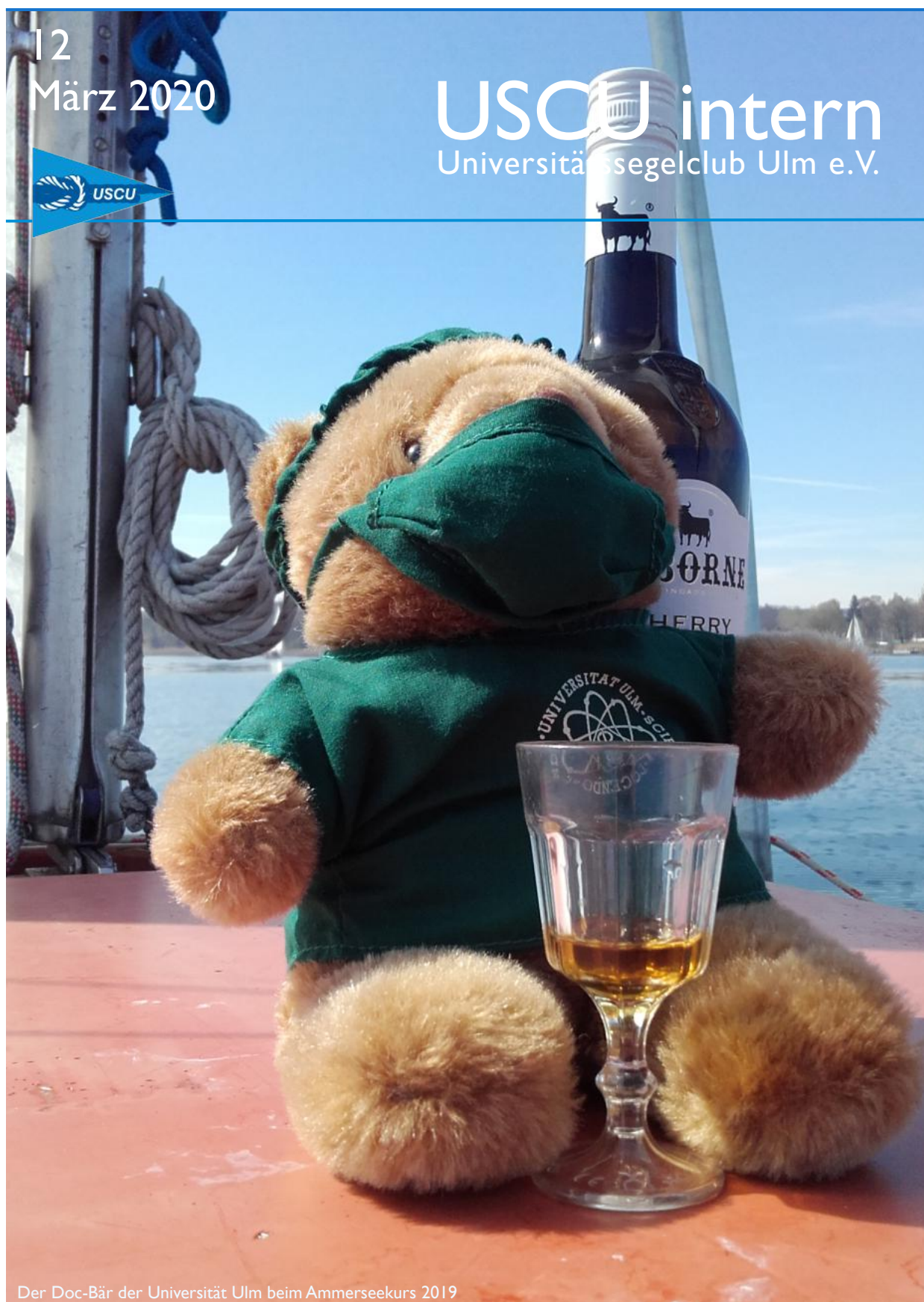


12
März 2020



USCU intern

Universitätssegelclub Ulm e.V.



Der Doc-Bär der Universität Ulm beim Ammerseekurs 2019

Zur Saison

Verschiedenes in kurzen Worten

Jürgen R. Hoppe

Wir hatten eine gute Saison 2019. Die Saison 2020 ist nun überschattet durch die sog. Corona-Krise, wegen der der Ammerseekurs, der SKS-Ausbildungstörn und viele Aktivitäten abgesagt werden mussten. Trotzdem bleiben wir mal zuversichtlich.

Törns

Die Törnaktivitäten stiegen erfreulichweise weiter. Im Herbst hatte Marian Kazda zu den mittlerweile üblichen Kroatienflottillen ein Skippertraining „rund Elba“ angeboten.

Für 2020 kommt nun ein Törns für sportlicheres Segeln hinzu. Harry Seitz und Jens Kolb fahren einen Törn mit zwei „Performance-Cruisern“ in Kroatien.

Die Törns werden seit kurzem auf einer eigenen Webseite (siehe Screenshot mit Link) angekündigt.

Ankerball und Motorkegel

Ein selten öffentlich gezeigtes Ausrüstungsgegenstand an Bord sind der Ankerball und der Motorkegel. Peter Booch nahm dies zum Anlaß, mir ein schönes Bild von einem Ankerball auf seinem Boot in der oberen oder unteren Gül bei der Insel Mainau zu schicken.

Ein kurzes Suchen in Internetforen zeigte ein Durcheinander von Meinungen und Fachwissen hierzu. Es ging von „den Ankerball benutzen die Sportboote in Kroatien kaum“ bis hin zu „auf der Ostsee gab es da schon mal ein Knöllchen“.

Mich selbst erinnert das an unsere BR-Prüfung auf der Ostsee. Der Prüfer ließ uns nach dem Ablegen in Burgtiefe unter Motor im Fahrwasser die Fock setzen – und schon waren wir in die Falle getreten. Wir sind deswegen nicht durchgefallen, haben aber dann kleinlaut den Kegel vorgeheisst.

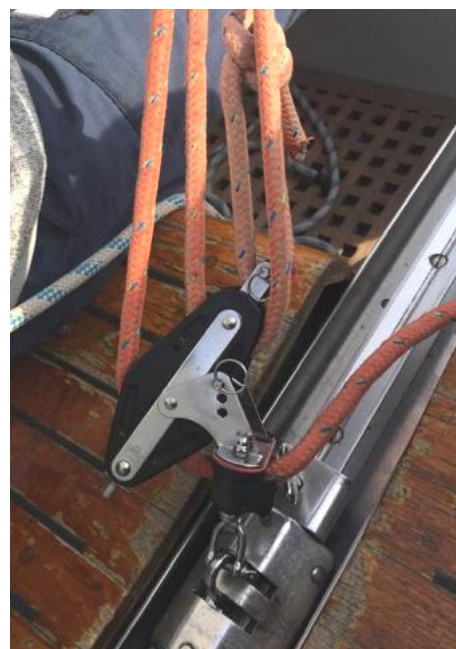
Also, mehr Mut zu Ball und Kegel!

Fundstücke

Ab und zu sieht man an Bord ungewöhnliche Dinge. An dieser Stelle hatten wir schon über etwas individuelle Knoten und Flaggenführung berichtet.

Heute mal ein Bild des Fußblocks der Großschot auf der Alpha. Ja, leider löst sich die Befestigungsschraube manchmal, ich habe das schon selbst erlebt. Der Bügel an der Curry-Klemme ist allerdings ein etwas ungeeigneter Befestigungsort für den Block.

Webseite für die geplanten Törns ►
Fußblock kopfüber ►►
Ankerball auf dem Bodensee ▼



Die "Beta" stellt sich vor.

Ein Angebot, das man nicht ablehnt.

Jürgen R. Hoppe

Nach dem Beschluss der Mitgliederversammlung auf den Antrag des Vorstandes, ein zweites Clubboot auf den Bodensee zu beschaffen, wurde dieses Aktion mit Bedacht angegangen, um möglichst genau den Bedarf des Club zu treffen und dem Inhalt des Antrages zu genügen. Der Beschluß lautete auf „Standort Ultramarin mit Wasserliegeplatz, ca. 6 Kojen“.

Schnell wurde klar, daß wir nur dann einen Liegeplatz bekommen, wenn wir ein Boot über Ultramarin kaufen. Diskussionen über die Frage, ob man einen unter Deck eher spartanischen Daysailer oder ein Fahrtenyacht bevorzugen sollte, wurde schließlich durch einen Blick auf den genehmigten Antrag als auch durch ein hilfreiches Maß an Zufall geregelt.

Mitte Oktober erreichte uns dann die Nachricht, daß Dietrichs (Bodensee Yacht Charter Kressbronn) wegen Flottenverkleinerung zwei ihrer Yachten verkaufen. Es sind dies die beiden Dehler-Yachten, die der USCU auch jedes Jahr bei dem Bodenseewochenende chartert. Die Dehler 35 entspricht unseren Anforderungen und ist nach Besichtigung und auch nach Meinung von Clubmitgliedern, die das Boot beim Bodenseewochenende schon gesegelt haben, sehr gut erhalten und äußerst gut gepflegt.

Nach Klärung der Liegeplatzfrage mit Meichle + Mohr wurde der Kaufvertrag unterschrieben. Die Übergabe des Bootes erfolgt beim Einwassern Ende März.

Die Buchung der „Beta“ ist schon im Buchungskalender eingerichtet. Sie unterliegt den selben Bedingungen wie die der Alpha, die ersten 60 Tage sind auch schon durch Frühbuchungen belegt. Alle eifrigen Alpha-Segler der letzten 4 Jahre bekommen automatisch eine Beta-Berechtigung.

Dehler 35 cws

(cws = Central-Winsch-System)

1995

9 Personen

10,50 m x 3,30 m x 1,55 m

Yanmar Diesel 20 KW / 27,2 PS

Verstellpropeller 3-flügelig

Segelfläche Groß 40 m² und Genua 62 m²

Blister

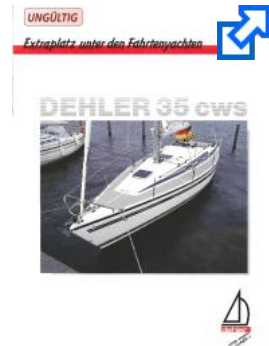
Gennaker 70 m²

2 Doppelkabinen plus 2 Kojen im Salon

Gasherd 3-flammig

Backofen

Kompressorkühlschrank



Prospekt der Dehler 35 cws. Link zur kompletten Datei beim Segel Club Alsterufer Hamburg - SCA. ▲
Die Beta mit dem Verkäufer Ewald Dietrich. ▼



Mitgliederversammlung

09.05.2019

Zur Mitgliederversammlung erschienen verständlicherweise etwas mehr – 51 – Mitglieder als sonst üblich. Die Anträge zum Bootskauf zeigten ihre Wirkung.

Die üblichen Tagesordnungspunkte liefen routiniert ab, und da über unsere einzelnen Unternehmungen ja jeweils in USCU intern berichtet wird, kann an dieser Stelle der Bericht des Vorstandes wie üblich unterbleiben.

Über die Anträge zum Bootskauf wurde schon in USCU intern 11 berichtet, und hier auf Seite 3 wird die "Beta" (Arbeitstitel) kurz vorgestellt.

Wahlen

Bleibt also ein kurzer Bericht der Vorstandswahlen also Der bisherige Stellvertretende Vorsitzende Dr. Jens Kolb und der erste Beisitzer Prof. Dr. Klaus Dietmayer standen nicht wieder zur Wahl. Beiden sei auch an dieser Stelle für Ihre Arbeit im Vorstand gedankt.

Der bisherige Schriftführer Philipp von Wrangell wurde zum Stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Neu in den Vorstand kamen Holger Mandry (Schriftführer) und Prof. Dr. Enrico Rukzio (1. Beisitzer).



Schriftführer

Holger Mandry M.Sc.
Institut für Microelectronik
Universität Ulm



Einladung zur
Versammlung. ►▲

Diskussion des Antrages
zum Kauf eines Bootes. ►



1. Beisitzer

Prof. Dr. Enrico Rukzio
Institut für Medieninformatik
Universität Ulm

19. USCU-Regatta

17.05.2019

Dieses Mal waren in zwei Durchgängen jeweils 10/12 Boote dabei. Der Wind kam mit 2 -3 Bft aus Nord-Ost.

Geleitet wurde die Regatta wie üblich von Marian Kazda unter Mitwirkung von Philipp v. Wrangell.

Als Preise gab es dieses Jahr Freisegeln auf der Alpha am Bodensee. Der Trostpreis für den Letztplatzierten war sinnigerweise ein Tag Segeln auf der Helios.

Das Ergebnis:

1. Georg Seitz, Günter Bertele, Heiner Görlich
2. Markus Baulig, Marina Meißnest, Lukas Leitenberger, Kordula Heinen, Florian Emert
3. Bernd Aumann, Rudger Deidel, Julio Kögelmeier



Ammerseewochenende

13. und 14.07.2019

In etwas geringerer Anzahl also sonst nahmen dieses Jahr an den beiden Tagen 19 bzw. 24 Personen teil. Den Marinekutter der Segelschule Ernst stand uns leider nicht zur Verfügung.

Am Sonntag bei trockenem Wetter und wenig Wind konnte Wolfgang Ihle vier Personen in die Nutzung des Katamarans einweisen. Hierfür unseren besten Dank.

Wir hoffen, dass sich auch 2020 – und nicht nur am Bodenseewochenende – Kat-Segler zu Einweisungen bereiterklären. Es warten sicher viele neue Mitglieder darauf.

Auf der Kreuz ◀▼
Philipp an Bord der
Regattaleitung ◀▼▼
Wolfgang bei der
Katamaraneinführung ▼



Absegeln

20.10.2019

Bei herrlichem Segelwetter mit Sonnenschein, 15 °C und angenehmem Wind hatten sich 15 Personen am Ammersee eingefunden. Nach dem Segeln gab es noch einen gemeinsamen Ausklang in der Fischmeisterei.

