

7

März 2017

USCU intern

Universitätssegelclub Ulm e.V. - USCU

Universitätssegelclub Ulm

40 Jahre
1977-2017



40 Jahre USCU

Wir feiern

Willkommen im Jubiläumsjahr. Unser Club wird 40 Jahre alt und ist damit im sog. Schwabenalter, also der Blütezeit seiner Existenz angekommen.

40 Jahre, 350 Mitglieder

Hier noch einige weitere Zahlen. In den 40 Jahren hat sich der Club auf aktuell 350 Mitglieder entwickelt. Die Mitgliedsnummern sind dieses Jahr bei 900 angekommen. In den Kursen haben wir vielen Segelbegeisterten zu insgesamt 4000 Segelscheinen verholfen.

Feste Feste feiern

In all den Jahren haben unsere Mitglieder viele Stunden auf dem Wasser zugebracht, es sich unzählige Freundschaften entstanden, und so manche anekdoten-trächtige Erlebnisse haben sich ereignet.

Grund genug, all diese Geschichten am Höhepunkt unseres Jubiläumsjahres zu erzählen. Die Jubiläumsfeier findet am Samstag, den 18.11.2017 an der Hochschule für Gestaltung – HFG auf dem Kuhberg statt. Ein Termin, den man sich jetzt schon reservieren sollte.

Bis dahin ist noch eine lange Zeit, in der wir eine hoffentlich gute Saison haben werden und es genügend weitere Möglichkeiten gibt, unser Jubiläum zu feiern. So können schon beim Monte-Erna-Treffen im Nachbarhafen, beim Yachtclub Langenargen, die Gelegenheit zum Treffen wahrnehmen. Hier ist genug Platz für uns. Auch das Ammerseewochenende bietet die Möglichkeit zum gemeinsamen Segeln und abendlichen Grillen.

Gründungsdatum

Wie wir aus dem Leben wissen, lohnt sich Hektik oft nicht, und so war es auch mit der Rundmail zum Jubiläum zum 7.

Februar. Es existieren leider zwei verschiedene Daten als Gründungstag des USCU. Nach einigem Rumfragen im USCU stellte sich heraus, dass der korrekte Gründungsdatum natürlich das in der Satzung genannte ist, nämlich der 8. Juli 1977. Die Angabe des 7.2.1977 ist also ein Fehler bei den Online-Daten des DSV.

Die längste Saison?

Die letzte Saison war wohl die bisher längste der Geschichte. Sie klang nicht mit dem Absegeln im Oktober aus sondern mit der schon lange angepeilten Teilnahme an der Regatta der Eisernen Anfang Dezember. Trotz wenig Wind hat es den Teilnehmern Spass gemacht, und man wird wohl auch dieses Jahr wieder dabeisein. Die Saison 2017 wird noch länger, denn wir haben die Alpha schon zum 20. März eingewassert, sie harrt seitdem der Nutzung.

Allen Mitgliedern und ihren Freunden wünschen wir eine schöne Saison.

Jürgen R. Hoppe

Der "Weihnachtsstammtisch" war 2016 angenehm gut besucht ►►

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



Regatta 2016

Regatta der Eisernen 2016

Die erste Regatta der α -tross und des USCU auf dem Bodensee war gleich die „Regatta der Eisernen“ am 26. November 2016. Die Temperaturen waren mit 5-7 °C geradezu angenehm, sind doch die Bootsführer vom Ammerseekurs nach Ostern schon mal mehrere Tage mit 3 °C und Schneetreiben gewöhnt.

Nach ziemlich unkoordinierter Planung in unserer WhatsApp Gruppe "Eiserne 2016", machten sich also Simon Seitz (Steermann), Markus Baulig, Karen Rödel, Michael Walter, Cédric Freisenhausen und Söntke Blindow (ASV zu Rostock) auf und zogen gen Konstanz (Hafen des DSMC).

Während Karen, Waldi und Markus nach unchristlicher Weckzeit um 5:00 Uhr und einer kurzen Autofahrt an den Bodensee ab 8:00 Uhr die Alpha aus Kressbronn nach Konstanz im morgendlichen Nebel überführten, Söntke und Cédric per Autofähre dorthin kamen, nahm Simon nach überstandem Nachtdienst schon an der Steuermannsbesprechung im „Konzil“ teil.

