

13

Januar 2021

# USCU intern

Universitätssegelclub Ulm e.V.



Ligniano  
17.4.19

Elke Traue, 2019



## Zur Saison

Verschiedenes in kurzen Worten

*Jürgen R. Hoppe*

Nach fast einem Jahr gibt es nun endlich mal wieder eine reichhaltige Ausgabe der Clubzeitschrift. Fast alle üblichen Aktivitäten, Kurse und Törns mussten 2020 abgesagt werden.

Zumindest konnte wir aber unsere Boote auf dem Bodensee ausgiebig nutzen, was sich in der Gesamtzahl von 152 Segeltagen niederschlägt,

### Titelbild

Alle bisherigen Ausgaben von USCU intern hatten pro Jahr jeweils ähnliche Titelbildgestaltung. Auch wenn sich die Abfolge der Ausgaben etwas „verschluckt“ hat, wir hatte ja 2019 und 2020 jeweils nur eine Ausgabe, will ich dieses Gestaltungsprinzip beibehalten.

Für die Ausgabe 13 und 14 habe ich Bilder aus den Skizzenbüchern von Elke Traue ausgewählt. Die Webseite von Elke ist über <https://traue-art.com/> zu erreichen.

### Mitgliederzahlen

Der USCU gewinnt bekanntlich die meisten seiner Mitglieder über die angebotenen Segelkurse, und da diese im Jahr 2020 nicht stattfinden konnten, ist die Zahl der Mitglieder nach nun 15 Jahren das erste Mal wieder geschrumpft, allerdings nur um zwei Personen.

Hier die Zahlen:

31.12.2018	362	(+7=+21-14)
31.12.2019	381	(+19=+28-9)
dato	381	(+−0=+1-1)

### Törns

Die Saison 2020 war mit vielen Törns geplant, alle mussten abgesagt werden. Außer dem SKS-Ausbildungstörn mit 4 Booten à 2 Wochen, war da noch die Kroatienflottille mit 3 Booten à 1 Woche und ein "Performance-Törn" in Kroatien mit 2 Booten à 1 Woche vorgesehen.

Die Bootsbuchungen haben wir zum größten Teil ohne zusätzliche Gebühren auf das Jahr 2020 verschieben können.

Bisher bestehen folgende Pläne - falls die Törns denn stattfinden dürfen:

SKS-Boote: 27.03. - 10.04.2021, Scarlino.

Kroatien-Flottille: 10.04. - 17.04.2021.

Performance-Segeln: noch ohne Datum.

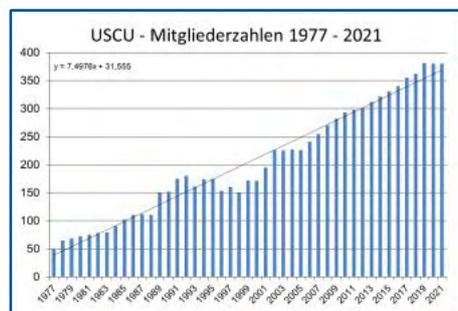
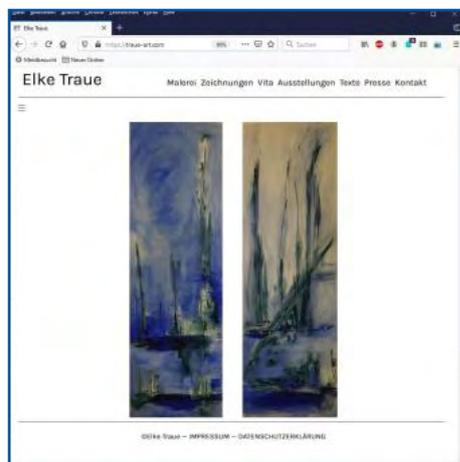
### USCU-Sommer & Stammtisch

Unter dem Arbeitstitel „USCU-Sommer“ hatte Markus Baulig im Frühjahr 2020 eine Vortragsreihe für den Sommer initiiert. Ein Grund dafür war, dass wir ja durch den Wegfall des Sportbootführerscheins-See Zeit gewonnen hatten für weitere Aktivitäten. Diese Vortragsreihe musste ebenfalls abgesagt werden. Wir haben uns nun entschlossen, sie online stattfinden zu lassen und mit dem „Seglertreff-Stammtisch“ zu verbinden.

Am 29. 01. 2021 hatten wir den ersten Vortrag "Schreckschraube" von Harald Traue und Klaus Murmann (siehe Seite 16).

Webseite von Elke Traue. ►

Mitgliederstatistik des USCU. ►►



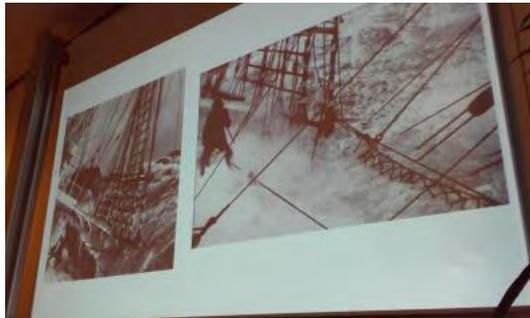
## Klönschnack mit FKpt / Kapitän auf Großer Fahrt Klaus Herwig.

9.02.2020

Herr Fregattenkapitän / Kapitän auf Großer Fahrt Klaus Herwig hat sich bereiterklärt, uns in lockerer Runde zu besuchen und uns von seinen vielfältigen Erfahrungen zu erzählen.

Herr Herwig fing als Schiffsjunge auf der Passat an und war zunächst bei der Handelsmarine unterwegs. Bei der Bundesmarine fuhr er unter anderem auf der Gorch Fock. Nach dem Ausscheiden aus der Marine war er zuletzt als Kapitän auf dem Luxuskreuzfahrtschiff Sea Cloud.

Herr Herwig verstarb leider wenige Wochen nach seinem Besuch bei uns.



Eindrücke von der Passat. ▲▲

Auf der Sea Cloud. ▲

Vortrag im Seminarraum des Botanischen Gartens. Klaus Herwig ganz rechts. ▼



## Digitales UniForum Semesterstart WS 20/21

November 2020

Manchmal zahlt sich sogar Prokrastination aus. Leider konnte dieses Jahr auch die Vorstellung der studentischen Hochschulgruppen im sog. UniForum zum Semesterbeginn nicht wie üblich stattfinden.

Die Studentenvertretung *StuVe* ermöglichte daher allen Gruppen das Einreichen eines kurzen Textes mit vier Bildern. Diese Informationen wurden dann über eine Webseite und in den Sozialen Medien verbreitet.

Da wir unsere Daten erst einen Tag vor Fristablauf eingereicht haben, landete der USCU-Beitrag ganz oben auf der Webseite.



Digitales UniForum. ►

Präsentation in der Mitgliederversammlung via Microsoft-Teams. ►



## Online – Mitglieder- versammlung 2020

03.12.2020

Unsere diesjährige Mitgliederversammlung fand nach einigem Hin und Her dann doch online statt – mit einer mehr als sonst üblichen Teilnehmerzahl von 54 Personen.

Die Gesetzes- und Verordnungslage besagte, dass wir die Versammlung verschieben können, und der bestehende Vorstand auch weiterhin entscheidungsbefugt war. Wir suchten dann im Herbst zunächst anzumietende Räumlichkeiten, verwarfen diese Vorgehen dann aber, weil nicht sicher war, dass wir auch alle teilnahmewilligen Mitglieder unterbringen konnten. Somit war schließlich „online“ die beste Wahl, nachdem auch die Möglichkeit einer geheimen Online-Abstimmung für die Wahlen gefunden war.

Wie üblich sei hier nicht der Bericht des Vorstandes geschildert, er ergibt sich aus den Texten unserer Clubzeitung.

### Wahlen

Gewählt wurden die Vorstände der Wahlgruppe 1. Die bisherigen Vorstände traten erneut zur Wahl an und wurden wiedergewählt:

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

### Bootsnamen für die "Dehler"

Im Vorfeld der Versammlung hatten wir ja die Mitglieder um Vorschläge für einen Bootsnamen für unsere neue Dehler gebeten. Es gingen fünf Vorschläge ein, über die nach kurzer Erläuterung abgestimmt wurde. Die meisten Stimmen gab es für die bisherige Bezeichnung „Beta“ und für den Vorschlag „Bravo“. Die „Beta“ setzte sich durch, so dass dann wohl das nächste Boot „Gamma“ heißt und nicht „Charly“.

## Boote 2019 und 2020 in Stichworten

### Nutzungszahlen

2019

Gesamt: 272 Tage (+13) 46%

Helios 23: 131 Tage (+11)

alpha-tross: 118 Tage (+ 0)

Hobie 16: 23 Tage (-14)

2020

Gesamt: 391 Tage (+119) 63%

Helios 23: 126 Tage (-5)

alpha-tross: 88 Tage (- 30)

Hobie 16: 25 Tage (+2)

Beta: 152 Tage

### Alpha-Tross

Einwassern am 12.04.2019

- Neuer Feuerlöscher (Schaum, A+B), Hecklampenkabel, Reffleine, Mückennetze

Auswassern am 06.12.2019

Winterlager: 2019/2020

- Tank und Kraftstoffanlage ersetzen/reinigen

Einwassern am 06.06.2020

- Neues Vorsegel mit UV-Schutzstreifen
- iPad-Plotter mit Navionics
- Propeller verbogen durch Treibholz.
- Windex-Akku, Lüftungsdom: Glaseinsatz, Pinnenausleger, neues Werkzeug, Handstaubsauger, Deckslampe

Auswassern am 30.10.2020

Winterlager im Zelt in Kressbronn.

### Beta

Inbesitznahme am 12.05.2020

- Aufrüstung mit Windex und Plotter
- Repariert oder ersetzt: Steuerkompass, Instrumentenabdeckungen, Toplicht, Impeller-Totalschaden, neue Starterbatterie, neue Diesel-Förderpumpe, Halterung für Spülabdeckungen, Vorsegelrisse tapen, neue Beläge für die Steuerradbremse, Winschenpflege, Wasserhahn, Klopumpe, Heizlüfter.

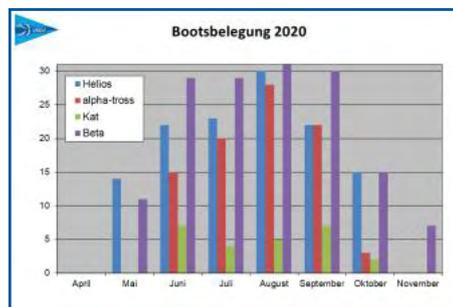
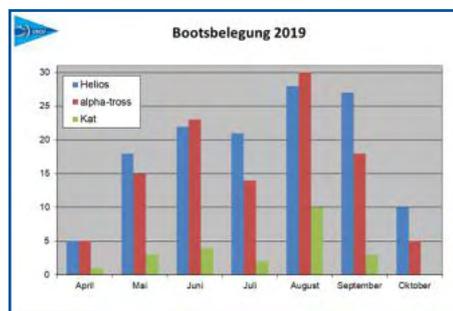
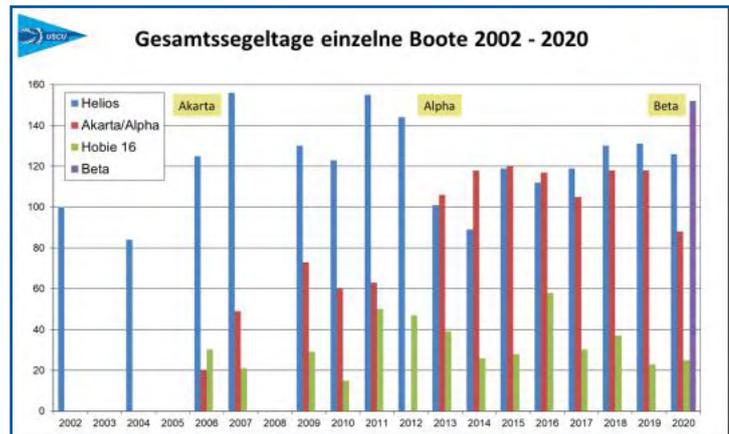
Auswassern am 04.12.2020

Winterlager bei Ultramarin unter Parkdeck.

Geplante Arbeiten:

- Antifouling, Schotblöcke, Schoten, Baudeleiter, neues Vorsegel, Autopilot.

Wir danken dem Takelmeister und den Helfern für Ihre Arbeitseinsätze.



Gesamtssegeltage. ▲

Bootnutzung 2019. ◀

Bootsnutzung 2020. ◀▼

Neues Vorsegel der Alpha. ▼

Verbogener Schraubenflügel auf der Alpha ◀▼▼

## Osteetörn auf der MEU 2019

Unterwegs mit dem Schulungsboot des Lybecker Yachtclubs LYC.