Wie üblich wurde der Tag auch gleich zum Abbau und Abtransport des Katamarans genutzt.

Das war also das Saison-Ende 2019. Der USCU dankt Familie Ernst sehr herzlich.

Ausklang in der
Fischmeisterei. ▼

Abtransport des
Katamarans. ▼▼



44. Regatta der Eisernen

Ein Erlebnisbericht

Christoph Werres

Die Zahl 174 und wie alles begann

Was kommt einem in den Sinn, wenn man die Zahl 174 liest? Bis vor kurzem wäre mir hierzu gar nichts eingefallen. Heute sieht das anders aus, da ich mit der 174 immer unsere Startnummer auf der Alpha bei der „Regatta der Eisernen“ 2019 verbinden werde. Zufälligerweise ergibt die Quersumme 12, und genau mittags um 12 Uhr sollte die Regatta beginnen. Doch warum fährt man eigentlich am letzten Novembertag bei extrem niedrigen Temperaturen eine Regatta vor Konstanz auf dem Bodensee?

Zugegeben, man muss schon etwas abenteuerlustig sein und sollte keine Scheu vor Kälte oder schlechtem Wetter haben. Die „Eiserne“ ist mir schon seit ein paar Jahren ein Begriff, den ich mal irgendwo im Internet durch puren Zufall aufgeschnappt habe. Da fahren also jedes Jahr bis zu 270 Schiffe Anfang Dezember eine Regatta vor Konstanz, ganz egal wie das Wetter wird. Diese Erkenntnis hat mich sofort fasziniert, allerdings auch abgeschreckt, und ich dachte mir immer wieder „Das ist wirklich zu krass, da frieren dir ja die Finger ein“. Auf unserer Weihnachtsfeier 2018 hat mich dann rein zufällig ein regattabegeisterter Kollege auf die „Eiserne“ angesprochen und hat mich im Laufe des Abends überzeugt, einfach mal mitzumachen. Nach dem Motto „Dabei sein ist alles“.

Also fragte ich Thomas Fähnle, ob er Lust hätte, bei der Nummer einzusteigen. Wir segeln seit 2009 gemeinsam Jahr für Jahr auf dem Bodensee und haben sowohl auf der Akarta als auch auf der Alpha zahllose, wunderschöne Törns gemeinsam gemeistert. Thomas hat sofort angebissen, und somit war schon mal die perfekte Grundvoraussetzung geschaffen. Bei unserer jährlichen „Internationalen Bodenseewoche“ hat dann spontan Leonie Gaiser auf der Alpha das Regattafieber gepackt, und somit stand die Crew fest. Rudergänger, Vorschoter, Ausguck plus Strategie – kann losgehen. Thomas hat sich nach Absprache mit Ulli um die Anmeldung und die Formalitäten gekümmert, und bald darauf wurde uns die anfangs erwähnte 174 zugewiesen.

An dieser Stelle ein riesiges Dankeschön an

den USC U, der uns die Alpha kostenlos zur Verfügung gestellt hat und sogar die Startgebühr übernommen hat.

Anreise nach Konstanz

Mit dicken Klamotten ausgestattet reisten wir noch am Donnerstag an und haben die Schlafsäcke in der Nacht bei 3 °C einem ersten Test unterzogen. Nach einem leckeren Frühstück in der Bäckerei am Ortseingang von Langenargen legten wir dann ab und fuhren raus. Es kachelte mit guten 4 Bft aus West-Südwest, und dementsprechend hatte sich bereits ordentlich Welle aufgebaut. Zudem begann es nun zu regnen, und wir waren mehr als dankbar für die dicken Klamotten. Wir setzten das Groß im 2. Reff und hatten die Genua zunächst voll draußen. So konnten wir bis Höhe Friedrichshafen am Wind auf Stb segeln. Starke Böen bis 5 Bft zwangen uns dann dazu, auch die Genua deutlich zu reffen. Nach einer Wende vor Seemoos wurde uns etwa auf Seemitte klar, dass wir mit Kreuzen niemals vor Einbruch der Dunkelheit Konstanz erreichen können. Und bei Dunkelheit anlegen wollten wir auf keinen Fall, zumal der Hafen womöglich gerappelt voll sein könnte.

Also Maschine an, Segel bergen und voll gegen Wind und Welle gen Konstanz Kurs setzen. Reststrecke 9 Seemeilen, das sind bei gerade mal 4 Knoten Fahrt immer noch über zwei Stunden und Anlegen dauert eben auch seine Zeit. Dazu hat die ständig

überkommene Gischt die Fahrt nicht gerade angenehmer gemacht. Plötzlich begann die Maschine zu stottern und verlor an Drehzahl. Nein – es war niemand mit dem Fuß versehentlich an den Gashebel gestoßen. Da lag eindeutig ein Problem vor, womöglich Dreck und Ablagerungen aus dem Tank rausgeschaukelt, und das Zeug setzte sich jetzt so richtig schön im Kraftstofffilter fest. Alle sofortigen Checks waren OK.

Kühlwasser, Sprit, Temperatur, angesaugte Luft, Abgasfarbe – die Maschine hatte prinzipiell alles was sie braucht. Aber wohl zu wenig Sprit, immerhin konnte man aber unterhalb 2000 RPM weiterfahren, was bei der Welle etwa 3,5 Knoten entsprach. So erreichten wir den Hafen von Konstanz erst bei Sonnenuntergang. Es kachelte immer noch ordentlich durch die Gassen, aber wir konnten die Alpha zügig durch die Dalben drücken, und am Steg haben uns ein paar Leute sofort die Vorleinen abgenommen und belegt. Das war bei dem Seitenwind wirklich sehr hilfreich.

Später wurde der Wasserabscheider kontrolliert, dieser war randvoll mit leicht gelblicher Flüssigkeit. Womöglich war das Problem der Maschine also hiermit gelöst, da etwaiges Wasser im Diesel nun wieder abgeschieden werden konnte. Optimistisch sind wir zum Abendessen ins Brauhaus „Johann Albrecht“ eingerückt und haben uns schön aufgewärmt.



Die Crew. ◀

Die Regatta

Am Samstag wurde es dann spannend. 189 Schiffe hatten sich mittlerweile zur Regatta angemeldet, und ständig liefen Schiffe aus benachbarten Häfen in Konstanz ein. Auch am Kran war ordentlich Betrieb, denn so mancher Teilnehmer hatte sein Baby auf dem Trailer mitgebracht. Wir sind erstmal im „Steg 4“ lecker frühstücken gewesen und haben anschließend die Tafel mit unserer Startnummer 174 abgeholt. Bei der kurz darauf folgenden Steuermannbesprechung wurde noch einmal auf die Sicherheitsregeln und die Schwimmwestenpflicht hingewiesen, dann ging es auch schon für alle Crews auf die Schiffe und es wurde eifrig abgelegt. Die Maschine der Alpha lief rund, und während wir sie durch die etwas engen Dalben drückten fiel nebenan eine Frau beim Ablegen ins Wasser. Sie wurde zum Glück sofort gerettet, also fuhren wir im extrem dichten Verkehr raus.

Schiffe soweit das Auge reichte – einfach wunderschön, wir haben uns erstmal aus dem heftigen Getümmel rausgehalten und sind erst kurz vor dem Start in das Gewusel vorgestoßen. Wir waren Teil der Startgruppe 2 mit blauem Bändsel - leider konnten wir weder das Startboot noch die Flaggen mit dem Fernglas richtig erkennen und somit haben wir beim Start einige Plätze verschenkt. Allerdings ging es anderen Schiffen wohl ähnlich, da wir sogar Schiffe mit grü-

nem Bändsel - der Markierung für die erste Startgruppe - um uns herum sahen. Aber was soll's, wir haben dann um jeden Platz gekämpft und einige Male sogar deutlich größere Dickschiffe überholt. Der Wind kam aus Nordost mit 6 – 9 Knoten, also ideal für die Alpha bei Vollbesegelung. Da holt die richtig viel aus dem schwachen Wind raus. Man muss schon extrem aufpassen im Getümmel einer Regatta, aber es macht auch Spaß, und die anderen Schiffe denken ja mit. Es ist einfach schön zu sehen, wie einer 34er Cruiser das Segel einfällt weil man sie gerade in Luv überholt.

Am Ende konnten wir in unserer Bootsklasse von etwa 70 Teilnehmern den 27. Platz herausfahren. Für uns war das ein riesiger Erfolg, und einen unglaublichen Spaß plus Grinsen im Gesicht gab's obendrauf.

Ach ja, unmittelbar nach der Regatta sind wir noch zum Spaß bei bestem Segelwind bis kurz vor Meersburg gesegelt. Dort hat Thomas unter Deck eine leckere Terrine gekocht, die wir bei Sonnenschein und guten 5 Knoten Fahrt genossen haben. Dann ging es zurück nach Konstanz, wo wir direkt neben dem Schiff vom anfangs erwähnten Arbeitskollegen angelegt haben. Neben der 42er Langkieler „Advantage“ mit Backstagen. Sie wird noch eine Rolle spielen in diesem Bericht.

Auf der Kreuz. ►



Rückreise nach Gohren

Meine größte Sorge war tatsächlich die Rückreise, da meine Klamotten schon bei der Hinfahrt an die Grenzen gelangt sind, und der Wetterbericht für heute Frost und später Schneeregen gemeldet hatte. Also ging der Wecker um 7:30 Uhr los, und alle beeilten sich, nach dem Frühstück zügig bereit zum Ablegen zu sein. Landstrom kapfen, Stropp um die Fallen lösen, Luken-Check, Bumperline hochziehen und die Maschine schon mal bei leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl ausgekuppelt warmlaufen lassen. Und während wir uns in Schale schmeißen fängt der Diesel plötzlich an zu stottern. Der gleiche Mist wie am Freitag. Wir haben das sofort an die benachbarte „Advantage“ gemeldet und sind verblieben, gemeinsam als Flottille nach Gohren zu fahren – immerhin knapp 20 Seemeilen. Zum Ablegen hat es dann bei wackeliger Drehzahl gerade noch gereicht, aber kurz nach der Imperia war dann endgültig Schluss und der Diesel lief nur noch in etwas besserem Leerlauf. Die „Advantage“ nahm uns ins Schlepptau, und mit der brachialen Kraft von 17 PS konnten wir immerhin 3,5 Knoten Fahrt machen. Nach anfänglichen Bedenken bezüglich der Kräfte auf den Klampen wurde uns von der „Advantage“ versichert, notfalls bis Gohren geschleppt zu werden. Während Leonie nun leicht versetzt der „Advantage“ hinterher steuerte, begann

Thomas die Maschine zu inspizieren. Ich selbst war auf dem Bug und in Kontakt mit unserem Schleppschiff um zu besprechen, ob wir den Schlepp bis Gohren fortsetzen können.

Als die Verzweiflung schon recht weit fortgeschritten war kam Thomas dann die geniale Idee, das Kraftstoffsystem vom Haupttank auf den Reservekanister umzustellen. Dieser war zum Glück an Bord und voll, also wurde er im Maschinenraum fixiert, sowie die Kraftstoffleitungen vom Vorfilter getrennt und in den Kanister gestopft. Nach etwas Stottern lief der Motor an und schnurrte wie gewohnt. Mehr als glücklich konnten wir den Verbund also bald darauf lösen und aus eigener Kraft mit knapp 6 Knoten bis Gohren fahren. Der Anleger im Heimathafen „Ultramarin“ war dann reine Routine, und die Segel haben wir auch noch abgeschlagen.

Es danken dem USCU
Leonie, Thomas und Christoph.



Die Segelstellung
immer im Blick. ◀

Segelreise mit der Lady Blue

Erster Abschnitt von Pin Rolland (Toulon) nach El Masnou (Barcelona)
vom 7. bis 26. Juni 2019

Harald C. Traue

*Skipper
Harald C. Traue
Crew:
Elke Traue
Eva Großmann
Tobias Fuchs*

Im Frühjahr 2018 haben Julia und Christian Pukelsheim in Toulon eine Contest 42 gekauft. Sie hatten lange nach einer ozeantauglichen Ketsch mit Mittelcockpit gesucht. Diesmal passt alles, denn die Yacht kam ursprünglich aus Medemblick in Holland, war um die Welt gesegelt und sollte nun zunächst zu Contest in Holland gesegelt werden sollte. Nach einer ersten Fahrt im Sommer 2018 wurde die Werft in Toulon mit einem Refit über den Winter beauftragt. Als diese Arbeiten gerade beginnen sollten, kam es zu einem Brand im Winterlager, bei dem die "Lady Blue" Schaden nahm. Durch Probleme der Ursachenermittlung wurden zunächst die Arbeiten für sechs Wochen eingestellt. Dadurch geriet die Planung der Überführung mit USCU-Crews völlig aus dem Ruder und musste umgestaltet und bis Lagos verkürzt werden. Im Frühjahr 2020 wird es jetzt weitergehen.