Nach Übernahme der drei restlichen Crewmitglieder in Konstanz und der Erledigung menschlicher Bedürfnisse legten wir vollzählig gegen 11:30 Uhr in Konstanz ab und folgten den anderen Booten in Richtung Bottighofen. Die Startlinie war in der Masse an Booten zunächst

nicht zu erkennen. Erst nachdem wir dem Pulk eine Weile gefolgt waren, konnten wir das Startboot ausfindig machen und etwas später dann das zweite Ende der Linie, immerhin rechtzeitig. Von einer anderen Crew hörten wir später, dass sie die Startlinie erst sahen, als sie sie schon passiert hatten.

Der erste Regattastart wurde wegen Winddrehung um 180° und Flaute durch drei Schüsse des Startboots jäh abgebrochen. Das kam uns aber entgegen, denn zu dem Zeitpunkt hätte es nicht enger zugehen können. Alle tummelten sich um das Startboot.

Die IBN (<http://www.ibn-online.de/artikel/mobile/3610>) schreiben so treffend: „Zur Startzeit gegen 12 Uhr allerdings wurden Päckchen gebildet, Teebecher und Snacks hin-und hergereicht und Storys vergangener ‚Eiserner‘ ausgetauscht. Irgendwann dümpelten viele Schiffe ziellos in der Bucht.“ Einige Bilder von der Regatta zeigen aber auch, dass die Teebecher oftmals auch den jahreszeitlich passenden Glühwein enthielten.

Der endgültige Start erfolgte dann um 13:15 Uhr bzw. für die Startgruppe 2, der wir angehörten, um 13:20 Uhr.

Laut unserem Steermann hatten wir mehr Proviant als für einen zweiwöchigen Törn am Mittelmeer gebunkert, was nicht dazu beitrug, die Regatta schneller zu beenden. Aber der Glühwein half immerhin, die Laune an Bord etwas zu stei-

Flaute, aber Karen, Simon und Michael sind guter Dinge. ◀



Regatta 2016

gern. An der Dekoration wurde auf den anderen Schiffen ebenfalls nicht gespart. Es waren viele Weihnachtsmänner unterwegs, und so mancher hatte sogar einen Weihnachtsbaum an Bord.

Nach dem Start der insgesamt rund 180 Boote wurde noch eine Bahnverkürzung beschlossen, und nach 01:56:36 (1:54:19 berechnet), für 2 km Strecke also sage und schreibe 0,54 kn Durchschnittsgeschwindigkeit, ging die Alpha schließlich über die Ziellinie. Kein Wunder, dass die Logge fast während der ganzen Regatta 0 kn anzeigte. Die Alpha landete in ihrer Gruppe (Kielyachten bis Yst. 106) auf Platz 22 von 33. Geht doch.

Für den letzten Streckenabschnitt ins Ziel wurde sogar der Spi von Cédric und den extra aus dem Norden eingeflogenen, regattaerfahrenen Söntke gesetzt, um noch die letzten Zehntel eines Knotens aus der Alpha herauszuholen.

Nach einem gemütlichen Abend und der After-Regatta-Party auf dem Ausflugsschiff in Konstanz, brachten wir die Alpha am Sonntagmorgen mit Hilfe des "Eisernen Gustavs" und bei leckerem Frühstück an Bord zurück in ihren spärlich belegten Heimathafen. Alle Segel und der Großbaum wurden ordentlich abgetakelt, so dass die Alpha am Tag drauf an den Kran und dann in ihr wohlverdientes Winterlager konnte.

Das Fazit: Eine schöne Regatta passend zum Saisonabschluss. Nächstes Jahr aufs Neue!

Cédric am Spibaum ►►

Michael Walter

Cédric und Söntke auf dem Vorschiff, sie wirken nachdenklich ►



SBF-Binnen & SKS

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

SBF-Binnen

Teilnehmer: 53
Bestanden: 51

Sportküstenschifferschein- SKS

Teilnehmer: 20
Bestanden: 16

SKS Törn

Der Ausbildungs- und Prüfungstörn "rund Elba" wird dieses Jahr wieder über Ostern gefahren (9.-21. April). Es werden 14 Teilnehmer des Kurses dabei sein. Insgesamt sind es 32 Personen auf vier Booten.

Die Skipper/Co-Skipper sind Harald Traue / Norbert Breiting, Harry Seitz / Markus Baulig, Jan Haase / Ulrich Simon und Bernd Aumann / Christian Riedel.

