

6

November 2016



USCU intern

Universitätssegelclub Ulm e.V. - USCU



Wintersemester 2016/2017:
Sportbootführerschein-Binnen
Sportküstenschifferschein



Foto: J.R. Hoppe

Twede Sied

Dies und das

Auch dieses Mal widerstehe ich der Versuchung, an dieser Stelle die in solchen Clubzeitschriften die mehr oder weniger wichtigen Worte des Vorsitzenden zu formulieren. Nutzen wir also die "Zweite Seite" wieder nur für Kurzmeldungen.

Regatten

Wegen der relativen Weite zu den Seen ist die Regattabeteiligung des USCU vor allem mit dem Kat fast eingeschlafen. Dieses Jahr haben wir das wieder etwas forciert, und es gab mit dem Katamaran vier Regattaanmeldungen. Die Bezeichnung Anmeldungen ist bewusst gewählt, da zwei der Regatten wegen zu geringer Beteiligung von Booten und Wind ausfielen.

Wir berichten aber dieses Mal nicht nur über die Regatten mit Clubbooten sondern auch über die Regattabeteiligung von Mitgliedern auf eigenen oder fremden Booten.

Flaggenführung

Ein häufiges Thema ist immer wieder die Flaggenführung. Schon in USCU intern 4 vor einem Jahr zeigten wir eine individuelle Mischung von Flaggen unter der Backbordsaling. Dieses Jahr führen wir die Serie mit der Steuerbordsaling fort.

Flaggenführung im Ausland auf einer Charterjacht - tut man nicht!
<http://goo.gl/et8G8g>

Mastrutscherstopperleinenbefestigung am Mast der Alpha



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

www.uscu.de

Website

Die Universität Ulm hat Anfang September eine neue Webdesigh in Betrieb genommen. Somti haben sich auch unsere USCU-Seiten verändert, sie werden nun noch weiter überarbeitet.

Das Auffälligste Merkmal ist das responsive Design, was ein Ansehen auf Tablets und Smartphones erleichtert oder zumindest erleichtern soll.

Mastrutscherstopperleine

Auf der Alpha befindet sich ein "komisches Bändsel" am Mast, welches mal da ist und dann mal wieder nicht, und es wechselt auch mal die Farbe. Es ist unscheinbar, hat aber einen Sinn und möge weder entfernt nicht in irgendeiner Hinsicht verändert werden.

Es ist eben die Mastrutscherstopperleine die ihren Dienst beim Reffen leistet. Sie ist an Steuerbord am Fuß einer Klampe festgeknotet. An Backbord wird sie mit einem Palstek über das Horn der anderen Klampe gehängt. Dies alles ist so eingestellt, dass keine Mastrutscher aus der Schiene rutschen. Beim Reffen also die Leine kurz abnehmen, dann zwei Rutscher rauslassen und die Leine wieder einhängen. Anstosent gilt: Fing' weg!

Jürgen R. Hoppe



Sicherheit im Trapez

Unsere alten Trapezhosen waren langsam am Ende ihrer Lebenszeit angekommen, und so haben wir bei der Neubeschaffung gleich Trapezhosen mit einem Sicherheitsmechanismus ("Standard Release Spreader" von Magic Marine) investiert. In seltenen Fällen kann es nämlich passieren, dass sich ein Segler mit seiner Trapezhose an Bord irgendwo mit dem Trapezhaken verhakt und sich ohne Hilfe nicht mehr aus dem Trapez befreien kann. In diesem Fall kann bei den neuen Westen der Trapezhaken über eine "Reißleine" von der Trapezhose gelöst werden.

Diese kurze Reißleine („release“) ist mit einem Klettverschluss befestigt. Im Notfall greift man das rot markierte Ende der Leine, zieht dieses vom Klettverschluss ab (1) und zieht danach die Notleine etwa 5 cm in Richtung Kinn (2). Dadurch wird ein kurzer Stift herausgezogen, und der Haken samt seiner Basisplatte löst sich von der Trapezhose und fällt ab.

Diesen Mechanismus sollte jeder Kat-Segler einmal selbst an Land ausprobieren. Es ist danach möglich, die Konstruktion wieder zusammenzusetzen. Darüber hinaus kann der Mechanismus auch im Trapez im flachen Wasser getestet werden, da ohne Fahrt der Haken meist im Trapezgriff bleibt oder aber im Wasser wiedergefunden werden kann.

Sollte es passieren, dass ein Haken verloren geht, existiert auch noch ein Ersatzhaken.

Die alten Trapezhosen befinden sich weiterhin am Ammersee, falls jemand diese benutzen möchte.

Julius Gröne



Seitenansicht des Trapezmechanismus'. Hier sieht man alle Elemente: Haken mit Grundplatte, Sicherungsstift und "Release".

Auslösung durch (1) abgeben roten Griffs vom Klettband und (2) Rausziehen des Stiftes zum Lösen der Grundplatte des Hakens.

Kurse

Sportbootführerschein - Binnen

100% - diese Verhältnisgröße zauberte nach dem Prüfungssonntag am 01.05.2016 sowohl den Segelschülern als auch den Bootsführern ein dezentes Lächeln ins Gesicht und führte zu wechselseitigem Schulterklopfen. Denn von den zur Segelprüfung angetretenen Schülern haben 100% mit souveräner Leistung ihren SBF-Binnen-Schein erhalten. Eine reine Fokussierung auf die Prüfung – welche insbesondere im universitären Lehralltag immer populärer geworden ist – greift allerdings zu kurz, um den tatsächlichen Erfolg der diesjährigen Ausbildungswoche am Ammersee zu beschreiben. Denn neben dem bedruckten gräulichen Stück Papier mit der Aufschrift „Sportbootführerschein Binnen“ im Nachgang der Ammerseewoche waren vor allem die während der Ammerseewoche gewonnenen Eindrücke, Erlebnisse und Bekanntschaften ein mindestens gleichwertiger Erfolg.

Bootsführer (heutzutage wohl "Bootsführende" zu nennen) beim Ammerseekurs 2016 in Utting auf dem Steg. Personen, die nicht erkannt werden wollen, haben sich selbständig unkenntlich gemacht.

Bei traumhaften Bedingungen machten sich am Montag, den 04.04.2016 52 Segelschüler auf den Weg nach Utting am Ammersee, um nach dem ausgeprägten Theorieunterricht von Elmar Ludwig, Klaus Murmann und Jürgen Hoppe während des Wintersemesters im Trockendock H21 der Uni Ulm endlich die ersten Praxiserfahrungen auf dem Wasser sammeln zu können.



Der Empfang am Steg durch die 17 Bootsführer gestaltete sich bei sonnigen 20° C und 6 Knoten Wind wie gemalt für die ersten Schotenzüge und Fahrmanöver der Segelschüler auf den Booten von Andy Ernst. Die Crews und ihre Bootsführer lernten sich schnell kennen und tasteten sich durch Wind und Welle. Es schien, als sei der erste Segeltag schneller rum, als man sich an die Namen und Gesichter der Crewmitglieder und Bootsführer gewöhnen konnte. Doch das Rahmenprogramm zum Segeln sah für den ersten Abend glücklicherweise ein gemeinsames Essen im Staudenwirt in Finning vor. Hier konnte man bei einem wohlverdienten Kühlgetränk und „modern bayrischer“ Küche ohne Rücksicht auf Wind und Segeltrimmung einander noch besser kennen lernen. Als Inkubator für den zwischenmenschlichen Austausch lässt sich problemlos die traditionelle Arbeit zur Erstellung des Tauwerk-Schäkels definieren. Unter der Anleitung des Routiniers Manfred Müller wurde aus reinen Dyaneema-Fasern durch Spleißen und Knoten ein persönliches Erinnerungstück hergestellt. Hierbei konnte der eine oder andere hilfeschende Blick zum Tischnachbar beobachtet werden, in dessen Konsequenz nicht nur Tauwerk sondern auch Kontakte geknüpft wurden.

Am zweiten und dritten Tag wurde volle Konzentration auf die Segelausbildung gelegt. Alle prüfungsrelevanten Manöver wurden geübt und verfestigt – Wende, Halse, Boje-über-Bord ... insbesondere das Manöver „An- und Ablegen“ am Mittwoch sorgte für spannende Situationen in Stegnähe. Die Boote und der Steg wurden einer intensiven Belastungsprobe unterzogen, ebenso wie die Nerven der Bootsführer sowie deren zwischenmenschliche Beziehungen.

Mit dem Bootsführerwechsel am Donnerstag bekamen die Crews ein neues Gesicht an Bord und konnten ihre in nur drei Tagen angeeigneten seglerischen Fähigkeiten unter Beweis stellen. Die Rahmenbedingungen trugen im Sinne einer substantiellen Ausbildung zu einer intensiveren Fokussierung auf das Segeln bei – zunehmender Wind bei zugleich abnehmenden Temperaturen, begleitet durch

Kurse

etwas Nass von oben, raubte auch dem letzten Schönwettersegler die Ablenkung.

Aufgewärmt und gestärkt wurde sich am Abend erneut im Staudenwirt. Manfred Müller und Sabine Schwenk begeisterten am Abend alle anwesenden Teilnehmer durch das Singen von Shanty.

Den Abschluss der Ausbildungswoche am Ammersee machte am Freitag eine Regatta. Motiviert bis in die Mastspitze gingen die Crews mit ihren Booten an den Start. Allerdings konnte bei der Regatta das seglerische Talent leider kaum zum Tragen kommen, denn der Wind hatte sich – pünktlich zum Startschuss – zurückgezogen. Somit wurde die Regatta eher durch das optimale Ausnutzen der Muskelmasse als das der Windmasse entschieden. Anstatt der angesetzten drei Runden wurde nur eine Runde zurückgelegt, davon ein Großteil durch Rudern.

Mit Blick auf die Erlebnisse während der Ausbildungswoche am Ammersee kann auf eine äußerst einprägsame Woche zurück geblickt werden. Dafür soll an dieser Stelle noch ausdrücklich Elmar Ludwig als Hauptorganisator, den Bootsführern sowie den Teilnehmern ein riesiges Dankeschön ausgesprochen werden!

Moritz



Dieses Jahr haben wir wieder einen Freiwilligen für die Demonstration der Automatikwesten bestimmt. Die alte und nicht mehr TÜV-fähige Weste löste zuverlässig aus.



die Veranda
Original Thai - Küche

MTU
1879
DIESSEN
im Sportlerheim

Patcharin(Gai) und Raimar Haffner
Jahnstr. 9 86911 Diessen am Ammersee
08807-9468007 , 0170-4575614
veranda@online.ms

Nach vielen Jahren haben Gai und Reimar Haffner ihre "Veranda" verlegt. Wer die gute und originale Thai-Küche genießen will, kann dies weiterhin im Sportlerheim des MTV Diessen tun.

Kurse

Cattattack 2016

Nach dem guten Erfolg von 2015 mit 19 Teilnehmern hatten wir auch 2016 einen gemeinsamen Katamarankurs im „Stickl Sportcamp“ in Malcesine am Gardasee organisiert. Diesmal kamen 30 Segler zusammen, davon 8 in der Ausbildungskategorie „Einsteiger“, 9 in „Einsteiger Plus“, 12 in „Fortgeschrittene“ und einer in „Profi“.

Nicht nur die Teilnehmerzahl bei dieser Ausbildung nahm zu, wir hatten in der Saison 2016 auch einen deutlichen Anstieg der Nutzungstage unseres eigenen Katamarans von 58 Tagen, was ein Allzeithoch darstellt. Ausserdem wurde unser Katamaran nach längerer Zeit wieder für Regatten benutzt, wovon gesondert berichtet wird. Kurz, es geht mit dem Katamarsegeln voran im USCU.

Sicher wird Jens Kolb, dem wir für die Organisation sehr dankbar sind den Kurs auch im kommenden Jahr wieder organisieren.

