

14  
September 2021

# USCU intern

Universitätssegelclub Ulm e.V.



Elke Traue, 2019



## Epilog zu Dr. Jürgen Hoppe

einem Engagierten im USCU

im Namen des USCU von Harald C. Traue und Klaus Murmann



Lässt man Google Bilder von Jürgen Hoppe suchen, bekommt man eine Kurzfassung seiner Lebensinhalte zu sehen: Das erste Bild zeigt ihn bei einem Interview zu SysTax, diesem Datenprovider für die Global Biodiversity Information Facility (GBIF). Für dieses vorausschauende universitäre Projekt mit dem Ziel eines weltweiten freien Austauschs von Biodiversitätsdaten stand er über viele Jahre hinweg persönlich gerade und musste oft um finanzielle Förderung kämpfen. Das zweite Bild zeigt ihn als Vorsitzenden des Universitätssegelclubs Ulm (USCU)

kurz nach der einstimmigen Wahl 2014 und das dritte als engagierten Lehrer der Botanik, der zahllose Generationen von Biologiestudierenden in Vorlesungen und Praktika geprägt hat.

Jürgen Hoppe wurde am 15. Juni 1954 in Parchim geboren. Genau genommen in Ludwigslust, bekannt als das Versailles des Nordens wegen des gleichnamigen Schlosses der Herzöge zu Mecklenburg-Schwerin. Er lebte nur wenige Jahre dort. Im Alter von 5 Jahren zog er gemeinsam mit seiner älteren Schwester und den Eltern über Berlin in den Süden der Bundesrepublik um. Dennoch hatte Jürgen stets etwas „norddeutsch Adeliges“ an sich. Er hatte keine „stiff upper lip“, er war auch nicht eingebildet, aber er hatte Stil. Das war leicht an seinen Autos zu erkennen, denn er fuhr seit wir ihn kannten einen Jaguar, zunächst war er in vornehm englischem Grün lackiert später in Silber Metallic. Sein Humor war manchmal bissig: Einmal sagte er, auf seinen Wagen irrtümlich als Daimler angesprochen: „Wenn ich Mercedes-Benz fahren möchte, rufe ich ein Taxi“. Mit seinem Autoschlüssel war er großzügig, denn er ließ sich gerne von seinen Freunden aus dem USCU fahren.

Vor etlichen Jahren führte Jürgen ein tiefgründiges Gespräch mit seiner Kollegin Andrea Huppenberger in ihrem Institut für Systematische Botanik und Ökologie. Es ging um das Leben und den auch dazu gehörenden Tod. Dabei hat er sich ein Lied für seine damals überhaupt nicht absehbare Beer-digung gewünscht, die Meditation aus Thaïs von Jules Massenet. Obwohl Jürgen mit vielen von uns befreundet war, blieb er auch ein wenig rätselhaft. Vielleicht so rätselhaft wie die Oper Thaïs\*, die ein Thema aus dem alten Ägypten aufgreift. Das emotionale Instrumentalstück Meditation für Solo-violine und Orchesterbegleitung verbindet die beiden Bilder des zweiten Akts. Es wird hinter geschlossenem Vorhang gespielt und thematisiert die Wandlung der Thaïs von der Hure zur Heiligen. Jetzt da wir Jürgen verloren haben, hebt dieser Musikwunsch etwas den Vorhang vor Jürgens sentimentaler Gefühlswelt und verdeckt sie gleichzeitig doch vor unseren oft neugierigen Augen und Ohren. Unseres Wissens hat niemand Jürgen je meditieren sehen, er war selten in sich versunken. Mit wachem Geist war er unterwegs, meist zum Gespräch bereit, oft zu tiefgründig humorvollen Bemerkungen aufgelegt, auch zu Ironie und Sarkasmus. Und doch hatte es ihm diese musikalische Meditation angetan, dieses Stück, dessen Übersetzung aus dem Lateinischen meditatio oder meditari nachdenken, nachsinnen, überlegen, die Mitte finden bedeutet. Im Zusammenhang der Oper Thaïs erkennen wir sein Suchen nach der Mitte zwischen dem Niedrigen und dem Hohen.

Während seiner Gymnasialzeit in Schwäbisch-Hall begann sich Jürgen Hoppe für die Natur zu interessieren. Seine Schwester Gisela Hoppe erzählt, dass sein Biologielehrer Herrmann Huber in ihm die Liebe zur Biologie weckte. Jürgen wurde später mit Leib und Seele Botaniker. Mehr noch, er ging dieser Professionalität leidenschaftlich nach. Seine Vorlesungen galten als Kult im Fachbereich. Und das, obwohl die makroskopische Botanik gar nicht mehr ihre ursprüngliche Bedeutung im Studiengang Biologie genießt. Jürgen hat das sehr bedauert. Er leitete seine Seminare meist mit einem leicht pastoralen Unterton ein: „Wir sind hier alle zusammen gekommen...“. Mit großer Lust erzählte er dann beispielsweise von den Besonderheiten der pflanzlichen Reproduktion. Das klang oft wie das raffinierteste Liebesleben, für das ja die Botanik begriffliche Steilvorlagen liefert wie die Beschreibungen von prallen Stempeln, Staubgefäßen, Nacktsamern, von zur Schau gestellten Sexualorganen, Pollenschläuchen und Selbstsexualität – sprich, Begrifflichkeiten der Pflanzenwelt, die Jürgen gerne und zum Vergnügen der Studierenden ausbreitete und ihnen mehr erheiternde erotische Assoziationen bot als die „langweiligen Bienen“ im schulischen Sexualkundeunterricht.

Das Jürgen'sche Unterrichten der verschiedenen Themen im Universitäts-segelclub von Gewitterfronten, Halsen, Wenden, dem Belegen von Leinen,



Fallen und Festmachern war weniger poetisch, aber ebenso vergnüglich – sowohl theoretisch als auch praktisch. Unzählige Male stand er in der traditionellen Osterwoche vor Beginn des Sommersemesters im Niedergang einer Helios auf dem Ammersee, manchmal mit Elbsegler auf den jährlich schütter werdenden Haaren, manchmal mit Pudelmütze und nur bei Schietwetter auch mal mit Südwest. Sein besonderes Vergnügen galt dem Stranden im Schilf und dem gar nicht so seltenen österlichen Schneetreiben. Jürgen fand, mindestens einmal solle es beim USCU-Segelkurs am Ammersee auch Schneetreiben geben, um den SegelaspirantInnen das für die Seefahrt nötige Durchhaltevermögen beizubiegen. Auch bei miesem Wetter ließ er sich von seinem Rückenleiden nicht unterkriegen. Nur selten bekam man sein schmerzhaftes Gesicht zu sehen, wenn der Schritt vom Vordeck auf den Steg einen ausladenden Sprung erforderte.

Der Universitätssegelclub Ulm hatte nach seinem turbulenten Beginn\*\* in den 70ern mehrere Jahrzehnte des kontinuierlichen Wachstums hinter sich. Der Unterricht wurde professionalisiert, die gesetzlichen Neuregelungen bedingten Umwandlungen des Kurswesens. Der Fokus wurde auf die komplette und nun modulare maritime Ausbildung des Binnen- und Küstensegelns mit Praxistörns und anschließender Prüfung gelegt. Zusammen mit der Astronavigation wurden die verschiedenen Kurse als Nautik I-III in das Studium Generale der Universität eingebunden. Vieles davon hatte Jürgen Hoppe viele Jahre als Mitglied der Vorstandschaft des USCU begleitet, zu dessen Vorsitzenden er 2014 gewählt wurde. Er, der eher ein Binnensegler war, gab dem USCU neue Konturen. Er vernetzte den USCU mit anderen

akademischen Segelclubs, förderte das touristische Törnsegeln in Holland, der Ostsee und dem Mittelmeer, erweiterte die „Einbootflotte“ Alpha um die Beta am Bodensee, und rief kompetent eine Clubzeitung ins Leben, die „USCU Intern“ mit Törnberichten, Clubnachrichten und ausführliche Rezensionen über lesenswerte Bücher. Mit diesem Segeljournal hat der USCU die letzte Hürde eines in der deutschen Seglerszene beachteten akademischen Segelclubs genommen.

Wir werden Jürgen Hoppe sehr vermissen.

Ulm, den 4.6.2021

\*Frank Siebert: „Thais“ (1989): In: Pipers Enzyklopädie des Musiktheaters. Band 3. Werke: Henze – Massine. Piper, München

\*\* Harald C. Traue (1992) Ostern vor 15 Jahren – A-Schein am Ammersee. In USCU-Redaktion (Hrsg.) 15 Jahre Segeln: Ein Jahr- und Lesebuch des Universitätssegelclubs

## Aus der Redaktion

von Holger Mandry

Liebe USCU-Mitglieder und interessierte Leser. Jürgen hat diese Zeitschrift maßgeblich geprägt und zu einem wichtigen Bestandteil unseres Vereinslebens gemacht. Nun wollen wir diesen Einsatz weiter führen. Die USCU intern gibt einen guten Überblick über die Aktivitäten des Clubs sowie seiner Mitglieder und erinnert auch Jahre später noch daran.

Hier möchte ich mich nochmal bei allen Bedanken, die Artikel und Beiträge eingereicht haben. Ich war positiv überrascht, wie viel in dieser Ausgabe, trotz Corona, zusammen gekommen ist. Bitte macht weiter so.

Zusammen mit Harald und Elke Traue, haben wir die Rubrik "Rezensionen" auf den Bereich "Kultur" erweitert, außerdem wollten wir die neue Rubrik "Leserbriefe" einführen.

Wenn ihr auch einen Beitrag für die nächste Ausgabe einreichen wollt, schickt diesen einfach per Mail an:

[Redaktion@uscu.de](mailto:Redaktion@uscu.de)

### Mitgliederversammlung

Am 26.07. fand die 44. Mitgliederversammlung des USCU statt. Wegen Corona entschied sich der Vorstand dazu sie erneut online abzuhalten. Das gab einigen, die nichtmehr in der Ulmer Region wohnen, die Möglichkeit trotz der großen Entfernung an der Versammlung teilzuhaben. Daher wollen wir im Vorstand auch überlegen, wie wir in Zukunft diese positiven Aspekte des online Treffens in die Präsenzversammlung einfließen lassen.

Da die meisten Veranstaltungen abgesagt wurden, gab es nicht viel zu berichten. Jedoch kam es aufgrund von Jürgen Hoppes Tod zu einigen Umstrukturierungen im Vorstand und so mussten neben den regulären Wahlen noch zwei außerordentliche Wahlen durchgeführt werden. Unser bisheriger zweiter Vorsitzender Philipp von Wrangell wurde zum ersten Vorsitzenden und Markus Baulig, der bisherige zweite Beisitzer, zum neuen zweiten Vorsitzenden gewählt. Als Neuzugang kam Christian Riedel als zweiter Beisitzer in den Vorstand. Holger Mandry (Schriftführer) und Enrico Rukzio (erster Beisitzer) wurden wiedergewählt.

