Grado vom 1. bis 8.Mai 2019 (nachträglich nachgeschlagen) ▼



immer über die Barren führen. Es wurde also eifrig nach Tidenangaben gesucht und gerechnet. Am einfachsten hat man es mit den Navionicskarten auf den Smartphones oder Tablets. Aber die zeigen natürlich nur die mittleren Tidenkurven und nicht die meteorologischen Schwankungen an, die ja erheblich sein können, wie jeder Fan von Commissario Brunetti und Seniorina Ellettra weiß. Die notwendigen Infos bekommt man nur von verschiedenen Websites wie „Tideforecast“. An diesem Tag lag die Tidenkurve insgesamt etwa 20 cm tiefer als normal. Für die „Happy“ hätte es also kritisch werden können und wurde es auch.

Tidenkurve von Grado vom 1. Bis 8. Mai 2019 (nachträglich nachgeschlagen)

Am liebsten wären wir nördlich durch die Lagune nach Aquilea gefahren, eine der ältesten Städte in der Lagune, aber da waren die Wassertiefen im Kanal mit allerlei Warnungen versehen und Christian winkte gleich ab. Wohl wegen dieser Unsicherheiten wurde Grado als Seehafen schon vor mehr als tausend Jahren gegründet, als Ad Aquas Gradatas und diente schon der römischen Flotte und kam erst nach dem Zerfall des Römischen Reiches zur Republik Vene-

aber an, dass sie nicht nur vom Tourismus, sondern schon immer auch von der Seefischerei lebt, die wesentlich auch in der Lagune mit ihrem enormen Fischreichtum ausgeübt wird. Nach der betonnten Einfahrt in die Lagune westlich der Stadt, verzweigt sich nach StB das Fahrwasser nach Grado. Direkt nach dem abzweigenden Fahrwasser befindet sich der Yachthafen. Ist man jedoch neugierig und ist nicht obsessiv mit sanitären Anlagen beschäftigt, kann man etwas später kurz vor der Straßenbrücke in den Kanal zum winzigen Stadthafen abzweigen. Links und rechts des engen Kanals reiht sich ein Fischerboot an das andere. Es riecht nach Brackwasser, Moder und sinnlich nach Fisch. In der Lagune fangen die Fischer verschiedenste Muschel- und Fischarten wie die köstliche Capa Tonda und die Venusmuschel, Garnelenarten, Seezungen und Barsche.

Eigentlich sind unsere Boote für diese Einfahrt viel zu groß. Man schämt sich ein bisschen so großkotzig daherzukommen, sofern man sich ein wenig Feingefühl für Verhältnismäßigkeit bewahrt hat. Ist man erst einmal in den Kanal eingebogen, muss man bis zum Y-förmigen kleinen Stadthafen weiterfahren oder rückwärts wieder raus – umkehren geht nicht. Sehr langsam tasten wir uns mit ständigem Blick auf das Echolot vorwärts, immer in Sorge um Christian mit seinen 2,4m Tiefgang noch weit draußen in der Ansteuerung. Aber die Tiefe von 3m im Kanal stimmt. So liegen wir am Abend in dem schönsten kommunalen Hafen Venetiens vor Boje und Heckleinen mitten in der turbulenten Stadt. Der Gradeser Hafen Porto Mandracchio ist jedoch das Hinterzimmer der Stadt. Nur Unerschrockene wagen sich so weit vor. Der Hafen und seine Zufahrt werden hauptsächlich von Fischern genutzt, die hier ihrem Beruf nachgehen. Da der Hafen zur Lagune ausgerichtet ist, bilden die Häuser ein wenig spektakuläres Panorama und verbreiten genau dadurch eine wohltuend menschliche Stimmung. Segelt man mit Abstand entlang der Küste, erkennt man die endlosen touristischen Strände nur durch das Fernglas und den hinter ihnen aufgereihten Hotelbauten. Beim Spaziergang nach Sonnenaufgang kann man dann sehen, dass sich die Stadt auf den Ansturm der Strandtouristen vorbereitet. Noch ist alles ruhig, die Sonnenschirme sind noch nicht aufgestellt und nur der eine oder andere Einwohner führt seinen Hund im frü-



Zufahrt zum Porto Mandracchio in Grado ▲

dig. Im Gegensatz zu Venedig war Grado nicht durch die Lagune geschützt und über mehrere Jahrhunderte von Seeräubern und Nachbarn überfallen und geplündert worden – heute übrigens von Touristen, denn nachdem Grado im 19. Jahrhundert zum habsburgischen Kaisertum kam, wurde es unter Kaiser Franz Josef zur österreichischen K.u.K-Badeanstalt mit einer Eisenbahnverbindung nach Wien. Man merkt der Stadt

hen Licht der Sonne noch einmal direkt am Wasser Gassi. Norbert Breitingler interessierte, dass 2009 die dritte 3. Etappe des Giro d'Italia in Grado startete. 2017 endete die erste Etappe des Giro d'Italia Femminile in Grado.

#### Dienstag und Mittwoch 15. und 16.4.

Die nächsten Nächte verbringen wir in dem wenig aufregenden Lignano und der Marina del Faro, die zum Porto Turistico di Jesolo gehört. In der Marina sind laut Navionics überall 3 m Wassertiefe angegeben. Allerdings ist auf der Website nur von 2,5 m die Rede und der Nordost hat den Wasserstand so sehr sinken lassen, dass Christian nach einem Platz direkt in der Einfahrt suchen muss, wo er die Nacht mit Niedrigwasser ohne Schräglage übersteht. Der ADAC Hafenfürer bezieht sich übrigens auch auf Navionics und gibt eine maximale Wassertiefe von 2,3m an. Aha! Im Gegensatz zum Touristenmonster Jesolo liegt die Marina hübsch im Grünen. Bei der Ausfahrt sehen wir noch einmal die Fischeranlagen des Flusses. Es stehen Holzhütten am Ufer von denen Galgen über das Wasser reichen. An Flaschenzügen hängen quadratische Netz,

#### Donnerstag und Freitag 17. und 18.4.

„Ein paar Meilen südwestlich fahren, die Zeit zum Manövern nutzen und dann gemeinsam nach Venedig hinein“, endet die tägliche Skipperbesprechung nach dem Frühstück.

Mit Venedig verbinde ich lebhaftere Erinnerungen. Auf dem Vorstandstörn des USCU war auch Peter Ludwig dabei, lange unser Vizepräsident im USCU. Er ist erst vor wenigen Monaten gestorben. Wie immer bei Vorstandstörns hatte er diesen mir damals unverschämt teuer scheinenden Calvados von Pere Magloire dabei, den er uns Jungspunden großzügig mit dem Hinweis trinken ließ: Je besser der Schnaps, desto weniger Kopfweg. Einige Jahre früher hatte ich bei einem Betriebsausflug nach Venedig von Elke am Telefon erfahren (damals noch in einer Telefonzelle), dass ich Vater werden würde, wahrscheinlich von einem Mädchen. So kam es dann auch.

Man kann sich Venedig auf verschiedene Weise nähern: mit Erinnerungen an frühere Reisen, mit Literatur, auf dem Wasserweg und auch mit Auto oder der Bahn. Alle Wege haben ihre Vorzüge und Mängel. Bei einer Anreise über den Bahnhof wäre ein



die ins Wasser gesenkt werden können. Sind die Netze unter Wasser werden starke Lampen angeschaltet, die die Fische über das Netz locken. Sind die Fische oberhalb des Netzes wird dieses vermutlich vorsichtig aus dem Wasser gehoben. Das hätten wir gerne einmal gesehen.

besonderer Mangel, dass man die Pracht der Stadt als Seehafen erst spät bemerkt. Als Wasserstraßen imponieren dann zunächst die Kanäle und die Architektur sieht man perspektivisch verkürzt durch den geringen Abstand. Der Weg von See her bietet die schönste Annäherung, denn wie man schöne Frauen (ja auch Männer) zunächst aus der Ferne sieht und sich doch schon von ihrer Schönheit angezogen fühlen kann, so ist

Uferstationäre  
Netzanlagen ▲

der Wasserweg zwangsläufig langsam. Je näher man kommt, umso schöner ist die Stadt. Allerdings teilt man die Schönheit Venedigs mit vielen anderen Menschen, die auch mit dem Boot unterwegs sind. Und der Blick ist verpaart mit dem Geruch dieser Stadt. Mal weht ein Wind frisch von See her, manchmal riecht man den Moder versinkender Häuser und Straßen wie man aus der Nähe auch oft bei Menschen deren Vergehen mit allen Sinnen erst aus der Nähe empfinden kann. Jedoch haben Pracht, Vitalität und das Vergehen eine besondere Qualität. Vermutlich findet man dies Motiv in allerfeinster Prosa in Thomas Manns Meisterwerk „Tod in Venedig“.