Jürgen R. Hoppe

Vorfreude
Der gesamte Kurs



SKS-Törn 2016

Mallorca, 22.3. bis 2.4.2016

Mit vier Yachten Luna Rossa, Latitude II, Latitude 4 und Praslin von Latitude Cero in Palma de Mallorca ging die Seereise nach einem ersten Übungstag südlich nach Cabrera und danach mit achterlichem Wind nordöstlich an der Küste entlang bis Ratjada. Von dort der Sprung nach Menorca und wieder zurück bis nach Porto Cristo. Danach der erste kurze Schlag in die Bucht von Porto Colom und wieder Küste nordwestlich bis Palma.

Zusätzlich zu den Häfen wurden die Buchten Cala Portals, Cala Figuera und Cala Pi angelaufen.

Als Skipper und Co-Skipper fuhren Harald C. Traue mit Christian Riedel, Jan Haase mit Matthias Spohn, Peter Kuschnir mit Bernd Aumann und Harald Seitz mit Uli Simon. Ihnen ist zu verdanken, dass der gesamte Törn unfallfrei ablief, die Yachten ausreichend Meilen machten und doch so viel trainiert wurde, dass die praktische SKS-Prüfung am 1.4. mit einem ausdrücklichen Lob der Prüfer für die theoretische und praktische Ausbildung durch den USCU von allen Kandidaten bestanden wurde. Die kleinen Fehler hier und da waren dann schnell vergessen. Da alle Yachten an den Abenden immer im gleichen Hafen lagen, konnten sich die Crews gut kennen lernen.

Harald C. Traue



Die bescheidene Oceanis 461 von Skipper Jan.



Route

Kurse

Astronavigation

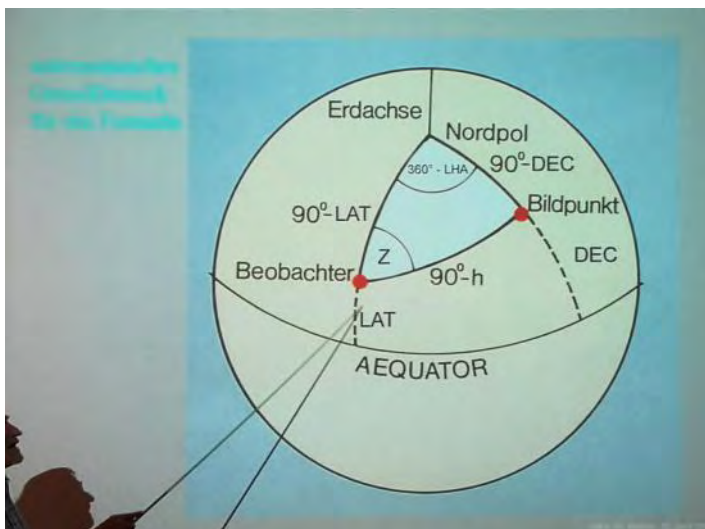
Nach vielen Jahren hat Klaus Murmann wieder einmal seinen Astronavigationskurs angeboten, es war, wie er ankündigte, das zweitletzte Mal vor seinem Ausscheiden aus der Universität und aus seiner Unterrichtstätigkeit im USCU.

Klaus Murmann im Aktion beim Erklären des nautischen Dreiecks

Praktische Übungen am Sextanten wurden auf dem Balkon der Uni durchgeführt, beschränkten sich aber auf Horizontalwinkelmessungen und auf "Sonnenterrand über Unidach".

Der Kurs war mit über 30 Personen äußerst gut besucht. Wieder einmal schaffte es Klaus, die astronomischen Gegenheiten und navigatorischen Methoden verständlich zu vermitteln. Als abschließendes Thema präsentierte Klaus die Funktionalität der Astronomischen Uhr des Ulmer Rathauses.

Dass die Astronavigation noch nicht aus der Welt ist, zeigt die Tatsache, dass die Amerikanische Marine diese wieder in die Ausbildung aufgenommen hat.



Sportbootführerschein - See - Praktische Schulung

Wer kennt das Gefühl, dass eine Sache seit vielen Jahren läuft, und man doch den Impuls hat, es noch besser zu machen?

So ging es mir in der Vorbereitung der diesjährigen Schulung zum Sportbootführerschein See. Dieser Schein ist ein notwendiges Übel zur Erlangung der Voraussetzungen für den Sportküstenschifferschein SKS, der für einen verantwortlichen Skipper auf einer Segelyacht Pflicht sein sollte.

Im April setzte ich mich daran und entwickelte eine neue Grundlage für die Praxisschulung, sowohl einen Leitfaden für die Bootsführer als auch eine Schulungsunterlage für unsere Schüler.

Nach dem „Megajahr“ 2015, in dem wir 80 Kandidaten in der Praxis schulten, hatten wir für dieses Jahr von Anfang an eine Limitierung auf etwa 50 Personen beschlossen. Geschult wurde von Ende Juni an, und die Prüfung fand dann am 16. Juli 2016 statt.

Die wesentlichen Neuerungen waren, dass wir nicht mehr feste Termine pro Person ausgaben, sondern jeweils eine Gruppe von 8 Personen am Vormittag (ab 9 Uhr) und eine Gruppe von 8 Personen am Nachmittag (ab 13 Uhr) einplanten und vier unterschiedliche Ausbildungsstationen bildeten. Die beiden Boote waren jeweils eine Station, und dann hatten wir noch zwei Stationen an Land. Eine ist als reine Theoriestation inkl. Knoten gedacht und eine als Theorie der praktischen Übungen. Während der Schulungstermine haben wir diese beiden Stationen meistens zusammengenommen und praktizierten ein 3-Stationen-Modell.

Was haben wir festgestellt? Die Termintreue der Schülerinnen und Schüler war deutlich besser als die Jahre zuvor. Es wird nicht mehr knapp die Anfahrt geplant, sondern nahezu alle waren pünktlich (9 oder 13 Uhr) vor Ort. Ein ganz herzliches Dankeschön dafür.

Die Bootsführer waren zu jeder Zeit ausgelastet und hatten keine Leerzeiten. Alle Fragen konnten intensiv diskutiert und beantwortet werden. Die Wissensbegier-

de und Begeisterung war wirklich hervorragend. Viele hatten sich gut mit der verteilten Beschreibung auseinandergesetzt und waren dadurch bestens vorbereitet.

Wir haben keinen Unterschied zwischen Sportbootführerschein-Binnen-Inhabern und kompletten Landratten gemacht in Bezug auf die Fertigkeiten beim Knoten-Machen. Für die Prüfung war es für die einen zwar nicht relevant, aber wir gehen davon aus, dass wir viele beim SKS wiedersehen und dazu brauchen wir einfach sichere Knotenkenntnisse.

Als Fazit können wir davon ausgehen, dass alle Teilnehmer ein gutes Rüstzeug

mal drei negative Ausgänge (Erfolgsquote 94% !). Leider lässt sich nicht mit Bestimmtheit sagen, ob dies alle „Durchfaller“ waren, da es inzwischen nicht mehr üblich ist eine Abschlussbesprechung von Seiten des PA Bodensee zu machen. Auf das Ergebnis können wir jedenfalls wirklich stolz sein.

Ganz wichtig ist mir noch ein ganz herzliches Dankeschön an alle unsere aktiven Bootsführer. Ihr Engagement ermöglicht uns unsere Aktivitäten und Angebote, wie die Helios am Ammersee, den Hobie Cat 16 und nicht zuletzt unser Clubschiff am Bodensee. Und ein ganz besonderes Dankeschön an Klaus Mur-



Dieses Jahr war lange Zeit die Slipbahn fast vollständig unter Wasser. Hier wird gerade D'Cap zu Wasser gelassen.

für ihre weitere nautische Karriere erworben haben. Wenn wir unseren USCUNovizen gerne (und ohne Angst) auf dem See begegnen, haben schließlich alle etwas davon.

Ach ja, und dann war da ja noch die Prüfung. Dieses Jahr hatten wir zum ersten Mal eine exklusive USCU Prüfung. Eine Lösung, die wir beibehalten sollten. Die Anforderung des Prüfungsausschusses (PA) Bodensee waren in den letzten Jahren konstant, und daher war es vorhersehbar, wie wir uns gut schlagen würden. In der Praxis hatten wir gerade ein-

mann, der mit Harald Traue die Theorie lehrt, und gleichzeitig in sagenhafter Manier die gesamte Organisation mit allen Sonderwünschen und Befindlichkeiten im Griff hat - bewundernswert!

Was bleibt: Auch nächstes Jahr wird mich das eingangs beschriebene Gefühl wieder umtreiben. Schau' mer mal, was dann angepackt werden kann.

Harry Seitz

Aktivitäten

Mitgliederversammlung

Die diesjährige Mitgliederversammlung, die wieder in H21 der Universität stattfinden konnte, war wie üblich von ca. 35 Personen gut besucht.

Der Bericht des Vorstandes umfasste alle Aktivitäten des USCU seit der letztjährigen Versammlung. Dies sei hier nicht wiederholt, denn über alle Aktivitäten wurde ja schon jeweils in den Ausgaben von „USCU intern“ berichtet.

Klaus Murmann berichtete über die Kurse und deren Teilnehmerzahlen. Danach befinden wir uns derzeit „historisch“ auf einem Beteiligungshoch bei den Kursen. Wegen der Kapazitäten beim Motorbootübungen wurden bei der Praxisausbildung des SBF-Binnen und des SBF-See erstmalig die Teilnehmerzahlen begrenzt. Die hohen Teilnehmerzahlen von 80 beim SBF-See 2015 konnten zwar noch vom Kursleiter Harry Seitz und den vielen Helfern mit Bravour gemeistert werden, sinnvoll für eine ordentliche Ausbildung sind solche Zahlen allerdings nicht.

Der Takelmeister Markus Baulig zeigte in Bildern anschaulich Details von den Mängeln und den entsprechenden Arbeiten an der Alpha.

Die Kasse von Philipp von Wrangel stimmte laut den Kassenprüfern Julius Gröhne und Lara Šantak, und so konnte schließlich die Entlastung des gesamten Vorstandes beantragt und beschlossen werden.

Die von Klaus Murmann geleiteten Wahlen waren problemlos und zügig. Neben der zu wählenden Wahlgruppe 1

kamen noch 2 Posten der Wahlgruppe 2 hinzu, da Dr. Harald Seitz und Tobias Winkler aus dem Vorstand ausgeschieden waren.

Der neu- oder teils auf dem selben oder einen anderen Posten wiedergewählten Personen sind :

- Vorsitzender
Dr. Jürgen R. Hoppe
- Stellvertretender Vorsitzender
Dr. Jens Kolb
- Kassierer
Dr. Philipp von Wrangel
- Takelmeister
Dr.-Ing. Ulrich Simon
- 1. Beisitzer
Prof. Dr.-Ing. Klaus Dietmayer
- 2. Beisitzer
Markus Baulig

Der Wahl schloss sich der Dank an den bisherigen Takelmeister und den bisherigen Stellvertretenden Vorsitzenden an.

Markus Baulig, seit 1999 im USCU, hatte sich dankenswerterweise neun Jahre als Takelmeister um die gesamte USCU-Flotte gekümmert.

Dr. Harald Seitz, seit 1990 im USCU, hatte 15 Jahre das Amt des Stellvertretenden Vorsitzenden inne. Unser Dank gilt ihm besonders für seinen Einsatz in der Ausbildung auf dem Ammersee, beim Sportboot-See am Bodensee und bei den SKS-Törns. Darüberhinaus war er auch immer bei allgemeinen Arbeiten an allen Booten in unermüdlichem Einsatz.

Tobias Winkler verließ den Vorstand nach weniger als einem Jahr. Er hatte sich noch vor der Saison für einige Jahre be-

Hier die neu- bzw. wiedergewählten Vorstände: (v.l.n.r.): Markus Baulig, Philipp von Wrangel, Jürgen R. Hoppe, Jens Kolb, Klaus Dietmayer, Ulrich Simon



rufflich in die USA verabschiedet.