Am Ende gab es noch einen Ausblick auf kommende Veranstaltungen. Besonders schön ist, dass der Lehrbetrieb wieder aufgenommen werden soll. Da noch nicht abzusehen ist, wie die Corona Lage im Wintersemester sein wird, bereiten Markus Baulig und die Dozenten sowohl Online- als auch Präsenzformate vor. Darüber hinaus plant Mario Wanischeck ein Kinder- und Jugendprogramm ins Leben zu rufen. Hierzu wurden bereits zwei Optimisten für den Club gekauft und weitere sollen folgen.



#### **Zweiter Beisitzer**

Dr. Christian Riedel

Institut für Mikrobiologie und Biotechnologie  
Universität Ulm

## USCU-Shantychor bei der Landesgartenschau Überlingen

Manfred J. Müller

Die Landesgartenschau hatte für den 7.8.2021 als „einmaliges Erlebnis“ auf der großen Seebühne einen „Shanty-Tag mit maritimen Klängen“ angekündigt. Eingeladen waren 10 Chöre aus dem In- und Ausland, darunter der USCU-Shantychor Ulm. Koordiniert hat den Tag der mit uns befreundete Shantychor Überlingen.



Lange vorher hatten wir unter der Stabführung unseres musikalischen Chorleiters Willi Hitzler geprobt, was durch die Pandemieauflagen sehr erschwert war. Die drei Abschluss-Proben fanden im Freien beim Biergarten im Botanischen Garten der Uni, zuletzt bei strömendem Regen im Zelt statt.



Bei unserem Auftritt am Samstag auf der großen schwimmenden Seebühne am Uferpark Überlinger See ab 12:00 Uhr herrschte noch schönstes Sommerwetter. Unsere Präsentation wurde von Zuhörern wie anderen Chören sehr gelobt, besonders weil wir nicht die üblichen „Seefahrts-Schunkel-Lieder“ sondern Lieder mit Tiefgang und Hintergrund und echte Shanties sangen und wir der einzige Chor waren, in dem Sängerinnen auf Augenhöhe mit den Sängern mitgewirkt haben. Begleitet haben uns Flöte, Akkordeon und Gitarren.



Zugang zur Bühne





**Vor dem Auftritt letzte Orientierung**



Für die Anreise hatte uns die Firma Baumeister-Knese zu äußerst günstigen Bedingungen den Basketball-Mannschaftsbus der „Ratiopharm Ulm“ zur Verfügung gestellt. Dafür herzlichen Dank ebenso für die Unterstützung des USCU-Vorstands. Vor Ort wurden wir vorzüglich betreut durch den Shantychor Überlingen und das Team der Landesgartenschau Überlingen GmbH.



Nach dem Auftritt stand uns frei, die sehenswerte Landesgartenschau (kostenlos) zu besuchen, den anderen Chören Beifall zu zollen oder das sehenswerte Überlingen kennen zu lernen.



Gegen Abend sollte dann auf der Festwiese ein gemeinsames Abschiedsingen mit allen Chören stattfinden. Aber eine anrückende Starkwindfront mit heftigem Regen verbannte uns ins Innere der großen Uferparkgaststätte, wo dann das Kennenlernen der Chöre und die Festigung bestehender Freundschaften fröhlich gefeiert wurden.





Und als das Fest zu Ende ging,  
klarte der Himmel auf:

Ein wunderschönes  
Gemeinschaftserlebnis und ein  
schöner Tag ging mit der  
komfortablen und sicheren  
Heimfahrt nach Ulm zu Ende.

### Wie beurteilen Andere unseren Auftritt?

Chris von Bennigsen Vorstand  
des Shantychors Überlingen  
mailt am 9.8.2021:

„Ihr seid - wie eigentlich immer  
- allen weit voraus, lieber  
Manfred!

Während andere sich langsam  
wieder aufrappeln und erholen,  
habt ihr einen wunderschönen  
Bericht geschrieben und  
veröffentlicht!  
Kompliment!

Vielen Dank für euer Kommen  
und eure Beiträge - sowohl  
musikalisch als auch  
zwischenmenschlich! Es ist  
immer wieder eine große Freude  
mit euch zusammen zu sein! -  
Das gilt auch für Zoom-  
Meetings und ähnliche  
Unterfangen!

Ihr macht den Unterschied aus!  
- Wie sagte ein Zuhörer ganz  
ergriffen zu mir: "Die sind so  
anders, sind die modernsten! -  
Und Frauen können da auch  
noch mitsingen!"

Dem ist eigentlich nichts  
hinzuzufügen!  
Heiter und optimistisch eben!

Bis bald!

Fröhliche Grüße an dich und  
alle unsere Freunde und  
Freundinnen

Chris “

## Segeln im Leipziger Südraum

von Ulrich Thome

Seit zwölf Jahren wohnen wir nun im Leipziger Südraum, in unmittelbarer Nähe von vier großen Seen, die allesamt Braunkohlentagebau-Restlöcher darstellen. Einen davon haben wir nahezu vor unserer Haustür. Es handelt sich um den Cospudener See. Der heißt so, weil er sich auf dem Gebiet der ehemaligen Ortschaft Cospuden befindet, die seinerzeit dem Tagebau zum Opfer gefallen ist. Vor 20 Jahren wurde die Flutung des Restlochs beendet und der See für die Freizeitnutzung freigegeben. Wir haben so nur 1 km Weg bis zum nächsten Strand, und bis zum Landliegeplatz unseres Katamarans sind es 2,5 km. Wir haben also den Luxus, mit dem Fahrrad zum Segeln fahren zu können.

### Das Revier

Der Cospudener See ist etwa 4 km lang, bis zu 1,5 km breit, und im Schnitt 25 m tief, an der tiefsten Stelle sind es 54 m. Es gibt mehrere Strandbereiche und zwei Bootshäfen, der größere Bootshafen am Ostufer hat auch zwei Restaurants. Im Bereich dieses Hafens befindet sich die sogenannte Katamaranwiese, mit Landliegeplätzen für leichte Boote. Hier hat auch unser Katamaran seinen Liegeplatz. Die Katamaranwiese ist ein sehr schöner Liege-



platz, weil sie komplett grasbewachsen ist und so eine weiche Unterlage für das Boot darstellt. Außerdem kann man das Boot direkt vom Liegeplatz einfach ins Wasser schubsen und muss es nicht auf dem Slipwagen über eine weite Strecke zu einer Slipanlage rollen. Die Ausfahrt für von der Katamaranwiese kommende Boote auf den See ist allerdings bei den häufigen Südwestwinden eine Herausforderung, weil man durch eine nur etwa fünf Bootslängen breite Gasse zwischen 2 Steganlagen, in südlicher Richtung und somit gegen den Wind, hindurchkreuzen muss. Verhungern in der Wende kann recht schnell eine

**Oben: Blick vom Aussichtsturm Bischofshöhe auf den Cospudener See. In der Bildmitte, am gegenüberliegenden Ufer, die Hafenanlage von Zöbigger.**

**Darunter: Das Hafenanpanorama von Zöbigger. Ganz rechts im Bild die Katamaranwiese, auf der jetzt auch unser Katamaran liegt.**

prekäre Situation hervorrufen, weil man dann auf irgend ein Hindernis treibt, und sein eigenes oder ein anderes Boot dabei beschädigt. Beim Wiederanlegen hat man dann auflandigen Wind, mit der Notwendigkeit, mit teilhochgeklappten Rudern einen Aufschießer vom Ufer weg zu machen, auch da müssen die Handgriffe sitzen, damit man sein Boot unter Kontrolle behält und nicht auf den Kies rauscht, aber dabei noch in einer Wassertiefe zum Stillstand kommt, in der man selbst noch stehen und den Kat festhalten kann. An Tagen mit Ostwind ist das alles ein Kinderspiel, aber das ist leider selten. Hat man den Hafen erst mal hinter sich gelassen, kann man den See genießen. Er ist von seiner Form her gut zum Segeln geeignet und



**Unser Dart 18 mit gesetzten Segeln, noch auf dem Slipwagen, bei (seltenem) Nordostwind. Man erkennt gut am Bordrand die Fußschlaufen. Vorne zwischen den Rümpfen der Bugsprit für den Gennaker. Die neuen Mylar-Foliensegel stehen besser als die originalen Dacronsegel, und schützen auch vor Kollisionen, da sie komplett durchsichtig sind, entsprechen aber nicht den Bestimmungen der Einheitsklasse und sind wie der Gennaker bei Klassenregatten verboten.**

hat auch oft guten Wind. Binnensee-typisch ist es häufig etwas böig. Aufpassen muss man nur, nicht mit anderen Nutzern des Sees zusammen zu stoßen. Das können Schwimmer sein, andere Segler, Surfer und Kiter, ein Fahrgastschiff, Tretboote, oder Grinseln, das sind mit einem Grill und Hilfsmotor ausgestattete kleine Flöße. Echte Motorboote gibt es zum Glück nicht, und die Hilfsantriebe der kleinen Segelyachten sind in der Regel elektrisch.

### **Der Weg zum eigenen Katamaran**

Nachdem ich an der hiesigen Katschule auf einem Hobie 15 den VDWS-Katschein erworben hatte (war Voraussetzung um einen Mietkat zu bekommen, aber nicht schwer, für A-Schein Inhaber gab es einen Umsteigerkurs, einmal rausfahren, ein paar Manöver üben, und ein paar Theoriefragen), und einige Jahre lang gelegentlich Mietkats (Topcat K2, Hobie 15 oder 16) gesegelt hatte, musste ein Eigener her. Aber welcher? Meine Eckpunkte waren: Er sollte drei Segler tragen können, aber dennoch auch einhand beherrschbar sein, einschließlich Slippen und Wiederaufrichten nach Kenterung durch eine einzige Person. Gibt es das? Nach einigen Recherchen stieß ich auf den Dart 18, von dem in einigen Foren Berichte zu finden waren, dass einhändiges Aufrichten funktioniert hatte. Ich beschloss also, nach einem solchen

Boot zu suchen, und zwar als Gebrauchtboot, um die Investition im Fall eines Fehlkaufs nicht zu hoch werden zu lassen. Über eBay Kleinanzeigen fand ich an der Müritz ein Exemplar, das mit Baujahr 1995 schon recht alt, aber offenbar nur wenig gesegelt und sehr gut erhalten war. Mit meiner Tochter Nicola bin ich im Herbst 2016 hingefahren und habe ihn gekauft und nach Leipzig geholt, und erst einmal ins Winterlager gestellt. Ein paar Gelcoat-Macken mussten ausgebessert werden, und dem Slipwagen verpasste ich eine Deichsel und kugelgelagerte Räder, um das Slippen durch eine einzige Person zu erleichtern. Zu meiner großen Freude erhielt ich im nächsten Frühjahr einen Liegeplatz auf der Katamaranwiese.