Die Lady Blue in der großen Bucht von Puerte de la Selva vor den Ausläufern der Pyrénées-Orientales. ►

Freitag, der 7. Juni 2019

Klaus Murmann fährt uns um 3 Uhr zum Flughafen nach Stuttgart. Der Abflug um 6:55 mit LaudaMntion ist pünktlich, obwohl Niki Lauda kurz zuvor gestorben war. In Marseille finden wir leicht die Mietstation Enterprise. Ein dunkelhäutiger Mitarbeiter bearbeitet freundlich die Dokumente, plagt sich mit dem winzig klein Gedrucktem in meinem kanadischen Führerschein ab, den ich immer im Ausland benutze, falls er mir mal abgenommen wird - man weiß ja nie - und erklärt die technischen Feinheiten des neuen Peugeot. Das Auto ist eine Nummer größer als vorbestellt. Glücklicherweise haben wir das Angebot zum Upgrade nicht angenommen und auch auf das Navi verzichtet. Da auch das Navi einfach so funktioniert, merken wir uns: Klein bestellen und die Hoffnung auf ein größeres Auto nicht aufgeben. Nur die Glasversicherung für 4 € lassen wir uns aufschwätzen. Wir fahren nach Marseille in die Innenstadt, wo wir Eva und Tobias am Hotel abholen und sind zwei Stunden später in La-Seyne-sur-Mer schon fast auf der Werft Pin Rolland, aber erst einmal müssen wir was essen. Im

Werfthafen finden wir Lady Blue gelassen im leicht öligen Hafenwasser am Steg liegend als wäre nichts gewesen, kein Neuaufbau der Elektrik, kein Brand, kein Funkenflug, nur die blauen Lazy Jacks der neuen Segel und die Fallen an den Masten strahlen in der Sonne und natürlich, die Sprayhood – alles neu! Der Salon scheint unverändert. Aber nicht ganz, denn vor dem großzügigen Kartentisch ist eine neue Paneele mit den elektronischen Instrumenten angebracht. Auch im Schrank rechter Hand wurde gründlich die Verteilung des 12-V-Netzes vielfarbig und übersichtlich neugestaltet.

Unter dem Navi-Sitz sieht man dann die 220-V-Verteilung. Der alte Verhauf ist weg. Er sah noch vor einem Jahr aus wie ein immer wieder erneuerter, reduzierter und wieder erweiterter Sicherungskasten eines Hauses der fünfziger Jahre. Draußen an Deck steht auf dem Vorschiff glänzend eine Ankerwinde. Auch die ist mitsamt der abgesicherten Verkabelung neu. Der Pflugscharanker ist der alte geblieben und zeugt von hunderten, wenn nicht tausenden Ankermanövern auf Buchten aller Weltmeere.



Wir laden unsere sieben Sachen ins Boot. Dann kümmern wir uns um die Notpinne, denn es muss wohl ein Missverständnis gewesen sein, dass sie an der falschen Seite verlängert wurde. Nun ragt sie nutzlos bis zum Besanbaum. Also wieder abtrennen und richtig anschweißen. Der Werftchef hat ein Einsehen, und ruckzuck ist der Umbau erledigt. Danach kaufen wir Lebensmittel ein, besorgen im Maritimshop neue Fender und einen passenden Wasserschlauch, gehen abends Muscheln essen, liefern am Samstag das Auto am Bahnhof ab, schlendern durch Toulon und fahren mit der Hafenfähre wieder an den Liegeplatz. Ablegen für die ersten Testmeilen in der Bucht von Toulon!

8. – 11. Juni

Samstagnacht, den 8. Juni, verbringen wir in Saint-Mandrier-sur-Mer. Nach dem Tanken in Toulon steht uns ein etwas Kompliziertes bevor, denn die Zufahrt ist knapp bemessen und der Wind drückt uns auf die Kaimauer. Wir merken das erste Mal, die

Lady Blue ist unter Motor ein störrischer Esel oder eine empfindliche Diva - wie man will, jedenfalls nicht leicht zu fahren. Mit Raumwindkurs geht es danach bei Ostwind mit mächtig Fahrt bis zu 7 kn unter Genua nach Westen, und dann nordwestlich. Die angefunkten Häfen melden leider alle Platznot wegen einer Regatta vor Cassis. Nur La Ciotat lädt uns freundlich ein. Die zweite Nacht am 9. Juni bleiben wir in La Ciotat im Club de Plongee. Dort findet ein kleines Hafenfest statt. Die Stadt putzt sich raus für den Sommer, überall liegen Pflastersteine für eine aufgemöbelte Hafenpromenade

Von La Ciotat aus segeln wir in die berühmten Calanques. Besonders einladend wirkt schon auf der Karte Port Miou. Sehr schön diese enge schmale Bucht, in der wir am 10. Juni an einem wackeligen Steg übernachten. Wir baden. Tobias und Eva erkunden später die Gegend.

Die Calanques sind enge, steile Küsteneinschnitte im Kalkgestein. Die Buchten sind wie Fjorde, nur eben sehr eng im Massif des

Hafenkonzert in
La Ciotat. ▼



Calanques auf eine Länge von etwa 20 Kilometern. Die Calanques sind durch ein ei-

genständiges und sehr empfindliches Ökosystem geprägt, was mich an eine chinesische Kiefernart in den Yellow Mountains erinnert, die nur im hohen Granitfels existiert. Da es kaum Flächen mit Erdboden gibt, sind die Pflanzen in den Felsspalten und Rissen im Gestein verankert.

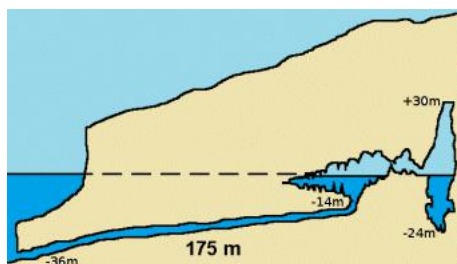
Das Klima ist vor allem im Sommer sehr trocken, so heiß, dass die Pflanzen ihre Flüssigkeit aus der Verdunstung des Meerwassers beziehen müssen. Dadurch entstand eine einzigartige Flora und Fauna. In einer der engen Buchten, der Calanque von Morgiou liegt die Henri-Cosquer-Höhle in der man Höhlenmalereien fand. Der Eingang der Höhle lag gegen Ende der Würm-Eiszeit zur Zeit der Nutzung etwa 80 m über dem Was-

Die neue 12V-Verteilung. ◀◀

Die 220V-Verteilung
mit Absicherung. ◀◀



WIKIPEDIA



▼▲◀▶

▼▲◀▶

In Port Miou liegen auch ein paar alte und betagte Yachten. Es schien mir, dass Lady Blue in der Nacht mit ihnen von Begegnungen in der Karibik flüsterte. ►

flüsterte. ▼▲◀▶



serspiegel und etwa 11 km von der Küste entfernt. Mit dem Abtauen der Polkappen stieg der Wasserspiegel des Mittelmeeres dutzende Meter. Diese Höhlenmalereien sind nicht zugänglich, weil sie 37 Meter unter dem Meeresspiegel liegen. Die Bemalungen der Felswände entstand zwischen 27.000 und 19.000 v. Chr. Bisons, Pferde, Steinböcke, aber auch Meerestiere wie Robben und Alken könnte man bewundern, käme man denn tauchend in das Höhlensystem. Das darf man nicht, denn es ist verboten, aber man spürt, dass es sich um eine Art Paradies handelt, das schon seit Jahrtausenden besiedelt ist.

Bei frischem Wind und bewölktem Himmel kreuzen wir am 11. Juni an dem Marseille vorgelagerten Cap Cavau vorbei nach Norden. Mehrere Häfen kommen bis zum Cap Couronne mit dem markanten Leuchfeuer in Frage. Da der Wind zunimmt und nördlich dreht, segeln wir nach Carry-sur-Mer, einem zunächst nicht besonders einladenden Hafen. Als wir am nächsten Morgen Brötchen holen, ist der Ort dann doch ganz schön.

Kurz vor der Hafeneinfahrt sehen wir, dass die Metallschiene an der Scheuerleiste sich auf ca. 3 Meter Länge gelöst hat und von den Wellen abgebogen wurde. Ich lehne mich außenbords, biege die Schiene zurück und sichere sie provisorisch mit einigen

Schrauben, weil ich befürchte, dass sich sonst andere Crews vor dem bedrohlich abstehenden Metall erschrecken würden oder wir gar ein anderes Boot verschrammen.

12. Juni

Von Carry-le-Rouet halten wir westlichen Kurs auf das Verkehrstrennungsgebiet der Rhonemündung mit den dort fahrenden Fähren, Dampfern und Containerschiffen zu. Das Verkehrstrennungsgebiet führt in den Fähr- und Industriehafen Fos-Sur-Mer. Es ist frisch, aber die Sonne scheint vom blauen Himmel. Wir fahren unter Motor, die alte Dünung macht nur schlappe Wellen. Heute ist der sechste Fahrttag. Langsam weicht die Anspannung mit dem neu renovierten Boot unterwegs zu sein der Routine, obwohl wir erst gestern auf Höhe der Saling die beiden Einrisse im neuen Segel entdeckt hatten und die von den Wellen losgeschlagene Schiene an der Scheuerleiste an Backbord.

Die Ursache der Risse im nagelneuen Segel war im Fernglas leicht zu erkennen gewesen: die Salingsnock hatte scharfe Kanten an der Verschraubung. Die früheren Vorsegel hatten offenbar nie bis zur Saling gereicht, aber 130% Genua überdeckte die Saling jetzt um etwa 50 cm. Vermutlich war schon in den ersten Tagen mit dem starken Ostwind hatte in den Wendemanövern das Segel gegen diese Kanten geschlagen.



Nach dem Einlaufen in Carry-le-Rouet erklärte der Hafenmeister, dass der nächste Segelmacher in Marseille arbeiten würde. Weil wir nicht dorthin zurückwollten, haben wir im nächsten Seglerladen

Reparaturtape für die Fock und eine Handvoll Schrauben für die Schiene an der Scheuerleiste gekauft. Im Nieselregen wurde dann die Genua aus der Schiene gezogen. Eine 130% Genua ist ziemlich groß. Nur mit

Mühe konnten wir den Bereich der Risse ins den Salon ziehen. Eine der Werkzeugkisten, die noch aus der Zeit der Weltumsegelung der Lady Blue stammte – was man leicht an den Preisen in Mark und Pfennig der Reparaturutensilien sehen konnte, enthielt zahlreiche Rollen mit Segelgarn, Reparaturflicken und Segelnadeln in allen Stärken und Krümmungen, die allerdings samt und sonders angerostet waren. Der Segelladen hatte leider inzwischen geschlossen. Also mussten ein, zwei Nadeln mit Schleifpapier erst einmal gängig gemacht werden. Aber das neue Segeltuch erwies sich als außerordentlich dicht gewebt und mit Kevlarfäden durchzogen, recht haltbar und standhaft gegen die Nadeln. Dazu hatte ich ziemlich Angst, mir die rostigen Nadeln in den Finger zu stechen. Aber was soll man machen, mit den Rissen im Segel konnten wir ja schlecht weiterfahren. Also mit dem Marlschlag entlang des Schadens zunächst den Riss grob in Form gebracht und gesichert und dann mit Kreuzstich den Flicker draufgenäht. Schaut man in Bücher über längere Segelreisen, sieht man immer ein, zwei Bilder, wie da jemand im Cockpit sitzt und Segel flickt. Das scheint ein Teil der Party zu sein. Egal. Nach zwei Stunden Quälerei durch das Segeltuch mit leicht angerosteten Nadeln sind die beiden Risse repariert. Nicht richtig schön, aber haltbar.

An der Salingsnock hängen noch ein paar Fäden vom Riss im Segel. ◀◀▼

Weiß auf weiß ganz ordentlich, ◀▼
weiß auf blau im UV-Schutz weniger schön. ▼



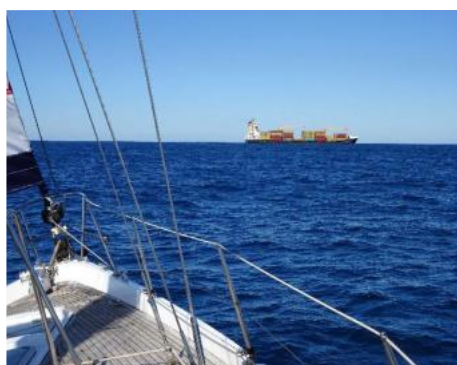
Im nächsten großen Hafen, voraussichtlich würde es Sète sein, hoffen wir einen Segelmacher zu finden, der das ordentlich macht. Tobias steht am Steuer. Der Wind frischt etwas auf. Ab dauerhaft 8 kn haben wir festgestellt, lohnt es sich das Segeln. Das

AIS im Raymarine Overlay von Lady Blue und Containerfrachter im VTG ▼ und die Sicht voraus vom Cockpit aus. ▼▼

Die heiligen Marien in der Notre-Dame-de-la-Mer. ►►

Ein mächtiger Stier vor der Arena. ►►▼

Van Gogh skizzierte hier die Fischerboote am Strand von Saintes-Maries, ►►▼▼



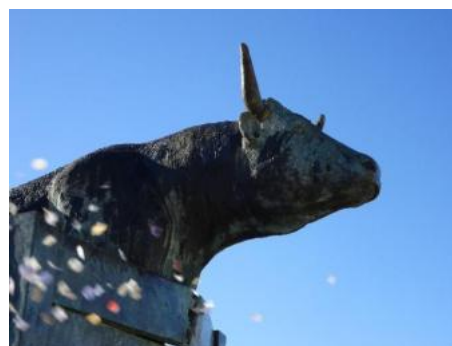
sind knapp 2 Bft. Darunter kommt die Lady Blue nicht recht in Fahrt und bei Welle gegen an erst recht nicht. Das Groß geht zwei Meilen vor dem Verkehrstrennungsgebiet hoch, und die Genua wird ausgerollt, aber nur bis knapp an die Saling. Wir wollen das Segel nicht noch einmal ruinieren. Jetzt müssen wir aufpassen, denn die Dickschiffe fahren rein und raus. Regelgerecht hat unser Kurs nur etwa 10° Abweichung von den vorgeschriebenen 90° der Querung. Bei dieser Gelegenheit testen wir das AIS-System, dessen Infos sich als Overlay in die Karte legen lassen. Prima können wir erkennen, dass wir keiner Kurslinie mit den Geschwindigkeitsvektoren der Dickschiffe mit unserem Boot zu nahekommen. Bei abnehmendem Wind segeln wir mehrere Stunden entlang der Camarque. Wir machen die markanten Leuchtfeuer aus, sehen aber nichts von den zahllosen Lagunen, die sich hinter dem schier endlosen Strand ausbreiten und auch nicht von der Rhone le Petit, die hier ins Meer mündet.