Meine literarische Annäherung begann aber mit der biografisch anmutenden Liebesgeschichte des Ich-Erzählers zu Lilly, seiner Geliebten in Studienzeiten, die ein paar Jahre älter war als er selber, aber schon in Europa herumgekommen und mit der Welt des Eros wohl vertraut war. Diese Erzählung einer erotischen Initiation ist gleichsam eine Metapher für die Annäherung an Venedig,

SKS-Formation des USCU vor dem Markusplatz (Timo Jacob machte dieses Foto vom Beiboot aus). ▼

Kreuzfahrt versus Markusplatz ▼▼



einer Stadt die man sieht, fühlt und riecht und die einem dennoch verschlossen bleibt. In dieser Erzählung steht der Satz: „Venedig wurde mein erstes Reiseziel, als Lilly mir erklärte – mit sinnlich träger Stimme, denn meine Hand befasste sich gerade mit ihren Schamlippen-, sie werde gegen Ende Juni dort sein.“ Die Erzählung „Der Königsweg nach Venedig“ ist der einführende Text im Band „Unser Venedig“ von Louis Begley und Anka Mulstein, der 2003 im Verlag mare erschien.

Wir kamen notwendiger- und gleichzeitig glücklicherweise und mit unseren drei Yachten von See her entlang des Canale di Marco nach Venedig. Nachdem wir die gewaltigen und doch kaum über den Wasserspiegel herausragenden Betonbunker des neuen Sperrwerkes passiert hatten, sahen wir schon unseren Yachthafen steuerbords und gegenüber des Lido an Backbord, fuhren aber zunächst weiter in den sich anschließenden Canale de Giudecca, um uns vor dem Markusplatz für ein Foto zusammenzufinden.

„Venedig ist tausendfach gemalt und beschrieben worden und von allen Städten der Welt am einfachsten zu besichtigen, ohne dass man eigens dorthin reist“, schreibt Henry James in Italian Hours 1909 und schrieb doch wieder und wieder über die La Serenissima (Die Durchlauchtigste). Ich werde mich also aller weiteren Schilderungen zu Venedig enthalten, weil alles gesagt, schon aufgeschrieben und nachzulesen ist, aber man muss dennoch dort einige Tage verbringen, weil man sonst das Mare Nostrum nicht begreifen kann. Aber vielleicht sollte die Tatsache erwähnt werden, dass Christian tatsächlich im Schlick des Hafens festsaß, obwohl noch kein Niedrigwasser angesagt war. Gottlob gab es nur ein oder zwei Kabellängen entfernt die südliche Marina Santa Elena mit

reichlich Platz und zudem im Stadtteil Santa Elena gelegen, dem letzten Quartier Venedigs, in das die Touristenströme nicht reichen. Und weil Literaten darauf selten zu sprechen kommen, will ich aus rein wissenschaftlicher Gewissenhaftigkeit darauf hinweisen, dass Galileo Galilei sich Jahrzehnte mit den rhythmischen Änderungen der Wasserstände in der Adria befasst hat und so den Beweis führte, dass die Erde sich drehen müsse, was die katholische Kirche ihm übel nahm und ihn zum Widerruf zwang. Er soll das Hochschwappen des Wassers in einer offenen Trinkwasserbarke an Bug und Heck, während in der Mitte des Bootes der Wasserstand sich kaum änderte, mit den Gezeiten der Adria in Verbindung gebracht haben, denn die Gezeiten sind am Nord- und Südende der Adria auch am stärksten. Eine vollständige Gezeitentheorie legte er aus verschiedenen Gründen nicht vor, denn er



kannte den Einfluss des Mondes nicht, weil die Gravitation der Himmelskörper nicht bekannt war.

#### Samstag 20.4.

Am Samstagmorgen machten wir Skipper uns mit dem Vaparetto auf den Weg, um in Italien auszuchecken: Kopien der Crewlisten, alle Ausweise und viel Geduld wurden abverlangt. Gekostet hat es sonst nichts. Gegen Mittag liefen wir für den Nachttörn quer über die Adria nach Rovinj in Kroatien aus. Beim Queren der Verkehrstrennungsgebiete kamen uns später in der Nacht von Backbord ein Kreuzfahrer und wenig später von Süden ein Containerschiff in die Quere. Prima für uns alle und besonders die SKS-Kandidaten, dies mondhele Nacht, in der auch noch bedeutende navigatorische Ereignisse passierten.

#### Ostersonntag und -montag 21. und 22.4.

Gegen 5 Uhr im Morgengrauen erreichen wir - unter Motor die letzten Meilen - die Ansteuerung von Rovinj. Von der bequemen Steinpier werden wir von Mitarbeitern der kleinen Fähren höflich aber bestimmt vertrieben. Wir sollen doch bitte am Zollkai gegenüber festmachen. Quer über diesen Zollkai steht ein Zaun und trennt den Rest der Welt von Kroatien, aber natürlich steht die Tür offen. Offenbar ist allen klar, dass man meist von Italien und Slowenien herkommt. Auf großen Tafeln zeigt man sich



Nachtfahrt über die Adria. ▲◀

EU, ja, ja, der Zaun so dick wie die Backen der Hafensbeamten. ▲

Korrekt einklarieren mit Flagge Q. ◀

mit EU-Emblem. Wie gut, dass wir nun wissen in der EU zu sein, denn der Heckmeck von Ein- und Ausklariere könnte den Eindruck erwecken, man hätte es mit Nordkorea zu tun. Wir erfahren, dass wegen Ostern das Hafentamt für das Permit nicht geöffnet hat und dass zweifelhaft sei, ob mit einer Öffnung um Ostern herum zu rechnen sei. Eine Garantie, dass die Wasserschutzpolizei das auch wisse und uns deshalb ohne Strafe in kroatischen Gewässern herumkreuzen lassen würde, konnte man uns nicht geben. Sicherheit gäbe es nur außerhalb der 12-Meilenzone. Aha!

Wir bleiben einen Tag in Rovinj, die italienisch Rovigno heißt und deutsch Ruwein, weil Starkwind aus Süd angekündigt ist: Schirokko im April! Winde an der Adria gliedern sich in Schirokko oder Jugo aus Süden, Bora aus Norden, die am Anfang unsere Törn aus Nordost wehte und Maestrale aus Nordwest. (eine gute Beschreibung dieser häufigsten Winde findet man in der aktuellen YACHT 10/19 findet in man in Für die Bora wird manchmal empfohlen den nächsten Hafen anzulaufen. Aber an der Westküste Istriens weht er mäßig stark, abgesehen von der Triester Bucht. Deshalb kamen wir am ersten Tag so gut voran. Er kann auch sehr böig werden, wie wir später bei der Praxisprüfung erleben und innerhalb von Minuten einsetzen. Der Schirokko entsteht im Zusammenhang mit einem Tiefdruckgebiet im südlichen Mittelmeer

Navigationenübungen an der Papierkarte: Terrestrisch, für alle Fälle, wenn der Plotter spinnt und man auch noch auf's Smartphone getreten ist. ▼



und wurde diesmal noch von einem Mordshoch über Südosteuropa gespeist. Meist weht der Schirokko stark, bringt Staub aus der Sahara mit und mit ihm kommen Wolken und Regen. Er ist gut vorhersagbar. Wir wussten seit zwei Tagen zuverlässig, dass er kommt, weil der rote Staub an Deck lag. In der Bucht an der Nordseite der Bucht von Rovinj konnte man prima MOB-Manöver üben.

