

5

März 2016



USCU intern

Universitätssegelclub Ulm e.V. - USCU



Sommersemester 2016:
Sportbootführerschein-Binnen
Sportbootführerschein-See
Astronavigation



Foto: Michael Stölzle

Twede Sied

Dies und das

Die Saison 2016 beginnt, und wir haben wieder ein reichhaltiges Programm vor uns wie schon im Jahr 2015. Zu den üblichen Kursen kommt nach vielen Jahren mal wieder ein Kurs zur Astronavigation von Klaus Murmann.

Die USCU-Törns auf der MEU des Lübecker Yachtclubs und in Kroatien werden auf Anregung von Christoph Paprota vielleicht noch ergänzt durch einen weiteren Ostseetörn.

Wir wünschen allen eine schöne Saison!

Stammtische /Seglertreff

Dieses Jahr werden die Stammtische von Julian Wehrstedt mit neuem Konzept organisiert, Nach den Jahren im "Kiesbänke" kam nun die Idee auf, die Treffen jeweils in verschiedenen Lokalen abzuhalten.

Nach zwei erfolgreichen Terminen mit gutem Besuch von etwa einem Dutzend

Der erste Seglertreff 2016. Abbildung zur Wahrung der Persönlichkeitsrechte leicht verpixelt. ►

Schiebeluk mit Klebeband zur Abdichtung ►►



Personen hat Julian die restlichen Termine für das Jahr festgemacht, schaut einfach in den Kalender und auf die Erinnerungsmails.

Kontakt:

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

Wir danken Tobias Winkler für die bisherige Organisation. Er verlässt das Land für einige Jahre beruflich.

WD40™ und Panzertape

Nichts ist praktischer im täglichen Lebenskampf als WD40 und Panzertape. Viele haben sicher schon im Internet die schöne Abbildung gesehen mit einem Entscheidungsbaum, in dem Mann bei einem technischen Problem entweder bei "kein Handlungsbedarf" oder bei "WD-40" oder "Panzertape" als Lösung landet, je nachdem eine Bewegung von Teilen nicht/vorhanden und. nicht/erwünscht ist. Welch einfacher Entscheidungsweg.

Auf dem Boot sollte man aber tunlichst das Panzertape nur im Notfall verwenden. Die Erfahrung mit dem im Bild gezeigten Einsatz zeigt, dass sich die Kleberreste nur schwer wieder vom Gelcoat entfernen lassen.

Aber vielleicht hätte man zum Entfernen ja WD40 nehmen können, was ein weite-



rer Grund wäre, dass beide Produkte in Baumärkten schon als festes Gebinde verkauft werden.

Vielleicht kommt man ja gegen die vielfältigen Filzstift-Graffiti's an Bord auch mit WD40 an.

Regatten

Für dieses Jahr hat sie "der USCU" vorgenommen, mit dem Kat etwas an Regatten teilzunehmen, zumindest direkt auf dem Ammersee. Die weitere Koordination hat Cedric, der schon vielfältige Regatta-Erfahrung auf Jollen hat.

Presse und Web

Ultramarin

Die Website von Ultramarin listet auf einer Seite alle am Hafen vertretenen Segel- und Yachtclubs auf. Seit einigen Monaten sind auch wir dort vertreten.

Yacht

Angeregt durch unsere Niedergangstreppe in der Alpha hat Uli Simon einen "Tip" an die Yacht geschickt, den wir hier mit Genehmigung des Verlages abbilden.

SpaZz

In der Ulmer / Neu-Ulmer Stadtzeitung SpaZz wurden in der Ausgabe 1/2016 die "100 wichtigsten Ulmer" nach ihren persönlichen Highlights 2015 befragt. Lest selbst auf Seite 9 unter:

<http://goo.gl/o7nf2q>

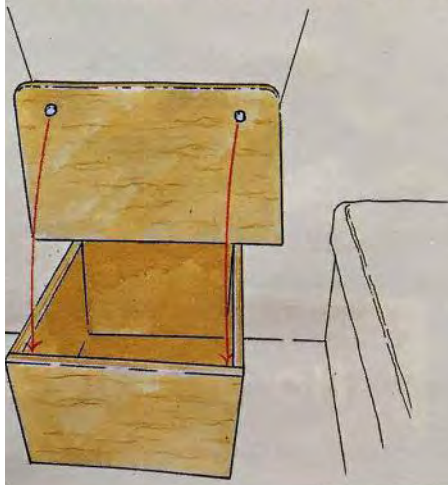
Der USCU in der Liste der Vereine bei ULTRAMARIN. ◀

Beitrag von Uli Simon in der Yacht.
Mit freundlicher Genehmigung des Verlages.
Graphik: YACHT/ Peschke. ▼



SICHERER HALT FÜR DIE FÜSSE

*Zwei Dübel machen die wackelige **NIEDERGANGSSTUFE** wieder trittfest*



Die Niedergangsstufe ist bei uns gleichzeitig Deckel einer Kiste, die als Stauraum genutzt wird. Die Stufe ist deswegen mit Klavierband an der Motorraumverkleidung angebracht, so kann ein schneller Zugriff auf die Kiste darunter erfolgen. Haben es Crewmitglieder mal eilig oder kommen noch Schlinger- oder Rollbewegungen des Bootes hinzu, wird die Stufe beim Auftreten aber nicht nur von oben belastet – je nach Winkel und Schwung des aufsetzenden Fußes kann sie auch nach vorn oder zur Seite geschoben werden. Das führte in der Vergangenheit oft dazu, dass die Verschraubung des Klavierbandes aus der Wand gerissen wurde. Um das damit verbundene Risiko und Reparaturen zu vermeiden, haben wir zwei Dübel von unten in den Deckel geklebt. Sie fangen die horizontalen Schubkräfte ab und entlasten so das Scharnier auf der Rückseite; eine Leiste würde dies ebenfalls gewährleisten. So ist der Weg unter Deck wieder sicher.

DR.-ING. ULRICH SIMON, ULM

Aktivitäten

Absegeln

Bernhard Jonietz

Das traditionelles Absegeln fand in diesem Jahr am Sonntag, den 11. Oktober wie gewohnt an der Segelschule Ernst in Utting statt. Insgesamt 20 Teilnehmer, darunter auch viel Nachwuchs fanden sich um 11 Uhr am Ammersee ein. Vor dem Vergnügen stand jedoch noch ein bisschen Arbeit vor uns. Es galt unseren Hobie Cat 16 für den Transport ins Winterlager abzutakeln. Mit den vielen helfenden Händen war das Mastlegen, das Zerlegen der Ruderanlage, Versorgen der Wanten und Fallen, und die Vertäuerung des guten Stücks auf dem Anhänger schnell passiert. „Schnell“ war diesmal wichtig, da eine neue Herausforderung auf die Teilnehmer wartete.

In vielen Jahren davor haben wir die Nordseite des Ammersees beim Absegeln befahren und im Cafe in Schondorf eingekehrt. In diesem Jahr hatten wir netterweise ganz ordentlichen Wind. Bei konstanten 3Bft aus NO (später drehend auf O) trauten wir uns diesmal etwas weiter weg vom Steg. Die Lufttemperatur war zwar etwas frisch, so dass schon ein paar Lagen an Bekleidung angesagt waren, aber zumindest sollte es Niederschlagsfrei bleiben. Wind und Wetter machten eine Erkundungsfahrt der Südseite ohne der Gefahr langen „Zurückru-

dens“ möglich.

Unser Ziel sollte die „Strandbar Aiden“ in Aidenried am südöstlichen Ende des Ammersees sein. Jede Crew bekam für navigatorische Zwecke eine Kopie eines Artikels aus einem uns wohl bekannten Fachmagazin. Eine Bar als Ziel eines kleinen Binnentörns ist ja auch keine schlechte Sache. In dieser Bar gibt es laut dem Fachmagazin mitten im Schweins-hax'land vegetarische wie vegane Snacks, Drinks, DJ, Konzerte, psychedelische Sonnenuntergänge und einen Gästesteg.