Unser Ziel ist der Ort Saintes Maries de la Mer mit dem Port Gardian. Tobias hat über die mittelalterliche Kirche gelesen, die einen Besuch wert ist. Dieser Ort in der Landschaft Camargue ist ein alter Wallfahrtsort.

Nachher stellt sich auch die touristische Freßzeile als des Besuches wert, denn wir essen ganz ausgezeichnet. Inzwischen weht ein kräftiger Westwind. Da der Hafen gegen diesen Wind nur wenige geschützt ist, messen wir im Hafen noch 15 kn. Das ist eigentlich nicht viel, aber in der engen Einfahrt können wir nicht rückwärts in die freie Bucht. Der Wind dreht den Rumpf nach Backbord bevor wir an den Dalben sind. Also versuchen wir mit dem Bug in die Bucht zu kommen. Das klappt, aber wir müssen nun über das hohe Vorschiff an

Land. Der Ort zieht sich zunächst am Hafen entlang. Auf Höhe der Stierkampfarena zweigt dann die touristische Gastronomiezeile ab: ein Restaurant am anderen. Wir setzen uns in ein Café als die jährlichen Feierlichkeiten zu den Maries beginnen: eine Art Karnevalsanzug der örtlichen Vereine mit mächtig Blasmusik und Tamtam.

Historisch erwähnt wird Saintes-Maries schon im 4. Jahrhundert. Wie überall im Mittelmeer waren im neunten Jahrhundert die Wikinger auf ihren Beutezügen hier unterwegs. Kaum waren die Wikinger weg, kamen mit wenig angenehmen Absichten die Sarazenen, um von hier aus Arles zu plündern.



Die Kirche Notre-Dame-de-la-Mer wurde deshalb im 14. Jahrhundert zur Wehrkirche ausgebaut. Sie steht heute noch und ist eindeutig das kulturelle Highlight des Ortes. Besonders an dem Marienkult dieses Ortes ist die schwarze Sara, die Schutzheilige der Gitans, der spanischstämmigen Roma. Der berühmte Maler und Zeichner Vincent van Gogh war im Mai 1888 in Saintes-Maries-de-la-Mer fertigte in diesem Ort die Skizzen für das später angefertigte Gemälde Fischerboote am Strand von Les Saintes-Maries.

Donnerstag 13. und Freitag 14. Juni

Nach dem Rundgang durch Saintes-Maries de la Mer, einem Café au Lait bis die Kirche aufgeschlossen wird, schlendern wir zurück. In einem kleinen Supermarkt kaufen wir Proviant für den Nachmittag und im Maritimshop im Hafen einen neuen Bootshaken. Der alte, schon etwas „lommelige“, war am Tag zuvor beim Einsatz an der Führungsleine an den Dalben aus der Hand gerutscht, ins Wasser gefallen und auf Tiefe gegangen.

Die Fahrt entlang der Camargue begann unter Motor, und wir mussten uns zwischen Fischernetzen durchschlängeln, denn man weiß ja nie so richtig, von wo bis wo die Stellnetze denn auf dem Grund in 10 m Tiefe denn stehen. Später können wir segeln. Dabei merken wir, dass etwas im Navigationssystem nicht ganz stimmt, denn der COG stimmt nicht mit dem Kartenkurs überein. Wir rücken immer ein Stückchen näher an die Küste und in Sète kommen wir nicht direkt vor die Hafeneinfahrt. Unterwegs finden wir raus, dass es einen Segelmacher gibt und machen telefonisch aus, dass wir am nächsten Morgen zwei Segel bringen: „Okay come by, we open at 8 o'clock“.

Auf der Karte sehen wir, dass der Segelmacher am anderen Ende der Stadt seine Werkstatt hat – ziemlich weit weg vom Hafen.

Erst einmal malen wir uns Sète aus, die Stadt der weltbesten Bouillabaisse. Deshalb kommen wir ja her! Vor mehr als 40 Jahren aß ich hier meine erste französische Fischsuppe. Für mich als norddeutscher Fischkopf war das die Offenbarung französischer Kochkunst. Wir fahren von Nordosten kommend zur südlichen Hafeneinfahrt, die entlang eines mächtigen und mehr als 2 km langen Wellenbrechers in den Industriehafen führt. Da wir etwas nach Norden versetzt sind, erkennen wir die Einfahrt nicht. Außerdem liegt ein riesiger Tanker an Festmachertonnen direkt vor der Einfahrt. Er liegt hier, weil die Ansaugstutzen dort liegen müssen, mutmaßen wir aus dem eingezeichneten Terminals in der Karte. Wir umrunden die Stahlrossen des Tankers und fahren am Wellenbrecher vorbei zur Marina. Der Wellenbrecher ist schon 1821 gebaut worden. Die Marina im südlichen Hafenteil liegt ebenfalls gut geschützt hinter einer dicken 650m langen Mauer. Diese Hafenanlage stammt schon aus den Jahren zwischen 166 und 1680. Angeregt wurde der Bau von Louis XIV, dem Sonnenkönig und Louis IX, der von Aigues Mortes aus die Kreuzzüge ins Heilige Land führte. Wir liegen also in historischem Gelände. Heutzutage teilen sich die Yachties den Hafen mit der Fischerflotte. In einer kleinen Nische der Hafemauer findet man ein Kreuz, vor dem die Seeleute um glückliche Fahrt, reichen Fang und heile Heimkehr bitten. Bevor wir am Samstag den Hafen verlassen, tue ich das mit einem Baguette unter dem Arm den Fischern gleich. Der Quai, der sich an die Mo-

Gut geschützt hinter der Mole Saint Louis der Yacht- und Fischereihafen von Sète. ◀▼

Von See her die Dünung draußen vor der Mole. ▼



le Saint-Louis anschließt, wurde früher cul-de-boef wegen der bateau boeufs gebannt, also den Ochsenbooten, die so hießen, weil die segelnden Fischerboote seit Beginn des 18. Jahrhunderts zwei Schleppnetze zogen, wie zwei Ochsen einen Karren. Die Netze hießen trawls und entsprechend wurden die fischenden Segelboote mit Schleppnetzen trawler oder chalutiers genannt, worin man noch das Wort Schaluppe wiederfindet. Seit 1967 finden die Fischauktionen einige Meter weiter digital statt. Das ist schade, denn Fischauktionen sind sehr unterhaltsam. Wenn früher Verwandte zu Besuch kamen, fuhr man oft noch im Morgengrauen zur Fischauktion nach Bremerhaven, sozusagen als touristisches Programm. Danach gab es dann frisch gebratenen Rotbarsch oder Krabbenbrötchen. Hier in Sète muss man auf dem Bildschirm zuschauen, nur der Fisch, der wird ganz real gefangen und auch gegessen. Aber die Zeit wird kommen, wo man sich ein ernährungstechnisch ausgeklügeltes Pülverchen anrührt und das Essen mit einer 3-D-Brille (und vermutlich auch einer geruchsproduzierenden Nasenklammer) genießt.

In Sète gab es zwei Abenteuer zu bestehen, die schon erwähnte Reparatur der Segel und abends die Bouillabaisse. Wikipedia erklärt einem die Hauptvarianten der Bouillabaisse als zweigängiges Gericht aus Fischsuppe und gegartem Speisefisch mit Meeresfrüchten – in dem Fall kann die Suppe eher klar oder sämig sein (in Sète war sie sehr, sehr sämig) – die Bouillabaisse ist ein reichhaltiger Eintopf. Wichtig für den Geschmack ist die größere Anzahl von Fischarten wie bspw. dem Drachenkopf, Petersfisch, Knurrhahn sowie Meeresfrüchte sind zum Beispiel Langusten, Garnelen oder diverse Muscheln. Zusätzlich werden Baguette und Rouille, eine Mayonnaise ähnliche scharfe Knoblauchsauce, gereicht.

Es ist erstaunlich, schon im Altertum gab es die Drachenkopfsuppe, die erstmals von Plinius dem Älteren erwähnt wird. 1785 taucht der Begriff Bouilhe-Baisso als eine Art Ragout auf, für das man Fische im Meerwasser kocht. Der Name leitet sich von vom Kochen im Topf her, dem bout, das vom Feuer genommen wird (abaissé).

In unserem Lokal wird angekündigt, dass das Gericht durchaus eine Stunde Zubereitung braucht. Wir vertreiben den ersten Hunger mit der Vorspeise aus kleinen grillten Fischchen und lassen die Gläser mit

Rosé kreisen. Mit Interesse schauen wir zu, wie eine große Platte mit gekochten ganzen Fischen gebracht wird. Sie werden so großzügig filetiert, dass wir den Resten bedauernd nachschauen, weil sie mitsamt den Bäckchen achtlos beiseitegeschoben werden. Dann kommt eine große Porzellanterrine mit der dunklen Fischsuppe. Aha, es handelt sich also um Variante Zwei, denn Fisch und Suppe werden getrennt serviert: vorab die Fische, die mit der Bouillabaisse beschöpft werden. Die Kellnerin verteilt die dampfenden Fischfilets auf die Teller von Elke und Eva. Wir Männer spüren schon die aufkeimende Panik als ein weiterer Kellner mit der zweiten Platte herbeieilt. Wieder das gleiche Schauspiel, bei dem allerdings der sinnliche Geruch wesentlicher ist als beim Theater. Ich denke das erste Mal, im Theater fehlt der Geruch, ein Schauspiel oder eine Oper verliert an Sinnlichkeit durch das Fehlen von Geruch, von der armseligen digitalen Welt ganz zu schweigen. Schließlich werden uns die tiefen und doch überladenen Teller serviert und wir wissen, dass wir daran scheitern werden. Es ist ein üppiges, ein ausgesprochen sinnliches Essen. Man muss es in sich aufnehmen, denn optisch gibt es nicht viel her. Jedes Foto wäre Verschwendung. Was dem Budapestener seine Markknochen, dem Norddeutschen sein Labskaus ist dem Küstenbürger der Camargue die Bouillabaisse. Sie haben es am besten getroffen: Vive la France!

Samstag 15. Juni Fahrt nach Porta Leucate

Wie an jedem Tag gibt es ein köstliches Frühstück. Wie gut, dass wir uns einig sind, dass man jeden Tag mit einem guten Essen beginnen sollte, am besten mit frischem Brot. WINDY sagt Wind bis zu Böen von 15 kn vorher, zunächst schwach aus SW und später kräftiger aus nordwestlicher Richtung. Leichte Bewölkung. Nach der Passage der floating objects in der Seekarte (im Wasser sieht man davon wenig außer ein paar Bojen) unter Motor, gehen die Segel hoch. Die frisch reparierte Genua bleibt bis zur ersten Reffmarke eingerollt, damit sie von der Salingsnock nicht wieder beschädigt wird. Julia ruft an und erkundigt sich nach den Ereignissen der Reise. Wir plaudern ein bißchen, während der angenehme Südwestwind uns mit 4 Bft vorwärtstreibt. Kaum hat sie aufgelegt dreht der Wind nach Nordwest und steigert sich auf 5, auf 6 und

schließlich auf 30 kn, also über 7 Bft – innerhalb einer halben Stunde. Da wir das Reffen des Groß noch nicht geübt haben und jetzt bei starker Krängung so eine Sache wäre, überlege ich die Alternative, nämlich mit Halbwind nach Süden zu brettern.

Aber wir sind schon seit dem Morgen 50 sm unterwegs, es kämen bis zum nächsten Hafen in den Ausläufern der Pyrenes Orientales noch 25 Meilen dazu. Ich bleibe beim Ziel La Leucate, obwohl wir nun die Hafeneinfahrt ganz hart am Wind anliegen haben, und der Hafen nicht besonders geschützt liegt, denn der Nordwest weht ungehindert von Land her über die Lagune in das Hafenbecken; erst einmal ablandig und dann von Westen her die Bergflanken herunter auflandig. Ohne Hafenhandbuch zoomen wir den Hafen groß. Wir rollen die Genua ganz ein. Ich funke erst einmal und frage nach irgendwelchen Bedenken. Non, il n'y a aucun risque maintenant, verstehe ich und frage doch auf Englisch nochmal nach. „Are you sure, no risk today?“, „No, no risks“, kommt prompt die Antwort. Dann runter mit dem Groß und durch die kräftigen Wellen in den Vorhafen. Sofort ist es ruhig. Erst am Gästesteg ein ganzes Stück an der Lagune vorbei weht es wieder mit 25 kn. Der Ort ist nicht sehr interessant, eine reine Feriensiedlung, aber am Sonntag öffnet immerhin der Supermarkt, in dem ich das letzte französische Baguette kaufe. Klaus Murmann meldet sich mit einer Nachricht; er absolvierte in La Leucate die Praxisprüfung zum BK-Schein.