Rovinj ist eine der schönsten Städte an der istrischen Küste mit etwa 14000 Einwohnern. Wäre da nicht die neue Marina am Südende der Bucht, bei der sich die gestalterischen Fähigkeiten einer vermutlich dutzende fähiger Architekten umfassenden Planungsgruppe ausgetobt haben. Die Marina ist so modern, dass man ständig damit rechnet, dass die Boote von See herkommend mit riesigen Drohnen abgeholt und im Hafen abgesetzt werden. Moderne pur und wirklich nicht schlecht, aber man fragt sich, warum muss Rovinj im Norden der Bucht die Silhouette im Abendlicht zeigen, wegen der man hersegelt und im Süden der Bucht durch eine Architektur kontrastiert werden, die aussieht wie der Rest der reichen und kapitalistisch ruinierten globalen Welt? Allerdings – die Duschanlagen sind eine Wucht! Und von Ulm her sind wir an moderne Architektur ja gewöhnt. Glücklicherweise ist aber das Stadtbild von Rovinj so homogen, dass offenbar niemand auf die Idee kam, die neue Marina in die Altstadt einzupassen.

Elke und Sabine haben ein schönes Restaurant nur für unsere drei Crews reserviert. Wir essen köstlich am Abend des Ostersonntags und schlendern an der Bucht entlang zurück in die Marina. Am nächsten Morgen ankern wir vor der Stadt und wir sind uns sicher, dass diejenigen Architekten recht haben, dass man nach fünfzig Jahren alle Häuser von heute abreißen sollte – technisch und ästhetisch veraltet! Ich wette also eine Buddel Veuve Cliquot auf den Abriss der Marina innerhalb der nächsten 50

Jahre und gleichzeitig darauf, dass die Altstadt von Rovinj dann immer noch steht.

#### Dienstag, den 23.4.

Bei raumem Wind brettern wir unter Genua die etwa 30 Meilen nach Umag, einschließlich der fünf Meilen, die wir manöwend bei frischen Wind gegenan machen. Wegen einer Untiefe ist die Einfahrt etwas tricky, der Zollkai aber sofort zu finden. Der Hafen selber ist aber durch eine Muringboje versperrt, die der Zollmensch nach dem Einchecken in den Hafenschlick sinken lassen kann. Aber dann hat der Uniformierte schon Dienstschluss und wir dürfen rein. Der Ort Umag liegt auf der anderen Seite der Bucht und sieht auch nicht richtig einladend aus. Zum Trost treffen sich die Brötchenholer am nächsten Morgen im nächsten Kiosk zum Capuccino. Später lockt der Mustoladen mit bis zu 50% Nachlass, „bis zu“ wohlgemerkt. Trotzdem gehen eine Jacke, ein paar Schuhe und ein mustograues Shirt über den Tresen, hinter dem die Inhaberin beglückt zurückbleibt.

Oh Wunder, eine Crew braucht kein Permit mehr, dann ist der Immigrationsbeamte wach und fordert das Permit für die beiden anderen Yachten ein. Er schaut so grimmig mit seinem Schnauzer, dass wir sicher sind, ein Kriegsschiff hinterhergesendet zu bekommen, wenn wir nicht klein begeben.

#### Mittwoch und Donnerstag, 24. und 25.4.

Piran, Pirano! Welch slowenisches Kleinod mit zauberhaft kleinem Hafen direkt in der Nachbarschaft eines Theaters mit Theatercafé wären da nicht diese Typen vom Zoll und des Hafens, die auf Krawall gebürstet sind. Hat etwa Slowenien gegen Kroatien verloren, sind die Streitereien um die See-grenze zwischen beiden Staaten endlich beigelegt und sie damit ihre Bedeutung los oder - was wahrscheinlicher ist -, hat der Eine dem Anderen die Geliebte ausgespannt? Man weiß es nicht. Egal, wir bleiben zwei Nächte und segeln erst am Donnerstag früh nach Izola zurück.

In Piran bemerkte Markus Baulig, dass etwas mit dem 220V Landstromanschluss nicht stimmte. Auf den ersten Blick nicht sofort zu sehen, hatte man bei einer Reparatur eine nicht nur völlig idiotische Kabelverbindung erfunden. Das Verbindungskabel hatte zwei Stecker. Steckt man es erst an Land ein, kann man mit den Fingern die stromführenden Messingpole berühren –



und sich mühelos ins Jenseits befördern (siehe Foto). Es folgten einige empörte Schreiben von uns an Yachtservice und Chartertransparenz:

Großes Skulpturentheater in Piran. Direkt in die mächtigen Steine der Mole geschlagen. ▲

Dear ■■■■■,

*Thanks for your Email .....shore power cable with two male ends. In case of plugging in land side first, open electric poles with 220V. One crew member got an electric shock. This may lead to fatal health problems.*

Best

Christian Riedel

Man, man, wer macht solch einen Unfug und riskiert schlimmste Unfälle ▼◀



### Freitag, 26.4.19, der letzte Tag mit Prüfung

Windvorhersage: Morgens kaum Wind, nachmittags zunehmend aus Ost in Böen bis 5Bft. So kam es dann auch. Die Boote des USCU kamen nacheinander dran. Während die ersten beiden Crews sich durch Schwachwind quälten, bekam das letzte Boot kräftig eins auf die Mütze. Bei ablandigem Wind gab es kaum Wellen. Das Boot wurde mächtig schnell und Prüflinge, die Kommandos genau formulieren wollten, waren wenige Augenblicke später schon vier Bootslängen von der MOB-Stelle entfernt. Die Prüfer hatten zudem andere Vorstellungen vom MOB-Manöver unter Segeln mit Motorunterstützung als wir und auch als die RYA - Royal Yachting Association, nach der wir geübt hatten. Die Prüflinge sollten plötzlich ein Quickstopp unter Segel und Motor fahren, das in dieser Weise in keinem Text vorkommt. Gottseidank waren sie in der Lage dieser Aufforderung nachzukommen. Im Gegensatz zu früheren Jahren mussten tatsächlich alle Prüflinge auch alle Pflichtmanöver fahren, auch das Beiliegen. Da zwischenzeitlich aber Böen mit bis zu 6 Bft von den Hängen fegten, war es mit stark gereiften Segeln kaum möglich das Boot in eine stabile Drift zu bekommen. Insgesamt war die Prüfung streng, aber letztlich fair und freundlich. Klar ist aber auch, dass Skipper auf Ausbildungstörns selber eine hohe Kompetenz aufweisen müssen. Wir haben dann auch gegenüber dem DSV auf das Problem hingewiesen:

*Sehr geehrter Herr Dr. ■■■■■, ich bitte Sie, diese Mail an die zuständige Person beim DSV mit Bitte um Beantwortung weiterzuleiten.*

*Die Prüfungsinhalte zum SKS beinhalten seit 2017 diese Pflichtaufgaben mit Antriebsmaschine und unter Segel: Rettungsmanöver unter Segel Rettungsmanöver mit Maschinenunterstützung.*

*Als diese Manöver erstmals geprüft wurden, herrschte unter den Ausbildern und Prüfung keine genaue Vorstellung über den Ablauf des Manövers, allerdings gab es eine klare (englischsprachige) Handlungsanweisungen vom RYA für den Yachtmaster, die ich den Prüfern als Ausdruck vorgelegt habe, weil wir danach trainiert haben.*

*Danach habe ich auf Klärung durch den DSV gehofft, der ja für die Prüfungen nach Form und Inhalt zuständig ist. Leider fin-*

*det man auch im aktuellen Lehrbuch von Bark keinen Hinweis auf das verlangte Manöver. Es heißt dort "ggf. Maschine starten" - was immer mit "gegebenenfalls" gemeint sein mag. Zwischenzeitlich stellte Wolf Ortlinghaus einen Text ins Internet, der im Wesentlichen eine Übersetzung der Empfehlung der RYA darstellt - wenn auch etwas knapper und noch weniger präzise. Auch bei der diesjährigen Ausbildung haben wir nach diesen Empfehlungen der RYA ausgebildet. Zu meiner Überraschung waren die Prüfer mit dem Manöver nicht einverstanden.*