### Das Boot

Der Dart 18 wird auch der „kleine Tornado“ genannt, weil er vom selben Konstrukteur wie der Tornado entworfen wurde, und ihm auch optisch ähnelt. Er ist jedoch kleiner, schmaler und hat keine Steckschwerter, sondern nur die bei Strandkatamaranen üblichen Kielflossen. Es gibt vom selben Konstrukteur auch eine noch kleinere Version, den Dart 15. Dazwischen gibt es noch den Dart 16, der aber von einem anderen Konstrukteur stammt und mehr als reines Freizeitboot ausgelegt wurde (Rümpfe aus unzerstörbarem HTP statt GFK, mehr Gewicht, deutlich weniger Segel-



**Unser Dart 18 im Wasser kurz vor dem Start. Die Schoten sind noch nicht eingehängt.**

fläche). Der Dart 18 ist, wie der Name schon sagt, 18 Fuß lang, das sind 5,5 m, und damit relativ lang für seine Klasse. Dennoch ist er relativ leicht, und wiegt nur 135 kg im segelfertigen Zustand, das sind 10 kg weniger als der Hobie 16 und 20 kg weniger als der K2. Die Segelfläche ist mit 16 m<sup>2</sup>, davon 13 m<sup>2</sup> Großsegel und 3 m<sup>2</sup> Vorsegel, relativ moderat ausgefallen, aber das geringe Gewicht macht das teilweise wieder wett. Hinzu kam bei meinem Exemplar ein Gennaker, ebenfalls ca. 16 m<sup>2</sup>. Weil Dart 18 eine strikte Einheitsklasse ist, ist der Einsatz des Gennakers bei Klassenwettfahrten streng verboten, aber bei den Yardstickregatten hier am See stört es niemand, wenn ich ihn einsetze. Normalerweise hat ein Dart 18, so auch meiner, nur ein Trapez, aber es ist durchaus üblich, ein Zweites für den Steuermann anzubauen, da alle Beschlüge dafür vorhanden sind. Das habe ich dann auch gleich gemacht. Dann gibt es noch ein Hecktrapez, das ist eine Leine,



**Oben: Ausfahrt aus dem Hafenbecken.**

**Unten: Silhouette unseres Dart 18 im Gegenlicht.**



**Der Verfasser einhand im Trapez. Hier noch mit den standardmäßigen Dacronsegeln. Natürlich mit Fock. Wenn man einhand eine Klassenregatta fährt, muss man die Fock weglassen.**

die vom Spiegel kommt und mit einem Haken am Trapezgurt eingehängt werden kann, um zu verhindern, dass bei einem plötzlichen Langsamer-Werden des Katamarans der Trapezmann nach vorne kippt. Das ist aber gar nicht nötig, und ich habe es noch nie benutzt, da der Dart 18 außerdem, und das finde ich sehr praktisch, über Fußschlaufen am Rand der Rümpfe verfügt. Mit dem hinteren Fuß in der Fußschleife kann man sich im Trapez stehend wunderbar festhalten und damit das Nach-vorne-Kippen verhindern, sogar bei einem plötzlichen Stopp durch einen „Stecker“ (Unterschneiden des Bugs). Diese Fußschlaufen sind genial für das Trapezsegeln, und ich wundere mich sehr, dass die sonst niemand hat. Der Ruderhochklappmechanismus funktioniert gut. Praktisch ist auch, dass es keinen Großbaum gibt, sondern nur ein durchgelattetes Großsegel. Die Segel rasten im gesetzten Zustand oben ein, wie das auch bei anderen Katamaranen üblich ist. Der drehbare Mast ist wasserdicht und schwimmt, sodass der Dart 18 nicht durchkentert. Und ja, ich kann ihn wirklich alleine aufrichten. Meine 73 kg Biomasse an einem maximal 1,85 m langen Hebel reichen zwar allein nicht aus (die Berichte stammten wohl von 100 kg schweren 2m-Männern), aber mit einem zusätzlichen Gewicht durch einen 50 l Wasserfassenden Kentersack schaffe ich es. Der Kentersack hängt mit an

meiner Aufrichtleine und kann nach Füllen mit Seewasser mit einer kleinen Talje aufgeheißt werden. Nach dem Aufrichten ist der Kentersack wieder im Wasser und ein prima Treibanker, der den Kat an seinem Platz festhält. Nach meiner Erfahrung mit dem Hobie 16 glaube ich, dass ich diesen, im Gegensatz zum Dart 18, auch mit Kentersack nicht alleine wieder hochkriegen würde. Der Dart 18 segelt sich sehr ausgeglichen und er ist schnell, wenn er Wind bekommt, den es zum Glück oft bei uns gibt. Relevanten Ruderdruck gibt es eigentlich nie. Auf Vorwindkurs kann man die Pinne loslassen um zum Beispiel den Gennaker zu setzen oder zu bergen, er hält dann auch ohne Korrekturmanöver den Kurs. Ab 5 kn Wind fängt er an zu laufen, ab 9 kn kann (muss) auf Am-Wind-Kurs einer ins Trapez, und das geht wunderbar auch einhand. Ab 12 kn ist es zu empfehlen, und ab 15 kn braucht man 2 Leute im Trapez, und die Fahrt wird rasend. Böen bis 20 kn kann man noch gut beherrschen. Wenn es mehr wird, reicht auch das Gewicht von zwei Trapezleuten nicht mehr aus, um das Großsegel voll stehend und ohne „Gegenbauch“ am Vorliek fahren zu können. Dann wird der Kat wieder langsamer und ich bleibe lieber an Land. Vorne hat der Dart 18 einen guten Reserveauftrieb, sodass ein Unterschneiden („Stecker“) selten ist. Es kann dennoch passieren,



aber dann gibt es keinen Purzelbaum wie beim Hobie 16. Einmal hatten wir bei etwa 16 Knoten Wind auf Am-Wind-Kurs einen Stecker, als wir beide im Trapez standen, mein Vorschoter war wohl zu weit vorne. Der Dart 18 stoppte abrupt ab, ein großer Schwall grünes Wasser ergoss sich von vorne über das Trampolin, dann kam der Bug wieder hoch und wir konnten weiter segeln. Ich bin sogar, dank der Fußschlaufen, im Trapez stehen geblieben. Ein andermal führte ein Stecker auf Raumschotkurs zu einer normalen Kenterung zur Seite. Und noch etwas finde ich beim Dart 18 sehr praktisch: Er kann aus dem Stillstand wenden, man braucht nicht unbedingt Schwung dafür. Das ist besonders hilfreich, wenn man sich im engen Hafenbecken zur Ausfahrt frei kreuzen muss, ohne Raum zu haben zum Schwung holen. Wenn man also mal nicht mit Schwung durch die Wende durchgekommen ist, der Kat ohne Fahrt liegen bleibt und der Bug wieder auf den alten Kurs zurück dreht, genügt es, Traveller und

**Wilde Fahrt bei 15 Knoten Wind und mindestens genau so viel Geschwindigkeit mit Doppel-Trapez.**

Großschot ganz dicht zu holen und Hartruder nach Luv zu geben. Es kann sein, dass der Kat dann zunächst einige Sekunden nach Lee treibt, dann aber nimmt er ein bisschen Fahrt auf und geht durch die Wende. Funktioniert immer. Es würde mich bei Gelegenheit interessieren, ob dieser Trick bei anderen Kats, zum Beispiel beim Hobie 16 des USCU, auch funktioniert, vielleicht kann es ja mal jemand probieren und mir berichten.

Gibt es auch Nachteile? Ja, einen könnte ich nennen. Der Dart 18 hat relativ wenig Freibord und segelt dadurch relativ nass. Bei Welle schlagen die Wellen von unten gegen das Trampolin, das nervt etwas. Aber wenn man die Rümpfe

höher bauen würde, so wie beim K2, wäre er auch schwerer, und vielleicht auch schwerer aufzurichten. Man kann nicht alles haben. Und dann kann man natürlich über die etwas geringere Segelfläche im Vergleich zu Hobie 16 oder K2 diskutieren. Aber ob das ein Nachteil ist, hängt von der Windstärke ab. Oft genug bin ich noch draußen, oder gehe erst raus, wenn die anderen schon in den Hafen flüchten (oder gar nicht erst rausfahren).

Wer meinen Dart 18 mit mir mal ausprobieren möchte, ist gerne bei uns in Markkleeberg bei Leipzig willkommen.

### Abendstimmung am Liegeplatz



## Segeltörn Costa Smeralda

von Ulrich Thome

Für den Sommerurlaub hatten wir uns mit einer befreundeten Familie zu einem Mittelmeer-Segeltörn verabredet. Die Segelyacht und unsere Anreise mit der Fähre hatten wir bereits im Dezember 2019 gebucht. Als die Corona-virus-Pandemie durch Europa rollte, rechneten wir fest damit, dass unser Segeltörn abgesagt werden würde. Bis August entspannte sich die Lage aber so sehr, dass wir wenige Wochen vor dem Start mitgeteilt bekamen, dass alles normal stattfinden würde. Unsere Freude darüber hielt sich zunächst in Grenzen, da wir nicht so recht wussten, ob diese Aktion mit zwei Familien, fast allen Kindern, Freund und Freundinnen in der Coronazeit wirklich eine gute Idee war. Allerdings war auch klar, dass bei Storno unsererseits erhebliche Kosten bei uns hängen bleiben würden.

Mitte August fuhren wir mit dem Auto Richtung Süden, übernachteten einmal in Lindau und am nächsten Abend fuhren wir mit der Nachtfähre von Genua nach Olbia auf Sardinien. Wir wollten vor dem Segeltörn noch ein paar Tage in den Bergen Sardinien wandern, um auch diesen Teil der Insel kennen zu lernen, wofür wir eine Ferienwohnung in Fonni, mit ca. 1000 m der höchstgelegene Ort

Sardiniens, gemietet hatten. Der Vermieter war sehr nett und äußerst hilfsbereit. Wir wanderten auf die höchsten Berge Sardinien, den 1835 m hohen Punta de Marmora, und den 1829 m hohen Bruncu Spina. Es war sehr heiß, und die Rucksäcke voll mit Wasserflaschen. Dennoch reichte das Wasser nicht. Zum Glück stießen wir auf dem Rückweg auf eine kleine Oase mit Quellwasser, wo wir uns auftanken konnten. Ein schönes Ausflugsziel war auch der Lago di Gúsana, ein Stausee, den wir teilweise zu Fuß und teilweise mit Mietkanus umrundeten.