*Christian Baur & Christoph Paprota*

Nach dem erfolgreichem Ostsee Törn im letzten Jahr, ging es auch dieses Jahr wieder an die Ostsee. Mit dabei waren, Skipper Christian, Co-Skipper Christoph, Hannah, Robert und Gerald. Doch kurz bevor es losging, erteilte uns eine Hiobsbotschaft. Der Vorcrew war das Vorstag gerissen. Die Segler vom Lübecker Yacht Club sind aber hart im Nehmen und so motorte die Crew von Südschweden in einem Tag und einer Nacht zurück nach Travemünde.

### Tag 1

So konnten wir die Meu wie geplant am Samstag mit nagelneuer Vorsegel-Rollreffanlage übernehmen und führen nach kurzer Übernahme auch gleich los. Und nachdem die Meu direkt von einer Regatta kam, waren auch drei (!) Spinnacker und noch zwei zusätzliche Vorsegel an Bord.

Es war nur einer kurzer Schlag nach Grömitz, der aber bei aber bei recht ordentlichem Wind und der berühmten Ostsee-Welle doch für einige schon recht anstrengend war.

### Tag 2

Am nächsten Tag (Sonntag) verbesserte sich das Wetter deutlich und unter besten Bedingungen, bei Sonnenschein und gleichmäßigen Wind aus Südost, ging es weiter Richtung Fehmarn. Wir erreichten die Fehmarn-Brücke schon am frühen Nachmittag und da die Bedingungen so perfekt waren, entschieden wir uns kurzerhand einfach weiter zu segeln. Um die lange Reisezeit etwas zu verkürzen, buk Gerald einen Apfelkuchen. Er schmeckte vorzüglich!

So erreichten wir am Abend, nach 55 Seemeilen, Bagenkop an der Südspitze von Langeland.

### Tag 3

Am dritten Tag ging es weiter Richtung Ærøskøbing. Unter Segeln manövrierten wir durch die anspruchsvollen Fahrwasser. Mit 2.0 Meter Tiefgang hatten wir Skrupel, über die Sandbänke abzukürzen mussten uns genau an die betonnten Rinnen halten. Abends angekommen, war noch genügend Zeit für einen Spaziergang durch das Städtchen und für eine Runde schwimmen mit anschließendem Strandyoga. Namaste.

Segelspaß bei bestem Wetter. ▼



Die Crew freut sich auf frisch gebackenen Apfelkuchen von Gerald. ▲



#### Tag 4

Am vierten Tag ging es weiter nach Svendborg. Auch hier mussten wir uns die enge Fahrrinne mit anderen Verkehrsteilnehmern, den Fährschiffen nach Ærø, teilen. Bei 4 Meter Wassertiefe ganz schön spannend. Leider kam der Wind für die Einfahrt in den Svendborg Sund genau gegen an und so versuchten wir, so weit es irgendwie ging, mit den Fahrwassertonnen als Wendemarken zu kreuzen. Aber die MEU ist eine Regattaboat, und so war es bis fast zum Schluss möglich!

Svendborg war die einzige größere Stadt auf unserem Törn und markiert gleichzeitig dem nördlichsten Punkt unserer Reise. Leider war nun auch „Bergfest“.

Die Crew beim abendlichen Yoga am Strand von Ærøskøbing (v.l.n.r.: Christian Baur, Hannah Baur, Christoph Paprota, Robert Leiter und Gerald Stengele. ▲

Anspruchsvolles Fahrwasser vor Marstal (Ærø). ►



## Tag 5

Ist noch genügend Platz für die Æro -Fähre? ▼

Kreuzen im Svendborg Sund um die Fahrwassertonnen herum. ▼▼

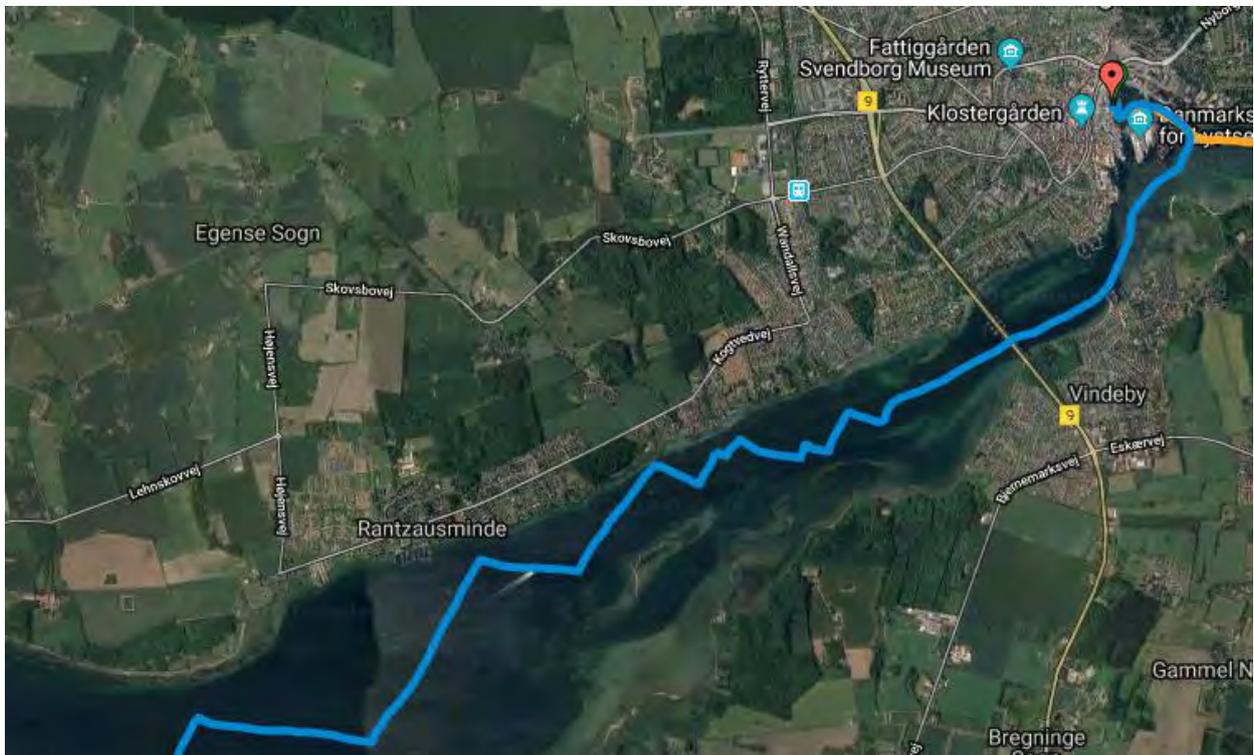
Am fünften Tag begann schon wieder der langsame Heimweg, nun gefühlt wie auf einer Flußkreuzfahrt durch den Thurø Sund. Auch hier lief die Meu wieder so gut, dass bei Rudkøbing querab einfach noch zuviel vom Tag übrig war und man gleich bis Marstal „schuß“ durchfuhr.



Marstal hatte Ende August schon die Gehsteige hoch („Wie? Bäcker? Brötchen? Alles schon zu!“), Christoph war genau vier Wochen vorher da, da lag man noch im x-ten Päckchen. Auch hier gilt: Baden ist Pflichtprogramm, so warm war die Ostsee lange nicht!

## Tag 6

Same speed, different day. Das Schöne an so schnellen Booten ist ja, entweder man schläft aus, da man ja für die gleiche Segelstrecke weniger Zeit braucht, oder man kommt einfach gut voran. In unserem Fall direkt von Marstal nach Lemkenhafen (Lämmchen-Hafen“ auf Hochdeutsch) auf Fehmarn. Nachdem die Revierkenner vom LYC uns versichert hatten, dass man mit der Meu in diesem Hafen kommt, trauten wir uns. Es ist ein seltsames Gefühl, wenn bei 2 m Tiefgang mitten im Fahrwasser nur noch 1,9 m reine Wassertiefe am Display stehen. Aber Schlamm gibt nach, und so zogen wir unsere eigene Ackerfurche bis in den komplett belegten Hafen. Aber auch hier merkt



man sofort, dass man an der Ostsee ist: freundliche, hilfsbereite Menschen am Steg geleiten einen zu letzten freien Platz am Außensteg, klären einen über die Spinnanlage auf (Obacht, der Kot löst Gelcoat auf!) und preisen die vielfältigen Sport-, Freizeit-, Bootservice- und Kinderbespaßungsmöglichkeiten auf. Wobei gefühlt wir die Jüngsten, also die „Lemken“, im Hafen waren!

### Tag 7

Der letzte echte Segeltag - nun gings zurück in die Zivilisation, nach Neustadt in Holstein. Ob der großen Auswahl an Stadthäfen und Liegemöglichkeiten entschieden wir uns für den Hafen der Schönen und Reichen, jedenfalls wenn man die dortigen Boote als Bewertungsschema zugrunde legt. Von Luffe bis Ovni, alles da und dazu in Varianten; vor lauter Boote gucken verpassten wir fast den Sonnenuntergang (Negroni!) und mussten im Licht unserer Stirnleuchten im Dunkeln das Boot schrubben.

### Tag 8

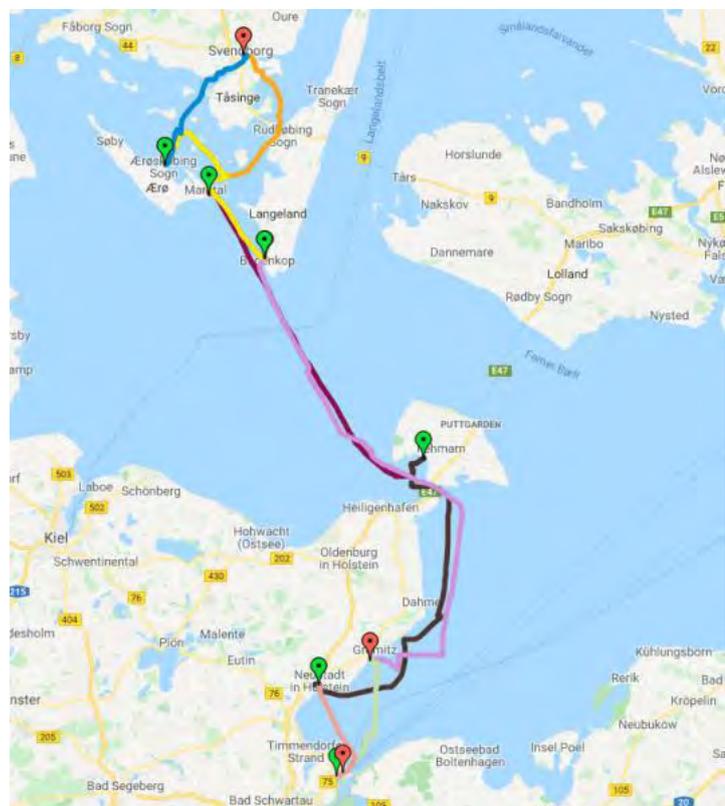
Der letzte Tag. Mangels Wind und Zeit ging es per Motor zurück nach Travemünde. Hier dann das erste Mal, dass wir trotz ausreichender Wassertiefe wo nicht hin kamen, nämlich an den Steg des LYC. Was auch immer da am Kiel bremste, es ging einfach nicht. Nun gut, die Auswahl an Liegeplätzen war groß genug. Nun Boot fertigputzen und dann vor dem Abschied und der Abreise das letzte Fischbrötchen am vielleicht heißesten Tag des Sommers an der Ostsee (so die Einheimischen) genießen. Schön wars!

### Die Fakten des Törns in Kürze:

- Yacht: Comfortina 38 (MEU)
- Crew: Christian Baur (Skipper), Christoph Paprota (Co-Skipper), Robert Leiter, Hannah Baur, Gerald Stengele)
- Zeitraum: 24.08. bis 31.08.2018
- Travemünde – Grömitz – Bagenkop – Ærøskøbing – Svendborg – Marstal – Lemkenhafen – Neustadt – Travemünde (210 sm)
- Highlights: langer Schlag nach Bagenkop (55 sm), Apfelkuchen und Pizza von Gerald, Navigation unter Segel im Fahrwasser um Ærø, Kreuzen im Svendborg Sund, „die Brücke ist aber schon hoch genug, oder?“, Baden in der Ostsee.

Lemkenhafen ▼

Unsere Route. ▼▼





Rundherum nur Wasser (weil Dänemark so flach ist). ▲

Fachmännische Abschätzung der Brückenhöhe durch Skipper Christian. ►▲

Die MEU von oben. ▼



## Skippertraining mit Marian

12. – 19. Oktober 2019, San Vincenzo

*Marian Kazda*

### Schiffsübernahme (Bericht Marian)

Ein einwandfreies Schiff ist die Grundvoraussetzung für einen entspannten und sicheren Segeltörn.