Nach einem kurzen Ausblick auf die noch anfallenden Aktivitäten im Jahr 2016 und das 2017 bevorstehende 40-jährige Clubjubiläum endete die Versammlung.

Der Vorstand

Neu im Vorstand



Dr.-Ing. Ulrich Simon

Geschäftsführer des Ulmer Zentrums für Wissenschaftliches Rechnen - UZWR an der Universität Ulm.



Prof. Dr.-Ing. Klaus Dietmayer

Direktor des Instituts für Mess-, Regel- und Mikrotechnik der Universität Ulm und Leiter von driveU (Daimler Research Institute for Vehicle Environment Perception at Ulm University)

Bodenseewochenende

Bei diesem außer den Kursen traditionellsten Event der Saison nahmen diese Mal 36 Personen auf 10 Booten teil:

1. Dehler 35 (Dietrich) - Ralf Telgmann
2. Dehler 28 (Dietrich) - Ulrich Thome
3. Oceanis 331 (Dietrich) - Peter Kuschnir
4. Hallberg Rassy (Dietrich) - Christian Haase
5. the long leg - Harald Traue
6. Jantar - Jurek Kreja
7. α -tross - Andrea Wißmann
8. Diana - Klaus Dietmayer
9. Avance - Dominique Busch
10. Charon - Peter Booch

Eine Besonderheit war dieses Jahr der Besuch des Pfahlbaumuseums Unteruhldingen.

Oceanis 331 mit Peter Kuschnir und Familie

Die Teilnehmer im Pfahlbaumuseum



Aktivitäten

16. USCU-Regatta

Am 3.6.2016 trafen sich 18 USCU Mitglieder zur internen Vereinsregatta am Ammersee. Das Spektrum reichte von Anfänger bis (fast) Profi. Der See hatte bei der in der Luft liegenden Gewitterstimmung fast etwas mystisches. Die 6 Helios hatten rasch Segel gesetzt und beilten sich, zur Start-Tonne vor dem östlichen Ufer zu kommen. Boot 22 überquerte als erstes die Startlinie und gab diese Position während des 1. Durchgangs nicht mehr auf. Nach Passage der 2. Tonne zog ein Gewitter bedrohlich auf, sodass die nächste Tonne als Ziellinie markiert, der Durchgang vorzeitig beendet und die Boote angewiesen wurden, die Sturmfock zu setzen und den Anleger anzulaufen.

Nach Unterbrechung und weiterer Beobachtung der Wetterlage entschied die Regattaleitung, einen zweiten Durchgang zu wagen. Boot 6 überquerte zwar als erstes die Startlinie, wurde aber von der mit hohem Tempo heranbrechenden 22 schnell überholt und diese entschied auch

diese Runde für sich. Bei der vorletzten Tonne frischte der Wind auf, gleichzeitig nahm das Donnerrollen zu, sodass die Startlinie wieder etwas vorzeitig zur Ziellinie erklärt und die Regatta aus Sicherheitsgründen abgebrochen wurde. Das Timing hat sich sehr bewährt, denn nach der Siegerehrung brach ein Wolkenbruch herein, als ob der ganze See über uns ausgeschüttet würde.

Regattaleiter Marian Kazda ehrte für den glänzenden Start-Ziel-Sieg Cédric Freigenhausen und Julia Hagen und überreichte die vom USCU gestifteten Preise. Den 2. Platz belegten mit Boot 5 Karl-Heinz Spohn, Rainer Vetter und Simon Ohm, während Boot 18 mit Georg Seitz und Günter Bertele nach einer harten Aufholjagd Platz 3 erreicht hat.

Die Regatta hat allen Beteiligten großen Spass gemacht, wurde sehr fair gesegelt und vermittelte den Teilnehmern dazu einige lehrreiche Eindrücke.

*Marian Kazda
Manfred J. Müller*



Platz 1



Platz 2



Platz 3

Regattafeld



15. Ammerseewochenende

Wie beim Segeln üblich, ist es jedesmal anders - das Wetter. Dieses Jahr konnten die Wärmegrade von 39°C bzw. 36°C des letzten Jahres nicht wiederholt werden, dafür hatten wir aber am Samstag einen schönen Segelwind und Sonntag eher Badewetter.

Es hatten sich 21 bzw. 20 Personen angemeldet, etwas weniger als erwartet. Wir segelten wieder den Marinekutter der Segelschule Ernst, mehrere Helios-Boote und unseren Kat. Der Kutter kam Samstag gut in Fahrt, und es macht damit richtig Spaß. Am Abend dann ein Grillen am Strand. Sonntag war eher Baden angesagt. Die Boote des USCU versammelten sich auf dem See, und die Kinderschar nutzte den Katamaran unter Aufsicht von Julius als Badeplattform, so dass sich auch die Eltern angenehm erholen konnten. Schön war es.

Jürgen R. Hoppe



Die Kinderschar auf und neben dem Katamaran,

Der Marinekutter ist getakelt mit einem Lateinersegel am Großmast und einem Luggersegel am Besanmast. Quizfrage: Finde das Geitau.



Aktivitäten

Monte Erna III

Schon zum dritten mal konnten wir „Monte Erna“ feiern, obwohl dieses Jahr das Zelt auf „Monte Erna“ kurzfristig für eine interne Veranstaltung des YCL gebraucht wurde. So waren wir wieder auf dem Jollenplatz, aber auch hier durch ein neues Zelt vor der Witterung geschützt – ideal für unsere 30 bzw. 20 Teilnehmer.

Endlich hatten wir auch mal trockenes Wetter zum Segeln, und so ging es nach einem Begrüßungskaffee denn auch sofort auf die Boote zu einer Ausfahrt. Alle Anwesenden fanden einen Platz. Dieses Jahr auch zum ersten Mal dabei waren unsere neuen Mitglieder Hans und Karin Pflanz mit ihrer eigenen Alpha "Seewolf 2". Um 17 Uhr am Samstag war dann Fissanstich und Grillen mit einem schönen Ausklang am Abend.

Am Sonntag wie immer das Weißwurstfrühstück, zu dem auch noch weitere

Mitglieder anreisten und wieder Segeln.

Wir hatten dieses Jahr die uns bekannten Alpha-Besitzer am odensee zu einem kleinen Alpha-Treffen eingeladen aber es war eben Sommerzeit, und die Eigner waren schon woanders unterwegs. Am selben Tag war ja auch noch das Seenachtsfest in Konstanz.

Hier sei nocheinmal die Gelegenheit ergriffen, für dieses Sommerfest des USCU Werbung zu machen. Wir vom USCU haben die einzigartige Gelegenheit, uns am Bodensee einmal im Sommer zu treffen, und zusammen mit unseren Bootseignern aus dem USCU und natürlich auf der Alpha etwas zu segeln. Ausser Segeln gibt es genug Möglichkeiten zur Unterhaltung und zu diversen Spielen, so dass für die ganze Familie etwas geboten ist. Lasst „Monte Erna“ also zum zentralen Sommerereignis am Bodensee werden.

Jürgen R. Hoppe

Feiern unter dem Dach des Yachtclubs Langenargen - YCL

Grillen

Die Seewolf 2



OstseeTörn auf der MEU

Von 20. - 27. August hatten wir nun zum 2. Mal die Gelegenheit, die MEU, eine Comfortina 38 des Lübecker Yachtclubs, für einen Ostsee-Törn zu nutzen.

Wir, das waren Kremi Racheva, Rainer Krause, Florian Betz, Günter-Bertele und ich, Georg Seitz, als Skipper. Ein sechstes Crewmitglied musste kurzfristig absagen.

Die MEU ist ein Schiff aus den 80er-Jahren mit einem schmalen, d.h. schnellen aber nicht so geräumigen Schnitt wie bei modernen Charteryachten. Da es lediglich 2 Kajüten gibt, musste sich Kremi im Salon einrichten, was letztlich gut geklappt hat.

Um das Nervige voranzustellen: An- und Abreise mit dem PKW haben unsere Geduld doch sehr beansprucht. Wir benötigten hierfür 14 bzw. 12 Stunden. Rainer hat auf der Rückfahrt von Travemünde 20 Baustellen gezählt, dazu eine Vollsperrung der A7 sowie zwei Staus. Vielleicht sollten wir das nächste Mal mit dem USC-Motorboot anreisen.

Wir haben die MEU in Klintholm, auf der dänischen Insel Mön übernommen und zum Heimathafen Travemünde geschippert. Bei hervorragenden Wetterbedingungen (fast immer Sonnenschein und Wind) sind wir für unsere Verhältnisse extrem viel gesegelt. Zum Vergleich: Während wir im gleichen Zeitraum des letzten Jahres knapp 90 sm unterwegs waren, standen diesmal am Ende 235 sm im Logbuch. Lediglich für den letzten Schlag von Fehmarn nach Travemünde mussten wir wg. der „falschen Windrichtung“ in größerem Ausmaß den Motor nutzen.

Gleich zu Beginn konnten wir als Highlights die sehenswerten Kreideklippen an der SO-Seite von Mön besichtigen. Ansonsten erlebten wir die dänischen Inseln

Mön, Falster und Lolland als ein gleichermaßen idyllisches wie verschlafenes Revier. Von Tourismus war Ende August schon nicht mehr viel zu sehen. So waren in Stubbeköbing abends um 21 Uhr bereits alle Gehsteige hochgeklappt, und nur mit Mühe gelang es uns noch eine Notmahlzeit zu ergattern. Auch in der etwas größeren Stadt Nakskov, in der gelegentlich auch die dänische Königsfamilie zu Gast ist, fanden wir abends keine offene Kneipe mehr. Im Gegensatz hierzu herrschte in Karrebæksminde (Insel Seeland) noch eine schöne Ferienstimmung mit geöffneten Lokalen und Läden, unter



Krew

Die Fahrtroute von Kagenaes (Lolland) nach Travemünde



Aktivitäten

anderem eine „exzellente Bäckerei mit unschlagbarem Brot und Brötchen, die man selbst in Deutschland nur selten findet“.

In dem kleinen Küstenort Kragenaes faszinierten ein begehbares (genauer gesagt „bekriechbares“) Hügelgrab und ein imposanter, im Bau befindlicher Steinkreis, mit sechs Meter hohen Skulpturen. Letztere erinnerten sehr an Stonehenge und vermittelten eine sehr schöne Stimmung.

Ein besonderes Erlebnis war die Fahrt von Nakskov nach Fehmarn. Bereits kurz nach 3 Uhr morgens legten wir ab und tasteten uns durch das mehrere Seemeilen lange, enge und nur teilweise befeuerte Fahrwasser. Zur Frühstückszeit gönnten

Kreidefelsen von
Clintholm.

Kragenaes (Lolland),
Skulpturen.



wir uns eine Pause und entschlossen uns zum Beiliegen. Wir waren dann allerdings ziemlich überrascht, uns nach dem Frühstück auf einer Position wiederzufinden, die wir eine Stunde zuvor schon passiert hatten. Dabei haben wir gelernt, dass Beiliegen bei starkem Gegenstrom nicht unbedingt die beste Idee ist. Aufgrund des guten Wetters war dies jedoch nicht allzu tragisch. Nach fast 14 Stunden unter Segeln erreichten wir den idyllischen Hafen Orth auf Fehmarn und hatten an diesem Tag immerhin 69 sm zurückgelegt – eindeutiger Etmal-Rekord für mich.

Nach einem gemütlichen Abendessen in „unserem“ Heimathafen Travemünde, genoss ein Teil von uns noch den letzten Abend am Strand. Um 24 Uhr, bei lauer Temperatur, mit einem Cocktail im Strandkorb, war dies ein würdiger Ausklang für einen sehr schönen Törn. Aufgrund der sehr selbstständigen und kompetenten Crew, von der sich Jede/r bereitwillig um die gemeinsamen Aufgaben kümmerte, war es auch für mich ein ausgesprochen entspanntes Segelerlebnis.