Sonntag 16. Juni Fahrt zum Puerto de la Selva in Spanien

Es weht ein leichter Wind von Land, die Reste der Luftmasse, die gestern noch mit 30 kn über die Küste gefegt sind. Die Sonne scheint vom blauen Himmel, in den sich im Süden die Berge der Pyrénées-Orientales (oder katalanisch Pirineus Orientals) erheben. Es scheint, nach der langen flachen Küste der Camargue und des Languedoc-Roussillon erwacht das Ufer zum Leben. Nicht weit in der Ferne stehen lange Reihen von Windrädern auf den Hügelkämmen. Ablandig ist der Wind, keine Welle hemmt die Fahrt. Weil Christian uns im Internet nicht sehen konnte, funke ich auf Kanal 69 einige Boote an, die ich auf dem AiS sehen kann, um herauszufinden, ob das AIS der Lady Blue, aktiv und passiv arbeitet. Nach einiger Zeit meldet sich eine Yacht, ob wir Ihnen die genauen Koordinaten durchgeben

können und unsere MMSI durchgeben können, die Maritime Mobile Service Identity, die neunstellige, weltweit gültige Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes zur Kennzeichnung einer See- oder Küstenfunkstelle im Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). Das klappt, er sieht uns und erkennt an der Anfangszahlen 211 (oder 218), dass wir eine deutsche Seefunkstelle sind. Wir wechseln ins Deutsche. Er ist auf dem Weg nach Sète. Ich wünsche ihm guten Appetit bei der Bouillabaisse und empfehle, tags zuvor nichts zu essen und wünsche Gute Fahrt. Nach der Erfahrung zwei Tage vorher mit dem Mismatch des COG und dem GPS-Ort, befassen wir uns noch einmal genau mit dem System von Raymarine. Auch der SOG passt nicht mit der Logge zusammen. Auch weicht der COG im Raymarine vom COG in meiner Navionicssoftware ab. Da das an unterschiedlichen Mittelungsverfahren und Zeitfenstern der Mittelungen liegen, aber auch bei einer langen Spalte mit handschriftlich notierten Werten bleibt das Problem, deren Ursache wir nicht verstehen. Unter den jetzigen Bedingungen ist das nicht weiter von Belang, kann aber im Ernstfall bei schlechter Sicht zum Problem werden. Am früher Nachmittag legen wir in L'Escal an. Der Ort wirkt vom Hafen her völlig verschlafen und erwacht erst bei Dämmerung.

Der schon 974 erwähnte Ort war vor dem Tourismusboom im 20. Jahrhundert ein kleines Fischerdorf. Die den Ort prägenden Kirche La Mare De Deu De Les Neus stammt aus dem 18. Jahrhundert. Leider sind die Türen verschlossen. Auf einer kleinen Tafel erfahren wir, dass die Kirche aus einem neuen Turm und neuem Giebel besteht und dem aus Feldsteinen gemauerten Hauptschiff, weil sie im Bürgerkrieg bei der republikanischen Verteidigung Katalonien gegen die Franco-Putschisten stark zerstört worden war. Wieviel des Freiheitswillens und der heutigen Unabhängigkeitsbewegung der Katalonen kann man wohl bis in die Zeit des Bürgerkrieges zurückverfolgen? Tobias erklärt die Bewegung eher mit der ökonomisch guten Lage heute, ich eher mit der transgenerativen alten Lust der Republikaner an der Freiheit in einem Land, das nicht in der Lage ist, den Leichnam von Franco unter die Erde zu bringen. Im Hafenrestaurant trinken wir Pastis (Frankreich ist ja gleich um die Ecke) und knabbern Oliven.



In Licht der untergehenden Sonne steht die Mare de Déu de les Neus inmitten der weiß gestrichenen Häuser. ▲▲

Elke nach der Durchfahrt der Engstelle zwischen Cap Creus und der Felseninsel rechts im Bild. ▲

Montag 17. Juni Puerto de L'Escala

Am Montag fahren wir unter Motor der felsigen Küste des Cabo Creus folgend, das sich wie ein wuchtiger Koloss in den Golf de Lion vorwagt. Nach einigen Meilen erreicht man die enge Durchfahrt zwischen dem Cap de Creus und der Illa S'Escalladora. Die Seekarte weist 19,8 m in der engsten Stelle aus. Der Zoom im Raymarine kommt auf die gleiche Tiefe. Bei der Einfahrt kommen aber die Felsen bedrohlich nahe, und das klare Wasser wird türkis. Es kostet Elke etwas Überwindung, in die Engstelle hineinzufahren, vor allem, weil noch ein Touristenboot entgegenkommt. Ein bißchen merkt man die Anspannung noch, als die Felsen

schon im Heckwasser liegen.

Es wäre ja auch außen rum gegangen, aber wie sagte der Kapitän der Krusenstern, als er nach einer Regatta gefragt wurde, wieso er denn an einem gefährlichen Felsen mit nur einer Kabellänge vorbeigerauscht sei: „Entweder man kann navigieren oder nicht!“ Und das bedeutet ja auch Vertrauen zu den Seekarten zu haben, woraus soll man sich sonst verlassen. Cap Creus ist so zerklüftet, dass wir wegen der Ungenauigkeit der GPS-Angaben über die Einfahrt zur Bucht Portlligat unsicher sind. Die rote Bake mit Leuchtfeuer sehen wir nicht. Erst aus der unmittelbaren Nähe sieht man, dass rote Farbe der Bake, eher eine schmale kurze Stange, vom stetigen Anlauf der Wellen längst abgetragen wurde. Die Bucht ist trotz der vielen Boote an Ankerbojen idyllisch geblieben. Mittagspause mit Schnittchen im Schatten des Sonnensegels. Als zwei Stunden später der angekündigte Südwestwind spürbar wird, legen wir ab.

Der Wind dreht weiter auf Süd und unter voll ausgerollter Genua schieben wir über den Rosengolf (Golfo de Roses) nach Westen dem Hafen von L'Escala entgegen. Schon von Weitem sieht man die gewaltige wohl 8 m hohe Mole. Man sieht, dass hier gänzlich offen von Südwest bis Ost manchmal gewaltige Wellen zu erwarten sind. Der Löwengolf ist nicht ohne Wumm. Nördlich der modernen Touristenstadt L'Escala kann man die Ruinen der römischen Siedlung Ampurias besichtigen, aber die Trümmer locken uns diesmal nicht, sondern die Strandpromenade mit den zahllosen Geschäften und Cafés. Aber abgesehen von einige älteren Häusern und Strandvillen haben die Architekten hier geistlos mit dem Ziel gewütet, möglichst viel umbauten Raum mit Seeblick zu errichten. Ein Block öder als der nächste. Ich denke mir, als Architekt würde ich mich schämen, aber wer weiß, wenn die Kohle stimmt und die Leute einem die Apartments aus der Hand reißen, womöglich würde ich auch ein geldgieriger Immobilienhai. Ein bliebter Kalauer unter Bauträgern ist ja die Frage, welcher drei Faktoren bestimmen den Gewinn? Antwort: Lage, Lage, Lage! Dem entsprechend stehen die Klötze oft etwas diagonal, dass gerade ein Streifen blauen Wassers vom Balkon zu sehen ist, sich aber gleichzeitig eine Wüste aus Steinen vor einem ausbreitet. Mit diesen etwas trüben Beobachtungen wandern wir mit den Resten des klebrig-süßen Sangrias wieder in den

Hafen. Wir wissen wohl, dass diese Gedanken zutiefst arrogant und elitär sind, wenn man in der Fettschicht der Gesellschaft schwimmt, mit dem Boot unterwegs ist und zu den hässlichen Seiten des Tourismus Distanz wahren kann. Ein bisschen schämen wir uns.

Dienstag 18.6. Nacht vor Anker Cala de sa Riera zwischen Cap Negra und Cap sa Sal

Es weht kein Wind. Wir motoren. Nach einigen Meilen fahren wir durch die Passage zwischen Lèstartit und der Isla Medas. Nach der einsamen Fahrt herrscht hier Getümmel. Zahlreiche Touristenboote machen an dem Betonanleger fest und entlassen ihre Passagiere zu kurzen Wanderungen auf den Fels zum Leuchtturm. Manche Boote – offenbar mit Glasboden fahren knapp an den Felsen entlang.

An den Bojen sind auch Yachten festgemacht deren Crews mit dem Motorboot unterwegs sind. Etwas näher am Ufer tummelt sich eine große Gruppe mit Kajaks. Dazu kommen etliche Segelboote von Segelschulen zwischen Festland und Insel, die selber unter Naturschutz steht und nachts wieder verlassen sein muss. Ein paar Minuten später weht es schwach von Ost, wir setzen zur Genua und dem Groß auch das Besansegel. Aber das Vergnügen dauert nicht lange, denn schon 15 Minuten später weht es heftig von Westen und die ersten Schaumkronen werden bei 18 kn von vorne sichtbar. Besan runter, Genua bis zur Mitte einrollen und dann gegen die kurze steile See ankreuzen. Der Wind steigert sich auf 32 kn, um die 7 Bft. Wir können dagegen kreuzen, machen aber nur noch 2 kn in westlicher Richtung gut. Bis zum nächsten Hafen sind es etwa 13sm. Das dürfte mehr als 6 Stunden dauern. Machbar, aber ziemlich unge-



Isla Meda,
davor Jollen der örtlichen
Segelschule. ◀



Kajakgetümmel vor der
Küste. ◀

mütlich. Wir drehen in Richtung Begur ab. Damit verschenken wir zwar 2sm, aber die Bucht wirkt geschützt, und in der Karte wird guter Ankergrund angegeben. Aus der Absicht, vor Anker nur die ärgsten Böen abzuwarten wird nichts, denn der Wind nimmt weiter zu. Obwohl gelegentlich heftige Fallböen von den felsigen Abhängen pfeifen, liegen wir sicher. Wir bleiben hier die Nacht und stellen die Ankerwache auf 50 m ein.

Im Dunkel der Nacht leuchtet eine der Villen etwas erhöht am Ufer. Zu sehen ist dort aber niemand. Der Wind lässt langsam nach. Es ist angenehm warm. Später, nachdem Elke mich nach ihrer Ankerwache geweckt hat, geht der Mond milchig auf und scheint auf die hohe Felswand vor uns. Einen Zigarillo rauchend hänge ich meinen Gedanken nach. Ab und zu pfeift eine Windbö den kleinen Felseinschnitt von Begur herunter und durch die winzige Cala de Riera mit dem schmalen Sandstrand, der im Mondlicht etwas schimmert. Hundewache. Ich versuche Sirius am Himmel zu sehen, Hundestern, der möglicherweise dieser Wache ab 4:00 morgens den Namen gab. Man kann Sirius angeblich im Sommer im Sommer und Herbst gut sehen. Aber ich kenne mich nicht gut genug aus.



Bei guter Laune mal alle Segel rauf. ►



Momente später am Kartentisch: Ziemliche Lage. ►

Mir geht ein Kinderlied durch den Sinn, immer wieder summt es mir im Kopf: „Winde wehn, Schiffe geh’n, weit in fremde Land. Nur des Matrosen allerliebster Schatz bleibt weinend steh’n am Strand“. Das habe ich seit Kindertagen nicht mehr gesungen.

Es entsteht ein kleines Gedicht: Hundewache, nenne ich es.

Hundewache

*Winde wehn, Schiffe gehen,
summt es anlasslos in meinem Kopf.
Fahl schimmern die Uferfelsen
im Lichte des Mondes.
Der Wind streift unruhig
über die schwarzen Hügel
wie ich wachend Schlafloser
durch meine Gedanken.
Unter mir schwankt leicht das Boot
in der nächtlichen Dünung.
Kleine Welle schwappen ans Ufer,
murmelnd antworten die Felsen.
Im Süden steht der Mond,
ja der Mond,
vollrundig und kühl.*

Tags drauf am Mittwoch den 19.6. segeln wir einen langen Kreuzkurs nach Palamos bei 10 bis 15 kn stumpf gegenan. Es sind nur 12 sm, eigentlich, aber Ende dann doch 28 sm. Kreuzen heisst doppelter Weg und dreifache Zeit. Unterwegs begegnen wir mehreren Trawlern, die im Meilenabstand fächerförmig ihren Zick-Zack-Kurs an der Küste entlangfahren und gar nicht daran denken auszuweichen, manchmal sogar laut hupen. Ihr Stundenglas kann man versteckt am Heck hinter dem Netzgeschirr nicht sehen.

Donnerstag 20.6. Fahrt nach Blanes

Fährt man die spanische Küste einige Stunden weiter südwestlich, sieht man schon von weitem eine Reihe mehrstöckiger Häuser hinter einem gewaltigen Wellenbrecher, der neu aussieht und erst vor kurzem abknicke nach Westen verlängert wurde. Hier hat man gründlich einen sicheren Hafen gebaut. In der Hafeneinfahrt werden wir von einem Fischtrawler fast überholt, der hier offensichtlich zuhause ist. Aha, ein Fischerhafen. Aber auch der kleinere Teil mit Yachten ist erstklassig in Schuss. Es würde mich sehr wundern, wenn hier nicht etliche

Millionen der EU investiert wurden, um die Fischerei am Leben zu erhalten. Am Halbrund der Bucht erstreckt sich eine schöne Uferpromenade. Neben dem Hafen findet man die Fischhalle, in der man Fische und jede Form Meeresgetier bekommt. Selbst eine deutsche Schulklasse bewundert das Getümmel der Fischkäufer und –verkäufer. Wenn man nur nicht immer an die dramatische Überfischung des Mittelmeeres denken müsste. Manchmal kann Unwissenheit den Lebensgenuss steigern. Auch wir kaufen Doradefilets.