Daher war die Schiffsübernahme der erste und wichtige Punkt des Skippertrainings.

### - Unter Deck

Man soll nicht nur das Navigationsbesteck (unsere Kursdreiecke bestanden vorerst aus mehreren Einzelteilen), sondern auch das Essbesteck kontrollieren und abzählen.

Dann passiert es einem nicht, dass die drei vorhandenen großen Löffel abwechselnd von zwei Personen genutzt werden müssen.

Sind die Seekarten vollständig? Auch in Zeiten einer digitalen Navigation eine unentbehrliche Voraussetzung. Nein. Seeraum südlich Elba inklusive Giglio (unser potentiellstes Ziel) fehlt. Und die Hauptkarte des Reviers besteht aus vier aufgelösten Einzelteilen. Auch hier musste vom Vercharterer nachgebessert werden.

### - An Deck

Der Motor-Gashebel steht – markiert durch einen Pfeil – unkonventionell 45° schräg nach achtern in Neutralstellung. Noch schlimmer: der Gashebel hatte einen Spiel von 30-45°. In Kombination mit der Schrägstellung wusste man nie, ob vorwärts-, rückwärts- oder überhaupt ein Gang eingelegt ist. Reklamationen und Nachbesserungswünsche zwecklos: am Samstag ist kein Mechaniker da, ein neuer Gashebel ist nicht zu besorgen und es funktioniert ja. Immerhin war es ein gutes Training nachzusehen, wie die Schaltung am Motor ausgeführt ist und ob und wie man im Fall eines Komplettversagens manuell vom Motorraum aus schalten könnte.

Die Kontrolle der Segel (durchgelattetes Groß mit zwei Reffreihen und Rollgenau) offenbart ein neues Tuch. Tatsächlich standen die Segel auch beim Starkwind einwandfrei und sorgten für einen flotten Vortrieb.



Die Crew:  
v.l.n.r. Philipp, Richard,  
Marian, Bernhard, Oskar,  
und Robert. ◀

„Hast Du schon die Dirk gesehen?“ fragte mich Richard und man staunt: auf der Höhe der oberen Salinge war die Dirk auf einer Länge von mindestens einem halben Meter ohne Mantel und aufgespleist.

„This is no problem.“ meinte die Vercharterin. „Und was wenn sie nicht hält? Dann fällt der Großbaum (Rodkicker gab es nicht) den Seglern im Cockpit auf den Kopf.“

„Es ist kein Problem“ meinte erneut die Vercharterin.

„Gut, dann geben Sie es mir schriftlich, mit der Versicherung, dass dies kein technisches und sicherheitsrelevantes Problem darstellt!“

„Ich lasse einen Techniker aus der Marina kommen, der es beurteilt“ stellte die Vercharterin fest.

Diese kam halbe Stunde später und aus ihrem Gespräch konnte man ein paarmal „cambio“ aufschnappen. „Also gut, es wäre zwar nicht nötig, aber wenn Sie heute nicht weg müssen, dann kommt später ein Rigger und macht eine neue Leine rein.“ erklärte uns die Vercharterin. Wieder später kam ein netter älterer Herr und hatte den verschlissenen Teil der Dirk getauscht und angestückt. Wie wir später nachgezählt haben, insgesamt drei Leinen wurden auf dem Weg vom Anschlagpunkt ins Cockpit mit einer andersfarbigen Leine verlängert worden, was nicht die Bedienung unbedingt erleichtert hat. Ein Skippertraining eben.

#### Sonntag, 13.10.2019

**1. Schlag San Vincenzo Marina nach Elba, Golfo di Procchio | 11:30-17:00, Distanz 25,4 sm (Bericht: Bernhard)**

Nach einem ausgiebigen Frühstück und der folgenden Sicherheitseinweisung, besprachen wir die Rollenverteilung des Ablegemanövers, das unser Skipper Marian als Rudergänger dann durchführte.

Wir legten ab und fuhren aus der Marina, um uns anschließend durch Motormanöver mit der Steuerung unseres Schiffes, einer Sun Odyssey 36i, vertraut zu machen.

Einander abwechselnd fuhren wir die Manöver: Aufstoppen, Rückwärtsfahrt und Vollkreise, setzen dann die Segel (das Groß im 1. Reff) und nahmen Kurs 210 Richtung Elba auf.

Mit frischem Wind aus südöstlichen Richtungen waren wir flott mit 5-7 Knoten unterwegs, so dass wir uns bereits um 16:20

vor der Ankerbucht am Golfo della Biodola (östlich gegenüber Marciana Marina) befanden. Angesichts des frischen Südostwindes mit 4-5 Beaufort und den zu erwartenden Fallböen entschieden wir, dort nicht zu ankern. Stattdessen fuhren wir nach drei Wendungen tiefer in den Golfo di Procchio, um dort einen sicheren Ankerplatz zu finden.

Das Ankermanöver bei ca. 5m Wassertiefe und schon einigen heftigen Böen war problemlos. Angesichts des immer frischeren Windes entschieden wir, zusätzlich noch eine Leine an den an Backbord voraus ausliegenden Bojen auszubringen. Das Dingi wurde klargemacht, die Festmacherleinen zu einer langen Leine zusammengeknüpft, in das Dingi gelegt und von Philipp, Robert und Richard an der Boje befestigt. In der Mitte dieser zusätzlichen Leine brachten wir noch einen Fender zur Warnung für anführende Schiffe an. Um 17:00 lagen wir fest.

Bei einem von Richard gekochten Stifado und Rotwein, genossen wir den Abend in der Ankerbucht.

#### Montag 14.10.2019

**2. Schlag Golfo di Procchio, Distanz 17 sm (Bericht Richard)**

Im am besten geschützten Ostteil der Bucht sowohl mit Hauptanker gegen die vorherrschende Windrichtung SE und noch eine Leine im V an eine Boje festgemacht, hatten wir eine recht windige aber ruhige Nacht vor Anker verbracht. Nach einem ausgiebigen Frühstück brachen wir mit Maschine um 10:50 Uhr auf und fuhren bis circa Golfo della Biodola unter Maschine, bevor wir das Groß im ersten Reff und auch die Genua gerefft setzten. Mit halbem Wind (Windstärke 5-6 SE, auffrischend) und mit guter Fahrt, passierten wir den Capo D'Enfola. Der Wind frischte weiter auf und das Groß wie die Genua wurden im 2. Reff verkleinert. Das Schiff lief auch dann sehr stabil und schnell. Davon konnten sich alle am Ruder überzeugen als wir die Wendungen übten.

Nach kurzer Zeit passieren wir das Leuchfeuer und den Scoglietto di Portoferraio und fuhren in die große Buch vor Portoferraio, um dort circa 2 Stunden lang Manöver unter Segeln zu fahren. Dabei wurden auch die richtigen Kommandos (insb. für Halse und Q-Wende) geübt. Es wurden mit der Crew alle Positionen durchgewechselt und jeder konnte an jeder Position seine Aufgaben durchspielen. Dabei musste immer wieder

auf ein- und ausfahrende Fähren geachtet und jegliche Behinderung vermieden werden. Um 14:30 Uhr fuhren wir in den Hafen von Portoferraio ein und mit Bernhard am Ruder legten wir mit Mooring und Heckkleinen an den uns zugewiesenen Liegeplatz an. Nach dem Festmachen wurde dieser schöne Segeltag natürlich mit einem wunderbaren tschechischen Bier gekrönt!

#### **Dienstag 15.10.2019 Hafentag (Bericht Marian)**

Vorhersage: Südost 6-7 Bf., Regen bzw. Gewitter, starke Böen

Auf der Nordseite von Elba ist der Hafen von Portoferraio bei dieser Wetterlage der einzige voll geschützte. Gerade deshalb haben wir uns am Vorabend hierher begeben und nur bei leichten Wind einen der letzten Anlegeplätze belegen können. Nun bläst es stark in den Hafen hinein, mit Schaumkronen bis zur Hafeneinfahrt. Wir beschließen abzuwarten und uns wieder um 15h zu treffen. Als eine bei der Törnplanung gewünschte Option steht/stand ein Nachschlag, für den es bei einer Woche Charterdauer nur begrenzte zeitliche Möglichkeiten gibt. Denn über Nacht legt man deutliche Distanzen zurück, die dann wieder zurücksegelt werden wollen.

In der Mittagszeit besuchen wir das „Museo Civico-Archeologico della Liguella“ am Turm an der Ostseite der Hafeneinfahrt. Sehr sehenswert sind die ausgestellten Reste der Bleianker aus der Römerzeit. Als Vorgänger zum heutigen Stockanker war der „Stock“ aus einem 60 – 80 cm langen massiven Stück Blei gegossen, in den der holzerne Ankerschaft eingesetzt wurde. Durch die Schwere des Bleis wurde der Anker immer in der richtigen Position am Grund gehalten und die (Holz)Flunken konnten fassen und halten. An den Außenmauern des Museums bläst uns der Wind fast ins Meer hinunter.

Zurück im Schiff wieder der Blick in die Vorhersagen: der Südost-Sturm soll sich gegen Abend legen. Also doch ein Nachschlag? Leider sagen zwei unterschiedliche Modelle für den Abend und die Nacht Westwind mit 6 bis 8 Bf. zwischen Cap Corse und der Westküste von Elba voraus. Der Zweck des Skippertraining ist somit erreicht: Man soll auch wissen, wann man nicht hinaus läuft.

#### **Mittwoch 16.10.2019: Von Portoferraio nach Giglio, 6 – 18 Uhr, 47 sm (Bericht Oskar)**

Am Abend vor dem Schlag nach Giglio waren die Windprognosen für Mittwoch etwas unterschiedlich. Jedoch auf einen Nenner gebracht würden wir vormittags mit 3 Bft aus SE, am frühen Nachmittag mit nahezu Windstille und am Nachmittag wieder leicht auffrischend auf 3 Bft aus E bis NE zu "kämpfen" haben. Alles in Allem nicht ideal, aber machbar - dauert halt länger.

Und so wurde beschlossen, recht früh aufzustehen und den Kurs Richtung Giglio zu setzen. Tatsächlich klappte das frühe Aufstehen nach der Zwangspause in Portoferraio tadellos. Nach einem kurzen Frühstück legten wir ab, verließen bei Dunkelheit die Bucht von Portoferraio und nahmen unter Motor zunächst Kurs NNO. Bei der Umrundung des Capo della Vita (Nord-Ost-Spitze Elbas) begrüßte uns der Tag mit einem herrlichen Sonnenaufgang zwischen den Inseln Isola dei Topi, Palmaiola und Cerboli im Golf von Piombino. Die Stimmung an Bord war hervorragend - wie auch an den vorhergegangenen Tagen. Und so setzten wir nach Umrundung des Capo della Vita auf Höhe Palmaiola die Segel und nahmen Kurs "Hart am Wind".

Für die bevorstehende lange Fahrt wurde ein 2-stündiger Wachwechsel ausgelost und die Aufgaben für Wache und Freiwache verteilt. Wie vorhergesagt war der Wind mit 3 Bft nicht sonderlich kräftig. Die vom Vortagessturm herrührende kabbelige See verlangte von uns jedoch einiges an Körperbeherrschung ab, so dass die Fahrt nicht ganz zu dem Spaziergang wurde, wie die Windstärke glauben machen will.

Giglio war nun ganz leicht am Horizont zu erkennen - eher zu erahnen. Zur Stärkung der durchgeschüttelten Mannschaft zauberte Marian eine Gemüsesuppe aus der Pantry - hervorragend seine Suppe. Leider ging auch ein kleiner Teil nach dem Verzehr unverdauter weise in die kabbelige See. Kurz danach wurde ein Thunfisch bei der Jagd gesichtet. Es kam die Vermutung auf, dass unsere kleine Nahrungsabgabe die Konzentration von jagdbaren Beutefischen in Rumpfnähe der Frivola doch signifikant erhöht hatte. Mit einem guten Gefühl der tiefen Zufriedenheit, für die Thunfischpopulation im Tyrrhenischen Meer etwas außergewöhnliches geleistet zu haben, ging die Fahrt weiter.

Um die Mittagszeit schlief der Wind nahezu ein. Schwachwindsegeln war angesagt. Hier konnte uns Richard wertvolle Tipps über Holepunkt, Traveller, Segelstellung und Strömungszusammenhänge von Vor- und Großsegel geben. Als sich der Wind später komplett verabschiedete, wurde die Stahlgenua gehisst. Unter Motor ging es dann weiter. So konnte auch Höhe gelaufen werden, die vorher unter Wind aus SE doch arg litt. Später frischte der Wind wieder auf. Diesmal aus NE, was unserem Kurs sehr zugute kam. Und so erreichten wir noch vor Anbruch der Dunkelheit kurz nach 18 Uhr Giglio.