*Allerdings waren die Bedingungen schwierig, denn plötzlich fegten unregelmäßige Böen bis 23kn ablandig über Wasser und die SKS-Kandidaten sollten Quickstopp unter Motor fahren.*

*Dieses Manöver kannten die Kandidaten nicht, denn Quickstopp wird dem Lehrbuch folgend mit Wende oder direkt mit Halse oder Gefahrenhalse gefahren. Unter diesen Windbedingungen hätte ich vermutlich ein Halsen als verantwortlicher Skipper nicht zugelassen. Die SKS-Kandidaten mussten deshalb sehr schnell "Quickstopp unter Motor" lernen und fahren. Die Kommission hat diese Flexibilität fair honoriert und auf meinem Boot haben alle bestanden.*

*Fazit 1: Nach meiner Erfahrung auf See haben die Prüfer ein richtiges Manöver vorgeschlagen, das ich genauso empfehlen würde. Daraus folgt die Frage: Wieso ist der DSV als verantwortlicher Verband nicht in der Lage, Klarheit über ein Manöver zu schaffen, das seit 2017 geprüft wird?*

*Fazit 2: Lassen Sie endlich ein verbindliches Dokument für dieses Manöver verfassen und verbreiten!*

*Mit besten Grüßen und in Erwartung einer baldigen Antwort verbleibe ich höflich.*

*Ihr*

*Prof. Dr. Harald C. Traue  
(Commodore des USCU)*

#### Es waren dabei:

Als Skipper und Co-Skipper:  
Christian Riedel mit Markus Baulig,  
Harald Seitz mit Timo Jacob und Ha-  
rald C. Traue mit Norbert Breitingner.

Für die SKS-Ausbildung und SKS-  
Prüfung:  
Friedrich Twieg, Jasmin Rösch, Si-  
mon Seitz, Maximilian Malach, Daniel  
Brauer, Bela Pfahl, Michael Berlec, Jo-  
hannes Som, Christoph Jung, Fabian  
Zech, Julia Hagen und Clara Schmidt

Als Crew:  
Johannes Aumann, Elke Traue, Sabi-  
ne Breitingner, Sabine Seitz, Julian Seitz,  
Michael Walter, Jonas Klan und Katha-  
rina Mayer.



### Chimichanga - Biskaya und Portugal

Plymouth – Falmouth (Gb) – Bayona (Esp) – Povia de Varzim (Prt) – Gaia (Porto) – Figueira da Foz – Peniche – Oeiras (Lissabon) – Lagos. 04. – 28.06.2017

*Angelika und Dominik Busch*

Dies ist der zweite Teil des Reiseberichtes von Angelika und Dominik Busch auf der Chimichanga. Den ersten Teil findet Ihr in USCUnter 10.

#### I. Tag: Plymouth nach Falmouth

Nach einer mittlerweile gewohnt zeitaufwendigen Anreise über London nach Plymouth am Freitag den 02. Juni, sollte es nach einem ausgiebigen Sicherheitscheck am 04. Juni 2017 endlich losgehen. Obwohl wir die Nordsee und die englische Südküste wirklich liebgewonnen haben, ist es unserer

Bei 4 Bft und nur 1 m Welle ging es am morgen um 07:15 mit ablaufendem Wasser los nach Westen. Im sanften Nieselregen setzen wir Segel und liefen aus dem Plymouth Sound aus. Vorbei an Drake Island winkten wir nochmal dem Leuchtturm von Plymouth zu, und los ging es. Eigentlich nur 42 sm über Grund, schafften wir den Schlag



Start in Plymouth. ▲  
Im Päckchen mit "Le Soleil". ►▲  
Ein letztes Ale. ►



natürlich nicht in einer Tide und so ging es später gegenan und gegen den Wind. Der Seegang nahm zu und es wurde etwas rauer. Am Abend zeigte der Plotter 60 sm über Grund und wir liefen in der späten Abenddämmerung um 22:00 in Falmouth im Port Pendennis ein. Wir wurden ins Päckchen an eine Sun Odyssey 36 unter norwegischer Flagge (Le Soleil) gelotst und waren nach dem Tag ziemlich geschafft. Leider konnten wir wegen des schlechten Wetters für die nächsten 6 Tage nicht auslaufen und hatten reichlich Zeit uns zu erholen, Cornwall und die Pubs zu erkunden, und Bekanntschaft mit Paula und Kristian von der Le Soleil zu machen.

Es sollten wetterbedingt nun sogar 7 Tage werden, die wir hier verbringen sollten. Nach dieser Woche waren wir aber auch wirklich froh als die ARC-Rally-Control ein

ausreichendes Wetterfenster ausgemacht hatte, um den Startschuß am 11.06.2017 um 09:00 Uhr anzukündigen. Vorbildlich nutzten wir den letzten Tag noch um einige Mahlzeiten vorzukochen, was sich besonders zu Beginn unseres Schlages bezahlt machen sollte. Selbst ist der Skipper, und so beschlossen Angelika und ich, bereits früher die Leinen los zu werfen, um einige Stunden vernünftiger Tide und Windes mehr zur Verfügung zu haben.

## 2. – 6. Tag: Falmouth nach Bayona – über die Biskaya | 1.06. – 15.06.

Am 11.06. ging es nun endlich los. Die



Biskaya sollte kommen. Mit dicker Merino-Wäsche und ins Ölzeug eingepackt, warfen wir am frühen Sonntagmorgen um 0500 UST im Port Pendennis die Leinen los. Vorbei an den beiden Marineschiffen und dem Pendennis Castle ging es nun straight nach Süden!

Mit gesetzter Genua und Groß passierten wir gegen 05:30 Uhr den Black Rock, der mitten in der Bucht von Falmouth steht. Der Wind kommt dummerweise aus Südwest mit einer Stärke von 3–4 Bft, so daß wir schon in der ersten Stunde von unserem „Wunschkurs“ abweichen und relativ hart am Wind bleiben müssen, um nicht zu viel nach Osten abzudriften. Nach ca. einer Stunde verschwindet England langsam hinter uns im Dunst, und wir sind guter Dinge. Die Insel ist uns los. Endlich.

Im Verlauf des Tages nimm der Wind

etwas zu, leider auch der Schwell – und so segeln wir bei 4-5 Bft und Wellen von nunmehr guten 3 Metern Höhe südwärts. Naja, eher ein wenig SSE-wärts, was an unseren Nerven ein bißchen nagt. Ursprünglich wollten wir das Verkehrstrennungsgebiet (VTG) vor der Insel Ouessant bei Brest seewärts umfahren. Im Laufe des Tages wurde der Plan geändert, und uns war klar, daß wir das VTG wegen des Windes und der Wellen landnah passieren mußten. Nun sah es so aus, daß uns Wind und Strömung wohl soweit nach Osten versetzen könnten, daß wir am Ende nochmals nach NW aufkreuzen würden müssen. Oh je, das kostet uns



einen halben Tag, wenn das so kommt.

Glücklicherweise drehte der Wind noch ein bisschen auf WSW, und die Tide half mit, so daß wir bei Nacht „haarscharf“ – gegen 01:10 Uhr – die „Ouessant Inshore Traffic Zone“ erreichten, die wir äußerst rasant durchquerten.

Wenn ich schreibe „wir“ – dann meine ich in diesem Falle Angelika. Dummerweise war mir durch Kälte, Wind mit Bft 5 und Wellen von 3-4m „gegenan“ so übel, daß ich nur beratend tätig sein konnte. Ich war in meinem Leben noch nie seekrank und konnte mir das bislang nicht vorstellen, aber es ist einem wirklich elend. An Essen war nicht zu denken, der Magen krampft sich zusammen, und der schnelle Tod klingt doch verlockend. Das Schiff macht bis dato unbekannte Geräusche, knarrt und ächzt, und man kann sich kaum vorstellen, daß

Start in Falmouth. ◀  
Die Biskaya kann kommen. ▲

unser Bootchen den Naturgewalten (obwohl die Wetterbedingungen durchaus moderat waren) überhaupt trotzen konnte. Vermutlich würden wir in Kürze auf dem eiskalten Grund der Nordsee enden. Ist ja jetzt auch egal. Ich musste sogar kurz erbrechen. Obwohl ich mir immer noch einbilden möchte, daß dies alles dem „Gammelsteak“ vom Vorabend geschuldet war. Das war nicht soo lecker.