Georg Seitz

Auch zu lesen beim LYC:
<http://www.lyc.de/meu/aktuelles/view/items/meu-kettentoern-2016-erlebnisse-der-crew-der-uni-ulm.html>



Ammersee

Nachdem sich bei den Katattack-Kursen am Gardasee gezeigt hatte, wie viele alte und neue Katamaranbegeisterte wir im USC haben, konnte auch mal wieder an eine Regattabeteiligung auf dem Ammersee gedacht werden. Hier die gemeldeten und gefahrenen Regatten in Kürze.

Hinkelsteinregatta

14. - 15. Mai 2016

TSV Utting Wassersport

Jan Cédric Freisenhausen und

Valerie Bezler

Die Regatta wurde einige Tage vor dem Termin wegen Minderbeteiligung abgesagt.

SyndiCAT

04. - 05. Juni 2016

Jan Cedric Freisenhausen und

Bernd Aumann

Am ersten tag meldeten die Segler bei Facebook: "Leider können wir von heute nichts Aufregendes berichten. Morgens zu wenig Wind, nachmittags ein Versuch, der gleich wieder wegen Gewittergefahr abgebrochen wurde. Es gibt hier ein eindrucksvolles Clubhaus, und wir genießen den Abend mit netten Seglern!" Am zweiten Tag wurde dann die Regatta wegen Flaute abgebrochen.

Kaffeehaferl-Regatta

17.09.2016

Segel-Club Eching

Julius Gröne und Arne Dersein

Hierzu hatten 11 Katamarane gemeldet, unsere Crew kam in beiden Wettfahrten



auf Platz 7. Die Regatta fand bei 3-4 Bft Westwind statt. Die Hin- und Rückfahrt von und nach Utting war regnerisch und teilweise stürmisch.

Ergebnisse: <https://goo.gl/wTQbmE>

Wies´nregatta

24. - 25. 09.2016

Segelclub Inning Ammersee SCIA

Jan Cedric Freisenhausen und

Bern Aumann

In der Hobie16-Klasse segelten hier 16 Boote, insgesamt waren es 45. Hier wurden an zwei 2 Tagen fünf Wettfahrten gefahren. Jan und Bernd segelten hier auf den Plätzen 7 – 13 mit dem Endergebnis von Platz 12.

Bilder und einen Regattabericht gibt es hier: <https://goo.gl/JIAaPc>

Bodensee 2016

Es lohne sich auch einmal, auf die Regattatätigkeiten der USC-Mitglieder mit eigenem Boot auf dem Bodensee anzuschauen. Hier die entsprechenden Ergebnisse bei der Rundum 2016. Die Liste ist nicht unbedingt vollständig, vielleicht wurden ja auch noch andere Regatten gesegelt,

Rundum

– Hans-Klaus Pflantz / Karin Neise (USCU) auf der Seewolf II (Alpha 32). Yardstick Gruppe 4 (97-102). Nr. 14 von 34, G 68, Yardstick 102, Zeit 16:55:41

– Peter Booch / Sabrina Booch-Härle (YCL) auf der Charon. Duetta 94, Nr. 5 von 6, GER 709, Zeit 18:38:32

– Dieter Brotsch / Georgia Lahr (USCU) auf der senza freni due (Haupteigner und Steuermann Carlo Bevoni (SMCF); siehe http://www.esse850.segelteam.net/?GER_152_senza_freni_due. Esse 850, Nr. 5 von 7, GER 152, Zeit 16:01:04

Die Ergebnisse der Rundum finden sich unter: <http://goo.gl/5mGafu>

Hier ein Bericht im Südkurier:

<http://goo.gl/Io3JQJ>

Unser Hobie bei der Kaffeehaferl-regatta.

Regatten

Steinhuder Meer

Der IC-Pokal der Kanu- und Segel-Gilde Hildesheim e.V. - KSGH am Steinhuder Meer ist dank seines Reviers, des Clubs, dem Feuerwerk „Steinhuder Meer in Flammen“ und den vielen guten Erinnerungen an diesen Ort meine Lieblingsregatta.

Daher machte ich mich am 20./21.08. mit einigen Freunden aus meinem (Heimat-) Segelclub Preetz (SCPr) und unseren Taifunen auf den fast dreistündigen Weg in die niedersächsische Provinz, um zusammen mit anderen Taifunen, ICs, Seggerlingen und einer offenen Klasse die Regatta auszusegeln.

Dieses Jahr hatten wir anständigen Wind zwischen 15 und 20 Knoten (häufig sind die Windverhältnisse jedoch mit dem Ammersee vergleichbar) und ein für Taifune ordentliches Feld von 12 Booten beste Voraussetzungen für einen spannenden Wettkampf.

Ich stritt mit den beiden nach mir platzierten Booten vor allem um den vierten Platz, die vorderen Plätze gingen an die sehr erfahrenen Segler, die unter sich aber auch nur jeweils einen Punkt Platz ließen. Dank des kräftigen Winds spielte die Ausdauer der Segelnden eine übergeordnete Rolle, die mein mangelndes Training im Taifun wohl wettmachen konnte. Das

Wochenende war klasse und sehr anstrengend, denn neben den Wettfahrten mussten die Boote noch ab- und aufgeladen werden, und in der Nacht nach dem Feuerwerk musste natürlich gefeiert werden, sofern der Geschmack des DJs dies zuließ.

Ergebnisse unter: <http://www.raceoffice.org/data/9004056309.HTM>

Jan Cédric Freisenhausen

Jan Cédric Freisenhausen war zusammen mit Vorschoter Collin Freisenhausen 2012 und mit Vorschoterin Nadja Kopp 2013 Deutscher Meister im Jugendtaifun. Wir freuen uns über seinen Regattaeinsatz auch im USCU.



Mitglieder unterwegs

Dänische Südsee

Sabine Schwenck (Skipper) und Manfred und Michael Müller (Matrosen), August 2016,

Das süddänische Inselmeer gilt als geschütztes und bei entsprechender Aufmerksamkeit einfach zu befahrendes Segelrevier. Wir hatten diesmal aber mit teilweise schwierigen Windverhältnissen zu kämpfen. Als erfahrene Ostseesegler sind wir zwar Regen und Wind gewohnt, aber die häufig angesagten Böen mit 7 bis 9 Bf nötigten uns doch Respekt ab.

So nutzten wir unser reichliches Zeitbudget von 14 Tagen, um den schlechtesten Bedingungen durch Liegetage oder frühzeitiges Festmachen auszuweichen.

Skipperin Sabine hatte den Törn exzellent vorbereitet. Über Mola in Flensburg hatten wir eine nagelneue hervorragend ausgestattete Eigneryacht BAVARIA Cruiser 37 Baujahr 2016 gechartert, die der 3er Crew geradezu luxuriösen Raum und komfortable Segeleigenschaften bot.

Die Anreise nach Flensburg am Samstag war ein Hindernislauf durch zahlreiche Autobahnbaustellen mit Staus gewesen. Entschädigt wurden wir durch einen kundenfreundlichen Eincheck bei Mola auf der RISING SUN und ein vorzügliches Abendessen bei Hansens Brauerei an der Schiffbrücke.

Bei leichter bis schwacher Brise aus SW ging's am Sonntag über die Flensburger Förde und die Soenderborg Bugt nach Soenderborg, wo wir im Päckchen am Holzbollwerk des Südhafens festgemacht haben. Der eigentliche Gästeplatz vor dem Schloss war durch die große weißgelbe Motor-Yacht der dänischen Königin belegt.

Der nächste Tag brachte Starkwind und Regen bei teilweise schlechter Sicht auf dem Weg über den Kleinen Belt nach Soeby auf Aeroe. Ein geräumiger Hafen mit Fischkneipe und einem Ort, der seinen Charme erst auf den zweiten Blick preisgibt.

Für den folgenden Tag waren zwar zunächst angenehme Segelbedingungen vorhergesagt, danach sollte das Wetter aber sehr rau werden. Falls wir eventuell eingeweht würden, wollten wir das an einem Ort, der optimale Bedingungen für einen Liegetag erwarten ließ. Als Ziel bot sich die sehr interessante Stadt Svendborg an, die wir gegen den starken Strom im Sund erreichten und dort auch einen prächtigen Liegeplatz im Stadthafen direkt vor Bendixens Fischhandel fanden. Von dort holten wir uns wohlschmeckende Fischgerichte aufs Boot, lediglich der dänische Kartoffelsalat entsprach nicht unserem schwäbischen Geschmack. Der angesagte Starkwind zwang uns zum Verweilen und so standen statt Segeln



Sabine und Manfred mit kritischem Blick.

Mitglieder unterwegs

Besuche im neuen, beeindruckend schönen zoologischen Museum NATURAMA, im Fürsorgemuseum (ehemaliges Armenhaus) und als Höhepunkt nach der Stadtbesichtigung eines Orgelkonzerts in der St. Nikolaikirche mit Aurelion Fillion „Fränkig Med Fransk Esprit unde lukkende fransk musik fra des 20. århundrede“ auf dem Programm. Zum Abschluss auf dem Schiff gab es wie jeden Abend eine Vorlesestunde aus Heinrich Hausers „PAMIR“, einer Reportage über die dramatische Reise rund Kap Hoorn. Langeland (Rudkøbing) besuchten wir mit dem Bus.

Die Etappe nach Faborg war bei schwacher bis mäßiger Brise auch wegen der prachtvollen Landschaft angenehm, der Gegenwind und das teilweise enge Fahrwasser schränkten die Segelmöglichkeiten aber ein. Die Altstadt von Faborg zählt zu den am besten erhaltenen in Dänemark, der Hafen bietet viel Platz und ist besser anzulaufen als es die Seekarte andeutet.

Dank Smartphone waren wir stets auf aktuellem Info-Stand über die Wetterentwicklung. Bei dem starken West- bis Nordwestwind wollten wir rechtzeitig Strecke nach Westen (Ziel Flensburg) gutmachen. Dazu mussten wir gegen stürmischen Wind und Regen auch den Kleinen Belt queren, dessen Wellen unsere Fahrt manchmal abrupt bremsen. Die schönste Bucht Dänemarks (Dyvig) liefen wir nicht wie vorgesehen an, weil uns die eventuell belegten wenigen festen Liegeplätze zum Ankern gezwungen hätten und wir dies bei angesagten Windstärken von bis zu 8 Bf nicht riskieren wollten. Das haben wir nicht bereut, denn im Hafen von Augustenborg kamen wir bestens und sicher unter und Hafen wie Umgebung erschienen uns wie ein Traum. Zwar blies uns der angesagte Starkwind in dem wenig windgeschützten Hafen am Ende des Augustenborg-Fjords kräftig auf die Nase, wegen dem vorgelagerten Flach gab es aber keine große Welle. Den Liegetag wetterten wir bei ständigen Winden zwischen 6 und 8 Bf und angesagtem Spitzenwert von 9 Bf ab, bummelten durch den Schlossgarten (mit Minimuseum), den interessanten Skulpturengarten

und den nachdenklich stimmenden Friedhof mit Soldatengräbern aus dem Schleswig-Holsteinischen Krieg (bis 1851), dem Deutsch-Dänischen Krieg (1864) und dem Deutsch-Französischen Krieg (1870-1871) und berührenden Inschriften auf den Grabsteinen der meist im Alter um 20 Jahre Gefallenen.

Nach einer Fahrt mit 4er Winden und Böen bis 55 km/h kamen wir im sehr schön neu gestalteten Hafen von Höruphav an. Leider gibt es dort zwar eine wunderschöne Landschaft und einen gepflegten Ort, aber kein brauchbares Restaurant. Die Steilküste mit sehr unterschiedlichem Charakter reizte uns zu einer Wanderung auf dem Gendarmenpfad nach dem ca 9 km entfernten Soenderborg, wo wir nicht nur ein vorzügliches Restaurant fanden, sondern auch das sehenswerte Schloss mit einer sehr informativen Ausstellung über die Geschichte und die Wirtschaft dieser Region besuchten. Nach der Rückkehr zum Schiff Kaffeestunde und Vorlesen des letzten Kapitels aus Heinrich Hausers PAMIR – Die letzten Segelschiffe - und Shanties mit Mundharmonika und Ukulele.