**Blick über die Dächer von Fonni**



**Unten: Das „Dach“ Sardinien - Blick vom Bruncu Spina**

### Mit dem Kanu auf dem Lago di Gúsana



Nach vier Tagen in Fonni führen wir nach Portisco, um die weiteren Mitsegler zu treffen und die Segelyacht zu übernehmen. Vercharterer war die Firma Boomerang, der Chef hieß Sergio. Wir waren 14, von unserer Familie waren alle Kinder dabei und Carolins Freund, und von der anderen Familie der Vater, drei der vier Kinder und zwei Freundinnen. Entsprechend hatten wir ein ziemlich großes Schiff gechartert, eine Sun Odyssey 509, 15,5 m lang, 12 Kojen. Dass die Kojenzahl nicht ganz passte, war nicht schlimm, da einige Mitsegler sowieso lieber an Deck geschlafen haben, und die Sicherheitsausrüstung (Schwimmwesten, Lifebelts) konnten wir aus unserem Privatbesitz ergänzen. Zunächst wurde ein Einkaufsteam gebildet, das gigantische Mengen an Nahrungsmitteln heran schaffte. Einige Stunden später durften wir auf das frisch geputzte und desinfizierte(!) Schiff. Da es schon relativ spät abends war, planten wir das Auslaufen für den folgenden Tag. Am Morgen gab es noch eine sehr informative Einweisung durch Sergio in das Segelrevier, unter strenger Beachtung der

Hygieneregeln, selbst während des gesamten Vortrags trug Sergio eine Maske, obwohl wir uns alle auf einer offenen Terrasse befanden. Insgesamt erschienen uns die Italiener, was die Hygieneregeln anging, viel disziplinierter als die eigenen Landsleute.

Dann ging es raus in den Mistral, und wir hatten zunächst ganz schön zu tun, uns mit dem kräftigen Wind, dem ungewohnten Schiff, und der teilweise unerfahrenen Besatzung zurechtzufinden. Wir segelten zunächst in südlicher Richtung, um die beeindruckende Feldwand vom Capo Figari herum in den Golf von Aranci, und ankerten hinter der Isola di Porri. Dann wurde gebadet und gekocht.



**Umsegeln des Capo Figari**

Am folgenden Morgen machten wir nach dem Ablegen erst mal Manövertraining, insbesondere das Boje-über-Bord Manöver. Dann segelten wir bei weiterhin kräftigen (35 kn) Mistral nordwärts in den Nationalpark der Maddalanan-Inseln und ankerten in der Bucht Porto di Palma im Süden der Isola Caprera. Dann

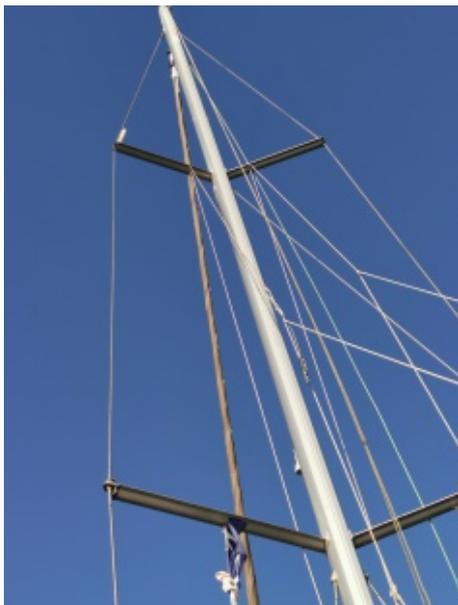


wieder Baden und Kochen. Das Wasser in dieser Bucht war relativ trüb.

Am folgenden Tag wollten wir eigentlich die Straße von Bonifacio überqueren, und nach Bonifacio auf Korsika fahren. Am Morgen entdecken wir jedoch den Grund, warum es am Vortag beim Segeln einmal ein knallendes Geräusch in der Takelage gegeben hatte, und warum wir einen Splint an Deck gefunden hatten. Das Mittelwamt hatte sich gelöst. Der Mast war nicht beschädigt, er hat auch ohne Mittelwamt gehalten, wir waren aber auch nur im 2. Reff

gefahren. Das reichte zwar bei kräftigem Mistral für eine ordentliche Krängung, aber der obere Teil des Mastes war so wohl weniger belastet. Wir schickten Fotos per Whatsapp an Sergio, und versuchten einen Treffpunkt zur Reparatur an der Nordküste Sardinien auszuhandeln. Letztendlich blieb aber nur die Option, in den Heimathafen Portisco zurückzufahren, und zwar unter Motor. Nach 3 Stunden waren wir dort. Die Firma hatte inzwischen einen Ersatzbolzen bei einem Dreher anfertigen lassen, weil sie das Ersatzteil nicht da hatte. Sie lockerten alle Stagen und stiegen in den Mast, um das Mittelwamt wieder anzubringen und die gebrochene Salingnock auszutauschen. Während unser Schiff repariert wurde, schmachteten wir in der Hitze, die in diesem Hafen offensichtlich immer besonders groß ist. Eine Abordnung von uns ging erneut

**Links: Die Boje ist wieder an Bord**



**Links: Das lose Mittelwamt**

**Rechts: Salingnock gebrochen**

zum Einkaufen. Judith und Ulrich gingen wegen irgendeiner belanglosen Frage in Sergios Büro. Da sahen wir auf dem Tablet eine Karte mit unserm Kurs. Auf Nachfrage erklärte Sergio uns offen und freundlich, wie er seine Schiffe trackt. Die haben offensichtlich GPS Tracker und übertragen ständig ihre Position und andere Daten, z.B. die Motordrehzahl, und er kann auf seinem Tablet ständig sehen, welches seiner Schiffe was gerade tut. Wir realisierten, dass wir unter Dauerüberwachung stehen. Er wiederum muss nicht nach Charterende das Unterwasserschiff kontrollieren, weil er genau weiß, ob jemand mit dem Schiff auf Grund gelaufen sein könnte oder nicht. Er erzählte, wie er einmal einen seiner Charterer, als dieser auf eine Untiefe zufuhr, per Handy angerufen und ultimativ aufgefordert hat, sofort

die Richtung zu ändern. Oder wie er mit dem Motor-Schlauchboot einem seiner Schiffe hinterher fuhr, um der mit dem Wind und dem Schiff überforderten Mannschaft auszuhelfen. Auch davon hatte er noch den Track auf dem Tablet. Um 15:30 war das Rigg wieder gespannt und wir konnten ablegen. Irgendwie schien der Tag ruiniert, aber das war er gar nicht. Sergio meinte, wir schaffen es noch bis Porto Rafael an der Nordküste. Und so war es auch. Inzwischen gut mit dem Schiff vertraut, schafften wir es noch vor Sonnenuntergang, die gesamte zuvor unter Motor gefahrene Strecke unter



**Oben: Aufkreuzen nach Porto Rafael**

**Unten: Porto Rafael in der Morgensonne**



Segel gegen den Mistral zurück zu kreuzen, und machten an einer Mooringtonne vor Porto Rafael fest. Für uns war das ein guter Ausgangspunkt für die für die nun am folgenden Tag geplante Überfahrt nach Bonifacio. Ansonsten ist dies ein sehr malerischer Ort, in dem unter anderem Phil Collins, Modeschöpfer und andere Reiche und Schöne ihr Häuschen haben. Wir betrachteten das aber nur vom Wasser aus (im Ort war ohnehin tote Hose), kochten unser Abendessen und nahmen ein ausgiebiges Bad. Von Sergio erhielten wir als Ausgleich für den Zeitverlust die Genehmigung, nicht schon am Freitagabend, sondern erst am Samstagmorgen in den Heimathafen zurück zu kommen. Das war nicht ganz einfach, er musste das erst mit seiner Versicherung abklären.

Am folgenden Tag unternahmen wir die Überfahrt nach Bonifacio auf Korsika. Am Morgen haben wir unter Segel von der Mooringtonne abgelegt. Wir haben einfach die Fock ausgerollt, back gesetzt und die Leine losgeworfen. Dann eine Halse und wir waren auf Kurs. Wegen des durch den Düseneffekt zwischen Sardinien und Korsika noch verstärkten Mistrals, der genau aus westlicher Richtung kam, blieb das Großsegel unten, wir fuhren nur unter Fock, am Wind, in nordwestlicher Richtung. Es gab wieder einen Defekt, mit einem lauten Knall riss die schon



relativ verschlissene Fockschoot. Das konnten wir selbst reparieren und alsbald weitersegeln. Bonifacio ist ein beeindruckender Naturhafen in einer tief zwischen hohen Felsen gelegenen Bucht. Der Ort selbst befindet sich oben auf der Klippe zwischen Hafengebucht und Meer, und die Häuser stehen zum Teil auf Felsüberhängen. Wir machten noch eine Wanderung hinauf zur Zitadelle und durch die Altstadt.

Die schönste Fahrt folgte am nächsten Tag. Der Mistral blies weiterhin kräftig, aber da wir zurück zu den Maddalenen-Inseln wollten, kam er nun von hinten. Mit teilweise über zwölf Knoten Geschwindigkeit jagte unser Schiff durch die Wellen. Wir ankerten zunächst in der Bucht „Cala Coticcio“ im Osten der Isola Caprera, die wegen ihrer Schönheit auch „Cala Tahiti“ genannt wird,

**Oben: Bonoifacio (Altstadt) vom Meer aus gesehen**

**Unten links: Der Naturhafen von Bonifacio, hinter der Klippe, auf der sich die Altstadt befindet. In der Bildmitte unten unser Schiff neben dem Rettungskreuzer.**

**Unten rechts: Unser Schiff in Bonifacio neben dem Rettungskreuzer**

um dort Baden und Schnorcheln zu gehen. Es war wunderschön, und überall schwammen Fische um uns herum. Es war jedoch sehr unruhig, und der Anker hielt nicht gut, sodass dies kein sicherer Übernachtungsplatz war. So gingen wir wieder Anker auf und segelten für die Nacht in den Hafen von Cannigione, in einer tief eingeschnittenen Bucht an der Nordküste Sardinien.