Giglio präsentierte sich als wunderschöner Stadthafen. Wir wurden angewiesen, am Kai längsseits anzulegen. Also kurzfristig neue Einteilung der Rollen zum Anlegemanöver und alle Fender nach Steuerbord. Nachdem die Frivola über Vor-, Heckleine und Vor-, Heckspring gesichert war, freuten wir uns auf das obligatorische Anlegerbier nach einem langen Segeltag.

Nach uns kam noch ein Katamaran und legte ebenfalls längsseits zwischen uns und der Hafeneinfahrt an. Als an Bord des Kats etwas Hektik aufkam, unterstützten wir alle beim Anlegen und Verholen. Wie sich kurz darauf herausstellte, war auch Eile geboten, lief doch quasi im Kielwasser des Kats die Fähre in den Hafen ein. Die Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb des Hafens scheint nicht für Fähren zu gelten. Rein in den Hafen, hart aufstoppen, Festmacher raus, anzurren, fertig. Die mächtigen Fender am Kai haben schon ihre Berechtigung.

Nach dem Abendessen ging es noch eine Runde ins Städtchen. Man kann es nur erahnen, was da im Sommer los sein würde. Jetzt im Oktober jedoch gehörte die Hafensperrpromenade Giglios nur uns und den Kindern.

**Donnerstag 17.10.2019: Von Giglio nach Rio Marina / Elba, 9:30 – 19:30 Uhr, 37 sm (Bericht Philipp)**

Für heute ist die lange Fahrt von der kleinen Insel Giglio zurück nach Elba geplant und wir legen nach einem guten Frühstück um 9:30 ab. Auch heute wechseln wir uns alle 2 Stunden als "Stundenskipper" ab. Der jeweilige Skipper darf, unter Vorbehalt natürlich, bestimmen, wohin die Reise geht. Leider ist relativ wenig Wind und so motoren wir erst einmal ein gutes Stück. Als der Wind einschläft, genießen wir nachmittags

noch eine Abkühlung im Meer bei bestem Wetter.

Dann frischt tatsächlich der Wind ein wenig auf, wir segeln mit raumen Wind, mit Schmetterling und Bullenstander. Richard optimiert die Fock zusätzlich, in dem die Fockschot aus den Blöcken an Deck herausgenommen und außenbords geführt direkt auf der achteren Winsch belegt wird. Danach steht sie besser, da der Holepunkt beim raumen Wind zu weit vorn und die Genua zu eng geschotet war.

Die Sonne geht langsam unter und bei 2-3 kn Fahrt ist Elba trotz Sichtnähe noch Stunden entfernt. Motoren oder segeln? Wie entscheiden sich die „Stundenskipper“? Es stehen zwei Häfen zur Wahl, das touristisch sehr schön angelegte und bekannte Porto Azzurro und ein uns unbekannter Hafen Rio Marina, der früher wohl ein Zentrum des Eisenhandels war. Da einige von uns Porto Azzurro schon vom SKS aus kannten und eine Nachtansteuerung eines, für alle fremden Häfen immer auch sehr interessant ist, entschieden wir uns für Rio Marina.

Kurz nach Einbruch der Dunkelheit nähern wir uns noch immer unter Segeln endlich Rio Marina, vorher legte dort aber schnell noch eine Fähre an, offensichtlich wird sie dort über Nacht bleiben. In völliger Dunkelheit sieht der Hafen sehr einsam und verlassen aus. Dennoch können wir kaum freie Anlegeplätze ausmachen und per Funk ist auch niemand von der „Marina“ zu erreichen. Nach einer Erkundungsrunde machen wir (Oskar fährt den Anleger) zwischen den verbliebenen und verwaisten Segelbooten um 19:30 fest und erkunden noch kurz die Gegend. Zum Glück haben wir noch jede Menge Essen an Bord und so wird es wieder ein lustiger und geschmacklich guter Abend auf unserer Frivola.

**Freitag, 18.10.2019: Von Rio Marina nach San Vincenzo, 10 – 17:30 Uhr, 23 sm (Bericht Robert)**

Der letzte Schlag zurück in die Charterbasis erforderte mit nur gut 20 Seemeilen, und aufgrund der Übergabe erst am nächsten Morgen, keinerlei Eile. Daher konnten wir den Morgen noch zwei Stunden zum Üben von Hafenmanövern (längsseits und rückwärts anlegen) nutzen. Danach ging es auf einem schönen Halbwindkurs Richtung Festland.

Beim Abstecher in die Bucht von Porto Baratti konnte jeder nochmal ein Ankerma-

növer fahren, bevor wir eine kurze Mittagspause einlegten. Dabei zog ein kleiner Regenschauer über uns hinweg, was aber die Motivation einiger Crewmitglieder auf ein Bad im Meer nicht minderte. Nach einer kleinen Stärkung ging es dann nach San Vincenzo, wo wir zunächst (sehr wenig) tanken mussten, bevor Marian das Privileg

des letzten, nicht gerade einfachen Anlegers nutzte. Den letzten Abend verbrachten wir dann zunächst im selben hervorragenden Fischrestaurant mit riesigen Portionen wie am ersten Tag, bevor wir den Abend gemütlich an Bord ausklingen und keine Flüssigkeiten zurück ließen.



Morgens in Rio Marina. ◀



Hafenmanöver: längseits am Fähranleger. ◀

## Überführung mit Hindernissen

Und dann war der Propeller weg ...

*Harald C. Traue*

Auf der Überführungsetappe mit USCUCrews auf der Lady Blue haben wir zwischen Valencia und Malaga den Propeller verloren. Wir, das waren Elke Traue, Nici Altendorf, Klaus Murmann und ich. Warum der Propeller verloren ging, lässt sich nicht rekonstruieren. Vielleicht hatte sich im kompliziert aufgebauten J-Prop etwas gelöst, das der Taucher nicht sehen konnte als er etliche Tage zuvor eine Mooring aus dem Propeller gelöst hatte. Wie auch immer: shit happens. In den verschiedenen - und ich schicke das voraus - komplizierten Schritten der Lösung dieses Problems - wuchs und schrumpfte unser Optimismus mehrfach und glitt gelegentlich in Hoffnungslosigkeit ab. Mit dem ersten Tauchgang im Hafen war klageworden, der Propeller ist weg, aber das Endstück der Welle, der sogenannte Konus, sowie das Gewinde der Schraube schien unversehrt, jedenfalls fühlte sich das im schon schummrigen Licht des Abends unter Wasser so an.

Weil wir sofort etwas Sinnvolles tun wollten, nahmen wir uns zunächst die an Bord befindlichen umfangreichen Originalunterlagen vor, um nach Informationen über den Propeller und die Wellenanlage zu suchen. Das war nicht ganz einfach, weil in 40 Jahren eine Yacht die eine und andere Veränderung mitmacht, die sich in den Dokumenten entsprechend komplex abbildet. Auf der ausgebreiteten Konstruktionszeichnung im Format DIN A 0, die sich den großen Tisch im Salon bedeckte, fanden wir keinen Hinweis auf den ursprünglichen Propeller, aber etliche detaillierte Angaben zu Durchmesser und Längen der Wellenanlage. Neben der Abbildung des Endstücks der Welle, offensichtlich einem Gewinde, auf der die Schraube sitzt, die den Propeller fixiert, war allerdings die ursprüngliche in Normschrift eingetragene Angabe M16 1,5 mit einem Bleistift durchgestrichen und durch M18 1,5 ersetzt worden. Änderungen in Originalplänen sind normalerweise mit Datum und dem Grund der Änderung kommentiert. Hier nicht, auch die Angabe in Normschrift wirkte nachlässig durchgestrichen.

Was galt nun, die ursprüngliche Angabe oder die handschriftliche Korrektur? Eine kleine Recherche im Internet half weiter: Die 1,5 deutete auf ein Feingewinde hin. Und weiter erfuhren wir, dass eine Schraube (oder umgangssprachlich Mutter) mit Feingewinde im Vergleich zum Regelgewinde ein engeres Gewindeprofil hat, die Steigung ist also kleiner. Ein weiterer Blick in die recherchierten Spezialtabellen zeigt, dass man Gewinde mit ganz unterschiedlichen Steigungen herstellen kann. Schon an diesem Punkt wurde uns klar, dass es wohl kein Griff in die Kiste mit alten Muttern reichen würde, um einen Propeller zu befestigen - vorausgesetzt, die Werft hat einen auf Lager (eine Hoffnung, die ausgesprochen optimistisch war, eher noch tollkühn).

Widmen wir uns noch einen kleinen Moment dem Feingewinde, denn wir lernten ausserdem schon an diesem ersten Abend, dass Feingewinde die Tragfähigkeit der Schraube erhöhen, da ein Feingewinde zu einem größeren tragenden Querschnitt des Bolzens führt. Die Tragfähigkeit des Gewindes sinkt jedoch. Für das Endstück der Welle leuchtet das ein, denn das Gewinde muss ja nicht viel halten, weil der Propeller ja durch einen Keil fest auf der Welle sitzt. Ein weiterer Vorteil ist die größere Selbsthemmung der Schraube, lasen wir, weil die Steigung geringer ist und man deshalb auf eine Schraubensicherung unter Umständen verzichten könne. Das alles hatten sich die Konstrukteure wohl auch gedacht, aber trotzdem war der Propeller offensichtlich abgefallen. Vielleicht hatte man das mit der Selbsthemmung zu wörtlich genommen. Wir erfuhren allerdings auch, Feingewinde findet man nicht nur beim metrischen ISO-Gewinde und beim Whitworth-Gewinde, sowie beim amerikanischen Unified Thread Standard. Und war nicht die Lady Blue um die Welt gesegelt, auch in den USA gewesen? Nach diesem Crashkurs im Internet und Sichtung der Originalpläne mit den handschriftlichen Änderungen krochen wir etwas rat- aber noch nicht hoffnungslos in die Kojen.



Kein gutes Omen für Spökenkieker: tags zuvor lag eine gestrandete Fähre am Molenkopf der Hafeneinfahrt. ◀

### Dienstag

Am Morgen des 27.8. hatten wir in Denia abgelegt. Am Ende der östlichen Hafenmole lag weiterhin die gestrandete Autofähre und von vorn kam die Ersatzfähre aus Ibiza auf uns zu. Zum Ausweichen legten wir unter Motor einen Zahn zu, konnten aber bald Segel setzen und fuhren unter Genua und Groß an der spektakulären Küste entlang. Nach einigen Stunden kam der Penyal d'Ifac in Sicht, den wir westlich umrundeten bis der gewaltige Fels den Wind abdeckte. Der Motor sprang normal an, aber trotz mehrfachen Einkuppeln kam keine Fahrt ins Boot. Die Welle am Wellensumpf drehte sich, also musste was mit dem Propeller sein. Klaus steuerte das Boot unter den erneut gesetzten Segeln etwas weiter in Richtung Hafeneinfahrt, ich funkte und bat um Schlepphilfe. Am Kopfsteig dann rasch abtauchen, die entblößte Welle abtasten und die schlechte Nachricht in Cockpit rufen: der Propeller ist weg, einfach weg!

Wir essen erst einmal und trösten uns mit der Volvo-Werkstatt im Hafen, einen Travellift und weiter hinten eine kleine Werft. Gegenüber unseres Steges befindet sich auch eine Kaimauer für Fischerboote. Wo Fischerboote sind, muss ja auch repariert werden. Im Unglück hätten wir es also besser nicht treffen können.

### Mittwoch

Am Mittwoch 28. 8. morgens stehen wir um 8 vor der Werkstatt. Monteure verteilen sich mit ihren Werkzeugkisten auf Boote. In der Werkstatt hört man uns zu, versteht aber das Englisch kaum, aber immerhin so viel, dass unser Propeller verloren ging. Der englisch sprechende Manager wird herbeigerufen. Er übersetzt das Problem. Zwei Monteure schauen skeptisch. Einer, er heißt Antonio merken wir uns später, sagt what is wrong, it is the third lost prop this week. Er schleppt einen Propeller für eine 25 mm Welle herbei. Die aufkeimende Hoffnung trübt sich ein als wir berichten, dass unsere Welle 30mm misst. Wir messen mit Schiebellehre erneut im Boot, holen die Pläne. Der offensichtlich kundigste Monteur namens Antonio sieht sich alles an und meint now you have a problem und trägt den Propeller wieder weg. Nach und nach gehen die Monteure wieder an ihre anderen Arbeiten, sie haben offenbar wenig Hoffnung. Der Manager lässt uns wissen, dass wir herausfinden sollen, was für eine Welle im Boot ist und noch besser, die genauen Angaben zum Propeller liefern. Dann könne man gezielt bestellen und einen Propeller herbeischaffen. Das Problem der handschriftlichen Korrektur auf M18 1,5 interessiert sie erst einmal nicht.