Die Rückfahrt nach Flensburg bescherte uns zunächst schönes Segeln bei Sonne und passendem Wind, am Ende aber – wie könnte es anders sein – stürmischen Gegenwind und Regen. Mit einem Bummel durch die Altstadt von Flensburg, die Norderstraße mit interessanten Geschäften, einer Besichtigung der Nikolaikirche mit Orgelkonzert auf der einzigartigen Orgel sowie einer Reihe von Liedern, gespielt vom Kirchturm mit 17 großen Glocken, einer Besteigung des Museumsbergs, dem Besuch des Fischereimuseums auf der südlichen Hafenseite sowie der ehrenamtlich betriebenen Museumswerft und – natürlich – einem sehr wohlschmeckenden Abendessen in Hansens Brauerei am Hafen beschlossen wir einen unfallfreien Törn, reich an Erlebnissen und Erfahrungen.

Manfred Müller

Mitglieder unterwegs

Vom Ulmer Münster zum Kölner Dom

Ein Sommerurlaub in Deutschland

Harald Seitz

Ulm liegt an der Donau. Seit Urzeiten haben die Ulmer den Fluss als Verkehrsader benutzt. Sie haben Schiffe gebaut, sind bis ans Schwarze Meer gefahren, verkauften auf dem Weg ihre Waren und zum Schluss noch das Holz ihrer Schiffe. Sie verwendeten dazu einen eigenen Schiffstyp, die Ulmer Schachteln.

Auch heute hat der Fluss für jeden Ulmer eine große Anziehungskraft. Sei es als beliebte Flaniermeile, Joggingstrecke oder zum Rudern. Ganz besonders zeigt sich dies beim Ulmer Schwörmontag und dem traditionellen Nabada, bei dem jeder die Donau auf einfachen und skurrilen, schwimmenden Gefährten „hinunterbadet“.

Die Verbundenheit der Ulmer mit dem Wasser wäre damit also klar. Das Ulmer Münster hat mit 161,53 m den höchsten Kirchturm der Welt und ist die größte evangelische Kirche Deutschlands.

Der Kölner Dom war von 1880 bis 1884 mit den beiden 157,38 m hohen Türmen das höchste Gebäude der Welt. Er ist zudem die meistbesuchte Sehenswürdigkeit Deutschlands: 2001 wurden fünf Millionen, seit 2004 jährlich sechs Millionen Besucher aus aller Welt gezählt, im Durchschnitt etwa 20.000 pro Tag. Er ist bis heute die zweithöchste Kirche Europas und die dritthöchste der Welt.

Sicher ein lohnendes Ziel für eine Reise durch Deutschland. Die Verbindung der beiden Orte war also geschaffen und die Verbundenheit mit dem Wasser führte dazu, dass es mit dem Schiff sein sollte. Nun ist die Donau bei Ulm jedoch keine zugelassene Schifffahrtsstraße. Boote mit Motorkraft dürfen in Ulm nicht auf der Donau fahren. Außerdem wäre eine Route Donau, Main-Donau Kanal, Main, Rhein keine natürliche Route, da ja nur der Kanal die Verbindung schafft.

Die Alternative war schnell gefunden. Der Neckar! Nun gut, er ist dem Ulmer

Münster nicht so nah, trotzdem ist er die nächstliegende Binnenschifffahrtsstraße. Ab Plochingen bietet er 200 Flusskilometer und in seinen 27 Schleusen eine Gesamtfallhöhe von 160 m. Das passt ja nun wieder wunderbar zwischen die Höhen der Kirchtürme.

Nach all diesen Überlegungen mit den beiden Kirchen könnte man nun leicht befürchten, dass hier ein Buch der gerade modernen Jakobswege, Selbsterfahrungs- oder „zu sich finden“ Trips geschrieben wird. Nein, es soll nur ein Erlebnisbericht sein, der zeigt wie nahe ganz außergewöhnliche Erlebnisse liegen können. Ein Perspektivenwechsel von der Landseite zur Wasserseite kann dies vereinfachen. Ja, man könnte sogar sagen, dass es ein Abtauchen in eine andere Welt ist.

So machten wir uns also auf den Weg. Zunächst ging es über die Autobahn von Ulm nach Plochingen (bei Stuttgart) mit dem Boot auf dem Trailer. Wir kamen auf diesem Prolog in einen furchtbaren Gewitterregen, der uns zwei Dinge gleich verdeutlichte. Das Thema Sommerurlaub in Deutschland hat eine ganz besondere Wetternote, und (schlimmer) alle drei Fenster unseres Motorbootes waren nicht vollständig dicht. „Wir“, das sind mein 13-jähriger Sohn Julian und ich.

Im Vorfeld hatten wir mir den Verantwortlichen des Yachtclub Plochingen gesprochen, wegen der Unterstellung des Trailers und des Zugfahrzeuges und er Möglichkeit des Slippens. So waren wir dann am Sonntag verabredungsgemäß um 14 Uhr auf dem Gelände des Yachtclubs angekommen und haben das Boot auch erfolgreich nach wenigen Minuten im Wasser gehabt.

So starteten wir also gegen 14:50 Uhr und waren schon nach wenigen Metern an der Schleuse Deizisau. Ja, wie kommt man nun in die Schleuse rein? Am Ufer haben wir eine Sprechanlage gefunden mit der wir Kontakt zur Fernbedienzen-



Nach dem ersten Tag, Anlegen bei der Wassersportgemeinschaft Stuttgart in Stuttgart-Hofen.

Mitglieder unterwegs

trale aufnehmen konnten. Nach wenigen Minuten war die Schleuse für uns vorbereitet. Mit dem Bootshaken konnten wir den gesamten Schleusenvorgang prima unser Boot sichern. Mit einem 5,60 m langen und 2,49 m breiten Boot in einer Schleuse von 110 m Länge und 12 m Breite kommt man sich schon ganz schön verloren vor. Mit 5,10 Fallhöhe war diese, unsere erste Schleuse noch sehr moderat.

Zwischen Deizisau und Oberesslingen kommt uns ein Schlauchboot mit einem Wasserskiläufer entgegen, der sich sichtlich freut ein paar zusätzliche Welle abzubekommen, da sonst an diesem Sonntag auf dem Neckar praktisch nichts los ist. Ein Motorboot kommt uns noch beim Motoryachtclub Esslingen entgegen. Das war's.



lorem ipsum

Der Schleusenwärter in der Fernbedienzentrale hatte uns noch gefragt, wie weit wir noch wollen. Eine Frage, die uns zuerst etwas irritiert hat. Später haben wir verstanden warum, da die Schleusen in diesem Bereich ab 16 Uhr bereits geschlossen sind.

Nach fünf Schleusen und einer schönen Durchfahrt durch Stuttgart (Mercedes Benz Museum, Mercedes Benz Arena, Cannstatter Schleuse, Wilhelma) legen wir um 18:45 Uhr bei der Wassersportgemeinschaft Stuttgart in Stuttgart-Hofen an. Der DLRG Mann, den wir nach dem Hafan bzw. dem Hafanmeister fragen, weiß weder von dem einen noch von dem anderen Bescheid. Obwohl fünf Meter daneben ein Schild steht. Egal ! Wir haben dann in einem als Gaststätte umgebauten Clubschiff sehr nette Mitglieder gefunden, die uns Duschen, Toilette, und Müll zeigten. Gleich daneben ist der Max-Eyth-See und in einem Biergarten hatten wir unser erstes Abendessen mit einem schönen Blick auf den See.

Nach unserem ersten Frühstück an Bord kommt Julian von der Toilette und weißt mich darauf hin, dass gerade ein Boot in

die Schleuse einläuft. Wir machen also einen absoluten „Turboableger“ und versuchen noch in den Schleusenvorgang mit hineinzukommen. Leider erfolglos ! Auch bei dieser Schleuse ist leider niemand mehr vor Ort, so dass wir erst einmal anrufen müssen. Und eine ganze Weile warten, bis die Schleuse wieder für uns bereit steht. Wir sind noch ungeduldige Landratten. Die Ruhe der Binnenschiffer werden wir in den nächsten Tagen noch erlernen.

Unser schneller Ableger war um 9:30 Uhr und trotz des ganzen Hin- und her waren wir um 10:30 Uhr bereits wieder aus der Schleuse ausgefahren.

Davor haben wir noch einen schönen Spaziergang durch Hofen gemacht. Ein kleiner Ort, der doch mitten in Stuttgart ist. Weinberge und ein S-Bahn Anschluss in die Innenstadt.

Unsere Weiterfahrt führt uns dann zu bei der Schleuse Aldingen an Neckarrens, Neckargrönigen und eben Aldingen vorbei. Immer wieder winken uns die Passanten an den Ufern, während wir vorbeifahren. Eine Mittagspause legen wir in Benningen beim Motor-Boot-Club Benningen ein. Wir lernen dabei eine älteren Herrn kennen, der im dortigen Club die Praxisausbildung zu Sportbootsführerschein Binnen und Sportbootführerschein See (!) macht. Allerdings gibt er zu Bedenken, dass seine Schülerinnen und Schüler bis zur Erlangung des Führerscheins nie eine Welle gesehen haben. Das ist schon etwas fragwürdig, oder ? Ein anderer Herr warnt uns vor dem Rhein und seinen Gefahren. „Wenn ein Boot zwei Motoren hat, dann ist es für den Rhein geeignet. Ansonsten ist es mit der Berufsschiffahrt und den vielen Wellen sehr gefährlich. Am gefährlichsten sind die Bojen, die die Bühnen markieren, da die Lage der Bühnen je nach Wasserstand dann unklar ist.“ Es sei an dieser Stelle schon vorweg gesagt, dass dies absoluter Quatsch ist. Die Bühnen sind eben aus diesem Grund mit Stangen markiert und an keiner Stelle der Fahrt war uns die Lage des Bühnenkopfes unklar. In diesem Moment sind wir jedoch mit einem mulmigen Gefühl weitergefahren. (Sollen wir mit unserem kleinen

Mitglieder unterwegs

Bötchen überhaupt auf den Rhein ?)

Na ja, weiter ging's durch die nächsten Schleusen. Die Gegend war sehr malerisch mit den Weinbergen und der schönen Uferbebauung. Die Wartezeiten an den Schleusen waren erträglich und wir waren dazu übergegangen die Schleusenwärter telefonisch deutlich vor der Schleuse zu kontaktieren. Meistens war die Schleuse dann schon für unsere Talfahrt vorbereitet. Der Neckar macht in diesem Gebiet viele Kurven und wir waren immer gespannt, wie es nach der nächsten Kurve weitergeht. Berufsschiffer sahen wir nur ganz vereinzelt. Nicht so schön sind die Kraftwerke. Besonders bedrohlich erschien uns das Kernkraftwerk Neckarwestheim. Im Anschluss kamen wir an Lauffen und der berühmten Weinlage Lauffener Heuchelberg vorbei.

Nachdem wir die Schleuse Horkheim passiert hatten sahen wir ein Motorboot kurz vor uns vom Neckar in den alten Neckar abbiegen. Julian wollte eigentlich noch überholen, aber ich fand, dass wir kein Rennen fahren müssen. Dem Boot folgten wir bis in den Hafen des Württembergischen Motorboot-Clubs bei der König-Wilhelm Schleuse.

Es stellte sich heraus, dass wir hinter dem Vorsitzenden des Clubs hergefahren waren. Er freute sich uns das Clubhaus zu zeigen. Die Steganlage und die sanitären Einrichtungen sind absolut vorbildlich. Auf unsere Frage nach der nächsten Tankstelle hat er mich einfach mit seinem Auto zu der günstigsten Tankstelle in Heilbronn gefahren und erklärte mir bei der Fahrt noch, dass er der Bäcker in Heilbronn wäre und uns sehr gerne die Brötchen morgen früh ans Boot bringt. Was kann man sich Schöneres vorstellen?