Nachdem unsere kleine USCU- Flotte (vier Boote) nach Rauschefahrt in etwa anderthalb Stunden am Ziel angelangt war, und nach ein paar Versuchen auch jedes der Boote eine geeignete Anlagestelle gefunden hatte, mussten wir leider feststellen, dass die Bar in dieser Saisonzeit nur bei gutem Wetter ab 15 Uhr geöffnet wäre. Die Location sah wirklich sehr vielversprechend aus und ist sicher sehr empfehlenswert. Aber außer ein paar Einstiegsversuchen konnten wir leider nichts erreichen und unsere Kehlen blieben trocken. Somit war nichts mit psychedelischen Sonnenuntergängen oder ausgefallenen Drinks. Wir waren dennoch sehr zufrieden diesen ungewöhnlichen Ort besucht zu haben und machten uns wieder auf den Weg zurück nach Utting. Dort winkte uns ja Erlösung von Hunger und Durst.

Ankunft bei der "Strandbar Aiden" in Aidenried. Sie war leider geschlossen. ▼



Der Wind, der immer noch mit 3Bft blies, brachte uns in Rekordzeit wieder zu der bei uns Ammersee-Seglern bekannten und beliebten „Veranda“ nach Utting zurück. Dort gab es dann den wohlverdienten Anlegeschluck bzw. auch warme Getränke und Essen.

Vielen Dank an Harry, der die Vorbereitung, Durchführung und vor allem diesen guten Wind organisiert hat.

SBF-Binnen & SKS

Hier die Teilnehmer- und Prüfungszahlen der Theoriekurse im Wintersemester und die Anmeldezahlen für den kommenden Praxiskurs am Ammersee:

SBF-Binnen

Teilnehmer: 75
Teilnehmer Prüfung: 62
Bestanden: 62

Sportküstenschifferschein- SKS

Teilnehmer: 25
Teilnehmer Prüfung: 14
Bestanden: 14

SKS Törn

Der Ausbildungs- und Prüfungstörn ab Palma de Mallorca wird wieder über Ostern gefahren. Es werden 18 Teilnehmer des Kurses dabei sein. Insgesamt sind es 32 Personen.

Die Skipper/Co-Skipper sind Harald Traue / Christian Riedel, Harry Seitz / Ulrich Simon, Jan Haase / Matthias Spohn und Peter Kuschnir / Bernd Aumann.

Ammerseekurs

Zum Ammerseekurs 2016 haben sich bis dato 52 Personen angemeldet.

USCU-Flotte

In der Saison 2015 hatten wir die folgende Gesamtnutzung:

262 Tage (+29) = 47% Auslastung

Helios 23

Die Nutzung der Helios hat sich nach dreijährigem Rückgang wieder etwas erholt.

Nutzung 2015:

114 Tage (+25) = 62% Auslastung

Hobie 16

Der Kat könnte mehr genutzt werden, vor allem haben ja doch einige den Kata-marankurs am Gardasee mitgemacht. Wir bitten alle Kat-Nutzer, ihre Segeltermine auch wirklich in den Nutzungskalender einzutragen, damit wir eine realistische Nutzungsübersicht haben.

Nutzung 2015:

28 Tage (+2) = 17% Auslastung

α -tross

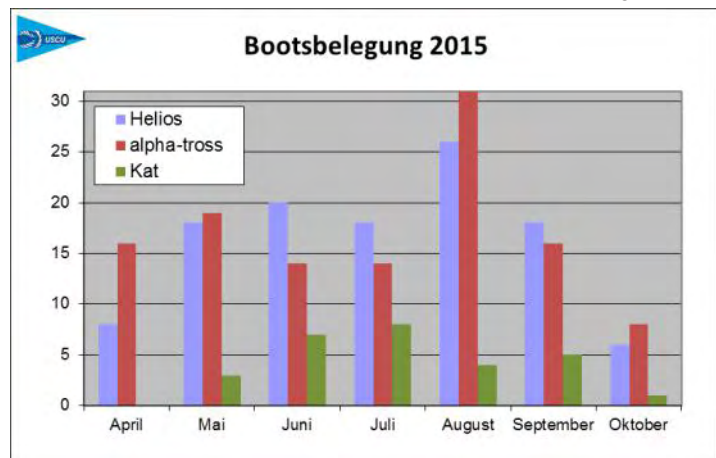
Die α -tross hat die Saison 2015 auch gut genutzt und ohne weitere Schäden überstanden. Der nässende Scheibe wird weiterhin nachgegangen.

Nutzung 2015:

120 Tage (+2) = 57 % Auslastung



Bootsnutzung 2015 ▼



USCU-Törns

Auf der Meu des LYC

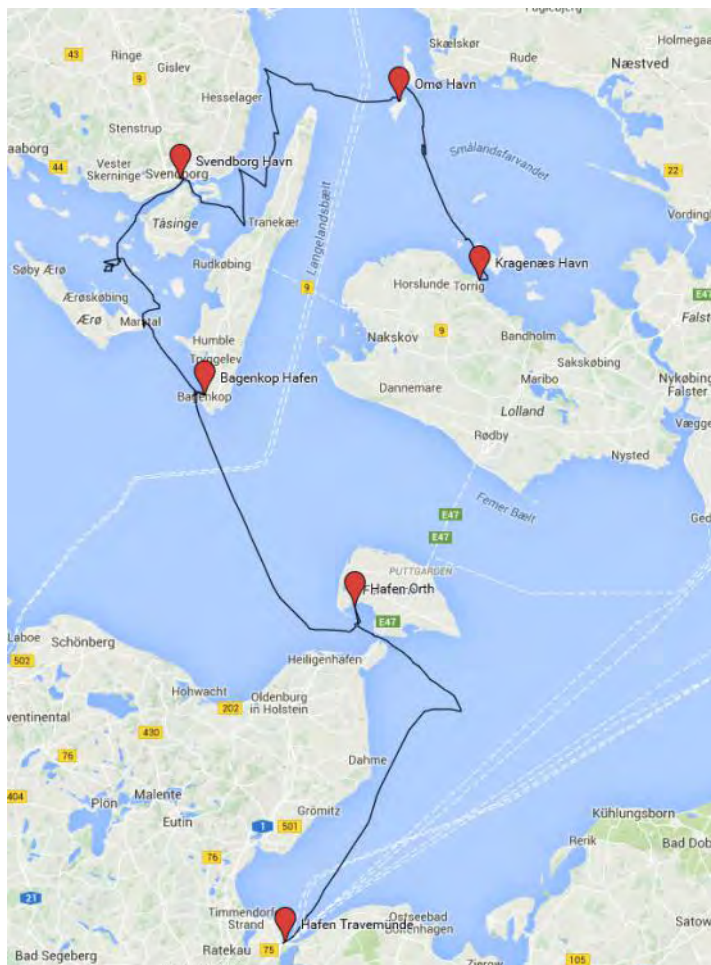
22. - 29. Aug. 2015

Alexander Nassal

Als Valerie vor einem Jahr in Lübeck war, hatte sie das Glück, mit Oliver Harnack bei der Absegleregatta auf der MEU mitsegeln zu dürfen. Der daraus entstandene Kontakt zwischen USCU und Lübecker Yachtclub (LYC) hat es uns ermöglicht, dieses tolle Boot im August 2015 zu chartern und damit die Ostsee zu befahren. Zu sechst sind wir, Skipper Georg, Co-Skipper Günther, Lara, Valerie, Tobias und Alexander, eine ganze Woche bei viel Wind und Welle zwischen den dänischen Inseln unterwegs gewesen.

Die MEU ist eine Comfortina 38 mit 7/8

Die Fahrtroute von
Kagenaes (Lolland)
nach Travemünde ▼



Rigg. Dieses schnelle Boot aus den 1990ern ist das Jugendboot des Lübecker Yachtclubs und hat auch schon einige Regatten gesehen.