Nach einem kurzen Schläfchen übernahm ich dann das Ruder, zwang mich zu einem heißen Tee- und die Seekrankheit war so schnell weg wie sie gekommen war. Der Sonnenaufgang sollte kommen, das Wetter



Das ist die Biskaya. ▲

blieb unverändert stabil, und die Sonne kam raus!

Chimichangas Geräusche wurden (subjektiv) angenehmer und mir wurde bewusst, daß unser stolzes Bootchen diese Herausforderung mühelos meistern würde. Die Episode dauerte nur ca 2-3 Stunden an und war doch sehr lehrreich. In Zukunft kann ich mit jedem armen Matrosen absolut mitfühlen, der unter der „Geißel der Seefahrt“ leidet.

Nun verschwand die Bretagne langsam hinter uns am Horizont. Nach einigen Stunden schaute mich Angelika ernst an... „Nun ist es soweit: zum ersten Mal in unserem Seglerleben sehen wir rundum kein Land mehr“. Keine Insel und kein weiteres Boot. Allein....

Das Gefühl der Weite und der Freiheit war überwältigend.

Nachdem wir wegen Kälte und Ermüdung aufgrund des schwereren Wetters anfangs nur im zwei-Stunden Wachsystem Ruder gehen konnten, war es uns im Verlauf nun möglich, die Schlafphasen auf drei Stunden zu erhöhen. Das Wetter wurde allmählich besser und wir fielen nicht mehr durchgefroren in die Kojen. So verging der 12.06. eher ruhig und wir konnten die Situation langsam richtig genießen.

Am übernächsten Tag, den 13.06.2017 um 15:10 Uhr, als wir bei angenehmen 2-3 Bft – mit gesetztem Gennaker – die Position in die Seekarte eintrugen, wurde uns mit einem mal bewusst: Nach Norden waren es nun ca. 150 sm zum nächsten Land, nach Süden Richtung La Coruna, nun auch ca. 150 sm. Nach Westen kommt nun erstmal nichts bis Amerika, und nach Osten liegt das nächste Land 220 sm entfernt. Meerestiefe (Land nach unten) satte 4442 m! Nun ist also gut 300 km Wasser um uns herum.

Pos. 12.06. 15:10 Uhr: 46°08.0'N – 006°57,5'W

So segelten wir bei moderaten Windverhältnissen die nächsten beiden Tage voran, immer mal wieder unter sparsamen Motoreinsatz bei zwischenzeitlich einsetzender Flaute. Am Abend des 13.06. haben wir einige größere Wale sehen können, die majestätisch und gemütlich unseren Weg kreuzten. Zu Angelikas Beruhigung aber nur kurz, wir haben die grauen Riesen wohl nicht weiter interessiert. Sehr beeindruckend, diese Tiere!

So ging es weiter mit wechselnden Wind- und Flautenfeldern, wo doch die ein oder andere Motorstunde zum Einsatz kam. Ein bisschen machte uns die vermeintlich defekte Tankuhr zu schaffen, weil wir nie wußten, wieviel Diesel uns im „Ernstfall“ noch zur Verfügung stand. Angelika fasste sich ein Herz- und den Werkzeugkoffer und öffnete in einer ruhigeren Phase die Inspektionsluke des Tanks um nachzusehen. Auch eine Möglichkeit. Noch gut gefüllt. Wäre ihr das nur ein paar Tage früher eingefallen, wir wären wohl etwas großzügiger mit dem Motoren umgegangen.

Am Mittag des 15.06 kam endlich das Kap Finistere in Sicht. Wir hatten schon einiges über den Kapeffekt hier gehört und näherten uns in gebührendem Abstand. Das war im Nachhinein der Fehler.

Der Wind nahm stetig von achtern zu, und die Wellen gewannen ordentlich an Höhe.

Der Kapeffekt nahm uns voll mit. Wind und Welle von achtern (zum Glück) mittlerweile ständig zwischen 6 und 8 Bft. Mit der zweifach gerefften Fock und dem zweiten Reff im Groß rasten wir die Wellenberge hinauf und hinab. Zu aller Nervosität – waren wir mit der Chimichanga ja noch nie in solchen Bedingungen unterwegs – kam noch ein schlecht verständlicher Funkverkehr einer Yacht in Seenot und der Küstenfunkstelle herein. Das hat die Nerven nicht gerade beruhigt. Wenig später kam ein Hubschrauber der Seenotrettung heran und stand gefühlt einen Meter über unserem Masttop. Super – noch mehr Wind! Als klar war, daß wir nicht die gesuchte Yacht in Seenot waren, zog der Helikopter weiter. Aufregend... Wir hatten ohnehin genug zu tun, die stürmische See auszusteuern.

Wir hofften auf eine Besserung der Umstände gegen Abend und wurden herb enttäuscht. Nach Einbruch der Dunkelheit zog eine dichte Wolkendecke auf und hüllte uns erstmals auf unserer Passage in pechschwarze Nacht. Als hätte man uns in einem Vogelkäfig eine dicke, schwarze Decke übergezogen. Der Wind und die Wellen nahmen dummerweise weiter zu, und wir mußten das Vorsegel vollständig bergen. Hier zeigte sich daß jeder recht hat, der sagt – eine zweifach gereffte bis fast vollständig geborgene Rollfock kann bei Starkwind nicht gefahren werden. Die ersetzt absolut keine Sturmfock. Trotzdem nahmen wir weiter an Geschwindigkeit zu und wir waren froh um das dritte Reff im Groß.

Eine gespenstische Situation entwickelte sich. Wir rasten ohne jegliche Sicht durch die pechschwarze Nacht, sahen die Wellen erst kurz bevor sie sich hinter uns aufbauten und wurden immer schneller. Drei bis vier Meter hohe Berge mit weißer Krone.

Chimichanga machte durchschnittlich 7 Knoten im dritten Reff mit vollständig geborgenem Vorsegel. Spitze über Grund 11kn. Unmöglich. Wir näherten uns der zerklüfteten Küste mit vielen vorgelagerten Inselchen, von denen nur ab und an wenige grüne und rote Feuerchen zu erkennen waren. An deren (wirklich bei Wellen und Sturmböen schlecht eindeutig zu beurteilenden) Kennungen hangelten wir uns nervös in die Bucht von Bayona. Hier wurden wir mit Wind und Wellen von Backbord nochmal kurz an unsere Grenzen gebracht, bevor wir dann in den sehr gut geschützten Hafen von Bayona einfahren konnten.

Beim nachträglichen Lesen unserer Logbucheinträge dieser Fahrt gruselt es uns heute noch!

Um 03:30 Uhr am Morgen des 16.06. lagen wir (erstmal!) römisch-katholisch an einer Mooring am Schwimmsteg des Monte Real Club de Yates Bayona – und die ganze Anspannung des Tages fiel mit einem mal von uns ab. Ohne Wind war nun trotz der späten Stunde kein Ölzeug mehr nötig, und wir ließen, trotz der absoluten Erschöpfung, die Anstrengung der Passage bei einem Sherry auf Deck abfallen.

Dann aber nichts wie in die Koje und zum ersten Mal seit Sonntag: Ausschlafen!



Bayona ▲

Nach ca. zwölf Stunden Schlaf begann das süße Leben. Tapas, Paella, Sonne und Estrella Galicia satt für 4 Tage. Bayona überraschte in jeder Weise und ist auf jeden Fall einer unserer Lieblingsorte „ever“ geworden.