Ammerseekurs

Zum Ammerseekurs (9.-13. April) haben sich bis dato 49 Personen angemeldet.

Der neue Sportbootführerschein

Dieses Jahr stehen auch die Neuerungen bzgl. der Zusammenlegung der Sportbootführerscheine an. Sportboot-See und Sportboot-Binnen werden als ein gemeinsames Dokument ausgegeben, jeweils mit Eintragung des Geltungsbereiches. Die Lehr- und Prüfungsinhalte bleiben wohl gleich.

Im Sommersemester werden wir den Sportbootführerschein-See noch in der alten Form anbieten, danach geht es an die Neuplanung der gesamten Kurse des USCU. Wir werden dann darüber informieren.



Sportseeschifferschein

- eine Lerngruppe

Nach dem Aufruf auf der Homepage des USCU, in der Facebook-Gruppe und über den E-Mailverteiler gegen Ende des letzten Jahres meldeten sich nach und nach einige Interessierte. Auch unser Kommandant Harald Traue bot zugleich seine Hilfe an, um mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Beim ersten Treffen wurde innerhalb der ersten Minuten deutlich, dass die Intentionen der Lernwilligen sehr ähnlich sind. Bei allen steht weniger das Interesse an einer kommerziellen Nutzung des SSS als vielmehr die intensivere Beschäftigung mit der Materie und somit eine Vertiefung der Kenntnisse im Vordergrund. Weiterhin wurde am ersten Abend diskutiert wie die Zusammenarbeit in der Lerngruppe aussehen könnte.

Nachdem die guten Vorsätze im Januar gemacht wurden, zeigte die Realität, dass es gar nicht so einfach werden wird, das intensive Studium des Lernstoffs in den beruflichen und familiären Alltag zu integrieren.

Nichtsdestotrotz haben sich die Teilnehmer der SSS-Lerngruppe mit den notwendigen Materialien eingedeckt und die Termine für die avisierten Prüfungen festgelegt. Von Woche zu Woche sollten nun die verschiedenen Kapitel der Lehrbücher vor- und aufbereitet werden.

Damit war der Grundstein gelegt und die ersten Lerntreffen haben bereits stattgefunden. Hierbei zeigte sich sofort, dass die gemeinsame Diskussion des Stoffes zu einem viel intensiveren Verständnis und der Wahrnehmung zusätzlicher Aspekte bei allen Beteiligten führt.

Daher sind wir guter Dinge, dass für das Ende des Jahres avisierten, Theorieprüfungen auch bestehen zu können. Wir werden auf jeden Fall auch in Zukunft über den Fortgang berichten.

Das Objekt der Begierde ◀

Mario Wanischek

USCU-Flotte

Wo unsere Boote ihre Winterferien verbracht haben.

Unsere Alpha mit neuem Unterwasserkleid in ihrem Winterlager. Die Badeleiter ist beim Schreiner. ▼
Testfahrt mit Tim (li) und dem neuen Mopp (re): läuft! ▼▼
Markus zeigt uns die Mittelklampe. ►▼
Unser Hobie Cat 16 auf der Obstwiese von Wolfgang nicht weit von Ulm. ►►►

Die Saison 2017 beginnt so allmählich. Die α -tross liegt bereits wieder im Wasser und wartet seit Montag den 20. März auf Chartergäste. Wenn die dann kommen, ist es, als ob alte Bekannte sich wieder treffen. Und? Wie geht's? Wo hast du so den Winter verbracht?

Die α -tross

Unsere Segelyacht hatte wahrscheinlich den aufregendsten Winterurlaub verglichen mit den anderen Booten. Schon der Transport am Nikolaustag im letzten Jahr mit Kran und Tieflader ist der Aufwändigste. Und dann ging es in die Halle nach Fallenbrunnen, einem Stadtteil im Nordosten von Friedrichshafen, neben zig andere Yachten. Damit es nicht langweilig wird, waren die Bootsmotoren-Exper-

ten aus Kressbronn gleich mehrmals zu Besuch, um den Diesel zu warten. Nach überwältigenden 720 Betriebsstunden ist einiges fällig: Ventilspiel und Einspritzdüsen prüfen, Wärmetauscher reinigen, Impeller austauschen, Motor- und Getriebeöl sowie alle Filter wechseln.