Beim Festmachen fällt mir auf, dass der Stb-Pütting des Besanmastes sich etwas angehoben hat, vielleicht 5mm. Unter Deck, wo man prima an die meisten Verschraubungen rankommt, ist eine der Muttern lose. Hm, denke ich, die lose Mutter könnte der Rigger übersehen haben, und bei Druck auf den Besanmast zwei Tage zuvor hat es den Pütting angehoben. Da aber schon mal jemand etwas unsachgemäß mit Silikon zugegangen war, und von unten erkennbar ist, dass mal Wasser eingedrungen war, entschliesse ich mich den Pütting neu abzudichten. Dafür muss der Besanmast mit

tig, denke ich. Es gibt tatsächlich eine riesige Werkstatt mit Materialien aller Art. Notfalls



abgehoben ◀



rausgeholt ◀



Bolzen wieder angeschweißt. ◀



Bangepasst, abgedichtet, eingebaut, fertiggeschweißt. ◀

Fischereiflotte ◀◀
und Fischhalle in Blanes. ◀◀

Küstenimpressionen:
Lloret de Mar. ▼

Die locker
verstreuten Häuser der
Wohlhabenden. ▼▼

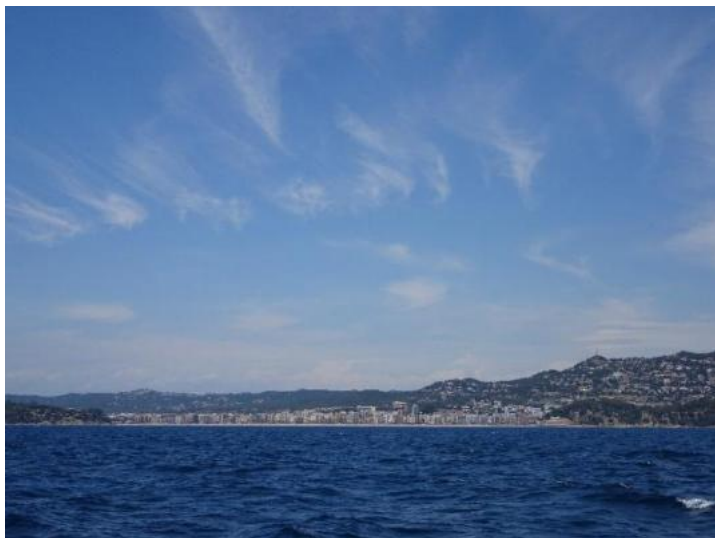
kann man hier den Pütting neu bauen, scheint mir. Aber der mechanico ist nicht da, kommt aber bald, bestätigt mir die füllige Dame im Büro auf mein spanisches Radebrechen. Der Mechaniker kommt und bestätigt auf das Wort mechanico und mein fragendes Gesicht und den hingestreckten Pütting mit der abgebrochenen Schraube: Si yo soy el mecanico, sagt er ohne die Miene zu erziehen. Offenbar ein Mann, der versteht, ohne das kommentieren zu müssen. Ich versuche noch zu erklären, aber er nimmt mir das Teil ab, spannt es kurzerhand in den Schraubstock und bereitet wortlos das nahezu mannshohe Schweißgerät vor. Kurze Zeit später ist die Schraube angeschweißt und mit einer Drahtbürste gesäu-

bert. Ich schüttelte ihm die Hand und reiche ihm drei 5 €-Scheine. Er betrachtet sie eine Weile nachdenklich und gibt mir 5 € zurück. So einfach und unkompliziert kann das Leben sein, wenn man an den richtigen Katalanen gerät. Jetzt muss der Pütting nur noch wieder eingebaut werden.

Freitag 21. 6. Fahrt nach El Masnou

Heute letzter Tag der Seereise. Wir steuern den mit Julia und Christian vereinbarten Hafen El Masnou an. Auf der 25 Meilen weiten Fahrt unter Motor haben wir Zeit und Muße, die Ortschaften am hügeligen Ufer zu betrachten. Es scheint, als würden sich schöne Küstenorte, locker bebaute, waldige Hänge mit wüsten Hotelburgen abzuwechseln.

Tobias zeigt im Vorbeisegeln auf Lloret de Mar. Das ist der Ballermann der Costa Brava, erzählt er. Daheim finde ich im Trip-Advisor diesen Hinweis: „Wer feiern will und die Priorität nicht auf den Strand legt, ist hier richtig. Die Partymeile ist nicht ganz so groß, aber reichen tut sie alle Male. Wenn man nicht länger als zwei Wochen da ist, hat man schon durchaus Abwechslung. Man geht shoppen, zum Strand, ins nächste Rutschparadies um die Ecke und am Abend klappert man die Clubs ab.... Draußen, vor allem am Strand, sollte man nicht schlafen, da es viele Kriminelle gibt, die es nur auf dein Geld abgesehen haben. Die Polizisten sind auch sehr aggressiv, zumindest die "Mossos", die versuchen, die Stadt im Griff zu haben. Denn bei so vielen betrunkenen Touristen und kriminellen Einheimischen kann es schon mal zu Konflikten kommen“. Wir in Masnou ankommen, liegen knapp 400 Seekeilen hinter uns. Etwas mehr als 100 Seemeilen sind wir motort. Julia und Christian haben den Hafen gut ausgesucht. Die Lady Blue liegt zwar fast am Ende der Mole des Yachthafens, so dass man lange Wege hat, aber absolut geschützt und hinter einem nachts verschlossenen Tor. Vielleicht wegen der Nähe zu Barcelona legt man offenbar viel Wert auf Sicherheit. Etwa stündlich fährt ein Mensch der Security auf einem elektrischen Motorroller vorbei und schaut nach dem Rechten. Wir grüßen freundlich und schon hat er uns als rechtmäßige Crew der Lady Blue abgespeichert. Südöstlich vom Hafen beginnt ein Kilometer langer Strand. Gleich an der Zufahrt steht einladend ein zum Wasser hin offenes Strandlokal. Was will man mehr.



Gegenüber der Straße direkt am Hafen fährt die S-Bahn östlich nach Blanes und westlich in 25 Minuten mitten nach Barcelona hinein, in die Hauptstadt Kataloniens. Zu den ziemlich sicher falschen, aber sehr schönen Gründungslegenden der Stadt gehört, dass der Halbgott Herakles die Stadt um 1153 vor Christus gegründet hat. Dem Mythos folgend hatte sich Herakles sich den Argonauten auf ihrer Suche nach dem Goldenen Vlies angeschlossen. Eines der neun Argonautensegler (oder waren es Galeeren?) ging bei einem Sturm an der katalanischen Küste verloren. Herakles machte sich auf die Suche, fand das Wrack bei einem kleinen Hügel an der Küste, aber die Mannschaft unversehrt. Im Überschwang der Erleichterung empfand er die Landschaft so schön, dass er Stadt namens Barca Nona (italienisch Neuntes Schiff) gründete. Der Mythos verschweigt, dass dieser Zeit auf der iberischen Halbinsel keine romanischen Sprachen bekannt waren. Aber wie so oft sind die Erzählungen wirkmächtiger als die tatsächlichen Geschichten. Bleiben wir also dabei.

Samstag 22.6.

Elkes Geburtstag in Barcelona

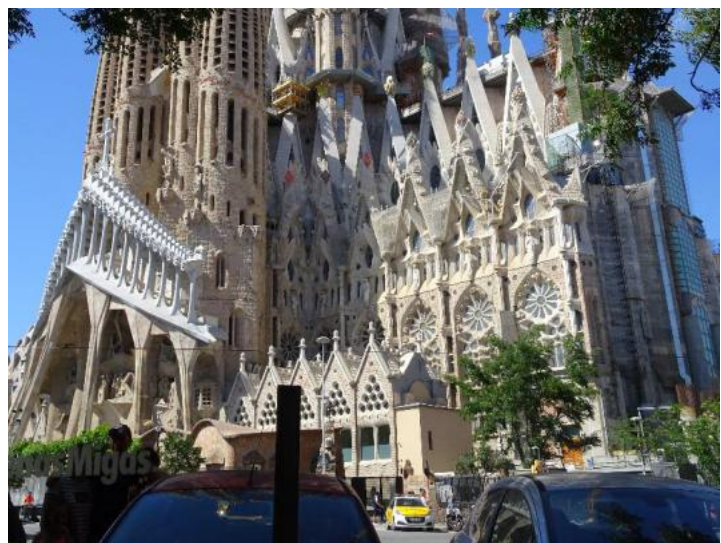
Über Barcelona, dieses bedeutenden Metropole am Mittelmeer mit etwa 1,6 Millionen Einwohnern gäbe es viel zu berichten, denn am nächsten Tag machen wir uns auf in die Stadt. Aber dafür gibt es zahllose Reiseführer. Überall sehen wir gelbe Schleifen, wie wir sie in anderer Farbe als Zeichen der Solidarität mit AIDS-Opfern kennen. Hier stehen sie für die Solidarität mit der katalanischen Unabhängigkeitsbewegung, von der wir meist nur wenig wissen. Den historischen Ereignissen des Bürgerkrieges folgend erfährt man, dass die Katalanen nach dem Wahlsieg der spanischen Linken in Barcelona eine Volksolympiade als Gegenveranstaltung zu den Olympischen Spielen von Berlin organisieren wollten. Durch den Ausbruch des Spanischen Bürgerkriegs im Juli 1936 wurden die Wettkämpfe gleich nach der Eröffnungsfeier abgebrochen werden. Manche der Sportler bildeten Milizen zur Verteidigung der Republik, eine Keimzelle der späteren Internationalen Brigaden. Zwei Jahre später wurde Barcelona das Ziel zahlreicher schwerer Luftangriffe überwiegend italienischer Faschisten, aber auch unter Beteiligung der deutschen Legion Condor. Nach dem Zusammenbruch der zweiten

Republik kam die Stadt unter die Kontrolle der Truppen Francos, der sich an der republikanischen Stadt rächte, indem die autonomen Institutionen Kataloniens abgeschafft wurden, ebenso der Gebrauch der katalanischen Sprache in der Öffentlichkeit und zahlreiche Institutionen der Bildung. Da ist man doch froh, dass im deutschen Rechtssystem die Rebellion nicht vorkommt. Auf einer Reise nach Finnland wurde Carles Puigdemont, der Anführer der gegenwärtigen Unabhängigkeitsbewegung in Deutschland verhaftet. Die Richter am schleswig-holsteinischen Oberlandesgericht erließen einen Auslieferungshaftbefehl, allerdings nur wegen des Vorwurfs der Veruntreuung, denn die Rebellion kennt man hier nicht als Straftat und setzte den Vollzug aus und wollte Spanien zwingen, dass man nur die Veruntreuung verhandeln würde. Um Puigdemont weiterhin verfolgen zu können, zog der zuständige Richter den internationalen Haftbefehl zurück. Da ist also ganz schön Emotionales im Spiel zwischen den Spaniern und den Katalonen. Wie gut, dass die schleswig-holsteinschen Kaltblüter das Spiel nicht mitgespielt haben.

Vor der Sagrada Família, die ich unbedingt einmal sehen möchte, setzen Elke und ich uns in ein Café mit Blick auf die Südseite mit dem Hauptportal. Elke erinnert sich an ihre Führung vor einigen Jahren und liest aus verschiedenen Quellen über die Geschichte dieser eigentümlichen Kathedrale vor.

Für den Abend hat Elke zu ihrem Geburtstag in das Le Pintor eingeladen. Nicht nur

Sagrada Familia von Antoni Gaudi im Stil des Modernisme entworfenen Kirche, die 2026 endlich fertig werden soll. ▼



wegen des Namens, sondern auch wegen der einladenden Speisekarte. Es ist ein schöner Abend und auch der Abschiedsabend einer schönen Reise auf der Lady Blue, denn morgen wird Elke über Girona nach Deutschland fliegen.

Sonntag bis Mittwoch, den 26.6.2019

Mit S-Bahn, Schnellzug und Bus fahren wir nach Girona zum Flughafen. Alles passt, in Ulm macht sich schon Klaus auf den Weg nach Memmingen. Ich fahre nach Barcelona und schlendere ziellos durch die Altstadt.

Montag erledige ich die letzten Arbeiten, besorge eine lange 6 mm dicke Schraube, die am Luftfilter fehlte und befestige das Kindernetz ordentlich. Mache noch dit un dat, würde man auf platt sagen. Dienstag machen wir sauber. Eva und Tobias übernachten noch einmal in Barcelona.

Abends kommt Christian und wir gehen all die Dinge im Boot noch einmal durch. Dann essen wir fürstlich im Hafen. Mittwoch mache ich mich dann auch wieder auf den Weg über Memmingen nach Ulm. Sabine Breitinger holt mich am Flughafen ab.



Die Crew vor El Pintor, Elkes Geburtstags- und Abschiedssessenrte. ►

Segelreise mit der Lady Blue II

Zweiter Abschnitt von Puerto El Masnou nach L'Ametlla del Mar in Spanien
Juni 2019

Julia Traue

Endlich geht es los. Nach der erfolgreichen ersten Etappe von Toulon in Frankreich bis etwas nördlich von Barcelona, dem erfolgten Refit sowie Beseitigen aller Brandschäden segeln wir zu fünft als Familie weiter. Wir, das sind Julia und Christian mit Ronja (8), Lotta (6) und Marla (2), die sich 2017 unter anderem aus Kostengründen entschieden hatten, eine betagte Contest 42 in Toulon zu kaufen. Daraus resultierte, da unser Heimathafen Schokkerhaven in den Niederlanden ist, dass das Schiff mit Hilfe von Segelfreunden überführt werden muß.

Puerto el Masnou – Puerto el Masnou

Und so wagen wir es, nach Verstauen der Einkäufe und Gepäck, ca. 40kg, Einrichten der Kidskoje, „Aaterjajüte“ laut Marla und ein paar ausgiebigen Schwimm- und Tauchübungen im nahe gelegenen Swimmingpool auszulaufen.

Leider bemerken wir bereits beim Ablegen, dass der Motor nicht rundläuft. Da aber bereits alle Leinen gelöst sind, und wir es nicht glauben können, dass es schon wieder ein neues Problem gibt, verlassen wird den Hafen mit „1000 Umdrehungen“. Außerhalb der Hafeneinfahrt wird klar, das Problem regelt sich nicht von alleine d.h. wir leiten als unser erstes Manöver ein Ankermanöver ein und stellen beim Abtauchen fest: eine Mooring hat sich in unserer Schraube verfangen. Aufgrund der auflandigen Welle und des daraus resultierend stark stampfenden Schiffes gelingt es uns zwar im Wechsel, also Chris und mir, Marla befindet sich Chips essend und festgeschnallt im festmontierten Autokindersitz im Cockpit, Lotta und Ronja harren der Dinge, mit Saugring und Entermesser bewaffnet, die Mooring etwas freizuschneiden, aber eben nicht ganz.