Samstag

Am Samstag (22.08.2015) geht es los. Naja eigentlich Sonntag, aber wir wollen ja erholt losfahren. Also treffen wir uns schon Samstag alle in Lübeck. Unsere beiden Skipper und Lara sind schon Freitag nach Lübeck gekommen, um noch die Passsat, den alten ehrwürdigen Viermaster und ein Wahrzeichen von Lübeck zu besichtigen. Tobias und Alexander stoßen Samstagabend dazu und Valerie kommt irgendwann in der Nacht.

Sonntag

Nach einer kurzen Nacht in einer Lübecker Ferienwohnung geht es also los. Bevor wir das Schiff entern können, müssen wir es aber zuerst einmal finden. Unser Törn beginnt nämlich nicht in Travemünde, wo die MEU normalerweise liegt, sondern in Kragenaes, einem kleinen Hafen auf der dänischen Insel Lolland, wo ihr letzter Törn endete. Eine guten Stunde mit dem Transporter des LYC und nochmal eine knappe mit der Fähre nach Lolland später, können wir die MEU endlich selbst in Augenschein nehmen. Nach erfolgreicher Übernahme, und nachdem wir es tatsächlich geschafft haben unser gesamtes Gepäck irgendwie auf dem Boot zu verstauen, wird die obligatorische Sicherheitsunterweisung durchgeführt, Aufgaben und Notrollen und die Kojen verteilt. Wegen der späten Stunde, des starken Windes und dem uns noch unbekannten Schiff beschließen wir, erst am nächsten Tag die Segel zu setzen und die Nacht noch auf Lolland zu verbringen.

Montag

Am Montag den 24.08. geht es dann richtig los. Nach dem Frühstück beginnt unsere erste Etappe von Kragenaes nach Omø, einer kleinen Insel nördlich von Lolland. Um 8 Uhr heißt es Leinen los bei 3-4 Bft und einigen Wolken am Himmel. Auf dem Weg nach Kirkehaven, dem kleinen Hafen auf Omø; in dem wir um

USCU-Törns

kurz nach halb vier festmachen werden, haben wir genug Zeit uns mit dem Schiff vertraut zu machen. Dass wir die Reffeinrichtung vermutlich noch häufiger benutzen werden, wird uns spätestens klar, als gegen Mittag der Wind bei viel Wellengang bis 6 Bft zunimmt. Dazu kommt dann auch noch Regen, der das Anlegen doch ein wenig ungemütlich macht. Also erst mal Kuchenbude raus und Abendessen machen. Zum Glück lässt der Regen schnell nach, und so ziehen wir los um uns den Leuchtturm der Insel anzuschauen. Kurz vor Sonnenuntergang entdecken wir sogar die Gorch Fock am Horizont, die gerade auf dem Weg nach Dublin war - toll, dass AIS auch auf dem Handy funktioniert.

Dienstag

Nach einer ruhigen Nacht geht es am Dienstag weiter von Omø nach Svendborg. Nachdem das Frühstück doch etwas länger gedauert hatte als geplant, legen wir erst um halb zwölf in Kirkehaven bei ordentlichem Westwind mit 5-6bft und halb bedecktem Himmel ab. Wegen des starken Seitenwinds entscheiden sich unsere Skipper für ein Ablegemanöver mit Vor- & Achterspring, das uns langsam aber sicher von unserem Liegeplatz weg- und Lob vom Nachbarn einbringt. Trotz zweitem Reff im Großsegel und hartem Amwindkurs machen wir mit 7 kn gute Fahrt. Beim Passieren der Spitze von Langeland und nachdem der Wind weiter auffrischt und zweitweise bis zu 7bft auf den Windmesser bringt, müssen wir dann doch das Großsegel bergen und nur unter Fock weiterfahren. Bei Regen, ordentlich eingepackt in Ölzeug, verbringen wir den Rest der Etappe mit Kreuzen bei guten 7 kn Fahrt bis wir gegen 15 Uhr das Groß wieder im zweiten Reff setzen können. Leider liegt unser Ziel jetzt direkt in Windrichtung und so sind wir gezwungen, die letzten anderthalb Stunden unter Motor weiterzufahren. Immerhin lässt der Regen nach, und so können wir um halb 8 im Trockenen im Hafen von Svendborg anlegen. Nach kurzer Pause geht es los in die Stadt, auf der Suche nach Abendessen. Nach unserer Rückkehr fällt uns auf, dass wir kein Strom haben. Wir haben es

doch tatsächlich geschafft, das Ladekabel im Bug so unter Wasser zu setzen, dass dessen Verwendung der Sicherung am Steg dann doch zu viel ist. Also erstmal das Kabel zerlegen, von Salz reinigen und trocken. Heute Nacht also keinen Strom. Zum Glück sind die Batterien noch ziemlich voll. Irgendeinen Vorteil muss das Motoren ja auch haben.

Mittwoch

Um 10 Uhr am Mittwochmorgen geht es weiter von Svendborg nach Marstal. Wie immer Ablegen unter Motor, und raus aus dem Sund. Wind von 4 Bft aus SSW, mal wieder genau aus der Richtung in die wir fahren wollen. Das bedeutet dann wohl mal wieder Kreuzen. Immerhin ist der Himmel heute klarer, wird aber über den Tag hin noch bedeckter werden. Weil wir

Die Meu am Wind ▼



USCU-Törns

heute deutlich mehr Zeit haben, können wir endlich ein paar Notfallmanöver, südlich der Insel Drejø üben. Das klappt erstaunlich gut, und wieder wird uns einmal bewusst, wie gut sich die MEU manövrieren lässt. Ein bisschen später sieht man in der Ferne auf dem Wasser kleine weiße Flecken, die sich bei genauerem Betrachten als eine Unzahl an Schwäne entpuppen, die schon auf dem Weg in ihr Winterquartier sind. Nachdem der Wind trotz aller Hoffnung immer noch nicht seine Richtung geändert hat, sind wir am späten Nachmittag gezwungen, mal wieder auf Motor umzusteigen um dann um viertel nach vier in Marstal anzulegen. Der abendliche Landgang endet heute in einem Irish Pub. Naja hätte zumindest, wenn wir die Tür daneben genommen hätten, aber der Biergarten ist auch nicht schlecht.

Donnerstag

Am Donnerstag kommen wir erst um 12 Uhr in Marstal los. Die heutige Etappe nach Bagenkop auf Langeland ist die kürzeste unserer Reise, also kein Problem. Wind mit 5-6 Bft aus Süd, bedeckter Himmel aber trocken, sieht eigentlich

ganz gut aus. Das Großsegel setzen wir gleich mal im zweiten Reff, sobald wir aus dem Hafen raus sind. Nach 2h auf einem sauberen Halbwindkurs, bei dem wir auch jeden Wellenberg mitnehmen sind wir da. Bagenkop ist ein echt toller Hafen und das nicht nur, weil hier die warmen Duschen umsonst sind. Die Mädels nutzen das gleich aus und gehen im Meer baden. Bei unter 18°C! Vor dem Abendessen gehen wir die Insel erkunden. Auf einem eingezäunten aber frei zugänglichen Stück gibt es wilde Exmoorponys. Der Ausflug hat doch etwas länger gedauert als geplant, weswegen auch alle ordentlich Hunger haben. Den restlichen Abend verbringen wir mit Spielen und unseren Weinvorräten.

Freitag

Heute steht von Bagenkop nach Orth auf Fehmarn unsere längste und leider schon vorletzte Etappe an. Freitags um kurz vor zwölf legen wir und Bagenkop ab und verlassen die dänischen Gewässer. Heute gibt es nur wenige Wolken und einen Westwind mit 5 Bft. Das wird der Tag sein, an dem wir endlich die 8 kn knacken werden. Um 17 Uhr können wir auf Feh-

Die Crew ▼



USCU-Törns

marn festmachen. Das ging ja noch schneller als gedacht. Wir haben einen wunderschönen Liegeplatz am schrägen Steg. Nur der Junge der mit seinem Motorboot ständig durch den Hafen fährt stört die Idylle ein bisschen.