Am folgenden Morgen füllten wir an der Hafentankstelle den Dieseltank. Das war etwas nervenaufreibend, weil mehrere Yachten vor der Tankstelle warteten, und man

aufpassen musste, dass man einerseits nicht mit denen kollidiert, sich andererseits aber niemand vordrängt. Anschließend mussten wir das Großfall klarieren, das sich um die Decksbeleuchtung gewickelt hatte. Wir zogen einen Mitsegler am Gennakerfall den Mast hoch. Es war der einzige Tag ohne Mistral. Bei leichtem Wind segelten wir südwärts, und probierten uns im „Haiangeln“. Auch nutzten wir die Gelegenheit, den Gennaker auszuprobieren. Für die Nacht fuhren wir in die Cala die Volpe und machten im Südteil der Bucht an einer Mooringtonne fest. Es lagen einige sehr große Luxus-sachyachten in dieser Bucht. Dann wieder ab ins Wasser, zum Schnorcheln. Der Südrand der Cala die Volpe war gleichauf mit der Cala Coticcio das schönste Schnorchelrevier, das wir auf dieser Fahrt hatten, und wir entdeckten sogar einen Octopus. Dann kamen zwei Männer in einem Schlauchboot und erklärten uns, dass wir an dieser Mooringtonne nicht liegen dürften, die sei für größere Schiffe und koste 500 € pro Nacht. Die machten echt Stress und wollten uns auch keine Zeit geben, um auf die noch im Wasser befindlichen



Besatzungsmitglieder zu warten. Also machten wir los und fuhren ein paar Meter weiter Richtung Badestrand, wo wir ankerten. Die noch Schwimmenden mussten uns hinterher schwimmen. Bei dem warmen Wasser kein Problem.



**Raumschots bei Mistral**

Am folgenden Morgen war es nur noch ein kleiner Hüpfen zurück in die Hitze des Hafens von Portisco, wo wir das Schiff wieder abgaben, unsere Sachen packten, die Essensreste verteilten und die Autos beluden. Am Abend ging es auf die Fähre. Nach der nächtlichen Überfahrt starteten wir am folgenden Morgen in Genua zur 1000 km langen Heimfahrt, die wir diesmal ohne Zwischenübernachtung absolvieren mussten, da Ulrich am folgenden Morgen zur Arbeit musste.



**Octopus**



**Unterwasserwelt der Cala Coticcio**



**Cala Coticcio alias „Tahiti“**

### Eine Woche Fahrspaß in Kroatien

von Holger Mandry

Pula, am 2. August, mitten in der Nacht. Vier müde Segler ertern den Nioerd (Hallberg Rassy 34) und fallen, erschöpft von der langen Anreise, in die Kojen. Der letzte Matrose krabbelt erst gegen Mittag schlaftrunken an Deck. Den Plan, möglichst schnell in See zu stechen, im Hinterkopf, werden Vorräte für die Woche gekauft, das Schiff startklar gemacht und das viele Gepäck segelsicher im Inneren verstaut. Doch dann macht uns die Wasserpumpe einen Strich durch die Rechnung: Das System hat Luft angesaugt und läuft heiß. Zwar gelingt uns die Reparatur, anschließend ist es jedoch zu spät, um noch abzulegen – wir verbringen einen weiteren Abend in der Marina.

Am nächsten Tag heißt es dann aber endlich „Leinen los“ und Kurs Richtung Porer, dem Leuchtturm vor der Halbinsel Kamenjak. Das Ankreuzen gegen die 14 Knoten aus Südost bedeutet Fahrspaß pur. Unterwegs begegnet uns ein weißer, großer Kanister. An sich nichts besonderes, doch nach einiger Beobachtungszeit fällt uns auf, dass sich der Kanister selbst bewegen kann. Beim Näherkommen stellt sich das weiße Gebilde als große Schildkröte heraus. Leider ist sie wieder abgetaucht und wir davon gerauscht, bis wir den Fotoapparat zur Hand haben.

**Fahrspaß**



Außerdem wenn das Kreuzen gegen den Wind zwar jeden Menge Fahrspaß bringt, verlieren wir einiges an Zeit, sodass uns das Ziel einer Kvarnerüberquerung unrealistisch erscheint. Die erste Nacht ankern wir also in der Portič. In der Nacht fegt ein Gewitter über uns hinweg und um 5 Uhr Morgens schlägt die Ankerwache Alarm: Das Nachbarboot ist nur noch ein paar Meter von unserem Bug entfernt. Also Maschine an und erstmal weg ziehen, dann Lage prüfen. Aber unser Anker hält und schnell wird klar, dass auch der Anker des anderen Bootes fest zu sein scheint. Wir vermuten, dass unsere Nachbarn viel Kette draußen haben, oder bei anderen Windverhältnissen ankerten, was sich bei Drehung des Windes jetzt bemerkbar macht, sodass sie uns plötzlich sehr nahe gekommen sind. Also geben wir noch ein paar Meter Kette und beobachten, aber den Rest der Nacht bleiben alle Boote, wo sie sein sollen.



**Die Liski**

Am nächsten Tag lassen wir uns mit Wind und Welle von hinten von der Genua über den Kvarner ziehen. Das unangenehme Geschaukel wird durch einen tollen Sonnenuntergang in der Bucht von Unije am Ende des Tages ausgeglichen. Am darauffolgenden Tag schläft der Wind und wir segeln nur in die Liski, aber für den Tag danach sind zehn bis zwanzig Knoten aus südlicher Richtung angesagt, sodass wir die 30 Seemeilen nach Ist in Angriff nehmen. Da wir gegenan kreuzen müssen, verlängert sich die Strecke auf 44 Seemeilen. Aber was für eine Fahrt! Neuneinhalb Stunden Fahrspaß später werfen wir den Anker in der Uvala Studencic auf Ist – tolle Bucht mit schönem Sandgrund. Unser Bügelanker hat sich so tief eingegraben, dass vom Bügel maximal noch ein Handbreit großes Stück zu sehen ist. Gezwungenermaßen lassen wir den Abend bei kroatischer Volksmusik vom Nachbarboot ausklingen. Am nächsten Morgen gehen wir an Land, erkunden das Städtchen und holen frisches Brot. Das Dörfchen ist sehr idyllisch – und von Katzen bevölkert.

Da unsere Urlaubswoche sich dem Ende nähert und der Wind die kommenden Tage stark nachlassen soll, fahren wir die gesamte Strecke zurück zur Liski. Dieses Mal zwar mit raumem Wind, dafür brauchen wir aber auch nur sechs Stunden. Ein Wehrmutstropfen erwartet uns dann jedoch: Die Liski ist voll. Zwar finden wir noch etwas Platz weiter draußen, der Grund eignet sich aber nicht so richtig zum Ankern. Trotzdem nachts nur schwache Winde angesagt sind, ist uns nicht so ganz wohl. Wir wägen unsere Optionen ab und beschließen, uns neben ein paar Boote in die Uvala Studencic, gleich östlich der Liski, zu legen.



**Bucht vor Ist und die Katzensgang**



### Rechts: Die Palmira beim Auslaufen

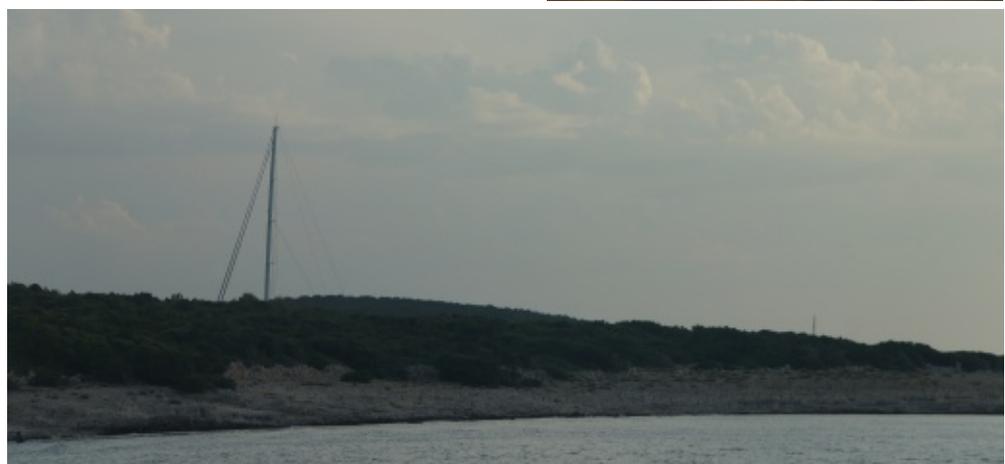
Der Anker hält wunderbar und Platz ist auch genug, außerdem können wir uns die Zeit damit vertreiben, die Boote zu zählen, die in die Liski hinein fahren und keinen Platz mehr finden... Irgendwann kommt ein Segelboot aus nördlicher Richtung in Sicht. Es nähert sich immer weiter und irgendwann sind wir uns nicht mehr so sicher, ob es abdrehen und sich einen anderen Platz suchen wird, als sich die Fender an Bord plötzlich bewegen. Erst nach mehrmaligem Hinsehen wird uns klar, dass es sich nicht um Fender, sondern tatsächlich um Menschen handelt. Über AIS finden wir heraus, dass sich hier die Palmira mit 45m Länge nähert. Auf solch einem Riesenkahn wirkt dann doch der größte 2-Meter-Schrank winzig klein. Das Schiff legt sich in den Eingang der Liski (womit die Bucht dann zu sein sollte) und plötzlich ist die Liski voll mit Zwergenbooten... Die nächsten Tage geht es dann mit Zwischenstation Medulin (die Portic ist komplett überfüllt) zurück in die



Marina. Dann heißt es schon Boot sauber machen und zurück nach Hause. Auch wenn es nur ein kurzer Urlaub war, hatten wir eine schöne Zeit.



### Der Mast der Palmira in der Liski und rechts der Mast eines "normalen" Bootes



## Das Wetter bestimmte den Törnplan

Rügen 2021

Sabine Schwenk - Michael Müller - Manfred J. Müller



Starkwind in den beiden letzten Augustwochen 2021 wirbelte den Törnplan durcheinander. So konzentrierten wir uns nicht auf Meilen, sondern auf uns unbekannte Teile der schönen Insel und bekannte Highlights. Die Außenküsten hatten wir bei Rund Rügen schon mehrmals besegelt, diesmal interessierten uns die seglerischen Leckerbissen der Boddenküsten, vor allem der Halbinsel Mönchgut.

Bei Mola in Breege hatten wir eine neue BAVARIA 37 mit einem boddentauglichen Tiefgang von



1,65 m sowie Querstrahlruder, Autopilot und anderen gerne angenommenen Hilfen gechartert.

### Stralsund

Wegen angesagter Starkwindtage entschlossen wir uns, zunächst die alte Hansestadt Stralsund anzulaufen, die uns ein eventuelles „Eingewehtwerden“ gut kompensieren ließ. Ein frischer Wind begleitete uns rasch durch die Breeger, Breetzer, Schaproder, Kubitzer Bodden, vorbei an dem extrem flachen Gellen-Haken nach Stralsund. Die Stadt ist wunderschön restauriert. Doch sieht man hinter den Fassaden viele Leerstände, weil sich Einheimische die teuren Mieten im Zentrum nicht leisten können, wie uns ein Museumsführer erklärte. Gleichwohl hat uns das Welt-Kultur-Erbe Stralsund mit seinem Rathausplatz, den mittelalterlichen Klöstern mit schönen Innenhöfen, den großen

**links: Skipperin Sabine auf der „BOSSE ONE“**

**rechts: Am Hafen von Stralsund mit dem Ozeaneum**



**Links oben:  
Gorch Fock I  
Baujahr 1933**

**Links unten:  
Rathausplatz  
Stralsund St.  
Nikolai und  
Rathaus**

**Rechts oben:  
Tiefseeforschung  
für  
mehrwöchigen  
Aufenthalt**

**Rechts unten:  
Torpedoboot mit  
abschlussbarem  
Torpedo**



alten Kirchen, den vornehmen Kaufmannshäusern, dem Hafen mit der dort liegenden GORCH FOCK I, sehr gefallen ebenso wie die Gastronomie im Gewölbe des Hansekellers.