Ein Teil des Wulings bleibt an der Schraube. Wir melden uns erneut im Hafen an, warnen vor, dass wir beim Anlegen eventuell Hilfe benötigen und tuckern mit jetzt immerhin „2000 Umdrehungen“ zurück in den Hafen. Dort werden wir von 3 Marineiros empfangen. Wir legen die Lady Blue sicher seitlich an. Der herbeigerufene Taucher



Die Crew ▲



"Schnittgut" von der Schraube. ◀

hat das Übel schnell freigeschnitten und zeigt sich beeindruckt, dass wir überhaupt manövrierfähig waren. Dann erfahren wir auch, dass in der Woche zuvor unser Schiffsnachbar versucht hatte, eine Mooring unter unserem Schiff durchzuziehen. Gggrrhhh!

Nun gut, etwas erschöpft, da wir jetzt realisieren am 1. Tag bereits in einer Pan-Pan-

Situation gewesen zu sein, geht es erneut zum Pool, weshalb die Kinder auch unbeeindruckt waren, denn die Ansage „wenn wir wieder im Hafen sind, geht es als erstes in den Pool“ war das Wichtigste. Und der Eintritt ist in der Hafengebühr inbegriffen. Es spricht also fast nichts dagegen zu bleiben. Wollten wir dieses Schiff in diesem Urlaub nicht bis Valencia segeln, wo dann Etappe 3 beginnen sollte?

Puerto el Masnou – Badalona (4,5 sm)

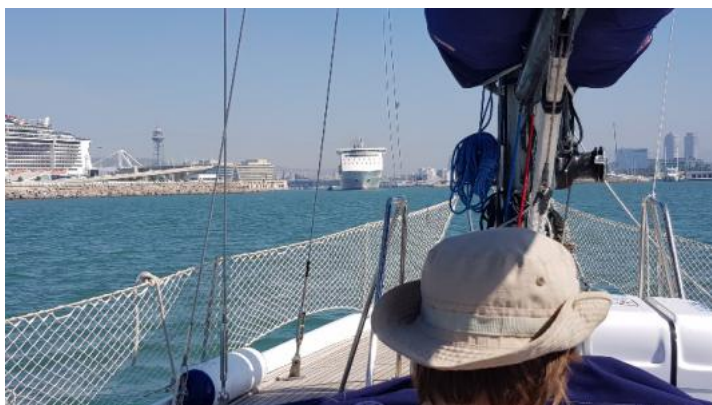
Nach ausgiebigem Schwimmen und mit zufriedenen Kindern beschließen wir, gleich am nächsten Morgen zumindest bis in den nächsten Hafen zu fahren. Schließlich ist ja alles in allem glimpflich abgelaufen. Wir motoren mangels Wind in die nächstgelegene Marina Badalona, in der wir aufgrund von Ohrenschmerzen bei mir (vermutlich vom Tauchen!?) gleich einen Pausentag einlegen und Barcelona-Stadt mit dem Zug besuchen. Wir besichtigen Gaudis Haus, sind beeindruckt von seinen architektonischen Künsten und essen leckere Tapas.

Badalona – Barcelona Port Vell (7 sm)

Wieder gesund, segeln und motoren wir weiter bis Barcelona und legen in Port Vell d.h. im alten Hafen von Barcelona an, angrenzend an Barceloneta. Unter Funkkontakt auf Channel 9 werden wir in den Hafen geleitet, gebeten bis zum „clocktower“ vorzufahren und dann auf die Marineros zu warten. Wir fahren dicht an riesigen Kreuzfahrtschiffen vorbei und sind etwas angespannt. Erstens weil der Hafen UND die Schiffe riesig sind und zweitens weil sich Marlas Lutscher dem Ende neigt und sie nicht mehr festgeschnallt sein möchte. Um ein reibungsloses Anlegen zu garantieren, muss als erstes ein zweiter Lutscher her.

Luxusmotoryachten im Hafen. ►►

Port Vell ▼



Man muss Prioritäten setzen.

Die Marineros sind irritiert, daß wir beim Anlegen keine Hilfe benötigen, denn nur deswegen sollten wir auf sie warten. Aber

„B33“ haben wir auch so gefunden. Über Funk können wir allerdings mithören, daß nicht alle ihre Box auf Anhieb finden, und auch das zu beobachtende Anlegemanöver erscheint eher wie Boxautofahren. Von daher scheint die Institution „Marinero“ sinnvoll.

Fasziniert von Barcelona, der Nähe zur Stadt und der wirklich netten Stimmung im Hafen, obwohl hier vor allem die riesigen Luxusmotoryachten liegen, und der Hafen vom Security Personal supersicher abgeschirmt wird, bleiben wir zwei Nächte. Marla ist damit beschäftigt, auf den anderen Schiffen die Hubschrauber zu zählen; ja, wo die Reichen und Schönen weilen! Von denen sehen wir allerdings nicht viel, aber deren Personal ist reichlich und freundlich. Sehr ernüchternd ist auch das Aufgebot an Polizei, das immer wieder die Straßenmeile abläuft um vorwiegend dunkelhäutige Straßenhändler zu vertreiben. Vor allem Ronja rätselt darüber.

Wir schlagen im Decathlon zu und rüsten unsere Taucherausrüstung um Flossen und Neoprenanzüge auf. Damit wir beim nächsten Tauchgang wenigstens von den Schrammen durch die Muscheln am Rumpf verschont bleiben. Auch die Kinder werden mit Neoprenanzügen versorgt, sind sie doch inzwischen zu Wasserratten geworden. Und auch wenn das Wasser 27 °C warm ist, früher oder später kommen die blauen Lippen.



Barcelona Port Vell – Port El Garraf (18,5 sm)

Unser erster langer Schlag! Leider mit sehr wenig Wind und sehr viel Welle beziehungsweise einer Kreuzsee, in der wir wild umherrollen. Nachdem wir bereits um 5.45 Uhr ausgelaufen sind, verschlafen die Kinder den ersten Teil, im zweiten Teil singen wir gegen die Übelkeit an, „Piraten“ von Casalla erklingt lautstark mehrmals. Die Bluetooth-Box ist fester Bestandteil an Deck.

Der Hafen Garraf zeichnet sich durch seine überteuerte Hafengebühr aus, 90 Euro + 2 x 15 Euro für den Pool ist um einiges teurer als Port Vell in Barcelona-Stadt! Wer hätte



te das gedacht? Dennoch sind wir froh, sicher in ihm zu liegen, denn in der Nacht fegt ein Gewitter über uns hinweg mit 20-minütigem eiswürfelgroßem Hagel und Böen in Spitzen bis zu 43,7 kn. Wir sind froh, am Abend zuvor bei Flaute noch zusätzliche Leinen ausgebracht zu haben, um die Mooring zu unterstützen. Am nächsten Morgen zeigt sich nämlich an den Schäden der anderen Boote wie, heftig das Gewitter war, losgerollte und zerfetzte Genuas, ein vollgelaufenes Segelboot, schwimmende Matratzen und Rettungsringe im Hafen. Die Marineros sind beschäftigt, alles behelfsmäßig zu sichern und die Besitzer anzurufen.

Puerto El Garraf – Vilanova (9 sm)

In Vilanova angekommen realisieren wir, dass wir in Puerto El Garraf aufgrund des nach Westen gelegenen Massivs wohl noch geschützt lagen, denn hier zeichnet sich die Stadt dadurch aus, dass in den nach Westen ausgerichteten Straßen mehrere Bäume entwurzelt worden waren, Dächer abgedeckt worden waren und Baustellenzäune quer lagen. Außerdem ist es auch der Hafen mit den meisten Spielplätzen, d.h. circa 10 Stück in einem Radius von 10 – 15 Minuten zu Fuß. Ein Paradies für uns! Und auch der Strand führt meterlang flach ins Wasser. Wir beschließen, drei 3 Tage zu bleiben und den Stadtfeiertag mitzugenießen.

Auch Harald und Elke können wir hier gut empfangen, da sie nach BCN fliegen und mit dem R2 bis zu uns in den Hafen fahren können.

Nur in dem Stadtfeiertag haben wir uns etwas getäuscht. Wir erleben nämlich ein Teufelvertreibspektakel sondergleichen. Wir wundern uns noch, dass einige Kinder Ohrenschützer tragen, bedenken aber nur die Lautstärke. In Wirklichkeit ist es so, dass wir mit vielen Leuten auf einem kleinen Kirchvorplatz stehen, und eine tanzende Truppe vollständig in Wachs gekleidet von lautem Getrommel unterstützt lautstark Feuerwerkskörper anzündet, und wild dazu tanzt. Ganz schön anzusehen, aber die Funken regnen über uns – dem Publikum – nieder. Leider stehen wir auch noch fast in erster Reihe, so dass wir einige Funken abkriegen. Nach einigen kleinen Brandlöchern im Buggy und kleineren Brandblasen, sowie verschmortem Haar bei Lotta flüchten wir uns in eine Nebengasse und sind uns einig, dass in Deutschland vermutlich ein Sicherheitsabstand von mindestens vier Meter hätten eingehalten werden müssen. Ist auch schön, weniger Verbote, dennoch waren wir darüber etwas erschrocken. Aber gut, die Eisdiele mit dem leckersten Eis macht alles Erlebte wieder wett. Und zu unserer Überraschung wurde der aufgrund von Sturmschäden geschlossene Pool auch schnell zugänglich gemacht, so dass wir die nächsten Stunden am Pool verbringen.

Abends holen wir gemeinsam Harald und Elke vom Zug ab und sind fasziniert von der Menge an Kindern, die hier um 22 Uhr auf dem Spielplatz spielen. Die bestellte Pizza wird an Bord verspeist, und so sind wir nun zu siebt auf unserer Lady Blue.

Hafen von Garraf ◀◀

Vilanova ►



Vilanova – Port Segur Calafell (5 sm)

Wir segeln gemütlich einen Hafen weiter, tanken und üben das An- und Ablegen, was mit unserer Lady wirklich nicht einfach ist, da der Radeffekt nach Steuerbord so immens ist, dass man rückwärts nach Backbord überhaupt nichts bewirken kann und selbst geradeaus rückwärtsfahren nicht einfach ist. Zum Glück kann man auch vorwärts oder seitlich anlegen.

Port Segur Calafell – Tarragona (18 sm)

Mit frischem Wasser ausgestattet segeln wir bei Halbwind mit 16 Knoten Wind ganz wunderbar nach Tarragona. Der für Segler ausgewiesene Hafen Port Esportiu liegt dem großen Hafen von Tarragona etwas vorgelagert. Dennoch müssen wir die vielen auf

An der Kaimauer von
L'Hospitalet de L'Enfant. ►



Reede liegenden Tanker passieren und auch eine Wasser- und Dieselpattform umschiffen.

Wir essen abends zufällig in „DEM“ Fischrestaurant am Fischerhafen, was wir daran bemerken, dass es ab 19.30 Uhr eine ca. 15m lange Schlange gibt, in der die Leute warten, um einen Tisch zu bekommen. Auch unsere Calamaris waren sehr lecker!

Einmal mehr Strand und auch Bimmelbahnfahren ist angesagt. Ein bisschen Sightseeing muss schließlich sein, denn die Stadt ist von 200 J. vor Christus. Es gibt ein Amphitheater und reichlich alte Gemäuer.

Tarragona – L'Hospitalet de l'Enfant (17,5 sm)

Eine herrliche Überfahrt mit halbem Wind. Wir spielen Tiere raten und rätseln und rätseln, bis es dann kurz vor Sonnenuntergang leckere Spaghetti Bolognese gibt.

Keinem ist schlecht, alle sind gut drauf, wir könnten ewig weiter segeln. Um nicht im Dunkeln anzulegen, bergen wir dann doch die Segel und legen an. Gleich neben der Kirmes, die am Abend mit einem fulminanten Feuerwerk beendet wird.

In L'Hospitalet de L'Enfant bleiben wir ungeplant drei Nächte, da erstens Chris recht lädiert in der Achterkajüte rumhängt, und wir vier Erwachsene bei drei Kindern schon ganz gut gebrauchen können beim Segeln. Zweitens wird uns aufgrund des auf landigen Windes vehement davon abgeraten, auszulaufen, der Wind (vorhergesagt bis 20 – 24 kn) sei nicht das Problem, aber die Welle würde sich hier am flachen Festland doch sehr aufbauen. Wir hören also auf die Einheimischen und beobachten die Wellen von der Kaimauer aus. Die Kinder haben viel Spaß.

Außerdem haben wir endlich Zeit, die Logge auszubauen, sie war voller Muscheln und wollte daher unsere Geschwindigkeit nicht mehr messen. Das AIS wird erfolgreich neu konfiguriert, so dass wir ab jetzt auf den Plottern dieser Welt gesehen werden.

Und wir feiern die Taufe unserer Lady Blue mit Sekt und Tröten. Geschmückt hatten wir sie mit dem mit vielen Palstek zusammengeknöteten Flaggenalphabet. Und nachdem der alte Name "November" abgeknibbelt ist, kleben Ronja und Lotta die im Asialaden gekauften Buchstaben auf! Wasserfeste Buchstaben folgen dann in Kürze.



L'Hospitalet de l'Enfant – L'Ametlla del Mar

In l'Hospitalet de l'Enfant erfahren wir auch, daß es zwar einen Zug nach Valencia gibt (unser Rückflug geht von Valencia aus), der erste fährt aber erst um 9.30 Uhr (was uns nicht reicht, denn unser Flug geht bereits um 15 Uhr).