#### 7. Tag: Bayona nach Póvoa de Varzim 19.06.2017

Nachdem wir Bayona wirklich liebgewonnen hatten und ausgiebig genießen konnten, ging es mit aufgetankten Kraftreserven an dem Tag „nur“ ca. 55 Seemeilen nach Póvoa de Varzim. Kurz nach der Hafenausfahrt zog doch relativ dichter Nebel auf, und wir fuhren unter Radar südwärts. Fein so ein Gerät. Gegen Mittag lichtete sich der Nebel und wir konnten sogar mit dem Spi fahren. Segeln kann so schön sein.

Um 19:25 Uhr, Hafeneinfahrt in Póvoa de

Varzim in den (außer bei Westlage) gut geschützten Hafen. Einen Stempel fürs Meilenbuch abgeholt – und ab ins „Städtle“. Beim Yachtclub im „Sailor man and Friends“ gab es ein traditionelles Reisgericht mit Fleisch (Ente? Hase? – wir werden es nie erfahren). Sehr lecker und mit gutem Super Bock ein wahrer Genuß.

### 8. Tag: Póvoa de Varzim nach Porto 20.06.2017

Der Schlag am nächsten Morgen sollte nur ein kurzer sein. Gute 15 sm von Póvoa nach Porto wo wir unter spektakulärer Kulisse in den Rio Douro und die Marina, die eigent-



Porto ▲  
Gegrillten Sardinen „all you can eat“ in Figueira.  
►▲

lich in Gaia – also auf der „rechten“ Flußseite mit super Blick auf Porto – liegt, einliefen.

Um 13:50 Uhr wurde festgemacht. Es blieb viel Zeit, ein ausgiebiges Bad im Fluß zu nehmen und dann die Stadt zu erkunden! Über Porto könnte man unendlich viele Worte verlieren – pulsierendes Nachtleben, unzählige Sehenswürdigkeiten und so weiter. Wir kosteten Porto voll aus inklusive Tuk-Tuk-Tour, Portwein-Keller und zu guter Letzt mit gegrilltem Fisch downtown in Gaia. Wir waren unglaublich stolz, Porto auf eigenem Kiel erreicht zu haben und zu erleben.

### 9. Tag: Porto nach Figueira da Foz 22.06.2017

Nach einem wunderbaren Landtag in Porto und Gaia, wo wir auch unsere Vorräte wieder etwas aufstocken konnten, ging es bei diesigem Wetter und relativ dichter Bewölkung in der Frühe weiter gen Süden. Endlich setzte auch ein stetiger Nordostwind ein, und wir segelten mit gesetztem Gennaker gemütlich „downwind“ nach Figueira da Foz.

Die kleine aber ruhige Marina liegt, wie die meisten in diesem Revier, in einem Flußdelta und ist bei auflandigem Wind oder Brandung schwer bis gar nicht anzulaufen. In



unserem Falle war die abendliche Ansteuerung kein Problem und wir konnten den Abend im Yachtclub bei gegrillten Sardinen „all you can eat“ ausklingen lassen. Die Sardinen sind ein Nationalgericht in Portugal und werden ganz „mit Stumpf und Stiel“ mit etwas Kräutern und grobem Salz auf Holzkohle gegrillt. Hier konnte ich den „Locals“ die einzig wahre Art, diese zu verputzen, anschauen. Auf ein Brot als Unterlage gelegt, werden die knusprig gegrillten Fische wie ein Maiskolben abgenagt. Allerdings unter Schonung der (bitteren) inneren Organe... Nach einigen Versuchen (und Gläsern des leckeren Rotweins) klappte das ganz gut. Die immer wiederverwendete, am Ende gut mit Fett und Salz getränkte Brotscheibe bildet quasi den Nachtsch. Je öfter man's probiert, desto besser schmeckt es dann.

### 10. Tag: Figueira da Foz nach Peniche 24.06.2017

Nach einem guten Frühstück, um die kommenden 55 Seemeilen nach Peniche gut zu überstehen, legten wir gegen 08:00 Uhr in Figueira da Foz ab und setzten die Segel, um weiter nach Süden zu kommen. Bei etwas bewölktem Himmel kamen wir bei gemütlichen 3-4 Bft und Wellen von 1-2m gut voran. So schön kann Segeln sein. Gegen 16:30 Uhr passierten wir die malerischen Berlengas, und es kam der Leuchtturm vom Cabo Carvoeiro in Sicht. Es ist immer wieder genial – und eine wahre Freude – mit einfachen Mitteln zu navigieren.



Ich bestimmte den Schiffsort durch Feuer in der Kimm, Peilung etc. Und lag wirklich kaum daneben. Der Plotter ist bei uns an Bord nach wie vor nur „Backup“ – das Navigieren mit Papierkarte und Zirkel macht uns immer noch so viel Spaß wie am Anfang.

Nach einem wunderbaren Segeltag legten wir uns schließlich an einem der Schwimmstege, die für die Yachten vorgesehen sind, als fünftes Boot ins Päckchen! Sportschifffahrt steht in diesem Hafen eben nicht im Vordergrund, und für uns war dies mal eine willkommene Abwechslung.

Peniche ist ein Fischerhafen mit Fischkonservenfabrik und eben keine Marina. Der Yachtclub betreibt im Endeffekt ein paar Schwimmstege im Hafenbecken. Das macht für uns aber hier den Charme aus! Hier passiert noch richtige Fischerei. Das merken wir

auch am immensen Schwell, den die zahlreichen Kutter rund um die Uhr beim Ein- und Auslaufen produzieren. Aber am Abend können wir unsere Bettschwere mit frischem Fisch und einem Gläschen guten Wein erhöhen. Wir treffen den Bürgermeister von Peniche, der uns eine Dose hier vor Ort produzierten Sardinen in die Hand drückt. Was kann es als Gastgeschenk schöneres geben ?

### 11. Tag: Peniche nach Oeiras (Lissabon) 25.06.2017

Nachdem wir gestern in Peniche einen geschäftigen Fischereihafen besucht haben,



kam heute das Kontrast-Programm dran. Nach einem ziemlich ruhigen Segeltag mit nur sehr leichten Wind von 1-2 Bft aus NE und somit leider einigen Motorstunden, legten wir die 51 sm zurück und steuerten am Abend Oeiras, einen Vorort von Lissabon, an. Segelspaß brachte zum Ende hin nur der Kapeffekt vor dem Cabo Raso. Die Marina Oeiras liegt im Delta des Tejo der bei Lissabon ins Meer mündet. Die Anfahrt ist eindrucksvoll, mit der Ponte 25 de Abril und den Lichtern der Großstadt. Von Oeiras ist das Zentrum von Lissabon mit dem öffentlichen Nahverkehr bestens zu erreichen. Leider gab unser Zeitplan durch die „verlorene Woche“ in Falmouth eine Erkundung von Lissabon nicht zu, und wir mussten uns mit einem schönen Abendessen begnügen. Lag doch morgen unser letzter Schlag vor uns. Lissabon wollten wir im

Der Bürgermeister von Peniche. ◀▲  
Kapeffekt?  
Cabo Carvoeiro! ▲

Rahmen unseres nächsten Urlaubs nochmal ausgiebig erkunden – denn Chimichanga soll ja nun für ein Jahr in Portugal liegen.

Wir verabschiedeten uns von der Le Soleil Crew – war uns Skipper Kristian mittlerweile ja schon ans Herz gewachsen – mit einem „Freundschafts-Stander“, der von nun an ab und an auf der Le Soleil flattern wird.

### 12. und 13. Tag: Oeiras nach Lagos 26.06. – 27.06.2017

Abschied von der  
Le Soleil-Crew – Paula und  
Kristian ▼  
Lagos Einfahrt ▼▼  
Fest ▶▼

Der letzte Abschnitt dieses Törns sollte mit 130 sm nochmal etwas mehr als 24 Stunden dauern, und wir freuten uns schon richtig auf den Segelspess mit Nachtschlag.



Dieser Schlag brachte nochmal alles mit sich, was einen perfekten Segeltörn ausmacht! Geniale, konstante 3-4 Bft ablandig aus West, Wellengang von 1-1,5m und strahlender Sonnenschein. Ein unglaublicher Sonnenuntergang zum Abendessen, und wir machen uns langsam fertig für die Nachtwachen. Erstmals in diesem Urlaub konnte ich meine Freiwache draußen im Cockpit genießen, da die Temperaturen nun auch bei Nacht wunderbar waren.