Samstag

Am Samstag machen wir uns um 10 Uhr auf nach Travemünde, dem Heimathafen der MEU. Der Wind hat heute nur 2bft, da geht alles viel gemächlicher. Das sollte sich auch den Tag über nicht mehr ändern. Das gute Wetter lockt scheinbar viele Segler aus ihren Boxen und so ist auf dem Wasser einiges los. Heute setzen wir die große Genua, die brauchen wir jetzt. Zumindest eine Weile kommen wir damit voran. Dann ist wirklich kein Wind mehr. Auch die Wellen, die uns die letzten Tage begleitet haben, sind weg. Da hilft nur noch „Motor an“ und die restlichen 4h damit fahren. Noch 23 sm. Zeit, den Autopiloten zu testen, zu lesen und einfach nichts zu tun. Um 18 Uhr erreichen wir Travemünde. Der Liegeplatz der MEU ist belegt, in der Nähe gibt es aber noch eine Liegemöglichkeit für uns. Vorher noch schnell zum Tanken. Anschlie-

ßend heißt es Segel aufräumen und Schiff putzen. Nachdem das Teakdeck wieder glänzt können wir endlich zum Essen gehen. Heute gibt es Fisch.

Sonntag

Sonntag ist unser letzter Tag in Lübeck. Die MEU wird noch schnell auf ihren Stammplatz verlegt, die letzten Dinge werden aufgeräumt und unser Gepäck in die Autos geladen. Ab nach Hause. Leider schon!

Ein herzliches Dankeschön an den LYC für die tolle Zeit auf eurem Boot. Wir kommen gerne wieder!

Es geht flott voran. ▼



USCU-Törns

Kroatien-Törn

Christoph Rapp

Nach der Ammerseekurswoche 2014 kamen einige frisch gebackene Binnenkapitäne auf mich zu und hatten mich mit ihrer Abenteuerlust angesteckt. Für sie war klar, dass der Ammersee erst der Anfang ihrer Reisen auf dem Wasser war. Die Begeisterung gipfelte in der Idee, einen „etwas anderen“ Törn anzustoßen, einen Törn ohne Druck und ohne Prüfung am Ende. Durch die Unterstützung des USCU und speziell unseres Vorsitzenden Jürgen Hoppe wurde der Weg für eine Woche Segeln in Kroatien im Herbst 2015 geebnet.

Anreise

Nach erfolgreicher Planung und einigen Vortreffen im Sommer 2015 war es dann am 26. September so weit. Die ACI Marina von Split war an diesem Tag unser Treffpunkt. Die Crew, bestehend aus Julia Hagen, Viola Rieger, Kathrin Häckert, Uwe Lewin, Cedric Friesenhausen, Florian Betz, Frank Partsch, Matthias Spohn und mir als Skipper, war bereit die Sun Odyssey 45 „Old Trustworthy“ zu entern.

Fahrtroute ►►►▲

Überfahrt von Vis nach Hvar, Wind 25-30 kn ►



Nach einem großen Einkauf stand eine kleine Erkundungstour durch die Altstadt von Split an.

Sonntag

Am ersten Segeltag Tag folgte auf ein ausgiebiges Frühstück das erste Ablegen. Mit Wind aus W bis NW erreichten wir nach einem schönen Tag auf dem Wasser



USCU-Törns

gegen Abend unsere erste Station. Die Crew fing die letzte Boje in der Bucht vor Komiza auf der Insel Vis. Der erste Tag war erfolgreich, alle waren reichlich geschafft und freuten sich auf ein Abendessen und ihre Koje.

Montag

Der zweite Tag begann mit ein bisschen mehr Wind. Kreuzend näherten wir uns Hvar. Ein Tag an dem sich Kroatien schöner präsentierte als man es sich vorstellen kann: Wind, blauer Himmel, Sonne. Leider war der Stadthafen von Hvar an diesem Abend (wie an jedem Abend) schon maßlos überfüllt, so dass wir in die nahegelegene ACI Marina motorten. An diesem Abend waren sich alle einig, dass es so weiter gehen könnte.

Dienstag

Der folgende Morgen war ebenfalls sonnig, der Wind hatte deutlich nachgelassen, reichte aus aber, um das Örtchen Stari Grad im Norden der Insel Hvar zu erreichen. Trotz teilweise abflauendem Wind segelte die Crew eisern bis in eine der vorgelagerten Buchten, um eine Runde zu baden. Der Stadthafen von Stari Grad war beim Einlaufen gegen 18Uhr

leider auch schon gut befüllt. Eine Herrencrew aus Franken teilte auf den Hinweis eines Marineros ihre Boje mit uns. Franken, bekannt für ihr Bier und ihre Gastfreundschaft bescherte uns somit einen netten Abend an dem nach ein paar gemeinsamen Bieren viel und ausgiebig über die anwesenden deutschen Dialekte gewitzelt wurde.

Mittwoch

Die Reise des nächsten Morgens führte uns zu unserem Ankerplatz auf östlicher Seite der Insel Drvenik Veli. Thema des Abends: die Nachtwache.

Donnerstag

Tag sechs begann mit wenig Sonne und einem Regattafeld aus Yachten ähnlicher Größe. Der sportliche Ehrgeiz entwickelte sich, so dass nach dem Frühstück unmittelbar der Anker gehoben und die Verfolgung aufgenommen wurde. Die Crew lernte dabei, dass zu aller Theorie auch Konzentration und ein Gefühl für Wind, Wellen und Boot gehören, um den Anschluss nicht zu verlieren. Nachdem der Wind gegen Nachmittag vollkommen abflaute, die Segeln geborgen waren und der Motor Richtung Trogir schob, kreuzte



Einlaufen in den Hafen
von Stari Grad ◀

USCU-Törns



eine Delfinschule unseren Weg. Die Kerlchen haben auf jeden eine unglaubliche Wirkung, vor allem für all diejenigen, die in den Genuss ihrer ersten Begegnung kamen. Beeindruckt von den Delfinen und dem Anlegemanöver im engen Hafen von Trogir zog es die gesamte Mannschaft in die Altstadt. Die Live-Band auf dem zentralen Platz sorgte für Stimmung, die bis tief in die Nacht kein Ende fand. Diese Nacht wird dank Uwe und Cedric weder einer der Teilnehmenden, noch einer unserer österreichischen Bootsnachbarn so schnell vergessen.

Freitag

Der letzte Tag führte uns unter Motor zurück nach Split, wo wir nach einer weiteren langen Nacht unser lieb gewonnenes Schiff am Morgen des 3. Oktober wieder hergeben mussten.

Fazit

Als Fazit dieser Woche hörte ich immer wieder, dass es anstrengender als gedacht aber trotzdem ein tolles Erlebnis war, das nach einer Wiederholung schreit. Für mich war schön, dass die bunte Truppe schnell zueinander gefunden hat, zusammen gesegelt ist und zusammen gelacht hat. Das war nämlich mein Anliegen, den Teilnehmern nicht nur ein Chauffeur zu sein, sondern ihnen eine erste Erfahrung vom See-Segeln zu geben und nicht zuletzt für alle eine schöne Zeit zu bereiten. Die Nachfragen nach einer Wiederholung in 2016 sprechen für sich. Ich danke allen, die geholfen haben und die dabei waren.

Die Crew: Christoph (Skipper),
Matthias, Cedric, Florian,
Kathrin, Julia, Viola, Uwe,
Frank (unter Deck) ◀

Alpha-Club

Atze, KaRo und die Rührschüssel

Jürgen R. Hoppe

In der letzten Ausgabe von USCU intern hatte ich berichtet, dass es einmal eine Liste von auf dem Bodensee fahrenden Alpha-Booten gegeben hat. Nach weiteren Kontakten mit Alpha-Eignern ist nun die alte Liste wieder aufgetaucht. Ich erhielt sie zu Jahresende von Dr. Johannes Spindler, dem Besitzer der VIERTELE. Herr Spindler ist erfolgreicher Regattasegler mit seiner Alpha.