Eilige Telefonate mit Christian den Eignern der Lady Blue Julia und Christian und danach mit dem Vorbesitzer TE über unser Problem. Christian telefoniert mit der Werft Contest (früher Conyplex) und erfährt, dass es leider keine Unterlagen mehr gibt, die ins Jahr 1979 zurückreichen, aber man habe damals Volvo-Wellenanlagen verbaut. Contest listet mehr als 10 Punkte auf, welche Daten man braucht, um weltweit einen Propeller zu bestimmen. Ich telefoniere erneut mit TE, ob er über genauere Angaben zum vor Jahren eingewechselten J-Prop habe: Fehlanzeige, alle Unterlagen seien an Bord. Er sei sich aber sicher, dass eine Standardwelle von Volvo eingebaut worden sei. Aber was bedeutet das? Erneut arbeiten wir uns durch die stapelhohen technischen Unterlagen an Bord. Wir versuchen alle Daten zusammenzutragen. Das gelingt bis auf die genauen Daten des Konus', von dem wir nur sicher wissen 1:10.

Die Monteure eilen geschäftig hin und her, aber sie meiden uns. Wir verlängern im Hafengebäude unseren Aufenthalt für zwei weitere Tage. Da das Marina-WLAN schwächelt, bitten wir Christian von Solingen aus nach Propellerlieferanten zu suchen. Wir machen dies und das am Boot.

#### Donnerstag

Am Donnerstag 29. meldet Julia ein erstes Angebot über 3800€ netto. Das ist eigentlich nicht drin, sagt Julia offenbar niedergeschlagen angesichts der sich anbahnenden Katastrophe: Überführung erneut abbrechen, Boot in Calpe lassen, Ungewissheit, wie es weitergehen soll. Klaus und ich nehmen uns erneut die Unterlagen vor, vergleichen mit den Typenschildern am Getriebe und am Motor, messen erneut die Welle und tragen alles zusammen, was nach Meinung der Werft weltweit reichen sollte, um einen neuen Propeller zu beschaffen. Was fehlt sind allerdings die genauen Konusdaten und die Unklarheit über das Gewinde der Befestigungsschraube. Mit den gesammelten Daten gehen wir zum Volvomanager. Vielleicht hat er einen Lieferanten. Er druckt ein Formular von einem Lieferanten aus, bei dem die Werkstatt vor Monaten einen Propeller bestellt hätte. Das Formular fragt noch mehr ab, aber natürlich auch den Konusangaben, die wir nicht hatten. Der Manager erzählt, dass es bei der letzten Bestellung eines Propellers zwei Monate gedauert habe. Unsere Stimmung sinkt unter null: Scheiße!

Wir telefonieren erneut mit TE in Köln: Er schwört Stein und Bein, dass werksseitig eine Standardwelle von Volvo eingebaut worden sei und dass die Welle am Endstück auch nicht geändert worden sei als man eine neue Dichtung eingebaut habe. Dann sitzen Klaus und ich wieder an den Smartphones, um Propellerinformationen zu bekommen. Christian hatte von Solingen aus schon zwei weitere gefunden und Angebote eingeholt. Schließlich stoßen wir noch am Vormittag von Calpe aus auf die Firma Gröver Propeller GmbH, die seit über 50 Jahren Propeller repariert, anpasst und neu liefert und sogar berechnet. Die Firmenangaben auf der Website lassen große Kompetenz ahnen, aber auch die sonore Stimme am Telefon ist vertrauenswürdig. Ich schildere unser Problem. Für solche Probleme sind wir doch da, sagt er, das kriegen wir schon hin. Und ja, für Contest haben sie schon vor vierzig Jahren geliefert. Da ich mich bei dieser guten Nachricht fast verschlucke, vergesse ich nach dem Alter von Gröver Senior zu fragen. Der Bootsbauer in Holland müsste ja betrunken gewesen sein, wenn der keine Volvo Standardwelle eingebaut habe, fügt er hinzu und lacht. Unser Mann, denke ich und gebe alle Infos durch, die er von mir haben will. Sein Sohn würde dann zurückrufen. Eine Stunde später Rückruf von Gröver Junior, es gäbe Festpropeller und Faltpropeller, die Preise recherchiere er gerade. Am Nachmittag stellt sich heraus, dass es einen linksdrehenden Festpropeller nicht auf die Schnelle gibt – auch hier dauert die Beschaffung zwei Monate. Es kommt eigentlich nur ein Faltpropeller in Frage, denn der sei binnen 12 Stunden in Bremen. Ich gebe das an Christian zur Entscheidung weiter.

Nach etwas hin und her, Überlegungen von Christian und Julia in Solingen, bestellt Christian einen neuen Faltpropeller und organisiert den Transport nach Calpe per UPS. Weil ja nun alles Standard ist, fällt das Problem der Befestigungsmutter in der Euphorie erst einmal unter den Tisch. Wir informieren die Volvowerkstatt und verlängern bis Sonntag. Danach klettern wir auf den Penyal d'Ifac, dieser gewaltigen Landmarke mit seinen 332 Metern Höhe über dem Meer. Er sieht aus wie ein Lavadom, ist aber ein kalkhaltiger Felsbrocken, der als Überrest eines Erdbebens in der Sierra de Oltà, der in direkter Verbindung zu den Balearen steht. Navigatorisch ist er eine weithin sichtbare Landmarke. Auch wir wähn-



An der Welch ein Blick vom Gipfel des Penyal d'Irac auf Calpe und den Hafen! ◀

ten uns bei der Ansteuerung schon viel näher am Hafen als wir tatsächlich waren, so markant ist der Fels und unmittelbar am Ufer gelegen. Von oben hat man eine wunderbare Sicht in alle Richtungen. Nach dem Abstieg gönnen wir uns einen Drink auf der Ostseite des Isthmus, an der sich ein langer Sandstrand erstreckt.

#### Freitag, Samstag und Sonntag

Christian hat von Solingen aus den Propeller auf den Weg gebracht. Wir berichten von der Bestellung dem Volvo-Manager. Vor Montag früh, sei aber nichts zu machen, müssen wir hören, die Monteure haben alle Hände voll zu tun, denn viel Boote sollen für lange Liegezeit über den Winter vorbereitet werden. Wir verlängern unseren Liegeplatz erneut um einige Tage und verfolgen dann den Lieferweg über Paris unserer UPS-Sendung im Internet. Praktisch stündlich erfahren wir, wie weit die Sendung schon ist. Jetzt liegen drei freie Tage vor uns. Die könnten ganz entspannt sein, wäre da nicht die Sorge, ob am Ende alles passt. Am frühen Nachmittag tauche ich noch einmal. Überrascht finde ich den Keil, der noch in der Welle festgeklemmt war und bringe ihn hoch. Er wird vermessen. Dann machen wir

uns auf den Weg in die schöne, aber noch menschenleere Altstadt von Calpe. In Reiseführern wird gewarnt: Ein Besuch am Nachmittag in spanischen Städten kann enttäuschend sein, weil man keinen Menschen zu Gesicht bekommt und alle Läden geschlossen haben. Ein Café hat aber geöffnet, in dem sich nach und nach Gäste einfinden nachdem sie wie wir durch die leeren Gassen geschlendert sind. Obwohl die Wirtin ursprünglich aus Österreich kam, ist die Liste der Tapas sehr spanisch, einladend, verführerisch. Nach der Anspannung der letzten Tage bleiben wir einfach sitzen und essen uns durch die lange Liste auf der Speisekarte. Wieder auf der Lady Blue recherchieren wir die nähere Umgebung nach interessanten Orten, Ereignissen und Angeboten. Für Samstag und Sonntag mieten wir ein Auto, fahren Samstag durch hübsche Kleinstädte wie Xaló und anschließend zu einem symphonischen Konzert mit Filmmusik in die nächst größere Stadt mit dem klangvollen Namen Ondara. Das Konzert findet in der sommerlich warmen Arena zwischen 11:00 abends und 1:00 in der Nacht statt. Am Sonntag nehmen wir einen Flohmarkt in Pedreguer zum Anlass für weitere Touren über Land, tun also das, was

man sonst bei Törns viel mehr machen sollte, nämlich Land und Leute kennenlernen. Auf dem Flohmarkt kaufen wir eine betagte Puk-Säge und finden auch ein zweites Sägeblatt, etwas rostig zwar, aber ansonsten okay. Eine kleine Band macht spanische Musik. Dazu essen wir Oliven und trinken Bier. Den Nachmittag verbringen wir dann auf einem Platz vor dem lokalen Museumscafé in Benissa unter einem großen schattigen Baum und reden stundenlang über Gott und die Welt, essen Tapas, Klaus sagt mit Blick auf sein Smartphone, der Propeller ist schon fast in Calpe.

Nach unseren Ausflügen zurück an Bord kommen erneut Zweifel am bestellten Propeller auf. Die Kataloge und Datenblätter von Propeller Gröver beschreiben die möglichen Faltpropeller en detail – auch die Sets zur Befestigung. Wir finden dort als Befestigungsmuttern M16 1,5 und M20 1,5, aber keinen Hinweis auf M18 1,5 – wie die handschriftliche Korrektur in den Originalplänen lautet. Kann das sein? Klaus ist optimistisch: Harald, glaube mir, an der Mutter wird das Ganze nicht scheitern, der Gröver wird das schon richtig bestellt haben. Montagmorgen soll wie verabredet gekrant werden, wenn die Lieferung aus Bremen uns erreicht hat. Dann wird sich alles weisen.

### Montag 2.9.2019

Ich habe schlecht geschlafen. Beim Frühstück erfahren wir, das Packet ist da. Klaus und ich surten fast im Laufschrift über den klappernden Steg in die Volvo-Werkstatt. Da steht der Karton. Der Propeller kommt uns aus der Verpackung wie ein hell poliertes Goldstück entgegen. Fast andächtig heben wir ihn vorsichtig auf die ölige Werkbank. In den Plastiktüten finden wir den Keil und die Befestigungsschraube. Erster Schreck: Der neue Keil ist 8mm breit und die zugehörige Nut im Propeller natürlich auch. Der aufgetauchte Keil misst aber 10mm. Zweiter Schreck: Die Befestigungsschraube sieht größer aus als erhofft. Aber wir sind nicht sicher. Jetzt erst einmal das Boot herauskranen. Die Marineros bugsieren uns mit dem Schlauchboot an den Travellift.

In den bislang skeptischen Volvomechaniker Antonio kommt Leben: jetzt ist der Propeller da und jetzt kommt es auf ihn an. Wir zeigen entmutigt den neuen und den alten Keil. Davon ist er nicht beeindruckt. Wir palavern auf Englisch und verstehen, dass er den Keil passend fräsen kann. Als das Boot am Kran hängt, interessiert Antonio nur, ob der Propeller genau auf den Konus passt. Yes perfect fit, strahlt er offenkundig erleichtert als habe auch er eine Woche lang diesem Moment entgegengefiebert. Wir probieren die mitgelieferte Mutter. Sie passt nicht, ist offenbar eine M20 1,5, denn die Gewindesteigung scheint zu stimmen.

Mitten in der Nacht ein Symphoniekonzert mit Filmmusik in Ondara. ►





Nackt und kümmerlich kommt unter dem wuchtigen Rumpf das Endstück der Propellerwelle aus dem Hafengewässer wie ein nichtsnutziger schlapper Schwanz. ◀

Während Klaus und ich mit der Schieblehre am Endstück der Welle hantieren, um die genauen Maße zu bestimmen, verschwindet Antonio im Ersatzteillager, offenbar auf der Suche nach der Kiste mit den Muttern, die sich ja in jeder Werkstatt finden lässt. Mit mehreren Muttern in der Hand kommt er zurück, die er sofort ausprobiert. Keine passt! Inzwischen ist es Mittagszeit. Er fährt davon und deutet an, noch über weitere Kisten mit Muttern zu verfügen.

Inzwischen telefoniere ich mit Gröver Senior. Das kann nicht sein, sagt er, M18 1,5 benutzt man nicht im maritimen Bereich und den Keil, ja die Propellernut hätte er natürlich auf 10mm ausfräsen können, aber ohne zu wissen, ob der Konus passt, hätte er sie nicht zurücknehmen können. Auch wieder war! Was tun, frage ich. Er empfiehlt nach Valencia zu fahren, um dort nach einer Stahlwarenfabrik zu suchen. Noch einmal rufe ich TE an, berichte von dem neuen Problem. Jetzt bräuchte man eine Gewindelehre, sagt er, die sollten wir in Valencia besorgen, um zu messen, ob es sich tatsächlich um M18 1,5 handelt und vor allem, ob das Gewinde überhaupt metrisch sei, sonst müsse die Welle ja raus und das ginge nicht so einfach wegen des Skeges zwischen Propeller und Ruder und man müsse dazu den Motor anheben. Insgesamt alles katastrophale Aussichten, denke ich und frage noch einmal nach der Welle und ob er die je getauscht habe. Nein, versichert er. Ich verabschiede mich höflich.