Ach ja, die König Wilhelm Schleuse. Diese Schleuse im alten Neckar ist aus dem Jahre 1884 und wird von den Bootsfahrern selbst und von Hand bedient. Die Bedienung wurde uns in jedem Detail erklärt und wir sind mit einer gehörigen Portion Vorfreude auf dieses Erlebnis an diesem Tag ins Bett gegangen. Davor waren wir noch herrlich am Neckarufer Abendessen.

Wir waren also nach 1,5 Tagen bereits bei Neckarkilometer 113 angekommen

und durften die wunderschönen Seiten unserer Unternehmung bereits genießen. Eine Reise auf dem Wasser ist immer ein Abtauchen in eine andere Welt. Ein Perspektivenwechsel.

Am nächsten Morgen lernten wir auch den Hafenmeister kennen, der über unseren Besuch schon informiert war. Nach dem wunderbaren Frühstück mit den frischen Brötchen sind wir dann voller Vorfreude in die König Wilhelm Schleuse eingefahren. Das Wasser stand schon auf Talfahrt, also oben. Wir machten gleich in der Mitte der Schleuse fest und Julian auf der einen Seite und ich auf der anderen Seite schlossen das Schleusentor. Dann öffneten wir die Schieber und das Wasser floss zuverlässig und schnell ab. Soweit so gut, aber keiner von uns beiden war an Bord. Julian stieg ganz schnell über das Dach in das Boot, da ich noch auf der anderen Schleusenseite war. Das war eine sehr gute Idee, da ja das Boot irgendwie kontrolliert an der Schleusenmauer nach unten gehen sollte. Ich wollte zügig auf die andere Seite gehen und über die Leiter nach unten steigen, doch da waren wir schon unten angekommen. So nun waren Julian und das Boot unten, ich aber oben auf der Schleusenmauer. Hmm, die Ausfahrtstore konnte ich jetzt nur noch alleine öffnen. Aber wie komme ich anschließend auf die andere Seite? Na ganz einfach: das obere Tor bleibt ja geschlossen und dient gleichzeitig als Brücke. Ok, verstanden und so gemacht. Aber ich kann nur den Tipp geben ähnlich wie Muringhandschuhe auch Schleusenhandschuhe einzustecken. Die unterwasserstehende Leiter ist in etwa gleich appetitlich wie eine Muringleine.



In der König-Wilhelm-Schleuse

Mitglieder unterwegs

Wir waren auf diesen Schleusenvorgang unglaublich stolz. Schade, dass es unser einziger eigener blieb. Eine Karriere als Schleusenwärter könnte ich mir durchaus vorstellen.

Leider verlässt uns am dritten Tag bereits das Wetterglück. Es beginnt zu regnen - mal stärker, mal schwächer. Wir sind über die Kuchenbude des Bootes



Festgemacht an der Slipanlage der Anlage der Wassersportfreunde Neckarhäuserhof.

ganz froh und beschließen heute ein gutes Stück voranzukommen, da uns unser Ziel (Kölner Dom) ja wirklich lockt. Der Verkehr auf dem Neckar nimmt zu, es gibt immer mehr Berufsschiffer und Sportboote, die uns entgegen kommen oder von uns überholt werden.

Nachdem unser eigener Schleusengang gerade mal 20 Minuten benötigt hat, bleiben wir an der Schleuse Kochendorf echt hängen. Über eine halbe Stunde warten wir, bis wir in die Kammer einfahren dürfen. Wir werden aber bald lernen, dass dies noch moderat ist. Drei Kilometer danach haben wir die Hälfte des Weges auf dem Neckar erreicht. Flußkilometer 100. Links und rechts des Flusslaufes sind immer mehr Burgen und Schlösser und zeugen von einer Zeit, in der die Flüsse eine deutlich wichtigere Bedeutung als Verkehrsader hatten. Jeder dieser Burg- und Schlossherren hat mit Zöllen seinen Reichtum sicher gemehrt.

Eigentlich hatten wir Haßmersheim als unser heutiges Tagesziel geplant. Wir sind jedoch bereits um 12:30 Uhr dort angekommen und beschließen den Ort nur als unseren Mittagsstopp zu nehmen. Die Hafenanlage ist wirklich sehr schön und bei der Vorbeifahrt haben wir einen Lidl gesehen, den wir gerne zum Bunkern von ein paar Lebensmitteln verwenden wol-

len. Das Wetter ist immer noch sehr wechselhaft. Wir schaffen dennoch unsere Besorgung und einen kleinen Spaziergang durch den Ort im Trockenen. Nach einer Stunde Pause fahren wir weiter von Schleuse zu Schleuse und sind dann gegen 17 Uhr in Neckarhäuserhof angekommen. Die Anlage der Wassersportfreunde Neckarhäuserhof ist sehr familiär und überschaubar. Am Steg haben wir gerade noch Platz gefunden und stellen schnell fest dass wir an der Slipanlage liegen. Das ist jedoch kein Problem. („Hier slipt niemand“). Ein Stegnachbar ist uns mit gutem Rat behilflich, weil an der gesamten Steganlage bei diesem Wetter erstmal niemand zu finden ist. Wir treffen ihn später beim Abendessen in der einzigen Gaststätte des Ortes wieder. Die Tür zum Clubhaus ist immer offen und die Wirtin des Grünen Baums ist auch gleichzeitig die Hafnenmeisterin. Der Ort hat 80 (!)

Einwohner und es verbindet ihn eine der beiden noch existierenden Neckarfähren mit Neckarhausen auf dem anderen Ufer. Die Fähre stammt aus dem Jahre 1933 und fuhr früher ohne Motor rein durch die Kraft der Strömung. Nachdem heute der Neckar gestaut ist, reicht die Strömung nicht mehr aus und ein einfacher Dieselmotor mit seitwärts angebrachter Schraube treibt die Fähre an. Die beiden Orte sind schnell besichtigt und nach einem Abendessen mit Familienanschluss „zum grünen Baum“ kriechen wir bald in unser gemütliches Bett auf dem Boot.

Da der Ort nicht viel bietet, legen wir bei leichtem Nieselregen bereits um 8:45 Uhr ab und haben den Plan in Heidelberg gemütlich zu Frühstück. Bis dahin sind es gerade einmal 20 Flusskilometer.

Unser Plan hat jedoch nicht beinhaltet, dass wir eventuell größere Wartezeiten an den Schleusen einplanen müssen. Der Stegnachbar von Neckarhäuserhof hat uns zwar wilde Geschichten erzählt von Wartezeiten bis zu 5-6 Stunden, aber glauben konnten wir das nicht. An der Schleuse Neckarzimmern erfahren wir jedoch wie das mit dem Vorrecht der Berufsschiffahrt so aussieht. Nach 2,5 Stunden sind wir endlich durch die Schleuse durch, aber nur weil der

Mitglieder unterwegs

Schleusenwärter ein Herz für uns hat und uns zu einem Berufsschiffer mit 85m Länge mit hineinnimmt. Dieser ist sehr ungehalten über die Tatsache, dass wir mit ihm in die Schleusenkamer dürfen. Warum bleibt uns ein Rätsel. Diesen mürrischen Menschen überholen wir jedoch mit der Schleuse Neckargemünd, da wir dort mit der Passagierschiffahrt schleusen dürfen, die wiederum der Berufsschiffahrt vorgezogen wird. Ein bisschen Schadenfreude empfinden wir schon, ehrlich gesagt. Kurz vor zwei Uhr sind wir endlich in Heidelberg am DLRG Steg angekommen. Müssen dringend etwas essen. Bevor wir noch die Hafenermeisterin antreffen, klettern wir über den Zaun und besorgen uns schnell etwas beim nächsten Bäcker. Ist der Hunger erst gestillt, sind wir auch wieder bereit die Stadt zu erkunden. Zuerst machen wir uns jedoch mit unseren beiden Kanistern wieder auf den Weg zum Tanken. Welch' ein Glück, dass es einen Handwagen zum Ausleihen gibt.

Mit dem Bus fahren wir zur Talstation der Königstuhlbahn, die einen Zwischenstopp am Heidelberger Schloss macht. Oben am Berg angekommen machen wir eine kleine Wanderung zum Felsenmeer (!). So richtig verstanden haben wir die Bezeichnung des Ortes nicht, da wir nicht wirklich viel Felsen sehen konnten.

Nach einer verdienten Limonade und einer wunderbaren Aussicht gleich neben der Bergstation machen wir uns bei dem Weg nach unten noch einen Eindruck vom Inbegriff der Romantik, dem Heidelberger Schloss und gehen in der Altstadt noch schön Essen.

Unsere (anti-Mücken) Kerzen leisten uns gute Dienste und wir zocken noch ein bisschen Uno. Morgen werden wir wohl den Rhein erreichen und freuen uns schon auf freies Wasser ohne Schleusen. Ich halte ein Ziel wie Worms für angemessen, werde aber an der Schleuse Schwabenheim von einem anderen Skipper darauf hingewiesen, dass ja auf dem Rhein keine Geschwindigkeitsbegrenzung ist und wir dort ja in einen halben Stunde sind. Außerdem gibt er uns noch zwei Tipps. Erstens gibt es in Oppenheim eine Straßen-

tankstelle die einen Steiger unten am Rhein hat. Man zahlt also Straßentankstellenpreise. Das ist schon ein sehr guter Tipp.

Sein zweiter Tipp sagt, wir sollten doch in die Lahn fahren, da diese praktisch keine Berufsschiffahrt hat und es deswegen sehr idyllisch ist. Seine Frau ist nicht ganz so begeistert und deshalb merken wir uns dies mit einer gewissen Skepsis.

Um 14:45 Uhr am fünften Tag haben wir die Neckar-Rheinemündung (Bei Rheinkilometer 428) erreicht, und genießen gleich die Freiheit der Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung. Auf dem Neckar besteht nämlich eine Beschränkung auf 14 km/h auf den Schleusenkanälen und auf 18 km/h auf den Flussstrecken.

Zuerst zeigt uns der Rhein vorwiegend die Industrielandschaft von Mannheim und Ludwigshafen. Wir sehen sie gar nicht, da wir die schnelle Fahrt voll auskosten.

Nachdem wir Worms und Gernsheim passiert haben sind wir gegen 16 Uhr auf der Höhe des Eicher Sees und wollen dort eigentlich über Nacht bleiben. Es beginnt wieder zu regnen und der Steg sieht sehr verlassen aus. Wir beschließen noch etwas weiter zu fahren.

Unser neues Ziel für diesen Abend ist der Erfelder Altrhein. Bei Rheinkilometer 474 am rechten Ufer des Rheins ist der Abzweig in den Erfelder Altrhein. Bei der Verdickung bei Kilometer zwei sehen wir zwei Motorboote, die dort wohl über Nacht bleiben wollen. Wir fahren jedoch die weiteren drei Kilometer bis zum Yachtclub Darmstadt in Erfelden. Mieses Wetter, niemand da, aber erstklassiges Clubhaus. Die Versorgungslage ist jedoch für uns eine Katastrophe. Von den vier ortsansässigen Gasthöfen haben zwei in-



Frühstück

Mitglieder unterwegs

zwischen aufgeben, einer ist wegen Krankheit geschlossen und einer hat urlaubsbedingt geschlossen. Hunger, nass und kalt. Keine gute Mischung.

Als wir schon aufgeben wollen, finden wir einen Pizza Lieferservice, der seit zwei Tagen neu geöffnet hat. Es sind Italiener aus der Nähe von Neapel. Sehr freundlich ! Wir essen unsere Pizza im Stehen und bekommen noch zwei Pappbecher zu unserer Flasche Fanta. Viel besser gelaunt, weil satt, treten wir den Weg zum Boot zurück an. Im Clubhaus

schauen wir noch etwas fern und zocken noch eine Runde Uno. Im Boot hält sich die Feuchtigkeit in Grenzen und wir erwarten den neuen Tag.