Busse-Liste aufgetaucht

Diese Liste – nennen wir sie die Busse – verzeichnet aller oder doch zumindest vieler Alpha-Boote auf dem Bodensee. Das Jahr des Datenstandes ist allerdings unbekannt. Ich werde diese Daten nun mit Hilfe einiger anderer Alpha-Segler überprüfen und dann auf unsere Webseite stellen. Viele Boote haben ja in der Zwischenzeit auch ihre Besitzer gewechselt. Leider wurden bislang nicht die eindeutigen Fertigungsnummern von Esslinger & Abt erfasst, so dass wir sicher einige Dubletten in der Liste haben.

Atze

Aber was hat das nun alles mit Atze zu tun? Der Vor-Vor-Besitzer (Andreas Eichenberg) der USCU-Alpha hatte mir ge-
beichtet, dass er das Boot damals mit dem Namen „ATZE“ gekauft hat. Dankenswerterweise hat er dann diesen Namen sauber vom Rumpf getilgt. So konnten wir ohne schlechtes Gewissen das Boot selbst neu taufen.

KaRo

Bei Recherchen zu Alpha-Boten kommt man im Netz sofort auf die Seite der Se-

gelyacht KaRo (<http://www.alpha-32.de/>) von Rolf-Wilhelm Kramm (Altenholz). Herr Kramm hat mir nun mitgeteilt, dass er seine Karo verkauft und die Website einstellen wird. Wir haben uns geeinigt, dass wir dann die Daten auf unsere USCU-Website übernehmen.

Die Rührschüssel – Busse Design

Was hat das nun alles mit einer Rührschüssel zu tun? Jeder kennt sie. Diese Schüssel ist eines der bekannten Produkte der Firma BUSSE Design+Engineering GmbH (<http://www.busse-design.com/>) in Elchingen. Und der ehemalige Chef ist Rido Busse von der zitierten Busse-Liste und ehemaliger Alpha-Besitzer. Bekannt ist Rido Busse ebenfalls durch die von ihm 1977 ins Leben gerufene „Aktion Plagiarius“ (<http://plagiarius.de/>).



Rührschüssel,
Busse-Design ◀

Fazit

Die Liste der Bodensee-Alphas wird weitergeführt, und vielleicht ergibt sich ja mal eine gemeinsame Regattateilnahme. Da sich auch einige Alphas bei Ultramarin und im BMK-Hafen beim Yachtclub Langenargen befinden, könnte unser Monte Erna II im Sommer um ein Alpha-Treffen bereichert werden. Wir arbeiten dran.

Dieser Anblick
blieb uns erspart ▼



Mitglieder unterwegs



Dietmar Schneider ▲

Alexander von Humboldt II

Cadiz - Palma de Mallorca

Dietmar Schneider

"Sail away dream your dreams..." (Joe Cocker), so lautete das Motto für meinen Segeltörn auf der Alexander von Humboldt II von Cadiz nach Palma de Mallorca vom 27.09.-5.10.2015.

"Unter grünen Segeln" zu segeln, war meine persönliche Premiere. Wurde auch mal Zeit: ich machte doch am gleichnamigen Gymnasium in Ulm mein Abitur.

Die "Alex" (ja genau, das ist das Segelschiff aus der Bierwerbung) ist ein Stahlschiff, 65 m lang, 10 m breit, Baujahr 2011, Heimathafen: Bremerhaven. Sie ist als Bark getakelt. Unter Vollzeug, d.h. mit 24 Segeln hat sie eine beeindruckende Segelfläche von 1.360 qm. Sie bietet bis zu 79 Personen Platz, eine große Anzahl: was zur Folge hat, dass die Kabinen mit Stockbetten ausgestattet und recht schmal geschnitten sind.

Unsere Crew war bunt gemischt: Die Stammcrew bestand aus dem Kapitän, 3

Wachführern, 3 Maschinisten, 2 Köchen, den Toppsmatrosen und den Leichtmatrosen. Wir "Trainees" kamen aus 4 verschiedenen Nationen: Russland, Schweiz, Israel und Deutschland.

Geprägt wird das Leben an Bord und der Tagesablauf durch das Wachsystem. Ich wurde in die 4-8 Wache eingeteilt und hatte somit das "Vergnügen", jede Nacht um 3:30 Uhr geweckt zu werden. Irgendwie konnte sich mein Biorhythmus an diese Zeiten nicht gewöhnen: Im Lauf der Woche stieg die Müdigkeit bei mir. Da kann ich nur sagen: Respekt vor den Leuten, die in ihrem Beruf Schichtdienst leisten! Das schöne an meiner Wache: der tägliche Sonnenaufgang: sehr schöne Erinnerungen!

Die "Alex" segelt bzw. fährt Tag und Nacht durch. Unterwegs werden keine Landaufenthalte gemacht. Ich hatte vor dem Törnstart noch ein paar Tage in dem schönen Andalusien verbracht. Mit dem Mietwagen schaute ich mir Sevilla und Gibraltar an und natürlich Cadiz, den Ausgangshafen. Es war schon ein erhebendes Gefühl, von der Dachterrasse meines Hotels in Cadiz über die anderen

Schiffsglocke der Alexander von Humboldt II
►



Mitglieder unterwegs

Dächer der Nachbarhäuser hinweg die Mastspitzen der "Alex" mit ihren (eingepackten) grünen Segeln zu sehen!

Der erste Tag an Bord diente der Organisation: Kojenbezug, Wacheinteilung, Schiffsrundgang, Sicherheitsübung. Es folgte der Start in Cadix am darauffolgenden Tag gegen 19:00 Uhr, ein Lotsenboot begleitete uns auf das offene Meer hinaus. Am dritten Tag passierten wir die Straße von Gibraltar. Der berühmte "Affenfelsen" war mit Wolken umhüllt. Die Freiwachen nutzte ich oft für Besuche auf der Brücke. Die Wachführer waren sehr umgänglich und jederzeit auskunftsfreudig. Ein Wachführer konnte sehr viel zum Thema Astronavigation erzählen, hatte er doch zu diesem Thema ein Buch verfasst. An Formentera und Ibiza vorbei legten wir an unserem zweitletzten Tag vor Mallorca einen Badestopp ein. Von Bord ins Wasser zu springen war für alle Crewmitglieder kein Problem. Doch danach wieder per Strickleiter an Bord zu kommen für manche schon. Zum Glück gibt es ja noch einen Kran, mit dem man das Beiboot zu Wasser lassen und wieder an Bord heben kann...

Am letzten Abend ankerten wir ca. 1 sm vor der Bucht von Palma de Mallorca: ein sehr schönes Panorama. Captains Dinner war angesagt. Nach dem kulinarischen Teil wurden auf dem Hauptdeck zwei Lautsprecherboxen aufgestellt, und das Hauptdeck diente als Tanzfläche - und das bei der Aussicht! Ein bisschen "Traumschiff" muss sein...

Nach unserem Törn hatte ich noch 3 Tage Zeit, mir Palma anzuschauen. Ich war sehr positiv überrascht, was dort zu sehen war. Die Ateliers von Miró, eine sehr schöne Altstadt mit dem Königspalast. Und von weitem ist sie schon vom Meer aus zu sehen, die Kathedrale von Palma! Nun war ich natürlich gespannt, wie sie innen aussieht. Ich kann sagen: traumhaft schön die Kombination aus mittelalterlicher Baukunst und modernen Bauelementen von Gaudi!

Musikalisch begann mein Törnbericht, musikalisch soll er auch enden: mit einem Orgelkonzert in der Kathedrale von Palma de Mallorca mit der Toccata von J. S. Bach: sehr beeindruckend!