Chimichanga segelte perfekt und ruhig dem Süden entgegen. Die Nacht war zauberhaft klar. Auch ein paar Delfine begleiteten uns ein Stück. Es kann nicht schöner sein.

Kurz vor Sonnenaufgang blinkte uns schon verheißungsvoll das Feuer des Leuchtturms auf dem Cabo de Sao Vincente entgegen, der für uns praktisch das Tor zur Algarve bedeutet. Diesen umrundeten wir im Morgengrauen gegen 06:30 Uhr und steuerten Lagos an.

So segelten wir am frühen Morgen in der Sonne, ganz nah an den imposanten Felsformationen der Algarve, vor grandioser Kulisse Richtung Lagos.

Am 27.06.2017 liefen wir um 09:30 Uhr in Lagos, dem Ziel des Törns, ein. Mit 1004 Seemeilen und unglaublichen Eindrücken im Kielwasser legten wir, nachdem sich die Zugbrücke hinter uns schloß, an unserem neuen Liegeplatz an.



## Kreuzfahren oder Nicht-Kreuzfahren ist die Frage.

### Zwei literarische Empfehlungen

Harald C. Traue.

Im Klappentext von Bodo Kirchhoffs schmalem Büchlein *Betreff: Einladung zu einer Kreuzfahrt* lesen wir, dass der Text von einer Einladung an einen Schriftsteller handelt, einer Einladung auf einer Kreuzfahrt in der Karibik nicht als zahlender Passagier teilzunehmen, sondern als sogenannter Gastkünstler. Wegen seiner herausragenden Bildung und Bekanntheit soll er den Edutainer geben. Lohn sind ein anständiges Honorar, die Kabine mit Außenbalkon, freie Verpflegung und andere kostenlose Annehmlichkeiten. Die schmeichelhafte Einladung können ihn aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass in dem 18-seitigen Begleitschreiben der Einladung ungeahnte Pflichten und darin möglicherweise allerlei Peinlichkeiten lauern, gerade für einen Schriftsteller, der die Einsamkeit liebt und eigentlich nicht auf ein Schiff mit 5000 aufgedrehten und sonnenhungrigen Passagieren gehört. Aus Prospekten solcher Reisen weiß man aber, aber dass nicht selten A-, B- oder C-Prominente solchen Verführungen erliegen. Als Leser von ZEIT-Reisen sehe ich immer wieder, wer als Unterhalter oder gar Reiseleiter auf derlei Schiffen den Sommer verbringt.

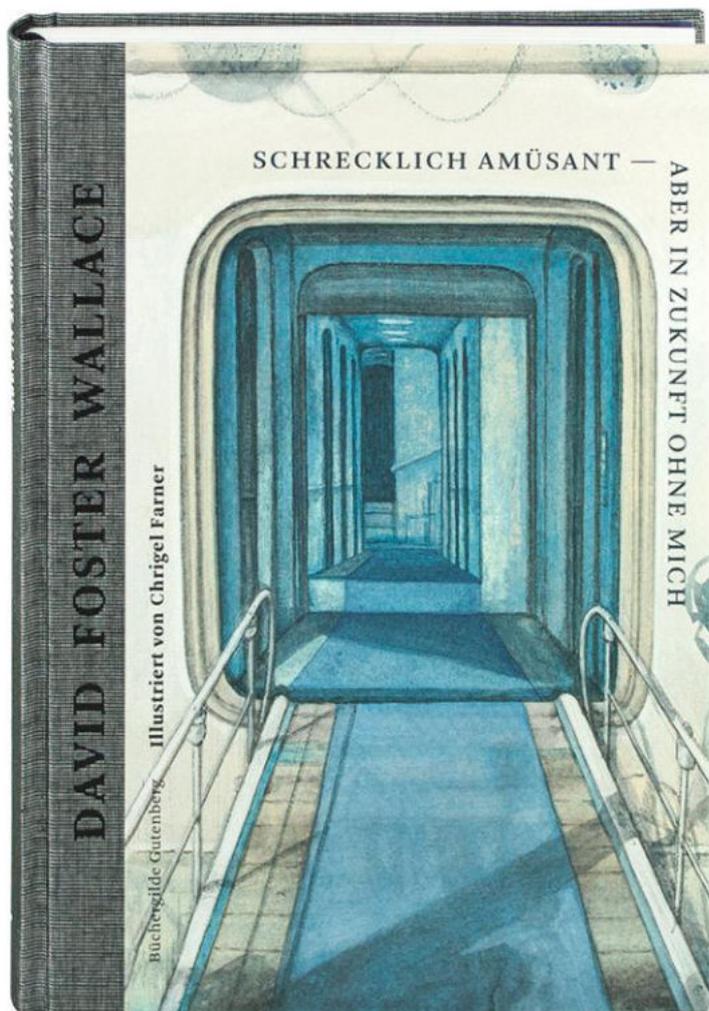
Es ist nicht so genau zu sagen, um was es sich bei dem Text von Bodo Kirchhoff handelt, denn wir lesen die Antwort des Schriftstellers auf dieses Angebot als Edutainer die Mitreisender zu bespassen. Es kommt zu keiner tatsächlichen Reise in die Karibik, sondern zu einem langen und letztlich absagenden Antwortbrief an die Reederei und dort an Frau Faber-Eschenbach, in dem sich der Protagonist mit allerlei Vorstellungen über Schiff, Besatzung und Reisende befasst. In diesem 126 Seiten langen Brief wendet der Schriftsteller, also der Protagonist im Text, die Reise hin und her – meist höchst ambivalent und immer wieder ganz konkret, beispielsweise, wenn er über seine Vorliebe von Bachs Fugen redet, über Mozarts Klarinettenmusik, über Rilkes schwarzen Panther oder Kafkas dunkle Pointen und wie sich die in das Bordleben einfügen könnten. Er schreibt Frau Faber-Eschenbach auch über sich Ein Schriftsteller ohne Neugier ist tot, insofern hat die Reederei



auch gute Karte, was mich betrifft...um sofort danach mit ökonomischer Kritik zu drohen, dass seine Neugier nicht nur der fremden Spezies an Bord gelte, sie gilt auch dem Schiff als schwimmenden Goldesel.

Das Buch, oder nennen wir es besser eine Satire oder noch genauer eine satirische Reflexion, strotzt vor Verweisen, vor Bildung und vorgetragenem Klugheit, die manchmal

etwas selbstgefällig daherkommt. Ein eingefleischter Kirchhoff-Fan wird das Buch wohl mögen. Mir gefielen seine anderen Bücher besser.



Das dokumentarische Buch *Schrecklich amüsant – aber in Zukunft ohne mich* von David Foster Wallace handelt von einer sieben Tage dauernden Kreuzfahrt in der Karibik, die ihn in einer Weise schrecklich amüsierte, dass er sie als Hölle empfand und sich vornahm ein solches Schiff nie wieder betreten zu wollen. Im Alter von 33 Jahren hat er sich an Bord des Kreuzfahrtschiffes „Zenith“ begeben und ist von Key West aus in die karibische See gestochen. Auch er war zu dieser Kreuzfahrt eingeladen worden. Allerdings tatsächlich und nicht fiktiv und ich nehme an, dass die Reederei an seinem Bericht über das, was er sah, hörte, roch, fühlte

und schmeckte, nicht amüsiert gewesen sein dürfte – über den deutschen Titel schon mal gar nicht.

Wer die Sehnsucht in sich herumträgt, einmal dem engen und oft unbequemen Segelboot zu entkommen, um in einer luxuriösen Atmosphäre Tage auf See zu verbringen, sollte dieses Buch auf keinen Fall lesen. Allein die Vorstellung ist schaurig, Menschen, in DFWs Dokumentarroman erwachsenen US-Bürgern, zu begegnen, „die am Info-Counter wissen wollten, ob man beim Schnorcheln nass wird, ob das Tontaubenschießen im Freien stattfindet, ob die Crew an Bord schläft oder um welche Zeit das Midnight-Buffer eröffnet wird“. Der Rezensent Georg Sütterlin von der Züricher Zeitung legt „das Buch insbesondere all jenen ans Herz, die selbst daran denken, eine Kreuzfahrt zu unternehmen - man könne dann nachher wenigstens nicht klagen, man sei nicht gewarnt worden.“ Dem ist fast nichts hinzuzufügen.