Wir überlegen also hin- und her wie wir unsere Rückreise gestalten, und am sinnvollsten erscheint es uns, am nächsten morgen früh abzulegen, um bis um die Halbinsel zu segeln mit dem Ziel Vinaros. Circa 42 nm, also eigentlich zu viel, aber irgendwie müssen wir ja zum Flieger. Und von Vinaros gebe es einen Zug.

Wir legen also um 4 Uhr ab, der Marinero nimmt uns noch den Hafenchip ab, und zu nächst scheint alles zu klappen. Unter Motor tuckern wir bei fehlendem Wind los, ab und an sieht man den Mond. Unsere Lichter funktionieren. Leider ist die Welle aber immer noch bei einem Meter Höhe, seitlich und sehr unregelmäßig. Marla ist wach und will auf Mamas Arm. Chris ist schlecht. Wir setzen die Segel, da der Wind auffrischt, und es wird Schaukel lässt etwas nach. Die jammernde Marla stresst uns aber. Ist sie vielleicht seekrank? Der Wind wird mehr (wie vorhergesagt), so daß wir im ersten Schritt die Genua verkleinern. Was tun, sprach



Zeus? Weiter, nach dem Motto „Augen zu und durch“, noch vier Stunden, oder doch abdrehen und gegenan kreuzen zum nächstgelegenen Hafen? Und wie kommen wir dann nach Valencia?

Nach kurzer Diskussion, was sich richtiger anfühlt, drehen wir ab und kreuzen nach L'Ametlla del Mar, einem gut geschützten Fischerhafen. Aber da wir zügig unterwegs waren mit 5-6 kn Fahrt, müssen wir tatsächlich ein Stück zurücksegeln. Harald und ich bestimmen die diversen Leuchteuer an Land und in See und Elke segelt uns souverän hoch am Wind gen Hafen. Vor den Wenden bleibt zu bedenken, bei den Kindern die Steckbretter und Leeseegel anzubringen beziehungsweise umzustecken, denn Ronja und Lotta schlafen noch und sie sollen schließlich nicht aus ihren Kojen kullern. Marla ist inzwischen wieder eingeschlafen und schläft selig im Leeseegel im Salon. Chris leidet weiter, aber die Schräglage auf Amwindkurs ist deutlich angenehmer als die Schaukelei zuvor. Wir beobachten die vielen auslaufenden Fischkutterm. Die Sonne geht auf, und uns wird allen wohler. Mit schlafenden Kindern legen wir gegen 8.30 Uhr in l'Ametlla an. Lotta geht mit Opa zum Bäcker.

Nachdem wir alle wieder wach sind, steht Packen und die Frage im Vordergrund, wie wir am nächsten Tag zum Flughafen nach Valencia kommen. Wir wollen abends nämlich gemütlich essen gehen und nicht die letzte Nacht in einem Flughafenhotel verbringen. Aber es gibt keinen früheren Zug, keinen Bus, keine Autovermietung, es bleibt das Taxi. Wir verhandeln mit Pepe, er besorgt den Siebensitzer, 3 Kindersitze, und wir einigen uns auf 300 Euro fix. Das Taxameter werde mitlaufen, so meint Pepes Chef, wenn es unter 300 Euro bleibt, zahlen wir den darunter liegenden Preis.

Alle sind erleichtert, wir essen leckeren Fisch zum Abendessen, und Pepe bringt uns am nächsten Tag sicher zum Flughafen. Nach 2,5 Stunden Fahrt sind wir da, und das Taxameter zeigt 294 Euro. Für Pepe war es seine erste Taxifahrt zum Flughafen. Sachen gibt's!

Schön war's und aufregend!

Ausbau der Logge. ◀◀

Marla in der Koj mit Leeseegel. ◀◀

Auf den Spuren der Wikinger

Ein besonderer Törn von Sabine Schwenk, Manfred und Michael Müller vom 16.8.-31.8.2019.

Manfred J. Müller

Manfred und Sabine. ►



Im Norden Schleswig-Holsteins erzählen unzählige Stätten die maritime und historische Geschichte der Region, über Handel und Erfindungsgeist, Abenteuer und Kampf um Vorherrschaft und Macht von den Zeiten der Wikinger bis zur den Nordischen Kriegen der Neuzeit. Die Menschen dort haben daraus gelernt und einen Geist der Toleranz und Wertschätzung gegenseitiger Rechte auch für Minderheiten entwickelt. Vorbild für Europa.

Wir haben uns seglerisch auf diese Spuren begeben. Schwerpunkte waren:

- Die Nordischen Kriege um die Vorherrschaft im Ostseeraum und der Deutsch-Dänische Krieg bis 1864 besonders gut erlebbar in Sønderborg (DK).

- Die Geschichte der Wikinger, die sich vor allem in Hattum, am Ende der Schlei-Förde manifestiert. Die Wikinger waren exzellente Schiffbauer, Seefahrer, mutige Entdecker und Kolonisten, fähige Händler, Handwerker und Bauern, aber auch rücksichtslose Seeräuber und Eroberer sowie Staatengründer weit über den baltischen Raum hinaus.

Unser Törn vom 16.8.-31.8.2019 führte uns durch altes Kernland und Seegebiet der Wikinger an der Grenze zum fränkischen Herrschaftsbereich, in die Fjorde der schleswig-holsteinischen Küste, quer über die Kie-

ler Bucht zu den Inseln der dänischen Südsee und zurück nach Flensburg, Grenzstadt zwischen Deutschland und Dänemark und eine Stadt, für die wir uns diesmal zu Recht besonders viel Zeit nahmen.

Unsere gut ausgestattete BAVARIA34 hatten wir bei Mola in Flensburg gechartert, wo wir sehr freundlich und hilfsbereit bedient wurden. Der geringe Tiefgang kam uns insbesondere in der Schlei sehr zustatten. Ein gut funktionierender Autopilot, Rollgroß und Rollfock erleichterten uns das Leben.

Die Dreier-Crew mit Skipperin Sabine Schwenk kam mit dem Schiff, der Navigation und den See- und Wetterbedingungen gut zurecht. Sehr entspannend war, dass wir uns für einzelne Törnziele Liegetage gönnt hatten.

Das Wetter war anfangs etwas rau, insgesamt genossen wir aber einen traumhaften Sommer mit stetigem Wind um 3 bis 4 Bft und mehr, der uns manchmal bis an die Rumpfgeschwindigkeit beschleunigt hat. Da wir häufig in N-S-Richtung unterwegs waren, kamen uns die überwiegend aus W oder E wehenden Winde sehr gelegen.

Erster Höhepunkt der Reise war gleich zu Beginn Sønderborg, das wir nach einer flotten Fahrt durch die Flensburger Förde er-

reichten. Bei einer Wanderung zur Dybbøl-Mühle mit einem hervorragend gestalteten Museum und Freigelände konnten wir uns gut in die Kriegssituation 1864 einfühlen (https://de.wikipedia.org/wiki/Düppeler_Schanzen).

Danach ging's flott nach Süden zur Schlei, einem landschaftlich äußerst reizvollen Segelgebiet, das wir nach einem Zwischenstopp im reizvoll gelegenen Arnis, der mit 300 Einwohnern kleinsten deutschen Stadt, bis Schleswig-Haithabu durchfuhren. Der Liegeplatz in Haithabu war traumhaft, direkt auf die andere Seite der breiten Schlei mit Blick auf die Stadtansicht von Schleswig. Das Wikingermuseum mit dem Außengelände des Ringwalls mit einer restaurierten Wikingersiedlung bot tiefe Einblicke in die Zeit der Wikinger vom 9. bis 11. Jahrhundert in einer ungewöhnlich schönen Landschaft (<https://haithabu.de/>). Ein exzellentes Restaurant sorgte für gegenwärtiges leibliches Wohl. Am Abend Vorlesen aus der EDDA mit Shantysingen begleitet von Mundharmonika und Ukulele.

Ein schöner Westwind blies uns aus der rund 24 km langen Schleiförde in die Ostsee hinaus und begleitete uns auf Halbwindkurs nach Laboe in die Kieler Förde. Von dort nahmen wir am nächsten Tag die Fähre nach Kiel, eine selbstbewusst modern auftretende Stadt, in deren ältestem Gebäude, der Nikolai-Kirche wir in die Eröffnung einer sehenswerten Anne-Frank-Ausstellung gerieten und uns an die Holzbildhauerin Rosa Tress erinnerten, der wir schon in Lübeck begegnet waren (<https://www.fh-kiel.de/index.php?id=17340>).

Ein treuer 3-4 Bft-Wind führte uns über die Kieler Bucht nach Bagenkop auf Langeland (DK), einem schönen Hafen in ebensolcher Umgebung. Die gleichzeitig stattfindende Atlantiküberquerung im Segelboot von Greta Thunberg animierte uns zum abendlichen Vorlesen aus ihrem Buch „Szenen aus dem Herzen“.

Das nächste Ziel war Mommark auf der Insel Als (DK), wo wir trotz früher Ankunft uns gerade noch in einen zumutbaren freien Liegeplatz „quetschen“ konnten.

Wegen einer angesagten Wetterverschlechterung verzichteten wir auf „Rund Als“, sondern steuerten direkt nach Sönderborg, genossen dort am Hafen einen traumhaften Sommerabend, und erreichten bei einem kräftigen Gegenwind am nächsten Tag wieder unsern Ausgang Flensburg.

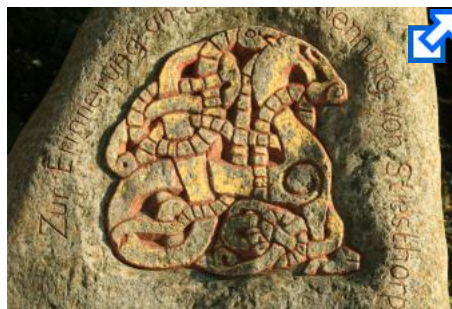


Der kritische Blick der Skipperin. ◀

Gedenkstein an die Erstnennung von Sliesthorp (= Haithabu) im Jahre 804. ◀▼

Leuttturm Schleimünde. ◀▼▼

Der USCU-Wimpel ist wie immer an Bord. ◀▼▼▼



Programm 2020

Januar

- 12. Shanty-Chor

Februar

- 12. Shanty-Chor
- 27. Seglertreff, 19:30 Uhr
- 16. Theorieprüfung Sportbootführerschein

März

- 11. Shanty-Chor
- 24. Seglertreff, 19:30 Uhr

April

- 04. – 18. Praxis- und Prüfungstörn zum SKS, Italien, Elba.
- 06. Charterbeginn der α -tross
- 06. Charterbeginn der "Beta / Bravo"
- 08. Shanty-Chor
- 12. – 17. Praxis Sportbootführerschein am Ammersee
- 21. Charterbeginn der Helios 23
- 26. Charterbeginn des Katamarans
- 28. USCU-Sommer, Vorträge, O28/1002, 19:00 Uhr Segeln in Neuseeland
- 29. Seglertreff, 19:30 Uhr

Mai

- 05. USCU-Sommer, Vorträge, O28/1002, 19:00 Uhr Versicherung, Charter, Törnplanung 2020
- 07. Mitgliederversammlung, Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O28, 19:00 Uhr.
- 08. Die 20. USCU-Regatta, 15:00 Uhr, Segelschule Ernst, Utting
- 13. Shanty-Chor
- 18. Frühlingsregatta, Echinger Segelclub, Ammersee
- 19. USCU-Sommer, Vorträge, O28/1002, 19:00 Uhr Spaß beim Opt-Kurs
- 19. Praktische Prüfung Sportbootführerschein, Utting am Ammersee
- 20. – 24. Bodenseewochenende ab ULTRAMARIN, Kressbronn
- 28. Seglertreff, 19:30 Uhr

Juni

- 02. Frühjahrsregatta, Echinger, Ammersee
- 09. USCU-Sommer, Vorträge, O28/1002, 19:00 Uhr Leinen? Gut verstehen!
- 10. Shanty-Chor
- 12. – 13. Regatta Bodensee Rundum, Lindau
- 27. – 28. Regatta Syndicat, Dießen, Ammersee
- 24. Seglertreff, 19:30 Uhr

Juli

- 08. Shanty-Chor
- 11. Regatta um die Wurst, Echinger Segelclub, Ammersee
- 11. – 12. Ammerseewochenende, Utting Ammersee
- 18. Hinkelstein-Regatta, TSV Utting, Ammersee

August

- 05. Shanty-Chor
- 08. Regatta Ernst-Hans-Mittelstrecke, SCIA Inning, Ammersee
- ## noch ohne Termin: Ostsee-Törn auf der MEU des Lübecker Yachtclubs - LYC

September

- 05. Bodensee-Quer, Regatta YCL
- 09. Shanty-Chor
- 12. – 13. The Race, Regatta YCL, Langenargen
- 20. Kaffeehaferl Regatta, Echinger, Ammersee
- 26. – 27. Wies'n Regatta, SCIA Inning, Ammersee
- 26.09. – 03.10. USCU-Herbstflottille, Biograd na Moru, Kroatien

Oktober

- 03. – 10. Törn: "Performance Segeln", Biograd na Moru, Kroatien
- 11. Absegeln, Ernst Utting
- 12. Info-Stand des USCU an der Universität
- 14. Shanty-Chor
- 15. Einführungsveranstaltung zu den Segelkursen im Wintersemester 2020/2021, Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:00 Uhr
- 20. Beginn Theoriekurs Sportbootführerschein (SBF), Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:00 Uhr
- 21. Seglertreff, 19:30 Uhr
- 22. Beginn Theoriekurs Sportbootküstenschifferschein (SKS), Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:00 Uhr

November

- 11. Shanty-Chor
- 24. Seglertreff, 19:00 Uhr, Weihnachtsmarkt
- 28. – 29. Regatta der Eisernen, DSMC Konstanz

Dezember

- 09. Shanty-Chor

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