Gegen 8 Uhr (Julian schläft noch) mache ich mich erneut auf den Weg in den Ort. Ich finde sowohl einen Bäcker als

auch einen Metzger und wir können für unsere Verhältnisse üppig frühstücken. Dann gehen wir noch ausgiebig duschen und machen uns wieder auf den Weg. Das heutige Ziel ist noch nicht klar, aber eine sehr schöne Strecke liegt vor uns.

Vorbei an Mainz und der Schiffsmühle Ginsheim beginnt sich der Vater Rhein immer mehr zu winden. Zunächst ist die Gegend noch flach, doch dann werden die Ufer immer höher. Das Fahrwasser trennt sich immer wieder einmal und wir lernen immer mehr Binnenschifffahrtsregeln live kennen. Neben den Tonnen und Markierungen sind dies vor allem die blauen Schilder mit weißem Blinklicht, die die großen Schiffe zeigen, wenn sie Steuerbord an Steuerbord statt Backbord an Backbord passieren möchten. Eine wichtige Hilfe bei den immer dichter werdenden Verkehr.

Bald ist Rudesheim erreicht und das Fahrwasser trennt sich in das Kemptener Fahrwasser und das Rudesheimer Fahrwasser. Wir entscheiden uns (aus dem Bauch heraus) für das Rudesheimer Fahrwasser. Keine Ahnung, ob wir als

kleines Sportboot die freie Auswahl haben. Bei Flusskilometer 529 haben wir das zu Hause unseres Bootes erreicht. Die Hille Werft in Bingen. Die Tonnendichte wird wirklich beeindruckend und mir wird klar, warum heute noch das Binger Loch für die Schifffahrt eine besondere Gefahrenstelle ist. Kurz außerhalb des Fahrwassers ragen Felsen aus dem Wasser, die gerade mal so überspült werden. In diesen Momenten wünscht man sich nichts sehnlicher, als das der Motor hält und der Sprit nicht ausgeht. Am Ufer ist diese Gegend sicher die beeindruckendste, durch die wir in der ganzen Reise gefahren sind. Die Burgen und Schlösser sind einfach fantastisch. Kurz hintereinander liegen die Burg Katz und die Burg Maus am rechten Rheinufer. Ich habe bisher nicht herausgefunden, ob dies mit dem sprichwörtlichen „Katz und Maus – Spiel“ zu tun hat.

Kurz nach dem Jungfergrund kommen wir an die wohl bekannteste Stelle unserer Reise. „Die Loreley“. Prompt ist an dieser Stelle ein riesiger Frachter mit einem zusätzlichen Tender vor uns und wir brauchen volle Konzentration, um mit seinem Schraubenwasser und seiner Bugwelle klar zu kommen. Eine hübsche Blondine haben wir an dieser Stelle nicht gesichtet.

Die Burgen und Schlösser begleiten uns noch ein gutes Stück und erst bei der Lahnmündung bei Oberlahnstein/Niederlahnstein öffnet sich die Ebene etwas. Bei Rheinkilometer 591 haben wir dann Koblenz erreicht und finden in der Kaiser Wilhelm Rhein Marina ein hervorragendes Heim für eine Nacht. Sie bietet einen sehr schönen Blick auf Koblenz und das deutsche Eck mit der Kaiser Wilhelm Reiterstatue und liegt außerdem direkt unterhalb der Festung Ehrenbreitstein.

Kleiner Tipp an dieser Stelle. Die Besichtigung der Festung Ehrenbreitstein ist ab 18 Uhr gratis.

Wir haben uns zuerst das Schloss Koblenz und die Innenstadt angesehen. Als wir am deutschen Eck, der Mündung der Mosel in den Rhein, angekommen sind, sind wir schon sehr beeindruckt von der Statue und der gesamten Anlage, die einen wunderschönen Ausblick bietet und



Rhein-Marina Kaiser Wilhelm in Koblenz

Mitglieder unterwegs

geschichtlich schon eine bedeutende Stellung einnimmt.

Im Jahr 1897 wurde hier ein monumentales Reiterstandbild des ersten Deutschen Kaisers Wilhelm I. errichtet, das als Denkmal für die Deutsche Reichsgründung 1871 konzipiert war. Das von der Rheinprovinz in Auftrag gegebene Kaiser-Wilhelm-Denkmal stand in Tradition vieler zwischen 1888 und 1918 im deutschsprachigen Raum errichteter Denkmäler.

Der Sockel des im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigten Standbildes diente von 1953 bis 1990 als Mahnmal der Deutschen Einheit. Eine Nachbildung der Skulpturengruppe wurde 1993 nach vorausgegangen kontroversen Diskussionen wieder auf dem Sockel angebracht.

Nach dem Besuch dieses geschichtsträchtigen Ortes sind wir mit der Seilbahn, die anlässlich der Bundsgartenschau 2011 errichtet wurde, auf die Festung Ehrenbreitstein gefahren. Das kann man nur empfehlen. Die Seilbahn geht über den Rhein und bietet einen wunderschönen Ausblick. Koblenz ist eine sehr, sehr schöne Stadt.

Am nächsten Morgen frühstücken wir ausgiebig, da sowohl ein Bäcker als auch ein Supermarkt in nächster Nähe sind. Sogar frisch gepresster Orangensaft war dabei!

Gegen elf Uhr legen wir dann in Koblenz ab und machen uns auf den Weg Richtung Köln (?). Es ist unser siebter Törntag und wir können heute schon unser Ziel erreichen. Wir hatten uns 15 Tage dafür geplant, aber kommen deutlich schneller voran als gedacht. Das Wetter empfängt uns mit 23 Grad und Sonnenschein.

An Andernach, der Burg Hammerstein vorbei kommen wir zu den Brückenresten der Ludendorf-Brücke bei Remagen. Julian muss an dieser Stelle etwas Geschichte aushalten. Dann nur wenige Kilometer weiter geht es an Bad Honnef vorbei zu den markanten Gebäuden der ehemaligen Bundeshauptstadt (1949-1990) Bonn. Die Villa Hammerschmidt ist immer noch der Bonner Sitz des Bundespräsidenten. Etwas stromaufwärts konnte man sehr gut den Petersberg mit

dem Gästehaus des Bundes sehen. Hier wurde mehrfach Geschichte geschrieben. Konrad Adenauer stellte z.B. 1949 sein erstes Kabinett den hohen Kommissaren vor und das Besatzungsstatut wurde übergeben. Viele Staatsgäste residierten später dort.

Bereits um 14:30 Uhr sind wir dann in Köln-Rheinau im Hafen. Mittendrin zwischen einer Oldtimerparade, dem deutschen olympischen Sportmuseum und dem Schokoladenmuseum.

Davor haben wir noch einen kleinen Umweg gemacht, damit wir den Dom wirklich vom Wasser aus gesehen haben.

Sofort nach dem Anlegen machen wir uns auf den Weg zum Kölner Dom, schauen uns dabei den Gürzenich und das Hotel Maritim (ich hatte dort im letzten Herbst einen Vortrag gehalten) an. Der Kölner

Dom ist zwar nicht so hoch wie unser Ulmer Münster, wirkt jedoch schon noch etwas imposanter und wuchtiger. Es sind einfach zwei hohe Türme, ein riesiges Portal und ein breites Mittelschiff.

460 Flusskilometer haben wir hinter uns und unseren Traum, auf dem Wasserweg von Ulm nach Köln zu fahren, verwirklicht. Nun gilt es ein neues Ziel zu finden. Der Marineausstatter Olbermann hat leider eine halbe Stunde vor unserer Ankunft geschlossen. Wir hatten gehofft dort einen weiteren Guide oder Kartenmaterial zu bekommen. Das Argument „Heimfahrt“ lässt uns an eine Fortführung Richtung Rhein-Herne-Kanal, Dortmund-Ems Kanal und Mittellandkanal denken, da wir dann günstig in die Nähe der Autobahn A7 kommen können. Aus diesem Grund beschließen wir weiter stromabwärts zu fahren und baldmöglichst neues Kartenmaterial zu besorgen.

So führt uns also der Weg am nächsten Morgen weiter stromabwärts. Allerdings haben wir uns einen genialen Brunch gegönnt, nachdem wir am Vorabend noch in einem Open Air Kino direkt im Hafen



Deutsches Eck, Koblenz.
Reiterstandbild des
ersten Deutschen
Kaisers Wilhelm I.

Mitglieder unterwegs

waren. Die Sonne lacht und wir sind guter Dinge und gespannt, wo uns die Reise noch hinführt.

Kurz nach zwölf geht es los, an Leverkusen und Düsseldorf vorbei. Der Rhein ist inzwischen sehr breit geworden und viele Sportboote sind an diesem Sonntag unterwegs. Einmal liefern wir uns mit einem Jetski (Papa mit Sohnmann) ein kleines Duell, das wir aber nicht wirklich gewinnen konnten. Auf dieser Strecke sind unglaublich viele Leute am Baden und Grillen am Rhein, der durch seine



Buhnen sehr schöne Buchten bietet. Die Uferpromenade in Düsseldorf ist pickelvoll mit Menschen, so dass uns ein Zwischenstopp dort gar nicht locken kann. Mit Uerdingen und Krefeld beginnt aus unserer Sicht das Ruhrgebiet und prompt zieht der Himmel zu und wir

haben durchgängige Bewölkung.

Als wir in den Innenhafen von Duisburg einlaufen wollen sieht Julian in unserem Hafenfürher gerade noch, dass die Marina in diesem Jahr wegen Baumaßnahmen zum Hochwasserschutz nicht angelaufen werden kann. Damit entfällt auch die Möglichkeit dort zu tanken. Egal, dann gehen wir eben in den ehemaligen Eisenbahnhafen. Dort angekommen machen wir uns auf den Weg ins Binnenschiffahrtsmuseum. Das ist sehr interessant und erstaunlicherweise sind wir beinahe die einzigen Gäste. Schade für dieses wirklich sehr schöne und lehrreiche Museum.

Im Anschluss daran liefen wir noch etwas durch den Hafen und am Rhein entlang. Dabei konnten wir live erleben, wie ein Binnenschiffer sein Auto mit seinem eigenen Ladekran vom Schiff auf das Ufer absetzte. Schon interessant.

Am Tausendfenster-Haus machten wir uns mit der Straßenbahn auf dem Weg in die Innenstadt. Ehrlich gesagt hat uns Duisburg nicht sehr gefallen. Die Stadtviertel, die wir sahen wirkten arm, ver-

lassen und heruntergekommen. Viele Gruppen an verwahrlosten Menschen und viel Alkohol im Spiel. Duisburg ist eine typische Industriestadt mit inzwischen sichtbarer, hoher Arbeitslosigkeit.

Der Hafenmeister bringt uns von unserem Plan Richtung Osten zu fahren ab. „Da seht ihr nur Kanalmauern und schnell fahren dürft ihr auch nicht.“ Diese Argumente mussten wir natürlich einsehen. Er schlägt uns dann vor weiter Richtung Holland zu fahren und durch die niederländischen Kanäle, Isselmeer und vielleicht sogar das Wattenmeer Richtung Emden und Papenburg zu fahren. Papenburg, da ist die Meyer Werft. Das hörte sich schon sehr verlockend an.

Immer wieder beobachten wir die Großwetterlage. Dunkle, schwarze Wolken begleiten uns ununterbrochen und immer wieder gibt es Regen. Jede Nacht und jeden Morgen ist es ein bisschen kühler. In Süddeutschland werden am gleichen Tag 30 Grad erreicht und herrlicher Sonnenschein bestimmt das Wetter. Das macht uns dann doch sehr nachdenklich. Unser Ziel haben wir längst erreicht, für Holland haben wir keine ausreichenden Informationen und zu Hause ist deutlich besseres Wetter.

Entschluss: Wir fahren heute bis Wesel und versuchen dort Literatur zu bekommen.