Aber auch wir (Markus, Tim, Ulli) haben die Alpha besucht, um u.a. frisches Antifouling (VC17m) aufzutragen, die Badeleiter zu reparieren und Teile der Elektrik zu sanieren. Details sind im Online-Logbuch nachzulesen. Was den ersten Chartergästen wohl auffallen könnte: Es gibt nun eine Mittelklampe auf der Steuerbordseite und neue Steckdosen hinter der Maststütze. Die Polster sind gewaschen und man möge den neuen Mopp fleißig zum Deckschrubben benutzen?!



Vor zwei Woche dann am 17. März wurde die Alpha wieder eingewässert. Achtung unser neuer Stegplatz ist V12, wobei dieser Steg zuletzt noch gar nicht vollständig aufgebaut war. Wir haben das Schiff daher zunächst mal an Stegplatz R18 zurückgelassen.

Der Cat ...

... dagegen ist noch im Winterschlaf auf Wolfgangs gemütlicher Wohnwagen-Obstwiese nicht weit von Böfingen. Wolfgang, der USCU dankt Dir herzlich! Die Saison bei Andi Ernst am Ammersee startet erst Mitte April, also nach der Ausbildungswoche. Ein genauer Termin für den Transport an den Ammersee steht noch nicht fest. Bei der Gelegenheit wollen wir Julius unserem engagierten Cat-Beauftragten herzlich für seine Dienste in der alten Saison danken und freuen uns, dass er uns in der kommenden Saison wieder helfen will.

Die Motorboote

Auch die „D’Kap“ und die „O’Achim 2“ schlafen noch. Diese haben ja ohnehin ganz andere Dienstzeiten. Wenn nicht gerade Harry und Julian ein besonderes Münster2Dom-Abenteuer durchführen (siehe letzte Ausgabe), dann haben diese Boote einen zwar intensiven aber recht kurzen Einsatz im Frühsommer zur SBF-See-Ausbildung. Ähnlich wie bei Feuerwehrautos gilt: Kilometerleistung ist gering, Anforderung an die Zuverlässigkeit jedoch hoch. Deshalb müssen wir dort

auch noch einige Wartungsarbeiten durchführen. Nach mehreren Jahren in der Halle von Christian (nochmal herzlichen Dank) in Tomerdingen sind die Boote seit der letzten SBF-See-Ausbildung nun in eine neue Halle nach Oberdischingen umgezogen und fühlen sich bis jetzt sehr wohl dort.

So, und wo habt Ihr alle den Winter verbracht? Wir wünschen jedenfalls allen Mitgliedern – und auch unseren Schiffen – eine gute Saison 2017.

Ulrich Simon, der Takelmeister

Bootsnutzung 2016

In der Saison 2016 haben wir ein Allzeithoch der Gesamtnutzungstage erreicht.

287 Tage (+25) = 49% Auslastung

Helios 23

112 Tage (-2) = 69% Auslastung

Hobie 16

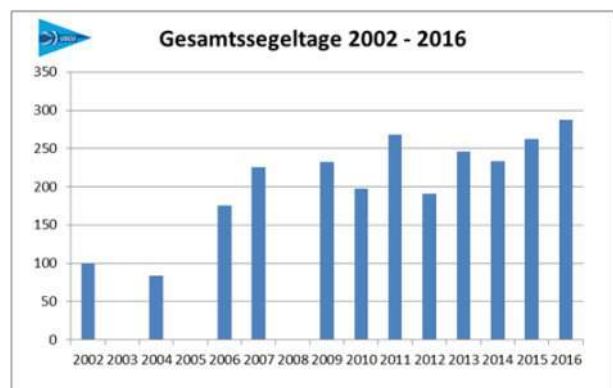
58 Tage (+20) = 30% Auslastung

α-tross

117 Tage (-3) = 47 % Auslastung

Batteriepflege an der D’Kap in der neuen Halle in Oberdischingen. ◀ ▼

Gesamtsegeltage ▼



USCU-Törns

Kroatientörn 2016

Grundberührung ist uncool!