Antonio unser Volvomechaniker läuft inzwischen mit einer gewaltigen Rohrzange auf dem Stellplatz umher. An den aufgepallten Booten schraubt er die Propeller los. Er will uns jetzt mit aller Kraft helfen. Das merkt man, aber immer wieder ist es ein anderes Gewinde, meist M16 und auch kein Feingewinde, scheint mir jedenfalls, denn mit bloßem Auge sieht man es nicht leicht. Es ist wie verhext. Dann bleibt er an der Lady Blue mit hängenden Schultern stehen, in einer Hand sein Smartphone, die andere Hand an der nackten Welle. Er telefoniert laut und eindringlich. Ich verstehe nicht viel mit meinem bisschen Spanisch aus dem VHKurs vor Jahren, aber offenbar redet er mit seinem Vater. Ich höre Papá te necesito urgentemente und von hélice ist die Rede und von einem amigo. Ich frage nach als er aufgelegt hat. Er sagt, dass er jetzt mit seinem Papa gesprochen habe, der sei zwar in Rente, habe aber 40 Jahre lange Schiffsspropeller für Fischerboote repariert und der Papa habe auch einen Freund, der hat eine Werkstatt und könne selber Schrauben machen. Jetzt sei aber Feierabend und er müsse weg und unser Boot wieder ins Wasser, aber morgen um 10 kommt der Papa mit dem Freund. Dann würden wir weiter sehen. Am Abend lädt uns Elke zum Essen bei einer Flasche Mateus ein. Das tut gut, denn wir sind alle vier total angespannt.

### Dienstag 3.9.

Nach dem Frühstück wird das Boot erneut aus dem Wasser gekrant. Pünktlich um 10 stehen zwei ältere Herren um unsere Welle, sprechen leise, messen mit der Schieblehre, begrüßen uns freundlich, aber zurückhaltend als wollten sie keine Versprechen machen. Wir sind begeistert, sehen in ihnen die Retter in der Not, radebrechen spanisch dass ja nun die expertos da seien. Sie lächeln nur, tuscheln ein wenig und verschwinden dann langsamen Schrittes mit dem Propeller in der Hand zu ihrem Auto. Wir gehen einen café con leche trinken, reden angespannt, was wohl als nächstes passieren wird. Klaus beruhigt uns: Es kann nicht sein, dass es an einer blöden Mutter scheitert, sagt er noch einmal. Ein paar Mal laufe ich zum Boot hinüber. Aber da tut sich nichts.

Dann geht alles sehr schnell, zwei oder drei Mechaniker stehen um die Welle, die beiden älteren Herren schauen gelassen zu, Antonio bohrt mit dem Akkubohrer, es fallen ein paar Bronzespäne auf den Boden und ich sehe kurz die Befestigungsmutter aus Bronze bevor die Flügel des Propellers angeschraubt sind und die Befestigung verdecken. Alle strahlen. Begeistert klatschen wir und Elke fällt den Mechanikern dankbar um den Hals. Wir bedanken uns, wollen natürlich großzügig für den Aufwand bezahlen. Aber Antonio (Bildmitte mit blauem T-Shirt)

lehnt ab, er bekomme schließlich Gehalt und das sei doch sein Job. Sein Vater (links im Bild) und dessen Freund (von Elke umarmt) wollen von Geld nichts wissen und weisen das Ansinnen mit den Worten no, no, eso sería una ayuda natural gelassen zurück. Sie verbeugen sich einen Schritt zurücktretend, lächeln freundlich und nicken uns zu. Das sei doch selbstverständlich zu helfen, übersetzt Antonio mit einem gewissen Stolz den Kommentar seines Vaters.

Alle freuen sich ganz offenkundig als das Boot wieder im Wasser ist. Natürlich bezahlen wir noch die Rechnung der Marina und auch der Volvowerkstatt, aber die engagierte und tatkräftige Hilfsbereitschaft, die lässt sich nicht bezahlen, die können wir nur selber bei nächster Gelegenheit weitergeben.

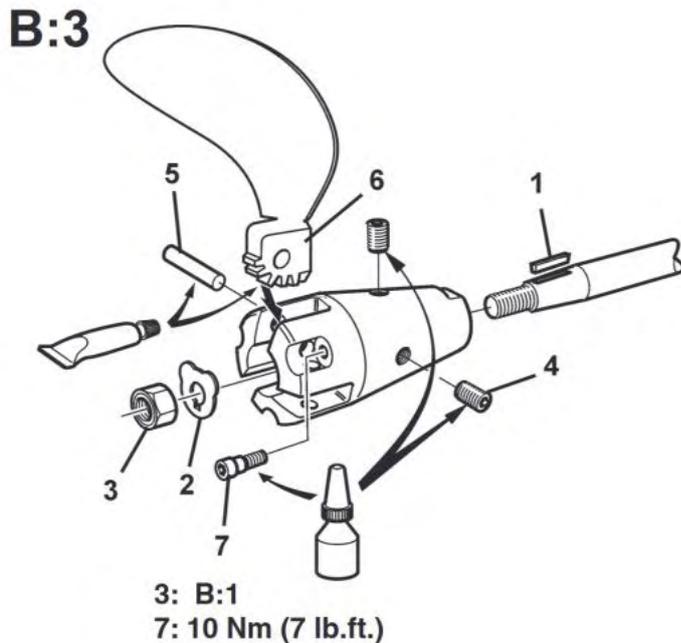
Der neue in der Sonne glänzende Propeller ist montiert. ►



### Technische Nachbemerung für die, die es genau wissen wollen!

So sieht der faltflügelpropeller jetzt aus und im Volvo Prospekt lesen wir, dass die Leistungsfähigkeit des Bootes durch den reduzierten Widerstand eine höhere höhere Geschwindigkeit zu erwarten ist, unter Segeln sind bis zu 1,5 Knoten mehr Fahrt als mit einem starren Propeller möglich. Außerdem wird durch das schlanke Profil die Gefahr verringert, beim Segeln Taue, Netze oder Treibgut aufzunehmen.

1. Propellerwelle und Nabe gut abtrocknen. Wichtig! Beim Einbau der Propellerwelle müssen Welle und Nabe völlig frei von Fett sein.
2. Keil (1) in die Propellerwelle setzen. Dann Propellernabe auf die Welle schieben. Scheibe (2) einbauen.
3. Gewindegewand (1161053, im Nabensatz enthalten) auf Sicherungsschrauben auftragen (4). Diese in der Nabe anziehen. Anschließend Gewindegewand auf dem Kopf der Sicherungsschrauben auftragen.
4. Wasserfestes Fett auftragen auf die Lagerzapfen (5) und auf die Zähne der Propellerflügel (6).
5. Bei Dreiblatt-Propellern sind die Propellerblätter mit einer Ziffer gekennzeichnet, siehe Bilder a:3, a:4. Propellerblätter in der richtigen Reihenfolge in die Propellernabe einbauen, siehe Bild a, im Uhrzeigersinn ihrer Nummer nach, und Achsbolzen (5) hineinschieben. Die Reihenfolge ist sehr wichtig, da die Flügel miteinander ausgewuchtet sind.
6. Gewindegewand auf den Sicherungsschrauben auftragen (7). Sicherungsschrauben (7) einschrauben und mithilfe eines 6-mm-Innensechskantschlüssels anziehen. Anziehdrehmoment: 10 Nm.
7. Prüfen, dass die Flügel denselben Winkel zur Propellerwelle bilden.



So sieht der faltflügelpropeller jetzt aus und im Volvo Prospekt lesen wir, dass die Leistungsfähigkeit des Bootes durch den reduzierten Widerstand eine höhere höhere Geschwindigkeit zu erwarten ist, unter Segeln sind bis zu 1,5 Knoten mehr Fahrt als mit einem starren Propeller möglich. Außerdem wird durch das schlanke Profil die Gefahr verringert, beim Segeln Taue, Netze oder Treibgut aufzunehmen. ◀



### Nebel im Mar de Alboran

Plötzlich war der Nebel da ....

*Harald C. Traue*

In der Gegend um Malaga riefen uns mehrere Freunde und zwei meiner Brüder an, weil offenbar östlich von uns an der spanischen Südküste ein deftiges Unwetter schwere Schäden angerichtet hatte. Auf Windy war uns der Starkwind des Hurrikans weit östlich auf dem Atlantik nicht entgangen, waren aber selber weit südlich an der spanischen Südküste nicht betroffen, jedenfalls kam es zu keinen Böen im kleinen und engen Yachthafen in Malaga. Dort waren Christian Riedel und Phillip von Wrangell für die letzte diesjährige Etappe der Lady Blue auf dem Weg nach Lagos abends zu uns gestoßen. Allerdings war in der Nacht in den Hügeln nördlich von uns ein starkes Gewitter zu hören, weit weg, denn wir hörten unentwegten Donner, sahen aber keine Blitze. Am Morgen fuhren wir dann aber ein paar Meilen durch eine trübe gelbbraune Brühe, die der Rio Guadalmedina ins Mittelmeer gespült hatte. Hier und da hatte er Strauchwerk und Abfall mitgerissen, das nun im Wasser trieb. Unser nächstes Ziel war Marbella, das wir unter Segel bei

Dämmerung erreichten. Auf der Karte war vor Fischernetzen in der Uferzone gewarnt worden und tatsächlich war quer vor die Hafeneinfahrt ein beleuchtetes Tunfischnetz gespannt, hinter dem man auch hätte in den Hafen einlaufen können. Wohl nur etwas für einheimische Fischer mit wenig Tiefgang. Da wir unser Abendessen an Bord kochten und zu schlapp waren, um noch an Land zu gehen, bekam ich nur beim Brötchenholen einen kurzen Eindruck der nicht so attraktiven Hafenpromenade von Marbella. Klingt ja eigentlich gut der Ort. Womöglich gibt es schöne Strände

Da wir auf unser nächstes Ziel, nämlich Gibraltar, gespannt waren, legten wir früh bei etwas diesigem Wetter mit südwestlichem Kurs ab. Die Sonne schien zunächst nur dünn durch den Dunst. Es wurde eine Stunde später klarer und da wir wegen des Windes einen südlicheren Kurs fahren mussten, wurde der Abstand zur Küste größer. Als Ausweichhäfen auf dem Weg nach Gibraltar hatten wir Estepona oder Sotogrande für den Fall vorgesehen, dass wir den

Plötzlich war  
der Nebel da! ▼



Wind stärker als erwartet auf die Nase bekommen hätten, denn wir hatten keinen Grund zur Eile, obwohl wir uns sehr auf die Durchfahrt der Straße von Gibraltar von Ost nach West freuten. In dieser Richtung gab es nämlich einigen Strom zu beachten – vor allem bei starkem Westwind, der die Ostströmung massiv beeinflussen kann.

Aber soweit war es ja noch nicht, da wir ohnehin zwei Nächte in Gibraltar bleiben wollten. In der sanft gebogen und langgestreckten Bucht wehte schwacher Wind und wir liefen unter Maschine durch die glatte See. Fasziniert von den nahezu kreisrunden Kräuselungen an der sonst glatten Wasseroberfläche, die mal an Backbord, mal zur Küste hin sichtbar waren, suchten wir nach einer plausiblen Erklärung. Unser biologisch kundiger Biologe Phillip war sich sicher, dass unter diesen Feldern kleinere Fische vor den von unten jagenden Raubfischen auf der Flucht befanden. Wir hätten natürlich gerne Delphine gesehen, aber nichts. Vielleicht waren auch Tunfische auf der Futtersuche, die man an der Oberfläche meist nicht sieht. Es war seltsam, aber wir hatten auf der ganzen Reise von Toulon nur ganz selten eine Flosse zu Gesicht bekommen und wenn doch, war das weit weg vom Boot. Um uns herum war weit und breit kein anderes Boot zu sehen, nicht einmal Fischer. Für Stellnetze war es ohnehin zu tief.