In der Zwischenzeit ist der Rhein so breit geworden, dass sich durch den Wind und die Berufsschiffahrt teilweise 1,5 m bis 2 m Wellen bilden und ein Gleiten mit dem Boot keine wahre Freude mehr ist. Immer wieder bekommen wir Wasser aufs Vorschiff und stechen beinahe in die Wellen ein; mit entsprechendem Fahrtverlust.

Wesel ist in jeder Beziehung ein Lichtblick. Herrliche Rheinpromenade mit Freibad, Minigolf und einem wunderbaren See in wenigen Metern Entfernung. Allerdings ist immer noch kein Badewetter. Sommerurlaub in Deutschland ohne Baden. Wir machen den Fußmarsch in die Innenstadt und hoffen auf nautische Literatur. Leider Fehlzanzeige!

Der Ort gefällt uns wirklich gut, aber irgendwie haben wir uns den Sommerurlaub anders vorgestellt. Also, werden wir

Duisburg

Mitglieder unterwegs

unseren vorhandenen Führer noch so weit es geht ausnutzen und uns dann früher nach Hause begeben, um von den schönen Sommertagen noch etwas mitzunehmen.

Wesel bietet uns dann auch noch ein schönes Abendessen, wobei wir es dabei etwas übertreiben. Eigentlich wollten wir nur eine Suppe vorweg und dann ein Schnitzel mit Pommes. Aber diese Tomatensuppe war wohl als vollständige Mahlzeit geplant und brav wie wir sind haben wir sie dennoch ausgegessen. Nach dem Schnitzel wurden wir wohl als besonders gute Gäste eingestuft, denen die Wirtin noch ein Eis aufs Haus spendierte. Das war dann schon sehr grenzwertig.

Das Frühstück am nächsten Morgen haben wir dann erstmal verschoben.

An der holländischen Grenze verzweigt der Rhein in drei Arme. Der dickste ist der Waal, dann der Pannerdens-Kanal, der sich wiederum in den Niederrhein und die Geldersche IJssel teilt. Wer auf dem Waal bleibt hat am meisten Berufsschiffahrt und kann dann als nächstes die Stadt Nijmegen besichtigen. Wir entschieden uns für Arnheim, das am Niederrhein liegt. Wären wir nicht vor dem schlechten, kalten Wetter geflüchtet, wäre die Weiterfahrt über die Geldsche IJssel bis zum IJsselmeer sicher die beste Option gewesen.

Wir sind an diesem Tag nach dem Ablegen in Wesel erst einmal an den Stadtanleger der Stadt Emmerich am Rhein gefahren und haben uns im Steiger 1 ein sehr schönes Frühstück gegönnt. (Die Reserviert-schilder auf den Tischen waren schon in Niederländisch)

Dann haben wir uns noch den Yachthafen kurz angesehen und uns dort die laut Hafenhandbuch vorhandene Slipanlage inspiziert, für gut befunden und als unser neues Endziel akzeptiert.

Unseren Führer wollten wir ja so gut es geht ausreizen, daher sind wir mit einem Zwischenstopp an dem wunderschönen See „De Bijland“ und einem dortigen Tankstopp Richtung Arnheim aufgebrochen. An der holländischen Seetankstelle waren natürlich nun alle notwendigen Seekarten vorhanden. Die Versuchung war groß, das Wetter immer noch nicht

viel besser und die Informationen immer noch in Niederländisch. Unser Beschluss blieb erhalten.

Nach einer sehr schönen Stadtbesichtigung von Arnheim und dem Pflichtprogramm „Apfelkuchen und Kaffee“ wollten wir dann aber doch wieder zurück nach Deutschland, da der Hafen Arnheim nicht so idyllisch aussah.

Wir hatten es von Plochingen bis nach Holland in 10 Tagen geschafft, und dabei muss man bedenken, dass langjährige Mitglieder des YC Plochingen uns anfangs gestanden haben, dass sie noch nie weiter als Haßmersheim (Neckarflusskilometer 87)

gekommen sind. Das ist dann auch genug.

Unser Ziel für den 10ten Reisetag sollte dann Kleve sein. Das bedeutet, wir fahren endgültig nun gegen die Flußrichtung.

Nach wenigen Kilometern stellen wir fest, dass das überhaupt kein Problem ist.

Wenn man bei Rheinkilometer 864 den Schifffahrtsweg Rhein-Kleve nimmt, hat man fünf herrlich ruhige Kilometer Flusslauf des Griethauser Altrhein vor sich. Die Strecke wird auch Spoykanal genannt. Vor der Schleuse Brienen gibt es zwei Clubs mit ihren Anlagen: die Klever Seglergemeinschaft und den Wassersportclub Kleve. Nachdem wir nach drei erfolglosen Telefonaten bei der Seglergemeinschaft niemand angetroffen haben, versuchten wir dann unser Glück bei der Wassersportgemeinschaft Kleve.

Das zweite Telefonat war gleich erfolgreich. Ich hatte den Takelmeister an Telefon. „Ja, ich komm dann vorbei. Aber erschrecken sie nicht, ich bin in Uniform.“ „Ok, welche Uniform denn, wenn ich fragen darf?“ „Ich bin hier der Polizist.“ „Alles klar“.

Und wenig später hatten wir eine sehr außergewöhnlichen Dorfpolizisten vor uns stehen, der so etwas von freundlich war, dass es schwer ist, es zu beschreiben. Kleve selbst ist fünf Kilometer von der



Emmerich am Rhein

Mitglieder unterwegs

Steganlage entfernt und die Schleuse zur Zeit nicht in Betrieb, da es zwischen Bund und Stadt diskutiert wird, wer die Sanierungskosten tragen muss.

Ich flüsterte Julian kurz zu: „pass auf, der nimmt uns mit in die Stadt.“ Und so war es dann auch. Wenig später fanden wir uns im Streifenwagen wieder (ohne Handschellen!) bekamen eine Einweisung in das Bussystem, die Haltestellen und eine kleine Stadtbesichtigung aus dem Dienstfahrzeug. Als wir später an der Fußgängerzone ausstiegen, waren uns

verwunderte Blicke der Passanten sicher.

Kleve ist eine sehr schöne Kleinstadt, die eine große Vergangenheit hat. (Düsseldorf gehörte schon mal zu Kleve!) Nach unserem obligatorischen Stadtrundgang inklusive Kirchenbesichtigung waren wir noch gut mexikanisch Essen



Kleve

und haben um 20:07 Uhr (!) dann den letzten Bus in Richtung unseres Steges genommen. Als das elektronische Schloss nicht funktionierte, ist Julian einfach darüber geklettert. Was sollte schon passieren, den Dorf-Sherriff kannten wir ja bereits.

Im Clubschiff haben wir beide dann noch Memory gespielt und sind dann glücklich mit vielen Eindrücken ins Bett gegangen.

Am nächsten Morgen genossen wir den Steg für uns allein mit Frühstück und Lesen. Sehr bald stand der freundliche Polizist mit einem Kollegen dann aber wieder da, und erkundigte sich nach unserem Wohlbefinden. Kleve ist ein prima Ausgangspunkt für Fahrten nach Holland. Und wir sollten uns unbedingt bei ihm melden, wenn wir dazu Informationen wollen. In einer Regenpause haben wir dann noch das Boot geputzt und machten uns gegen ein Uhr auf den Weg zurück nach Emmerich am Rhein. Zuerst noch einmal in den Stadthafen zum Einkaufen der Besorgung des Bahntickets und dann in den Yachthafen.

Der Zug Richtung Plochingen fuhr dann am nächsten Morgen von Emmerich ab.

Ziemlich genau 700 km haben wir auf den Flüssen Neckar und Rhein verbracht. Das Wetter war uns nicht so hold, wie wir es gerne gehabt hätten. Sehr viele interessante Menschen haben wir kennengelernt. Überall haben wir eine USCU Aufkleber hinterlassen und alle haben sich sehr darüber gefreut. Unsere Reise wurde oft bewundert, obwohl sie doch gar nichts soooo Besonderes war. Wie häufig reisen und rasen wir durch unsere Lande? Aber die Perspektive von der Wasserseite ist einfach eine andere. Das Warten an den Schleusen machte uns geduldig und wir erfuhren so etwas wie Entschleunigung. Schiffsleute untereinander sind ausgesprochen gastfreundliche und offene Menschen, denen man sofort vertrauen kann und die umgekehrt ebenfalls großes Vertrauen in einen setzen. Gerade die stillen Gegenden waren die besonders herzlichen. Selbst die Berufsschiffer (mit ganz wenigen Ausnahmen) haben uns im Vorbeifahren immer begrüßt. Könnte man sich das bei einem Brummifahrer auf der Autobahn vorstellen? Vielleicht sollten wir es alle mal ausprobieren.

Die beiden Flüsse sind sehr unterschiedlich und die Gegenden von den württembergischen Weinbergen, durch den Odenwald bis Baden, Rheinland-Pfalz, Hessen und Nordrhein-Westfalen haben ihren ganz eigenen Charakter. So wie die dort lebenden Menschen auch.

Wir haben viel gelernt und gesehen. In diesen paar Seiten habe ich versucht, das Wesentlichste festzuhalten. Die vielen im Kopf gespeicherten Bilder und Begebenheiten sind nicht alle dokumentiert. Aber wir können es nur raten uns gleichzutun.

Harry Seitz

Shanty-Chor

USCU-Shanty Chor beim Shanty-Chor Überlingen

Der Shantychor des Universitäts-Segel-Clubs-Ulm (USCU) hat die vom Shantychor Überlingen organisierte "Haifischbar 2016" am 11. Juni im Dorfgemeinschaftshaus Nussdorf erfolgreich mitgestaltet.

Hans-Ulrich Frömter (Überlingen) hatte die zahlreichen Seefahrtslieder und Shanties in eine Rahmenhandlung eingewoben. Danach sollte der Überlinger Shantychor prominent bei der Eröffnung der Hansesail in Rostock mitwirken. Er traf dort auf die "Einheimischen Fischköpfe", gespielt vom Ulmer Shantychor, die "bezweifelten", ob am Bodensee richtig gesegelt wird und ob dort auch echte Shanties gesungen werden. Daraus entwickelte sich ein amüsanter Sängerwettstreit zwischen dem Ulmer und dem Überlinger Shantychor, der im gemeinsamen stimmgewaltigen Singen mündete. Der spannende Wettkampf mit unterschiedlichen Liedergenes wurde vom zahlreichen Publikum begeistert aufgenommen, das mitging und die fast 50

Sängerinnen- und Sänger auf der liebevoll gestalteten Bühne mit starkem Beifall angefeuert hat.

Spannung wurde an diesem Abend auch durch den Altersunterschied der beiden Chöre erzeugt, wobei der Shantychor Überlingen ein gestandener Männerchor ist, im jungen Ulmer Shantychor dagegen mehrheitlich Frauen mitsingen, was für traditionellen Shantychöre eher die Ausnahme ist.

Auch die beiden musikalischen Chorleiter Willi Hitzler für den Universitäts-Shantychor und Werner Wolf für den Shantychor Überlingen traten in einen edlen Wettstreit und hatten ihre Chöre intensiv auf den gemeinsamen Auftritt vorbereitet.

Nach dem zweistündigen Konzert sassen die Mitglieder beider Chöre noch lange im regen Austausch zusammen, Instrumente wurde nochmals ausgepackt, das gemeinsame Singen wollte kein Ende nehmen, bis die Ulmer um Mitternacht die Heimreise nach Ulm antraten.

Manfred Müller

Der USCU-Shanty-Chor
beim Austritt
in Überlingen





Programm 2016



Universitätssegelclub Ulm



Ausbildung:

- ✓ Sportbootführerschein Binnen
- ✓ Sportbootführerschein See
- ✓ Sportküstenschifferschein

Segeln:



Kielboot "Helios"
gemietet bis zur Segelstunde Freitag
in Ulm, am Kniekanal



Katamaran Hobie-16
in Ulm, am Kniekanal



α-tross
Bootverleih & Segel-Club Ulm, am Kniekanal

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
- 26. Teilname der Alpha bei der "Regatta der Eisernen"
- 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

Kontakt:

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