Das Buch muss man als Warnung verstehen. Diese Warnung richtet sich gegen diese Art nautischer Erlebnisse. Das Buch empfehle ich ausdrücklich auch denen, die nie auf die Idee kämen an einer Kreuzfahrt teilzunehmen, aber doch damit konfrontiert werden. Nicht selten begegnen einem ja auf hoher See diese Monsterhotels oder man trifft sie im Hafen. Venedig ist so voller Touristen von Kreuzfahrtschiffen, das demnächst Eintritt erhoben wird. Mit dem Blick eines Ethnologen seziiert David Foster Wallace den Mikrokosmos eines Kreuzfahrtschiffs, dieser Ausgeburt des Massentourismus auf ganz hohem Niveau oder auch für Normalsterbliche in den von ALDI angebotenen bezahlbaren Routen. DFW schreibt mit spitzer Feder, mit feinem Spott und beißender Ironie. Dabei dringt er ebenso tief in die Seele des Kreuzfahrers ein wie in die technischen Details der Innenarchitektur eines Luxusliners.

In meiner Hand halte ich einen Band von 2018 der Büchergilde Gutenberg. Als Erstveröffentlichung erschien 1996 der Essay aber in Harper's Magazine unter dem Titel „Shipping Out“. Der Text entstand als DFW im Auftrag des Harper's Magazine für eine Woche auf den Luxusliner „Zenith“ eine Kreuzfahrt durch die Karibik gemacht hatte. Die deutschsprachige Erstausgabe erschien als Band 1 der marebibliothek 2002. Für die Büchergilde Gutenberg hat Chrigel Farnier das vorliegende Buch wunderschön

illustriert. Farners Acryl- und Gouache-Bilder machen das Lesen auch zu einem Kunstgenuss, denn die surrealen Momente und komischen Begebenheiten dieses maritimen Soziotops mit einem enormen Zulauf werden mit feiner Ironie gekonnt ins Bild gesetzt.

Es soll erwähnt werden, dass David Foster Wallace sich 2008 mit 46 Jahren erhängte. Seinem Vater zufolge litt der bekannte Schriftsteller, der als einer der einflussreichsten und innovativsten Schriftsteller der letzten 20 Jahre galt, mehr als zwanzig Jahre als schwer depressiv. Nach seiner Selbsttötung wurde diskutiert, dass er in seinen Romanen seine Depression und seinen Drogen- und Alkoholkonsum produktiv verarbeitet, denn die biografischen Parallelen sind unübersehbar. Für einen universitären Segelclub ist es nicht unerheblich zu wissen, dass Wallace als Sohn eines Professors intellektuell und sportlich als Tennisstar auf Höchstleistung getrimmt war. Er promovierte über Modallogik mit "Summa cum laude" und schrieb nebenher ein Buch über den deutschen Mathematiker Georg Cantor und der Entdeckung des Unendlichen.

Neben dem hier rezensierten Essay möchte ich noch auf den Essay *Das hier ist Wasser* (engl. Originaltitel: *This Is Water: Some Thoughts, Delivered on a Significant Occasion, about Living a Compassionate Life*) verweisen. Ursprünglich handelte es sich um eine Rede, die DFW 2005 vor Studierenden hielt. Es muss schön sein, an einer Universität zu studieren, an der solche Reden gehalten werden. Es geht unter anderem um die Schwierigkeit von Empathie. DFW argumentierte, dass Bildung den Zweck verfolge, die Fähigkeit zu entwickeln, bewusst darüber zu entscheiden, „wie man andere Menschen wahrnimmt“ und dadurch angemessen im Alltag agieren lernt. Aus diesem Essay ein Zitat: „Die wirklich wichtige Freiheit erfordert Aufmerksamkeit und Offenheit und Disziplin und Mühe und die Empathie, andere Menschen wirklich ernst zu nehmen und Opfer für sie zu bringen, wieder und wieder, auf unendlich verschiedene Weisen, völlig unsexy, Tag für Tag.“

#### Zitate

Bodo Kirchhoff: *Betreff: Einladung zu einer Kreuzfahrt*. Frankfurter Verlagsanstalt, 2017, ISBN 9783627002411. Gebunden, 128 Seiten.

David Foster Wallace: *Shipping Out: On the (nearly lethal) comforts of a luxury cruise*. Harper's Magazine, Januar 1996.

David Foster Wallace: *This Is Water: Some Thoughts, Delivered on a Significant Occasion, about Living a Compassionate Life*. Little, Brown and Company, New York 2009, ISBN 9780316068222.

David Foster Wallace: *Schrecklich amüsant – aber in Zukunft ohne mich*. Büchergilde Gutenberg, 2018, ISBN 9783763269242. Gebunden, 184 Seiten.

## Programm 2019

### Januar

09. Shanty-Chor

### Februar

13. Shanty-Chor  
26. Seglertreff, 19:30 Uhr  
16. Theorieprüfung Sportbootführerschein

### März

13. Shanty-Chor  
27. Seglertreff, 19:30 Uhr

### April

13.-27. Praxis- und Prüfungstörn zum SKS, Slowenien  
14. Charterbeginn der  $\alpha$ -tross  
15.-19. Praxis Sportbootführerschein am Ammersee  
15. Charterbeginn des Katamarans  
21. Charterbeginn der Helios 23  
24. Shanty-Chor  
27. Seglertreff, 19:30 Uhr  
29.04. - 01.05. Cat Attack IV, Gardasee

### Mai

09. Mitgliederversammlung, Universität Ulm, Hörsaal 21, Gebäudekreuz O28, 19:00 Uhr.  
17. Die 19. USCU-Regatta, 15:00 Uhr, Segelschule Ernst, Utting  
18. Hinkelstein-Regatta, Utting, Ammersee  
19. Praktische Prüfung Sportbootführerschein, Utting am Ammersee  
23. Seglertreff, 19:30 Uhr  
29.5. - 02.06. Bodenseewochenende ab ULTRAMARIN, Kressbronn

### Juni

02. Frühjahrsregatta, Eching, Ammersee  
12. Shanty-Chor  
14. Polizeiregatta, Langenargen  
21. - 23. Regatta Bodensee Rundum, Lindau  
25. Seglertreff, 19:30 Uhr

### Juli

6.-7. Regatta Syndicat, Dießen, Ammersee  
10. Shanty-Chor  
13. Regatta um die Wurst, Eching  
13. - 14 Ammerseewochenende

### August

10. Regatta Ernst-Hans-Mittelstrecke, Inning, Ammersee  
14. Shanty-Chor  
24.-31. Ostsee-Törn auf der MEU des Lübecker Yachtclubs - LYC mit Christian und Christoph

### September

07. Bodensee-Quer, Regatta YCL  
11. Shanty-Chor  
21.-22. Wiesn Regatta, Inning, Ammersee  
18. Seglertreff, 19:30 Uhr  
22. Kaffeehaferl Regatta, Eching, Ammersee  
28.09.-04.10. USCU-Herbstflottille Kroatien

### Oktober

09. Shanty-Chor  
12.-19. Skippertraining Toskana/Elba  
13. Absegeln, Ernst Utting  
14. Info-Stand des USCU an der Universität  
15. Einführungsveranstaltung zu den Segelkursen im Wintersemester 2018/2019, Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:00 Uhr  
17. Beginn Theoriekurs Sportbootführerschein (SBF), Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:00 Uhr  
22. Beginn Theoriekurs Sportbootküstenschifferschein (SKS, Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:00 Uhr  
24. Seglertreff, 19:30 Uhr

### November

13. Shanty-Chor  
26. Seglertreff, 19:00 Uhr, Weihnachtsmarkt  
30. Regatta der Eisernen, DSMC Konstanz

### Dezember

11. 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