### **Insel Dänholm**

Zu Fuß über den Rügendamm erwanderten wir die frühere Marine-Insel Dänholm. Östlich des Inselkanals erlebten wir im Nautium spannende Großexponate der Fischerei und Meeresforschung. Besonders eindrucksvoll waren die Erkenntnisse über den Walfang und die Schleppnetz-Fischerei: Mit seinen Mit-Lebewesen geht der Mensch oft nicht sehr würdevoll um, aber wenigstens dient der Fischfang der Ernährung und Existenzsicherung der Menschen. Ganz anders die Marineausstellung westlich des Kanals. Dort wird erklärt, mit welcher raffiniert ausgeklügelten



Methoden (Torpedoboote, Wasserbomben, Minen usw.) die Vernichtung anderer Menschen mit ihren Schiffen betrieben wird.

### **Sellin**

In rascher Fahrt unter Segeln durch den Strelasund und über den Greifswalder Bodden erreichten wir eines unserer Traumziele: Sellin. Vom Bodden bogen wir in die tiefe Bucht Having ein, dann in eine sehr enge, aber ausreichend tiefe Rinne, vorbei am Anleger von Baabe in den großen Selliner See, wo uns eine Baggerrinne bis in den neuen 2018 sehr gut ausgebauten, aber wohl noch wenig bekannten Hafen von Sellin führte. Er liegt nicht nur in einer traumhaften Landschaft, sondern ist auch Ausgangspunkt für zahlreiche lohnende Exkursionen in die Umgebung. Die wilhelminische Bäderarchitektur der Villen und Hotels des berühmten Ostseebades



**Oben:**  
In der Einfahrt zum Selliner See  
**Unten:**  
Hafen von Sellin am Selliner See



**Ca 400 m lange Seebrücke von Sellin**

Sellin ist Geschmacksache. Uns hat vor allem die unterhalb der hochaufragenden Steilküste liegende 400 m lange, strahlend weiße Seebrücke gefallen, an deren Ende eine Tauchglocke zum Abtauchen in die Ostsee einlädt.

Faszinierend auch der auf der Steilküste angelegte Hochuferweg mit berauschenden Ausblicken über das Prorer Wiek und die Ost-



**Blick zu den Kreidefelsen bei Sassnitz**



**Der „Rasende Roland“**

see bis zu den Kreidefelsen bei Sassnitz, den wir bis Baabe erwandert haben. Von dort aus führen wir mit der Dampfschmalspurbahn „Rasender Roland“ zu unserem Hafen zurück.

### **Thiessow**

Ein weiteres Highlight war der an der Südspitze von Möchgut am Zickersee gelegene Fischerhafen von Thiessow. In dem kleinen ursprünglichen Hafen finden nur wenige Schiffe längsseits an der Pier Platz. Von hieraus erreichten wir auf dem kurzen Weg durch einen Wald einen besonders schönen Ostseestrand mit - dem Wind und der langen Anlaufstrecke entsprechenden - Wellen, die viele Surfer anlocken. Vom auf dem 38 m hohen Zicker stehenden Lotsenturm aus hatten wir einen fantastischen Rundblick

## Am Zicker See nach Thiessow



über die Halbinsel Möchgut am Südennde der Ostküste von Rügen, die Ostsee mit den Inseln Ruden und Oie, Südperd und den Greifswalder Bodden.

## Längsseits im Fischerhafen von Thiessow



## Am Hafen viele Ideen für Kinder



## Der Rückweg

Für den Rückweg hatte uns Petrus prächtiges Wetter mit Sonne, Wolken und Winden aus NE um 5-6 Bf beschert. Der Greifswalder Bodden, den wir zu überqueren hatten, ist ein rund 500 qkm großes Gewässer mit durchaus seeähnlichen Verhältnissen, auf dem sich rasch eine kurze steile



## Am Ostseebadestrand von Thiessow



## Blick vom Lotsenturm

## Blaue Stunde am Hafen



Welle aufbaut, die unser Schiff stark um die Längsachse schwan-ken ließ. Das animierte zu lauthals gesungenem „Wiegende Wellen auf wogender See, wallende Fluten der Gezeiten, schaukelnd hernieder und wieder zur Höh’, Hei! wie wie fahren durch die Flut“...

Unsere hohe Geschwindigkeit ließ uns die rund 27 sm schneller überwinden als gedacht, sodass in uns der Ehrgeiz erwachte, die Durchfahrt durch die Ziegelgrabenbrücke zu einer früheren Öffnungszeit zu erreichen. Es wurde eine „Regatta“ gegen die Zeit und mit über 9 kn angezeigtem Tempo hatten wir theoretisch sogar unsere rechnerische Rumpfgeschwindigkeit ausgereizt. Am Ende haben uns aber 10 Minuten gefehlt, sodass wir den Inselhafen von Dänholm anlaufen mussten und erst am nächsten Morgen durch die Brücke kamen.



### USCU-Crews begegnen sich.

Das war aber kein Nachteil, weil wir die interessante Insel durchstreifen konnten und dort sogar auf berufliche Bekannte trafen. Eine weitere Begegnung der besonderen Art: Zwar wussten wir, dass Uli Simon und Bernd Aumann vom USCU ebenfalls in Rügen unterwegs waren, aber dann erreichte uns ein Anruf, die beiden seien in Vitte auf Hiddensee und wollten am nächsten Tag nach Stralsund und weiter nach SE. Wir aber waren auf Gegenkurs, also bestand die Chance, dass wir uns unterwegs begegnen. Wir verständigten uns, dass wir beide deutlich den USCU Wimpel setzen und wir zusätzlich unsere Heckreeling mit einer roten Windschutzleinwand verkleiden. Auf der Höhe von Neuendorf, im Schaproder Bodden, wo die Wassertiefe ein Verlassen des betonnten Fahrwassers erlaubte, trafen wir uns dann tatsächlich, fuhren eine Weile mit Sicherheitsabstand neben-

**Links:  
Im Greifswalder  
Bodden**

**Wiegende Wellen  
auf wogender  
See...**

**Im Innenhafen  
von Dänholm**

**Rechts:  
Ulli und Bernd  
USCU-Schiffe  
begegnen sich**



einander, begrüßten uns freudig und Uli warf zur Begrüßung eine große Packung Studentenfutter in unser Cockpit. Danach fuhren beide Schiffe weiter, wir nach Kloster auf Hiddensee, Uli und Bernd bogen nach Zingst ab.

### Kloster auf Hiddensee

Kloster anzulaufen ist für uns ein absolutes MUSS, wenn wir in Rügen sind. Der Hafen wurde vor einigen Jahren sehr gut ausgebaut, bietet jetzt genug Platz und liegt traumhaft am Fuße des Dornbusch. Starker Seitenwind bei der Ansteuerung kann einen leicht aus der schmalen Fahrrinne blasen, was dann unweigerlich zum Aufsitzen führt. Das war auch ein Grund, warum wir ein Schiff mit Tiefgang von 1,65 m gewählt hatten. Da das Wetter sich wieder stark verschlechtert hatte, waren wir froh, rechtzeitig in Kloster festgemacht zu haben. Eine Bestätigung dafür erfuhren wir, als wir am nächsten Tag den Leuchtturm auf dem Dornbusch besteigen wollten und

Zwei ältere Herrn beim „Klausner“



Eine Radtour in den Süden von Hiddensee rundete unseren Besuch dieser schönen Insel ab.

### Im Hafen von Kloster Hiddensee



an der Tür auf einem Zettel lasen: „Heute wegen starkem Wind (7-8) geschlossen“. Ein sehr gutes Mittagessen im Klausner entschädigte uns. Dort hatte Klaus Müller gekellnert und seine abenteuerliche illegale Ausreise aus der DDR mit einer kleinen Jolle über die Ostsee nach Dänemark geplant und später darüber ein spannendes Buch „Gehen, um zu bleiben“ geschrieben.

Eine Radtour in den Süden von Hiddensee rundete unseren Besuch dieser schönen Insel ab.

### Heimfahrt

Für manchen ist der lange Weg sicher ein Hindernis für eine Reise an die Ostsee. Endlose Staus hatten uns schon bei der Anreise genervt. Auch auf dem Rückweg mussten wir die Autobahn oft verlassen und den Weg über Land-

straßen suchen. Dafür verlief der Aus-Check in Breege schnell und glatt. Der Törn war ohne Schäden und Verletzungen zu Ende gegangen und hatte uns unzählige interessante Eindrücke und Erlebnisse geschenkt, die hier nur beispielhaft erwähnt sind.

### Sonnenstrahl auf Mond und Segelboot

Juni 2017, 19:41

Harald C. Traue



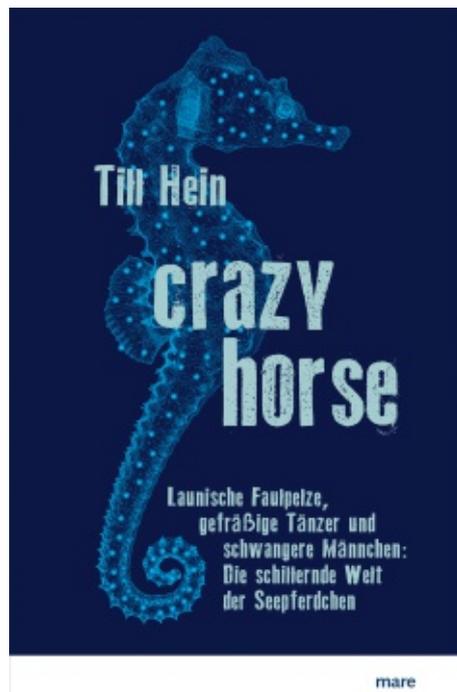
Beim abendlichen Einlaufen in den Hafen von Immenstaad schaute ich den abziehenden Wolken über dem Bregenzer Wald im Osten nach. Die Sonne stand schon tief. Zwischen Fischbach und Friedrichshafen segelte nur noch ein Segelboot zum Ufer hin. Gleichzeitig strahlte die Sonne den fast runden Mond an. Das gleiche Licht, dachte ich, so nah und so fern.