Auf dem Fußpferd ◀

Mitglieder unterwegs



Michael gut gerüstet. ▲

Projektlink: 

Link: Der Ingenieur

Bei den Seenotrettern

Michael Walter

Um die Ausbreitung von Funkwellen zwischen zwei Schiffen und zwischen Küste und Schiff zu charakterisieren, hat das DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) eine Messkampagne vor Helgoland durchgeführt. Insbesondere der Einfluss von unruhiger See auf das Streuverhalten der Funkwellen war hierbei von Interesse. Deswegen wurde extra ein Zeitraum gewählt, in dem die See nicht ganz glatt war. Ein typischer Seewetterbericht las sich daher wie folgt: *30.01.2016, 06 UTC: Deutsche Bucht: Südwest 7, Südteil vorübergehend abnehmend um 5, westdrehend, Nordteil etwas zunehmend, zeitweise starker Regen, später Schauerböen, See 4 Meter.*

Für die Schiff-Schiff-Messungen standen der Seenotrettungskreuzer "Hermann Marwede" der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und das Mehrzweckschiff "Neuwerk" des Wasser- und Schifffahrtsamts Cuxhaven zur Verfügung. Jetzt wurde nur noch ein möglichst seefestes Team an DLR-Wissenschaftlern benötigt. Da ich schon während meiner Dissertation am DLR bei einigen Messkampagnen Erfahrung sammeln konnte und aufgrund meiner Mitgliedschaft beim USCU, war ich für den Auf-

bau und für die Bedienung des sog. Channel Sounders zuständig. Als Teil der Messcrew bei unserem Sender wurde ich auf die "Hermann Marwede" beordert. Nach der harmlosen Überfahrt nach Helgoland am Dienstag standen am Mittwoch die ersten Messungen an. Da die "Neuwerk" die Nacht vor Neuwerk auf Reede lag, stachen die Kollegen, die den Empfänger bedienten, dort bereits früher in See, um uns vor Helgoland zu treffen. Die ersten Handyvideos der Kollegen erreichten uns beim Frühstück, und ich war gar nicht mehr so erpicht darauf, aufs Schiff zu gehen, als ich den Seegang gesehen hatte. Zum Glück sah das erste Messszenario vor, dass die "Marwede" zwischen Helgoland und Düne fuhr, während die "Neuwerk" außen herum fuhr. Als wir dann aber aus der Abdeckung der Inseln heraus kamen, spürte man den Seegang an Bord. Die Mannschaft der "Marwede", die während der gesamten Kampagne sehr nett und hilfsbereit waren, hatte ihren Spaß, während mein Kollege und ich die Wirkung des Reise-Kaugummis testeten. Nachdem uns immer noch schlecht war, zeigte uns die Crew den "sweet spot" des Schiffs, und danach ging es gesundheitlich wieder aufwärts. Gegen Mittag konnten wir dann sogar etwas Essen zu uns nehmen, obwohl der Kapitän entschieden hatte, draußen zu bleiben, während unsere Kol-

Michael und Hermann ►



Mitglieder unterwegs

legen auf der "Neuwerk" im Hafen die Antenne wechselten. Am Nachmittag ging es uns dann deutlich besser und wir konnten die "Neuwerk" beobachten, wie sie durch den Seegang stampfte als sie in nur 50 Metern Abstand parallel zu uns fuhr.

Am Donnerstag stand die Schiff-zu-Leuchtturm-Messung auf dem Programm, und ich übernahm am Empfänger auf dem Leuchtturm die Kommunikation zur "Marwede" auf Kanal 0 (ja, den gibt es tatsächlich auch) des mobilen Seefunkdienstes auf UKW, wobei dieser der DGzRS vorbehalten ist. Die Kollegen auf der "Marwede" fuhren in diesem Szenario bis zum ca. 15 sm entfernten Windpark, um den Einfluss der Rotorblätter auf das Funksignal zu erfassen. Am Freitag durften wir nicht messen, da der Seegang zu grob war, um uns ohne Gefahr mitzunehmen, und samstags war ich wieder auf der "Marwede" als wir testeten, wie weit wir fahren müssen, bis die Verbindung am Horizont abreißt. Direkt nach der Messung bekam ich von der Crew der "Marwede" einen Klettergurt, um in den Masttopp zu gelangen, damit ich dort unsere Antennen bei relativ moderaten 5-6 Windstärken demontieren konnte. Die Rückfahrt nach Cuxhaven war dann trotz einigermaßen hoher Wellen wegen der achterlichen See ganz angenehm, und wir konnten den Ausblick auf die Dickschiffe

im Elbfahrwasser genießen.

Insgesamt waren die Messungen zwar anstrengend, aber es hat auch sehr viel Spaß gemacht, in einer nicht so alltäglichen Umgebung zu arbeiten. Wir sind mit den Ergebnissen zufrieden.

Ich selbst konnte auch die Gelegenheit nutzen, um der Crew der "Marwede" viele Fragen zur Seefahrt zu stellen und mich somit einwenig auf den bevorstehenden SKS-Törn vorzubereiten. Vielen Dank an die DGzRS, WSV und die Crews der "Hermann Marwede" und der "Neuwerk".



Die "Neuwerk" vor Helgoland. ◀

Mitglieder unterwegs



Karen Rödel ▲

Conestoga Lake
(roter Kreis). Mit
Klick zu Google-
Maps. ▼

Ready to tack?

Segeln in Kanada

Karen Rödel

Ein Jahr lang wohne ich in Waterloo, einer Stadt im Staat Ontario im Südosten Kanadas (siehe Karte). Über ein Programm der Fakultät für Mathematik und Wirtschaftswissenschaften der Universität Ulm bin ich hier gelandet. In diesem Jahr werde ich den Master of Mathematics in Actuarial Science erwerben. Es geht also um Versicherungs- und Finanzmathematik. Waterloo/Kitchener ist von der Größe her mit Ulm/Neu-Ulm zu vergleichen. Die University of Waterloo ist mit ihren 35.000 Studenten hingegen wesentlich größer als die Universität Ulm.

Als ich im September letzten Jahres hier angekommen bin, habe ich mich natürlich erstmal nach einem Segelclub umgesehen. Bei den Sportclubs der Universität bin ich sofort fündig geworden. Erst vor zwei Jahren haben sich ein paar engagierte Segler zusammengetan, um den Club zu gründen.

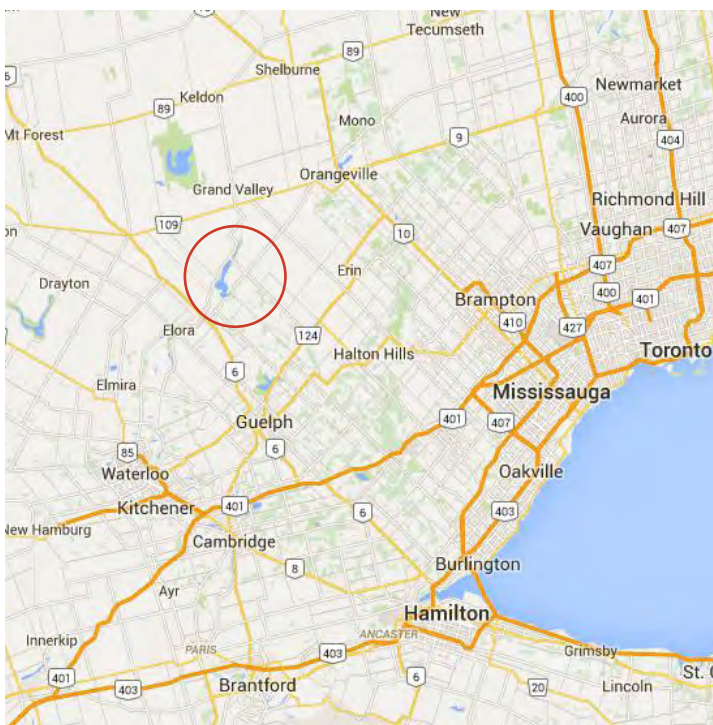
Waterloo befindet sich zwar inmitten der Großen Seen, sie sind dann aber doch zu weit weg, um dort regelmäßig segeln zu gehen. Dafür gibt es aber den Conestoga Lake, der nicht allzu weit entfernt ist (siehe Karte). Direkt am Conestoga Lake ist außerdem der Conestoga Sailing Club platziert, dessen 420er Jollen wir benutzen dürfen. Mit dem Auto ist der See gut erreichbar, sodass es auch unter der Woche möglich ist, nach der Uni schnell noch eine Runde segeln zu gehen. Bevor die Saison zum Ende gekommen ist, habe ich es ein paar Mal an den See geschafft. Zwischen tack, jibe, boom, bow, stern, shroud, cleat, halyard, sheet und centreboard galt es zunächst die sprachliche Hürde zu überwinden. Letztendlich war es aber kein großes Problem, denn gesegelt wird auf der Welt schließlich überall gleich.