Etwa 10 sm südwestlich von Marbella wurde der Dunst vor uns wieder dichter und die Küste, deren Fels von Gibraltar man am Horizont schon ahnen konnte, verschwand. Sicherheitshalber rief ich Christian an der Navigation zu, doch die GPS-Koordinaten in die Karte einzutragen. Der aufkommende, kaum merklich kühlere Schwachwind drehte noch etwas zurück. Obwohl im Wetterbericht von schlechter Sicht oder gar von Nebel keine Rede gewesen war, fuhren wir plötzlich in dicke Nebelschwaden, fast aus heiterem Himmel, denn über uns leuchtete es zunächst noch blau vom Firmament. Aber als Christian wieder den Niedergang hochkam war schon alles grau. Wir schauten uns erstaunt an: Das ging jetzt aber schnell.

### Woher kommt plötzlich der Nebel?

Es war nicht ganz klar, wie der Nebel entstehen konnte, denn meist entsteht Seenebel ja als Advektionsnebel, wenn die Wasseroberflächen deutlich kühler als die meist über Land erwärmten Landoberflächen sind, die

warme Luft horizontal verfrachtet wird. Wahrscheinlicher war es hier ein Seenebel, der durch die vom Wind verfrachtete kühle Luft über einer warmen Seefläche entsteht. Dadurch sättigt sich die kältere Luft in der warm-feuchten Schicht in Wassernähe; die kühlere Luft wird gesättigt und der Dampf kondensiert zu winzigen Tröpfchen. Der Richtung nach konnte die kühlere Luft vom Atlantik herübergeweht worden sein

Wer auf Sportbooten unterwegs ist und nicht gerade früh im Jahr oder im Herbst in Ost- und Nordsee reist, wird Seenebel nur selten erleben. Wir gerieten mal auf einen SKS-Törn zu Ostern auf der Fahrt von Elba nach Bastia auf Korsika unerwartet am Morgen nach einer Nachtfahrt in solch dichten Nebel. Der Nebel war nur knapp zehn Meter hoch, so dass die Mastspitzen noch in der Sonne leuchteten. Angesichts der vielen morgendlichen Fähren im Canal de Corse drehten wir damals schleunigst um, bliesen das Nebelhorn bis uns der Ohnmacht nahe die Luft ausging und ankerten an der Westspitze von Elba bis sich der Nebel verzogen hatte.

Zurückfahren war hier keine Option, denn das hätte unseren Kurs entlang der Küste in die Fischernetze bedeutet. Wir nahmen etwas Fahrt aus dem Schiff. Das angeschlagene Großsegel blieb gesetzt, um besser sichtbar zu sein. Unten an der Navigation schaltete ich das Radargerät ein. Die von Christian Pukelsheim in weiser Voraussicht beschaffte digitale Navigation von Raymarine erlaubte einen Overlay des Radarbildes auf den Kartenplotter. Gemeinsam mit dem AIS kann man so jede Annäherung sehen und sich gar bei Kollisionskurs eine akustische Warnung geben lassen. Wunderbar, sofern ein potentielles Boot sich auf Kollisionskurs nähert und entweder im Radar sichtbar ist oder aktiv ein Funksignal sendet. Die Wahrscheinlichkeit einer Kollision wird so dramatisch reduziert.

Dann überlegten wir das Restrisiko zu ignorieren, also durch den Nebel Kurs zu halten oder nach Estepona abzubiegen und in Ufernähe erst einmal abzuwarten und eventuell dort zu bleiben. Da wir in der Nähe von Gibraltar mit regem Schiffsverkehr rechnen mussten, drehten wir ab. Es ist unheimlich im Nebel zu fahren. Ganz anders als in der Nacht, in der man ja auch manchmal nicht viel sieht. Bei Nebel sieht man manchmal nur zehn Meter weit, mal eine Kabellänge. Stärker als in der Nacht entsteht

Unsicherheit über die Strecke vor dem Boot, denn Ausschau halten nützt ja nichts. Dieses plötzliche Einsetzen des Nebels, das abnehmende Tageslicht, dieser Wechsel vom Schauen in die Verhüllung hat schon Goethe beschäftigt als er 1775 nach einer Bootsfahrt auf dem Zürichsee dichtete

Auf der Welle blinken  
Tausend schwebende Sterne  
Weiche Nebel trinken  
Rings die türmende Ferne;  
Morgenwind umflügelt  
Die beschattete Bucht.

Nach wenigen Meilen in Richtung Estepo-  
na dreht der Wind deutlich weiter westlich  
und nahm auf 4 Bft zu. Er blies die Nebel-  
schwaden nach Osten. Dann war der Spuk  
ebenso schnell vorüber wie er aufgezo-  
gen war. Wir konnten bei blauem Himmel und  
bei 5 Bft hoch am Wind und zwei Kreuz-  
schlägen den mächtig aufragenden Fels von  
Gibraltar ansteuern und drei Stunden später  
schon die bergige Küste von Marokko fein  
gezeichnet am südlichen Horizont sehen.



Bei Großschifffahrt im VTG der Straße von Gibraltar und dahinter im Dunst die marokkanische Küste Laune mal alle Segel rauf. ▲

## Törnbericht 2020 Zuidersee Holland

Sabine Schwenk – Manfred J. Müller – Michael Müller  
 14. bis 29. August 2020

*Manfred Müller*

### Revier und Charakter

Langeweile kann dort nicht aufkommen. Die geschichtlichen, klimatischen und kulturellen Ereignisse haben viele Spuren hinterlassen. Und wer meint, das Revier sei vor allem für Anfänger da, sollte sich hüten. Das harmlos und friedlich erscheinende Marker- und IJsselmeer kann bei schnellen Wetterwechseln rasch böse und zerstörerisch werden. In zwei Wochen konnten wir beide Gesichter und die reichhaltige Erlebniswelt erfahren.

Schiffbau, Seefahrtsgeschichte und koloniale Wirtschaftsgeschichte sind in bester Weise im Batavia-Museum in Lelystad zu erleben, das den Auftakt unseres Törns gebildet hat.

Unser Schiff „PAPAJOE“, eine neue Bavaria 37, umfassend perfekt ausgestattet, ließ keine Wünsche offen. Unser Vercharterer Ulrich Mittler (<https://yachtcharter-mittler.de/>) war uns schon von früheren Törns dafür bekannt, dass er seine Yachten überkomplett bis ins letzte Detail ausstattet und in tadellosem Zustand hält. So waren auch jetzt, neben allem Üblichen, Radar, Querstrahlruder, Autopilot, Epirb, zusätzliches Handfunkgerät, aktuelle redundante elektronische Navigationsgeräte sowie zahlreiche weitere Annehmlichkeiten vorhanden. Alles, auch die faire Betreuung: sehr empfehlenswert.



Nachbau der Batavia  
 beim Batavia-Museum  
 in Lelystad. ▲



Die Crew. ◀

PAPAJOE ▼

Die technische  
 Ausrüstung. ▼◀





## Amsterdam und Markermeer

Wir hatten uns intensiv auf das Wattenmeer vorbereitet, Gezeitenkalender, Tidenavigation und die Einflussvariablen darauf studiert. Aber der Mensch plant und gleich nach Einbiegen vom Amsterdamer Noordzeekanaal in den Zijkanaal G und weiter zum Noord-Hollandsch-Kanaal war die Uylbruck gesperrt und der angebotene Umweg über den Zijkanaal D wegen unseres Tiefgangs keine sichere Alternative. Also zurück in die neue Marina Amsterdam, deren Umgebung mitten im Industriegebiet zunächst gewöhnungsbedürftig war. Aber die gelungene Kombination von alten Relikten des Überseehafens mit modernster Architektur und komfortabler Infrastruktur hat uns sehr gefallen. Schließlich waren wir vom ersten Stopp im romantischen Muiden und „Schleusegucken“ im Cafe Ome Ko an der Vechta etwas nostalgisch verwöhnt.

Amsterdam galt als Corona Hotspot, weshalb wir diesmal auf einen Besuch der Innenstadt verzichtet haben. Stattdessen führte uns der Seeweg durch Amsterdams lebendigen Hafen, die Oranjesluizen und die Schellingwouderbrug hinaus ins Markermeer, vorbei an dem schönen Leuchtturm von Marken vor einer gewaltigen Wolkenkulisse, nach dem wunderschönen Fischerdorf Volendam mit seiner Luxusmarina. Nur die Hauptstraße auf dem Deich zum alten Hafen ist touristisch überlaufen. Dahinter ein idyllischer Ort mit vielen schönen Eindrücken.

Muiderslot ▲▲

Marina Amsterdam. ▲

Leuchtturm von Marken. ►

Manfred mit Verwandten im Geiste. ►►



### IJsselmeer

Da wir unser Ziel Wattenmeer noch nicht aufgegeben hatten, ließen wir auf unserem Weg nach Enkhuizen das sehenswerte Hoorn an Backbord liegen und ergatterten nach der Passage der Schleusen im Naviduct schöne Liegeplätze im Krabbershaven und Buyshaven. Wir hatten ohnehin einen Liegetag in Enkhuizen eingeplant. Das einsetzende schlechtere Wetter mit Starkwind bescherte uns einen weiteren Liegetag. Den nutzen wir zu ausgiebigen Besuchen des herrlichen Freiland-Zuiderzeemuseums, der sehenswerten, früher reichsten und mächtigsten Stadt an der Zuidersee mit ihren Häfen, Kanälen und alten Gassen und dem Buitenmuseum sowie einem romantischen Park mit Arbeiterhäusern, gestiftet von drei reichen alten Damen aus dem Nachlass des „Goldenen Jahrhunderts“.

Vor der Weiterfahrt nutzten wir die Eisenbahn für einen Besuch von Hoorn, einem maritimen und kulturellen Edelstein am Markermeer. Namensgeberin von Kap Hoorn, Schauplatz vieler Seeschlachten um die Freiheit der Niederlande, Ausgangsort für Expeditionen um Märkte in aller Welt. Der Reichtum dieser Zeit ist noch heute deutlich sichtbar. Am besten im Westfriesischem Museum, wo wir in einem eindrucksvoll mit raumhohen Gemälden ausgestatteten Festsaal den Künstler Hans Meijer trafen, der für uns (wir waren die einzigen Besucher) auf seinen wunderschönen Meister-Barock- und Renaissance-Lauten passend zu dieser Umgebung ein kleines Privatkonzert mit Kompositionen des Lautenisten Silvius Leopold Weiss (1687-1750) gab. Es war ein emotionales Erlebnis, diese wertvollen Instrumente mal in der Hand halten zu dürfen.

Inzwischen hatte sich ein kräftiges Tiefdruckgebiet über der Nordsee mit Kern un-



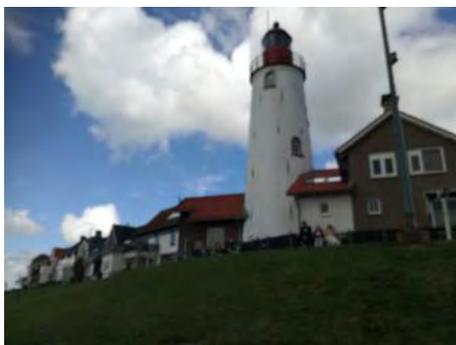
Mühle beim Zuiderzee Museum. ▲◀

Einhorn ▶

Boot ▼◀

Lautenist Hans Meijer spielt im Westfriesischen Museum. ▼





- Wetterlage ▶▲
- Urk ▶
- Wind und Welle ▼
- Viermaster ▼▼



mittelbar vor der niederländischen Küste festgesetzt. Die engen Isobaren ließen es ratlos erscheinen, nicht weiter gen Norden zu segeln. Wir entschlossen uns, das IJsselmeer nach Osten zu überqueren, um in Urk Unterschlupf zu finden. Der westliche Wind frische so stark auf, dass wir – um nicht an die Rumpfgeschwindigkeit zu geraten – bei geborgenem Großsegel und zur Hälfte geöffneter Fock - dennoch mit 6 kn durch die nach Osten immer höher werdenden Wellen brausten. Unangenehm wurden die Rollbewegungen um die Längsachse, als wir den Kurs zur Vermeidung von Untiefen vor Urk quer zu den hoch und steil gewordenen Wellen fahren mussten. Wir waren froh, als wir endlich in den Schutz der langen Mole von Urk kamen und wenigstens das Fahrwasser glatter wurde.

Die frühere Insel Urk hat uns sehr gefallen. Wir haben ungewöhnlich freundliche, hilfsbereite und höfliche Menschen getroffen – wie übrigens überall in Holland – die einen eigenen Urker Dialekt sprechen und einen mit Urker „guada morga“ überraschten. Einen Liegetag nutzten wir zu einer Rundwanderung zum Leuchtturm, am Deich entlang bei lebhaftem Wellengang und Kunstflugvorführungen der Möwen im starken Hangaufwind, zum Besuch des interessanten Museums über die früheren Lebensverhältnisse der Fischer und den Deichbau. Ein Zwischenhoch hatte uns schönes abwechslungsreiches Wetter beschert.