## „Crazy Horse“

von Till Hein, erschienen im Mareverlag

Harald C. Traue

Kommen Sie gelegentlich nach Lindau? Womöglich auf einem der USCU-Boote, dann gehen Sie unbedingt auch zur Buch-Insel, einer außergewöhnlichen Buchhandlung in der Krummgasse 3. Natürlich nur, wenn Sie auch lesen, denn diese Buchhandlung verlassen Sie bestimmt nicht ohne Buch. Ich erzählte der Buchhändlerin vom Evangelium der Aale und wie hingerissen ich von diesem Buch gewesen sei. Ohne Zögern drückte Sie mir crazy horse von Till Hein mit den Worten in die Hand: „Dann wird Ihnen auch dieses Buch gefallen“. Sie hatte recht, denn ich hatte drei schöne Tage mit Seepferdchen.



Wie alle kennen Seepferdchen, aber wussten Sie auch, dass die Meeresbiologen darüber streiten, ob es nun 50, 100 oder gar 200 verschiedene Seepferdchenarten gibt, sie in allen Weltmeeren leben und ein höchst merkwürdiges Leben führen? Ich wusste all das nicht, hatte nur eine vage Ahnung von den Hippocampi aus meinen Besuchen in den Tiergrotten in Bremerhaven, die aus der Nordsee um Helgoland stammten. Der Streit unter den Forschern – es gibt tatsächlich biologischen Experten, die sich ihr Leben lang wesentlich mit den Lebensumständen und individuellen Gewohnheiten dieser Meeresbewohner befassen. Und schon gar nichts wusste ich von der Möglichkeit, Seepferdchen in Aquarien zu halten und dass hierbei sogar Laien besondere Kenntnisse anhäufte, wie beispielsweise Elena Theys aus Visselhövede, einem Ort zwischen Bremen und Hannover, den Sie nicht kennen müssen. Sie beherrscht die Fähigkeit Salzwasseraquarien zu unterhalten, geriet aber bei Seepferdchen auch an ihre Grenzen. Gewöhnlich hält man Fische ja nicht für besonders emotional betonte Lebenswesen, aber Sie erzählte Till Hein, dass sich Seepferdchen von manchen Menschen, die sie nicht leiden

können, sofort abwenden oder gar verstecken

Till Hein berichtet in 20 Kapiteln über individuelle Gewohnheiten der Seepferdchen, ihre Rolle in verschiedenen Mythen, ihre Nahrungsaufnahme und naturgemäß ausführlich über das Sexualleben dieser Knochenfische. Das merkwürdige Verhalten der Seepferdchen hat die Wissenschaft lange an der Nase herumgeführt, insbesondere deren Geschlechtsidentität. Bei den Seepferdchen, deren männlichen Varianten vom Autor immer liebevoll Hengst, die weiblichen Varianten Stute genannt werden und der Nachwuchs Fohlen, ist alles etwas anders. Die Männchen haben einen Brust- oder Bauchbeutel, in dem pro Wurf bis zu 2000 winzige Jungtiere in die Selbstständigkeit des Wassers entlassen werden. Die Hengste sind also jeweils vor dem Entlassungstermin einige Wochen schwanger, während die Weibchen über eine Legeröhre verfügen, einem von Biologen gänzlich unromantisch als Ovipositor bezeichneten Pimmels, mit dem die Stuten ihre Fischeier in den Beutel der Männchen ejakulieren. „Auf dem Höhepunkt des stundenlang andauernden Liebesspiels heben beide Partner wie in Ektase den Kopf, wölben ihre Rückenpartie, Madame Seepferdchen spritzt ihre Eier in die Bauchtasche des Männchens und der Partner befruchtet sie mit seinen

Spermien“, erzählt der Wissenschaftsjournalist Till Hein und ergänzt: „Kurz danach lösen sich die Liebespartner voneinander. Die Farben und Muster ihres Körpers werden wieder unscheinbarer. Das Männchen schüttelt sich, sodass die befruchteten Eizellen in seinem Brustbeutel in eine günstige Lage rutschen. Seine Partnerin schwimmt dann meist bereits wieder davon, um zu jagen...“ Kein Wunder, dass die Rosse der Meere für Feministinnen als biologisches Beispiel gelten, mit dem man die traditionelle Geschlechtsidentität des homo sapiens in Frage stellen kann. Als Jean Painlevé 1934 seine Unterwasseraufnahmen L’hippocampe ou cheval marin über das Liebesleben der Weltöffentlichkeit vorstellte, kam er unter Pornografieverdacht und der Film sollte unter Verschluss genommen werden.

Eingehend befasst sich Till Hein mit den Gefährdungen der Seepferdchen durch die Überfischung der Meere und ökologischen Veränderungen ihrer Lebensräume. Man kann es getrost als menschliche Idiotie bezeichnen, getrocknete Seepferdchen in der traditionellen chinesischen Medizin zu Pulver vermahlen als Medizin zur Behandlung von Nervosität, Magenschmerz und -erwartungsgemäß - Potenzproblemen (!) zu verschreiben. Und das nicht ein bisschen hier und da, sondern tonnenweise und in einem solchen

Ausmaß, dass Seepferdchen auch dadurch vom Aussterben bedroht sind. Getrocknete Seepferdchen erzielen in Honkong und Bangkok dreimal so hohe Preise wie Silber auf dem Weltmarkt. Wie soll Einstein mal gesagt haben? „Die menschliche Dummheit und das Weltall sind unendlich. Beim letzteren bin ich mir nicht ganz sicher.“

Elegante Tänzer sind die Rosse der Meere, verschmust im Liebesspiel, geistreich in der Tarnung, sie fressen dauernd und viel indem sie winzige Krebse implusionsartig in sich hineinsaugen. All dies beschreibt Till Hein mit einer lebendigen, unterhaltsamen und freundlichen Sprache, der man anmerkt wie sehr er von diesen Bewohnern der Weltmeere begeistert ist und wie mitfühlend er unter der ständigen Bedrohung dieser sympathischen Fische durch menschliches Handeln leidet, die ohne jede Not und meist ohne jede Ahnung am Aussterben der teils nur wenige Zentimeter und manchen bis zu 35 cm messenden Rosse der Meere beteiligt sind, von denen wir schon aus den Legenden und Mythen der griechischen Klassik wissen.

Till Hein fasst den wissenschaftlichen Kenntnisstand der Seepferdchen zusammen, erklärt die Besonderheiten der Evolution, die alles andere ist als ein gerader Weg von den Einzellern zu komplexeren Lebewesen. Gerade die

bizarren Seepferdchen vermitteln uns einen Eindruck von den Möglichkeiten der Evolution und wie aus scheinbar merkwürdigen Fehlkonstruktion raffinierte und höchst effiziente Lebewesen entstehen können.

Wenn ich mit Jürgen Hoppe, unserem leider verstorbenen Vorsitzenden, über sein wissenschaftliches Spezialgebiet die biologische Diversität an der Universität Ulm zu sprechen kam, waren wir uns einig, dass mit der heutzutage molekularbiologisch dominierenden Wissenschaft die Mechanismen des Lebens immer besser verstanden werden, aber unser Lebensstil dabei ist, die Vielfalt des Lebens unwiederbringlich zu zerstören. Das gilt auch für die Seepferdchen. Till Hein widmet sich im Kapitel 18 der Bedrohung dieser sonderlichen Fischart. Ausführlich schildert er deren Vermarktung. Das ist ziemlich pervers, weil die Seepferdchen in keiner Weise auf den Speiseplan der Menschen geraten, nicht einmal zu Tierfutter taugen. Seepferdchen werden bei der Schleppnetzfisherei als Beifang mehr zufällig als gezielt Opfer. Aber auch mit der weltweiten Vernichtung der Mangrovenwälder, Seegraswiesen und Korallenriffe schrumpft ihr Lebensraum. Etwas tröstlich erzählt der Autor von etlichen Schutzgebieten, ja sogar von Seepferdchenhotels im Hafen von Sidney und Umsiedlungsaktionen in

Asien, bei denen Fischer Seepferdchen aus Gebieten mit Hafenausbauaktivitäten in bessere Habitate umsetzen. Es besteht also Hoffnung. Nicht nur durch Vernunft, sondern auch durch Poesie, wie sie vom Liebhaber der Seepferdchen, dem Dichter Joachim Ringelnatz (volkstümlich für Hippocampus) stammt: „Sicher ist, dass nichts sicher ist. Selbst das nicht.“

Siehe auch: <https://de.wikipedia.org/wiki/Seepferdchen>

Till Hein: „Crazy Horse“  
mareverlag, Hamburg 2021  
240 Seiten, 22 Euro

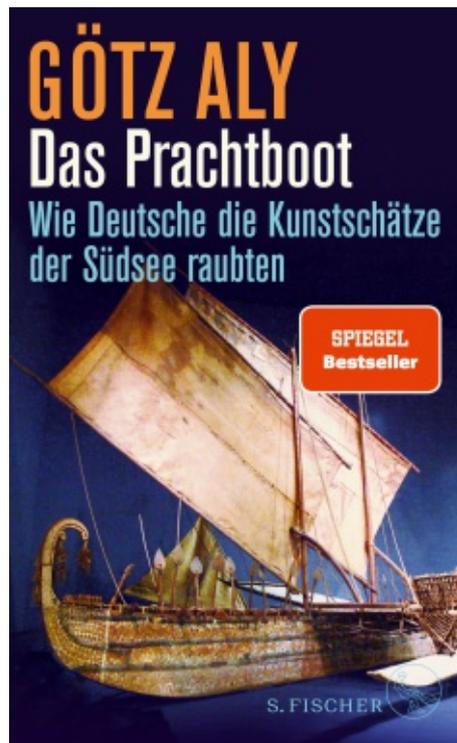
## Das Prachtboot

von Götz Aly, erschienen im S. FISCHER Verlag

von Harald C. Traue

»Was für ein Buch! Was für Erkenntnisse!« ruft Bénédicte Savoy über das Prachtbuch von Götz Aly aus. Diese Kunsthistorikerin der Moderne an der Technischen Universität Berlin sowie Professorin für die Kulturgeschichte des europäischen Kunstbesitzes des 18. bis 20. Jahrhunderts am Collège de France hat sich in Sachen Translokation weit aus dem Fenster gelehnt und ist auf viel Widerspruch gestoßen. Als Expertin für Beutekunst im Verlauf der europäischen Kolonialgeschichte insbesondere im Kontext der Sammlungen von Kulturzeugnissen von Völkern, die durch Gewalttaten oder Infektionskrankheiten Opfer der Kolonisation wurden. Ihre Begeisterung über dieses Buch ist nicht überraschend.