Über den Wind hier in der Gegend kann ich mich nicht beschweren. Mit zehn bis zwanzig Knoten kann fast immer gerechnet werden. Böen gehen auch gerne mal in Richtung dreißig Knoten. Der böige Wind ist etwas gewöhnungsbedürftig, verspricht aber viel Spaß auf und im Wasser.

Der Segelclub vertritt die University of Waterloo während der Saison regelmäßig auf Regatten. Als „Warriors“, wie sich die Sportmannschaften der Universität nennen, wird um die Wette gesegelt. Bei den kanadischen Hochschulmeisterschaften im November letzten Jahres konnte unser Team sogar einen vierten Platz erringen. Ausgetragen wurden diese Meisterschaften auf dem Lake Ontario, einem der fünf Großen Seen. Beachtlich ist hierbei auch, dass der Wind am zweiten Wettkampftag im Schnitt mit 32 Knoten über den See pfiff.

Nun steht erstmal die Winterpause an und es geht erst im Mai wieder auf das Wasser. Der kanadische Winter hat ungewöhnlich mild begonnen, aber langsam wird es kälter. Ich wurde sogar gefragt, ob wir in Deutschland den Winter durchsegeln. Da die Seen ja nicht wie in Kanada komplett zufrieren, sei das doch kein Problem.

Viele Grüße aus Kanada und bis bald,
Karen



Mitglieder unterwegs

San Francisco Bay

Jan Class

Während meines Aufenthaltes an der Westküste der USA hatte ich Gelegenheit, mit einem Bekannten in der San Francisco Bay zu segeln.

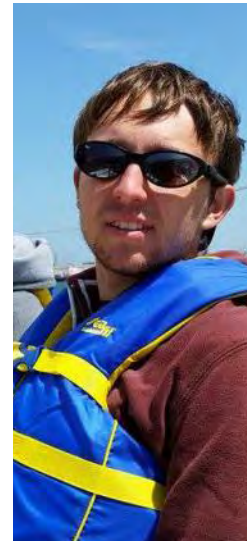
Gleich morgens trafen wir uns am Pier und machten das Boot, ein Ein-Mast-Segler mit der Größe unserer altbekannten Alpha, startklar.

Geplant war ein Trip von Richmond im Osten der Bucht um Angel Island herum bis zur Golden Gate Bridge und entlang den Piers von San Francisco zurück. Das Schöne an der Bay ist, dass der Wind sehr stetig, aber kräftig mit etwa 10 Knoten weht.

Die Strecke nach Angel Island verlief sehr gemütlich, die Sonne brannte den Nebel weg, der manchmal den ganzen Tag über der Bay hängt. Sobald die Golden Gate Bridge in Sicht kam, war die Sicht frei auf ein riesiges Containerschiff, welches dem Anschein nach gerade noch so die Brücke passieren konnte. Einmal unter der Brücke angekommen, wurde

mir die Höhe dieses Bauwerks erst bewusst, genauso wie die immense Strömung, die da herrscht. Zum Glück hatten wir eine Zeit mit ankommender Flut gewählt, denn jetzt ging es mit Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 12 Meilen pro Stunde der Skyline von San Francisco entgegen. Mancher Segler oder Kitesurfer musste schon gerettet werden, weil er von gefährlichen Strömungen mitgerissen wurde, die aus der Ebbe entstehen. Von diesem Punkt aus konnte man erkennen, wie gerade viele Straßen der Stadt gebaut waren. Wie Schneisen durchschnitten sie das Bild.

Der Weg zurück an den alten Piers war kurzweilig. Bestaunt werden konnten alte Lagerhallen, ein altes U-Boot und Pier 39 mit seinen Shops und den grölenden jungen Seelöwen, welche sich um den besten Platz auf den für sie errichteten Holzinseln stritten. Und all das ohne Horden von Touristen. Vorbei ging es noch an dem berühmten Gefängnis Alcatraz und mit gleichbleibender, aber maximaler Kränkung zurück zu den Heimatdocks.



Jan Class ▲

Golden Gate Bridge ▼



Rezension

Segeln und Poesie

Geschichte einer Seereise am
Ende des 19. Jahrhunderts

Harald .C. Traue

In einem Brief vom 3. August 1878 schrieb der im vollen Saft stehende Guy de Maupassant an seinen Mentor Gustave Flaubert: „Der Hintern der Frauen ist ebenso eintönig wie der Geist der Männer. Ich finde, dass die Ereignisse nicht abwechslungsreich sind; dass die Laster recht kümmerlich sind; und dass es nicht genug sprachliche Wendungen gibt.“ Gustave Flaubert ging auf die Hintern der Frauen und den mangelhaften Geist der Männer nur kurz ein, riet aber seinem jungen Freund Guy zu mehr Disziplin und Arbeit und empfahl nach Redewendungen zu suchen: „Man muss, hören sie, junger Mann, man muss mehr arbeiten. Ich habe inzwischen den Verdacht, dass Sie etwas faul sind.“ Damit zielte er zweifellos auf dessen Neigung die Ereignisse mehr im Äußeren zu sehen und weniger im Kopf und in der Sprache. Aber wofür wir keine Sprache haben, das können wir auch nicht erleben und wenn doch, dann nur im Augenblick des Ereignisses. Guy de Maupassant hat sich Flauberts Rat jedenfalls zu Herzen genommen. Aus der wenig aufregenden Reise entlang der südfranzösischen Küste entstand ein kleines Kunstwerk, das ich jedem empfehlen kann, der dort mit dem Boot unterwegs ist.

Dieser Satz in dem kleinen Roman – oder besser der Reiserzählung – hat es mir besonders angetan: „Ich spüre, wie der Rausch des Alleinseins in mich eindringt, der süße Rausch der Ruhe, die nichts stören wird, kein weißer Brief, kein blaues Telegramm, nicht die Klingel meiner Tür, noch das Bellen meines Hundes. Ich bin allein, wirklich allein, wirklich frei.“ Sind wir noch in der Lage uns auf einem Segelboot frei zu fühlen? Geht das überhaupt noch mit einem Smartphone in der Hosentasche? Von der Freiheit also handelt das Buch, von der Freiheit beim Reisen auf dem Wasser. Der kurze, nur zehn Tage dauernde Segeltörn geht von

Antibes über Cannes, Agay, Saint-Raphaël nach Saint Tropez. Viele von uns sind diesen Küstenstreifen schon entlang gekreuzt. Das ist keine große Sache, es ist nicht weit, geht immer an der Côte d'Azur entlang und der nächste Hafen ist nicht weit. Es geht also nicht um die große Freiheit einer Weltumsegelung, sondern um die Freiheit im Kopf, eine Freiheit zum Sehen, zum Riechen, zum Träumen, zum Wissen.