Dann aber kündigte sich ein Sturm mit Böen bis 9 Bf für den kommenden Abend an. Den wollten wir nicht in dem doch exponiert liegenden Hafen von Urk abwettern und womöglich eingeweht werden. So beschlossen wir, weiter nach Süden in geschütztere Reviere auszuweichen.

### IJssel

Nach Passage der Ketelbrug, dann über das Ketelmeer erreichten wir die IJssel, den nördlichsten Mündungsarm des Rheins, von wo aus es 1005 Flusskm bis zur Konstanzer Rheinbrücke sind. Nach perfekt getimter Öffnung der Eilandbrug waren wir kurz danach in der alten und vormals bedeutenden Hansestadt Kampen. Nach telefonischer Anfrage hatten wir vom Hafenmeister die Auskunft erhalten, „kommen Sie gerne,

ich gebe Ihnen einen schönen Liegeplatz“. Beide Stadthäfen waren aber bei unserer Ankunft voll, die übrigen Häfen in der Nähe wegen unseres Tiefgangs ungeeignet. Also lagen wir in der Einfahrt des neuen Buitenhafens an der IJssel und, wie sich zeigte, mit schönster Aussicht auf die IJssel, die Umgebung und das Schiffskino auf dem Fluss. Die sehenswerte historische Stadt haben wir ausgiebig besichtigt. Leider waren die Museen coronabedingt geschlossen.

Eilandbrug ▼

Liegeplatz an der Einfahrt des neuen Buitenhafens an der IJssel. ▼▼





Scholle auf dem Teller. ▲

Hansestadt Elburg. ▼



### Randmeere

Rasch absolvierten wir die Rückreise nach Lelystad durch die zwischen Berufsschiffen etwas umständlich zu befahrenden Houtribsluizen und nutzten den Zeitgewinn für einen Besuch des früheren Zuidersee-Fischer- und Hansestädtchens Elburg, das jetzt am Randmeere liegt. Der pittoreske und unverfälscht historische Ort bot viel Charme und Sehenswertes sowie ein hervorragendes Schollengericht.

### Fazit

Das Segelgebiet um die ehemalige Zuidersee (IJsselmeer) ist einen Törn wert. Wir haben ihn seglerisch und kulturell als kleine Crew genossen und gemeinschaftlich mit guter Seemannschaft alles perfekt bewältigt. Zum guten Klima an Bord hat unser abendliches Singen und Musizieren mit Ukulele und Mundharmonika oder Vorlesen aus „El Greco malt den Großinquisitor“ oder das Erzählen von örtlichen Sagengeschichten beigetragen wie: In Urk bringt nicht der Storch die kleinen Kinder, sondern der Fischer muss mit seiner Frau zu einem großen Stein („Ommelebommelestein“) hinausrudern, dort hinabtauchen, um sein Kind herauszuholen. Oder: Wie die Kampener Schildbürger eine Kuh an einem Strick um den Hals auf den Turm des Nieuwe Toren hinaufzogen, damit sie das Gras vom Dach fressen sollte - wo sie heute noch hängt. Auch Corona konnte uns nicht schrecken, weil die Holländer sehr diszipliniert mit dem Problem umgehen und auch wir uns strikt an die Regeln gehalten haben.



Denkmal für das Märchen vom "Ommelebommelestein" in Urk. ▲

Musizieren mit Ukulele und Mundharmonika. ▲◀

Steuerung der Batavia. ◀◀

Turm des Nieuwre Toren in Kampen mit Kuh. ◀

Eine zufriedene Crew nach Abschluß des Törns. ▼◀



## „Das Evangelium der Aale“

Vom dänischen Autor Patrik Svensson; in deutscher Sprache 2020 bei Hanser erschienen und nachfolgend bei Büchergilde Gutenberg.

Harald C. Traue

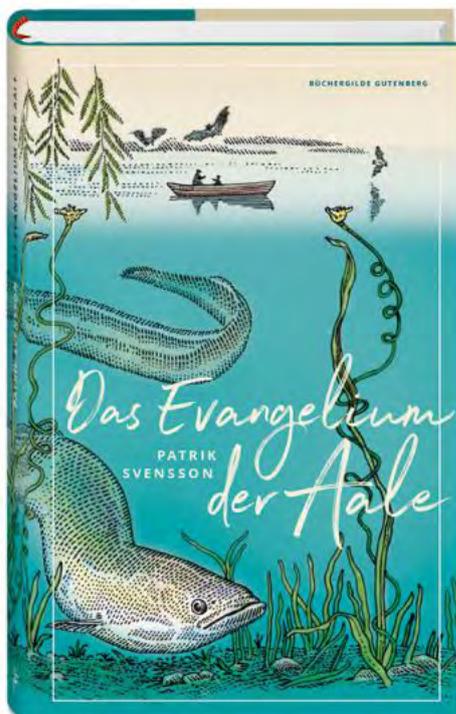
Patrik Svensson ist 1972 geboren und in der Nähe der schwedischen „Aalküste“ aufgewachsen. Er studierte Sprachen und Literatur und arbeitet als Journalist für die schwedische Tageszeitung *Sydsvenskan*.

Als mir in der Buchhandlung Ägis der neue Inhaber Rasmus Schöll dieses Buch aus dem Angebot der Büchergilde mit dem Kommentar in die Hand drückte, das wird Dir gefallen, war ich zunächst skeptisch. Wieso sollte mir ein Buch über Aale gefallen, waren doch meine Kindheits Erinnerungen an misslungene Angelversuche längst verblasst? Nur die Aalzuckungen in der Bratpfanne meiner Mutter fielen mir spontan ein. Aber schon das erste Kapitel nahm mich gefangen. Allein die kurze Beschreibung der Saragassosee, dem halbwegs gesicherten Geburtsort unserer europäischen Aale, gefiel mir: „Die Saragassosee ist eher ein Meer im Meer als ein abgegrenztes Seegebiet. Wo sie beginnt und endet, ist nicht ab-

sehbar, unsere gewohnten Kriterien zur Vermessung der Welt lassen sich hier nicht anwenden...Mit der Sargassosee verhält es sich ähnlich wie mit einem Traum: Man kann nicht genau sagen, wann man eintaucht und wann man wieder hinausgleitet, man weiß nur, dass drin gewesen ist (Seite 9).“ Das widerstrebt mir als navigatorisch versierten Segler, weckte aber auch meine Neugierde auf den Autor. Darauf folgt dann im ersten Kapitel eine knappe Beschreibung der Stadien und Metamorphosen, die ein Aal durchläuft und damit die Reihenfolge der Abschnitte des Buches vorgibt.

Die Bezeichnung „Evangelium“ im Titel schien mir anfänglich auch merkwürdig. Wieso „frohe Botschaft“, denn was sonst sind die biblischen Evangelien? Allerdings lernte ich bei Wikipedia schnell, Evangelium ist auch ein literaturtheoretischer Begriff für Texte, die Stilmittel der antiken Biographie nutzt, um sich mit der verborgenen Identität eines exemplarischen Lebens zu befassen. Und darum geht es in diesem Buch auf vielfältige Weise, um eine verborgene Identität: Woher kommt der Aal? Was für ein Leben führt er? Formal wechseln sich im Buch zwei Themen ab: Autobiografische Kapitel mit den Erfahrungen des Autors als Kind mit seinem Vater beim Aalangeln im Fluss hinter dem Elternhaus und essayhafte Kapitel über das Wesen und die Erforschung des Aales. Beide Themen sind verwoben mit einer weiteren Geschichte um die Entwicklung einer Beziehung zwischen Sohn und Vater, die komplexen Metamorphosen von Lebewesen von der Larve bis zur erneuten Zeugung und dem Tod. Und schließlich handelt das Buch von der Beziehung der Menschen zum Aal.

Es geht im Kern des Buches immer wieder um diesen merkwürdigen Fisch, den die meisten von uns allenfalls als geräucherte, meist etwas fettige Fischvariante kennen. Natürlich ist inzwischen viel über den Aal bekannt. Als Nahrungsmittel hat er viele Jahrhunderte eine bedeutende Rolle gespielt und doch umgibt ihn rätselhaftes. Es ist noch nie gelungen den Aal in seinem vierten



Stadium als Blankaal zu beobachten, wenn sich seine inneren Organe umbauen, ihre Funktionen aufgeben und die angesammelten Fette als Energie für den winterlichen Rückweg gegen den Strom durch den Atlantik genutzt werden. Noch nie wurde die Begegnung weiblicher und männlicher Tiere und die Befruchtung der Fischeier in der Saragossasee beobachtet – vermutlich in großer Tiefe.

Svensson erzählt, dass die Pilgrim Fathers auf der Mayflower die ersten Jahre in Amerika dank Tisquantum überlebten, eines Ureinwohners an der amerikanischen Ostküste den die Engländer Jahre zuvor als Sklaven nach Spanien verkauft hatten. Ihm war es gelungen mithilfe seiner europäischen Sprachkenntnisse wieder in seine Heimat zu kommen, wo sein Stamm inzwischen an europäischen Krankheiten zugrunde gegangen war. Svensson zitiert aus den Tagebüchern der Kolonisatoren, dass Tisquantum ihnen mit Aal das Leben rettete. Wer weiß, ohne diese Aale wäre die Geschichte Amerikas womöglich anders verlaufen.

Patrik Svensson erzählt auch die Geschichte der Erforschung der Aale seit Aristoteles. Dem ging es ja bei wissenschaftlichem Denken in erster Linie darum die Dinge vor dem Verstehen in ihrem Wesen zu erfassen, vor allem durch Beobachtung und Beschreibung. Dabei glitt ihm jedoch der Aal, für den sich Aristoteles besonders interessierte, durch die Hände. Wie Svensson im Buch erzählt, beobachtete Aristoteles das Wechseln zwischen Salz- und Süßwasser korrekt, ebenso die nächtliche Aktivität des Aals. Er behauptete aber selbstsicher auch Unsinn, bspw. dass sie ohne Zeugung aus dem Schlamm herauswachsen und konsequenterweise, dass Aale geschlechtslos seien. Diesem Problem der Geschlechtlichkeit des Aals widmete sich viele Jahre später ein anderer bekannter Gelehrter aus der Geisteswissenschaft, nämlich Sigmund Freud, berichtet der Autor in diesem Buch. Nachdem die Biologen die Idee der Zwitterhaftigkeit beiseitegelegt hatten, wurde der junge Freud 1876 mit 19 Jahren zur Aufklärung dieses Geheimnisses in die meeresbiologische Forschungsstation nach Triest geschickt. Wie man aus Briefen weiß, befasste er sich in dieser Zeit sehr mit den Frauen in Triest, eher beschreibend und platonisch, konnte aber trotz vierhundert sorgfältig aufgeschnittenen Aalen keinen Hoden finden. Es waren alles weibliche Aale, einen männlichen Aal

fand er nicht! Svensson schreibt: „Wenn man bedenkt womit der Aal ihn zum Narren hielt, erscheint es geradezu als Ironie, welches Thema für Freud so zentral werden sollte: Er verbarg seine Sexualität vor ihm (Seite 55).“

Von einem weiteren Forscher namens Johannes Schmid, diesmal ein Biologe und dänischer Landmann, ist Svensson in seiner Geschichte angetan, weil er über mehr als zwanzig (!) Jahre hinweg mit Schleppnetz über den Atlantik kreuzte und zahllose Aalarten fing und genau vermass. Anhand der Größe der Larven gelang ihm der Nachweis der Saragossasee als atlantisches Ursprungsgewässer der Aale, von wo sie kommen und wohin sie wieder zurückkehren – sofern sie nicht gefangen, gekocht, gebraten oder geräuchert werden oder trotz großer Anstrengungen den Fallen der modernen Wasserwirtschaft nicht entkommen können.

Patrik Svensson erzählt die Forschungsgeschichte der Aale mit ansteckender Begeisterung. Man muss weder Räucheraal mögen oder im Baskenland Gasaale als Delikatesse gekostet haben; man muss auch kein Angler sein, um dieses Buch lesenswert zu finden. Es geht dem Autor nämlich ohne romantische Allüren am Beispiel des Aals um das Verhältnis zwischen Mensch und Tier und ob nicht zuweilen die Neugierde der Menschen gepaart mit ihrer Neigung aus allem und jedem ökonomischen Gewinn zu ziehen, auch dem Aal das Garaus machen wird. Es sieht so aus, dass er womöglich wegen Gewässerverschmutzung ausstirbt, bevor wir Menschen seine Geheimnisse gelüftet haben. Patrik Svensson kann jedenfalls über die Geheimnisse des Aals ebenso lebendig schreiben wie über die krummen Wege der Erforschung dieses merkwürdigen Fisches.