Götz Aly, ein Nachfahre des königlich-preußischen Kammertürken Friedrich Aly zieht emotionale und nüchterne Schlüsse die derzeitige heftige Diskussion über die deutsche Kolonialgeschichte. Er schreibt in seinem aktuellen Buch über Gewalt, über die Zerstörungswut und auch über die Gier, mit der deutsche »Strafexpeditionen« als sogenannte Schutzmacht der ökonomischen Interessen an Produkten der Kokospalme über die einheimischen Menschen der Südsee und ihre kulturellen Schätze herfielen und sie teils auf dubiosen Wegen nach Deutschland schafften. Entweder um sich zu bereichern oder um nutzbringend mit Orden behängt zu werden. „Das Prachtboot“ ist ein aufrüttelnder Beitrag zur



Debatte über Raubkunst, Kolonialismus und Rassismus und zugleich ein erschütterndes Stück deutscher Geschichte. Es ist in 12 Kapiteln gegliedert.

Schon im ersten Kapitel, ja schon beim ersten Blick ins Buch spürt man die Position des Autors, wenn er vom Tatort der Kolonie Deutsch Neuguinea schreibt. Die Eindeutigkeit wird durch den Buchspiegel mit einer Karte des Deutschen Kolonialatlas aus dem Jahr 1893 vom Bismarck-Archipel und Kaiser-Wilhelm-Land sichtbar gemacht. Man liest Bezeichnungen wie Neu Mecklenburg, Stephansort und Admiralitätsinseln, alles Ortsnamen die den Raubzug des Deutschen Reiches in der Südsee markieren. Gastfreundlich eingeladen

wurden sie jedenfalls von den Südseeinsulanern nicht. Und wo ihnen diese Gastfreundschaft nicht entgegengebracht wurde, hagelte es Gewehrkugeln und Kanonendonner. Eine der Hermitinseln, von denen das Prachtboot stammt, wurde nach dem Offizier und Pastor seiner Segelkorvette benannt, nach dem Marinepfarrer Johannes Aly, einem Urgroßonkel des Autors. Neben den Aufgaben als Pastor an Bord, sah er es als seine Aufgabe an „Menschen primitivster Art“ das Evangelium zu vermitteln, wie er seinem Tagebuch anvertraute. Götz Aly beschreibt auch sein familiäres Interesse am Thema: „Doch je mehr ich mich in die Dokumente vertiefte, desto klarer wurde ein Urteil: Das Paradeobjekt der Berliner ethnologischen Sammlung und des Humboldt Forums ist nicht nur ein bedeutsames, unbedingtes Bewahren wertenes Zeugnis menschlicher Kultur, sondern auch ein höchst lehrreiches Beispiel für die zehntausendfach angewandten Praktiken kolonialer Gewaltherrschaft“.

Im Kapitel 3 und 4 erzählt er aus den vorhandenen Tagebuchaufzeichnungen, offiziellen Dokumenten und Berichten aus verschiedenen Firmen wie das Prachtboot nach Deutschland gelangte und zum Publikumsliebling des Museums für Völkerkunde wurde, das nunmehr Berliner-Humboldt-Forum heißt,

wo es als Glanzlicht 2018 begrüßt wurde. Man hatte das Luf-Boot noch vor der Fertigstellung des Gebäudes in eine Kiste gepackt und durch eine Lücke in der Mauer in die erste Etage gebracht. Verschwiegen wurde bei diesem feierlichen Ereignis, dass die reichsdeutsche Marine auf der Insel Luf im Jahr zuvor 1882 ein solches Massaker und Werk der Zerstörung angerichtet hatte, dass die damaligen einheimischen Bewohner der Insel nicht überleben konnten, so dezimiert waren sie. Dazu Götz Aly: „Welche Geschichten werden im Humboldt Forum erzählt – und welche nicht? Um es kurz zu sagen: Die deutschen Eindringlinge begingen in Papua-Neuguinea ungezählte Gewaltverbrechen, doch ruinierten sie nur wenige Orte so gründlich wie die winzige Insel Luf: Sie brannten dort sämtliche Häuser nieder, zerschlugen alle Kanus, mordeten, vergewaltigten, ließen die Einheimischen verhungern oder an Krankheiten zugrunde gehen, um das Hermit-Atoll anschließend mit anderswo eingefangenen Arbeitern in eine gewinnbringende Kokosplantage zu verwandeln. Nicht nur dort raubten die Eroberer die kulturellen Zeugnisse Ozeaniens für ihre Museen. Hernach putzten sie sich als »Retter« und »Bewahrer« jener »Schätze« heraus.“

Im zehnten Kapitel beschreibt Götz Aly das Prachtboot selber und seine ungewöhnliche kunst-

volle Bauweise. Mit einem kleinen Seitenhieb auf unsere aktuellen Diskurse über Work-Life-Balance, schreibt er „Zwar verfügten die ozeanischen Völker auch später nicht über eine Schrift, aber über hochgradig entwickelte Kulturtechniken, mit deren Hilfe sie gut und sicher leben konnten, und das mit begrenztem Aufwand. Auf dieser Grundlage gediehen die bewundernswerten Techniken des Haus – und Schiffbaus, die schönen Künste, Feste und Totenrituale“. Mit Aly fragt man sich, welche destruktive Menschenverachtung wohl dazu geführt hat, die Zeugnisse dieser Kultur roh zu zerstören oder sich unter dem Vorwand der Bewahrung für europäische Museen anzueignen. Nachweislich haben die ozeanischen Menschen über große Kenntnisse der Navigation verfügt, denn sie haben mit ihren Reisebooten, wie dem Prachtboot von der Insel Luf, tausende Meilen über den offenen Pazifik zurückgelegt. Diese Boote waren mit Hütten ausgestattet, ja sogar mit Sand gefüllte Herdkisten, in denen ein Glimmfeuer unterhalten wurde. Götz Aly stieß bei seinen Recherchen auf einen Bericht des Königsberger Arztes Otto Schellung<sup>1</sup>, der auf einen ozeanischen Großsegler mit zwei Masten mitgefahren war und berichtete, wie diese Boote mühelos gegen den Wind kreuzen konnten. Spätere experimentelle Reisen auf den Segelrouten Ozeaniens konnten die Einzel-

heiten der navigatorischen Kenntnisse der Menschen der Südsee detailliert aufklären<sup>2</sup>. Der Autor empfiehlt dringend den Besuch des Prachtbootes in Berlin, denn das „Luf-Boot ist nicht nur das einzige erhaltene Exemplar seiner Art, es ist auch das letzte große vollbesegelte Auslegerboot, das einen wirklichkeitsnahen Eindruck davon vermittelt, wie die entlegensten Inseln der Südsee im Laufe der Jahrtausende besiedelt wurden“.

Mir war Götz Aly bislang als Autor und Forscher zum Holocaust bekannt. Er verfolgte dabei weniger die bekannten Annahmen zum Rassenwahn und Antisemitismus, sondern untersuchte nüchtern die ökonomischen und teils niederen Gründe wie die Bereicherung der deutschen Bevölkerung, die Ausraubung der im Krieg besetzten Länder (Hitlers Volksstaat. Raub, Rassenkrieg und nationaler Sozialismus) oder die Schuldzuweisung auf Hitler und die damit einhergehende Reinwaschung der allgemeinen Bevölkerung (bspw. Macht, Geist, Wahn. Kontinuitäten deutschen Denkens). Die Thesen von Götz Aly waren immer pointiert und oft Gegenstand heftiger Kontroversen. Seiner Abneigung gegenüber akademischer Ausgewogenheit entsprechend wurde sein bei der DFG beantragtes Habilitationsstipendium abgelehnt. Da ist es lehrreich in der kürzlich erschienenen historischen Auf-

arbeitung der DFG-Geschichte<sup>3</sup>, deren vertrauensseligen Umgang mit den Rasseideologen der Nazis in der Frühzeit der Bundesrepublik nachzuspüren. Nach Habilitation am Otto-Suhr-Institut der FU Berlin und Gastprofessuren lehnte das Otto-Suhr-Institut seine Ernennung zum außerplanmäßigen Professor ab: Für eine politologische Professur würden ihm die theoretischen und methodologischen Voraussetzungen fehlen, hieß es.

Götz Aly: Das Prachtboot  
S. FISCHER, 2021, 240 Seiten,  
21€  
ISBN: 978-3-10-397036-4

<sup>1</sup> Otto Schellung (1904) Einige Bemerkungen über die Fahrzeuge (Kanus) der Papuas von Kaiser-Wilhelmsland und dem Bismarck-Archipel. In Archiv für Ethnographie 16

<sup>2</sup> Davis Lewis (1994, 2 nd edition) We, the Navigators: The Ancient Art of Landfinding in the Pacific. Honolulu: University of Hawaii Press

<sup>3</sup> Patrick Wagner (2001) Notgemeinschaft der Wissenschaft; Die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) in drei politischen Systemen, 1920 bis 1973, Stuttgart: Franz Steiner Verlag

## Segeln

Freydis Schmidt



**Segeln, Freydis Schmidt, 2021, Öl auf Leinwand, 43.5 cm x 44 cm**

Wind füllt die Segel, das Schiff gleitet durch die aufschäumende See, Gischt spritzt auf. Ein tiefes Gefühl von Zufriedenheit, Angekommensein, Entspannung. Drie Freiheit des Horizonts und ein Sonnenstrahl auf weißem Tuch. Glück hat, wer segeln kann.

## Von der Skizze zu Ölbildern:

Elke Traue



„Fels von Gibraltar“, Öl auf Leinwand, 100 x 100, Preis auf Anfrage



**„außerhäusig“, Öl auf LW, 100x100, Preis auf Anfrage**



**innerhäusig 30x30**

Im Jahr 2019 begann von Toulon aus der Überführungstörn der Lady Blue. Mit Philipp, Christian und Harald segelte ich südwestwärts und passierte den aufragenden Fels von Gibraltar. Dabei zeichnete ich am 16.9.19 an Bord unter anderen Skizzen auch den schon von weitem sichtbaren Fels.

2020 kam die Coronakrise und ich schwelgte zuhause in Erinnerungen. So entstand der „Fels von Gibraltar“ in Ölfarbe auf Leinwand. Das Bild „außerhäusig“, ebenfalls in Ölfarbe gemalt, bildet den ersten aufregenden Blick auf den ruhigen und friedlichen Atlantik ab. Da die Pandemie unser geplantes Weitersegeln stoppte, antwortete ich zurück im Atelier auf die veränderte Situation mit den kleinen Werken „innerhäusig“, denn anstatt nach Ostern wieder auf die Lady Blue zu gehen, mussten wir uns zuhause mit Kaffeetasse, Kuchen und Sofa einrichten.

Wer sich für das Schiff und die Segelfamilie interessiert:

[www.sailing-ladyblue.de](http://www.sailing-ladyblue.de)

## Eindrücke vom Performance Törn

Ein Ausblick auf die nächste Ausgabe

Bilder von Markus Baulig