Können wir uns selbst noch ohne Smartphone denken, ohne Netzkontakt, ohne die neusten Fußballergebnisse, das mühelose Ablesen der GPS-Koordinaten und das Gefühl Freunde und Familie jederzeit zu erreichen. Diese Technologie ist gewiss ein Gewinn, obwohl der Inhalt mancher Telefonate an Bord Sinnkrisen des menschlichen Geistes auslösen kann. Ähnlich ist es auch Guy de Maupassant ergangen als er ein Restaurantgespräch am Nachbartisch belauscht hatte und ätzte: „Ich erlebe das langsame Sprießen der Gemeinplätze, die sie immer wieder äußern, ich merke, wie die Worte aus dem beschränkten Dachstübchen in die dummen Münder fallen und aus den Mündern in die träge Luft, durch die sie zu meinen Ohren gelangen.“ (diese Passage sollte potentielle Leser, die ihre Sprache wesentlich zum twittern und für Kurznachrichten nutzen, durchaus als Warnung verstehen.).

Wer auf Sicht segelt wie Guy de Maupassant auf seiner Yacht Bel-Ami, und seine seemännischen Sinne noch beieinander hat, braucht eigentlich keine GPS-gestützte Navigation. Aber ich habe schon Skipper bei einer nächtlichen Hafenansteuerung erlebt, die ohne Blick auf die Karte, die Augen fest auf den Cursor gerichtet, kaum wussten, was die Lichter voraus bedeuten. Aus Segeln wird ein weiteres Computerspiel ohne sinnliche Wahrnehmung. Vielleicht kann die Lektüre der literarischen Miniatur von Guy de Maupassant die digitale Verengung des Blickes ein wenig aufweiten: „mein Fernglas geht mir nicht mehr von den Augen, ich prüfe die Farbe des Wassers am Horizont. Es bleibt weiter hell, glänzend, leuchtend. Wenn es Wind gibt, ist er noch weit.“

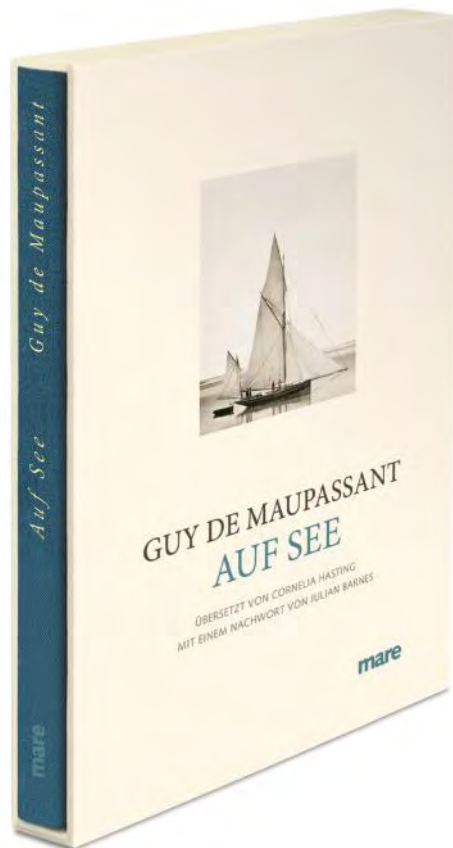
Neugierige sollten vor dem Reisebericht das kundige Nachwort von Julian Barnes lesen. Aber nur, wenn man sich für die Entstehungsgeschichte des Textes interessiert, wenn man wissen möchte, wie dieser produktive Schriftsteller aus den kleinen Erlebnissen einer Seereise, seiner Phantasie und seiner Lust an Geschichten einen Reisebericht komponierte hat. Auch gab sich der Verlag enorme Mühe, um alle Quellen im Anhang nachzuzeichnen (insbesondere eigene Feuilletons) aus denen GdM zitierte oder neu verwendete.

Guy de Maupassant, Auf See, aus dem Französischen von Cornelia Hasting

Auf Deutsch: 2012 beim Mareverlag erschienen, seit 2015 beim Unionsverlag im Leineneinband erhältlich.

http://www.mare.de/index.php?article_id=3297

Abbildung mit freundlicher Genehmigung des Verlages.



Videos

Diejenigen, die auch die USCU-Seite oder die USCU-Gruppe bei Facebook beobachten, haben dort sicher schon mal Links auf Videos gesehen.

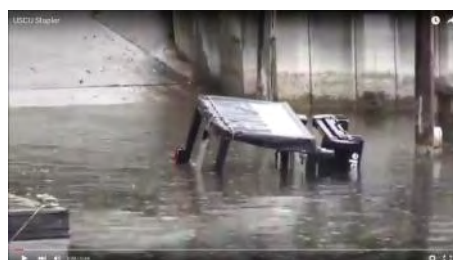
Hier zur Erbauung und Belustigung einige Videos von Alpha-Booten auf dem Bodensee, ein Videos einer wirkungsvollen Patenthalse und eines zum Thema Hafenkino "Gabelstapler Klaus" bei ULTRAMARIN.



YouTube



YouTube



YouTube

Programm 2016

Januar

- 21. Shanty-Chor
- 26. Seglertreff, 19:30 Uhr, "Barfüßer" Ulm

Februar

- 24. Seglertreff, 19:30 Uhr, "Café Brettle"
- 10. Shanty-Chor

März

- 09. Shanty-Chor
- 22.3. - 02.04. SKS-Törn Mallorca
- 31. Seglertreff, 19:30 Uhr, Wirtshaus "Zur Brezel"

April

- 04.-08. Praxiskurs Sportbootführerschein-Binnen am Ammersee
- 13. Kursbeginn zum Sportbootführerschein-See, Universität Ulm, Raum 1002, Gebäude O28, 19:00 Uhr.
- 13. Shanty-Chor
- 18. Beginn Kurs Astronavigation. Universität Ulm, Raum 1002, Gebäude O28, 19:00 Uhr.
- 26. Seglertreff, 19:30 Uhr, "Tanivera" Ulm

Mai

- 03. Mitgliederversammlung. Universität Ulm, Hörsaal 21, Gebäudekreuz O28, 19:00 Uhr.
- 05.-08. Bodenseewochenende ab ULTRAMARIN
- 06. - 08.05. Cat-Trainingswochenende im Stickl Sportcamp am Gardasee
- 11. Shanty-Chor
- 24. Seglertreff, 19:30 Uhr, Ulm, "QMuh"

Juni

- 03. USCU Regatta. 15:00 Uhr, Ernst, Utting
- 08. Shanty-Chor
- 29. Seglertreff, 19:30 Uhr, "Neue Welt", Biergarten

Juli

- 09.-10. Ammerseewochenende
- 13. Shanty-Chor

August

- 13.-14. Sommertreffen auf „Monte Erna“ im BMK-Hafen beim Yachtclub Langenargen mit abendlichem Grillen
- 17. Shanty-Chor
- 20.-27. Ostseetörn auf dem Jugendschiff NEU des Lübecker Yachtclubs

September

- 14. Shanty-Chor
- 22. Seglertreff, 19:30 Uhr, "Barfüßer" Neu-Ulm

Oktober

- 12. Shanty-Chor
- 16. Absegeln, Ernst Utting
- 17. Info-Stand zum Semesterbeginn an der Universität
- 18. Einführungsveranstaltung zu den Segelkursen im Wintersemester 2016/2017, Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:30 Uhr.
- 24. Beginn Theoriekurs Sportküstenschifferschein, Universität Ulm Raum 1002, Gebäude O28, 19:00 Uhr.
- 25. Beginn Theoriekurs Sportbootführerschein-Binnen, Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:30 Uhr.
- 25. Seglertreff, 19:30 Uhr, "Drei Kannen"

November

- 09. Shanty-Chor
- 30. Weihnachtsseglertreff, 19:30 Uhr, Neu-Ulm, "Kiesbänke"

Dezember

- 14. Shanty-Chor

Anmerkungen

Seglertreff: Dieses Jahr finden die Seglertreffs jeweils an verschiedenen Orten und Wochentagen statt.

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



Redaktion dieser Ausgabe:
Jürgen R. Hoppe, juergen.hoppe@uni-ulm.de
www.uscu.de