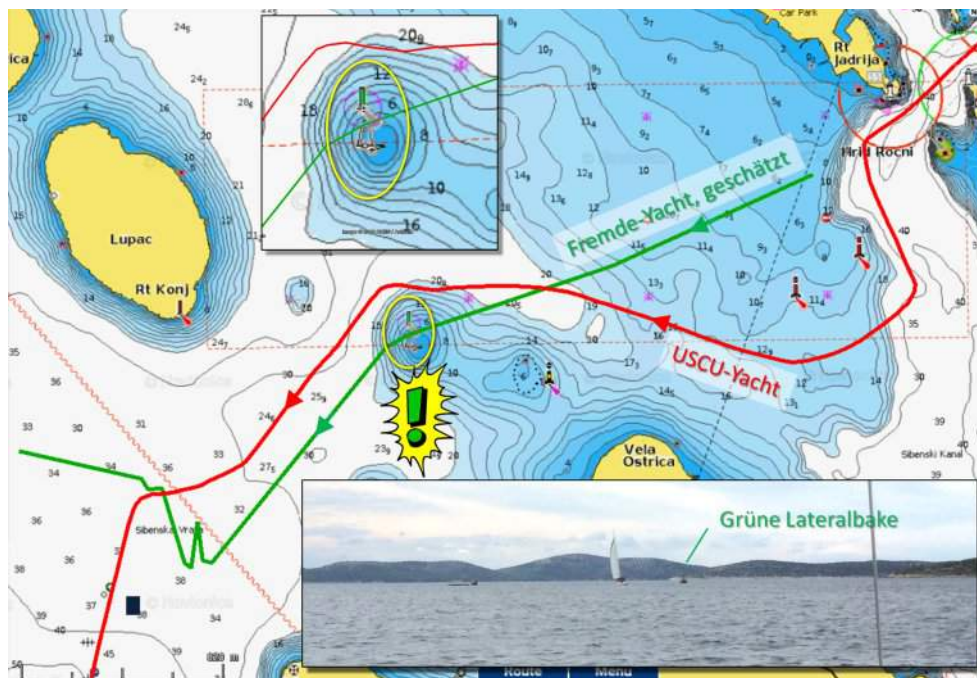
Wir haben die wild-romantische Enge des Sibenik-Kanals und der Krka hinter uns gelassen und steuern Richtung Westen, Richtung offene See. Es ist der dritte Tag, wir sind in Norddalmatien. Unser Tagesziel ist die Ankerbucht Stupica Vela im Süden der Insel Zirje. Von dort werden wir dann die Kornaten ansteuern. Mäßiger Wind aus Nordost, ein bisschen Sonne im Gesicht, endlich wieder Segel setzen, unsere Hanse 385 macht trotz Rollgroß und Selbstwende-Fock ordentlich Fahrt, die Stimmung ist hervorragend, durchatmen: läuft!

Während wir nun in Slalomfahrt die Untiefen südöstlich von Lupac brav umschiffen (roter Track im Bild), nimmt eine andere Chartersyacht 2 bis 3 Kabellängen vor uns einen viel direkteren (den grünen) Weg: Cool! Oder? Übertreiben wir es mit der Sicherheit, scheint sich die Crew zu fragen. Oh nein! Die Yacht vor uns übertreibt es mit dem Cool-Sein bzw. begeht schlicht einen folgenschweren Navigationsfehler und fährt auf der falschen Seite der grünen Fahrwasserton-

ne über's Flach! Laut Karte nur 2 m Tiefe! Die Bavaria 46 hat wohl 1,85 m Tiefgang. Hm? Knapp! Zum Warnen per Funk zu spät!

Havarie mit Ankündigung: „Die werden gleich auflaufen, alle Mann an Deck, schaut Euch das an!“ und tatsächlich, als die Yacht bei voller Fahrt zwischen der grünen Lateral-Tonne an Steuerbord und einer Kardinal-Tonne an Backbord durchfährt, bekommt sie Grundberührung. Trotz der Entfernung können wir das deutlich sehen: ein peitschender Ruck im Masttop zusammen mit einer nach unten laufenden Welle im Segel. Zack! Und dann gleich noch ein zweites Mal! Die Yacht bleibt aber nicht hängen sondern läuft über die Felsen rüber. „Oh je, nun werden sie wohl die Segel bergen und den Schaden begutachten ... wenn's blöd läuft, haben sie Wassereinbruch und der Urlaub ist zu Ende“. Es dauert immer ein bisschen, bis die Crew vor uns diesen Vorhersagen folgt, aber sie treffen leider alle ein. Wir selbst fahren an der richtigen Seite der grünen Tonne vorbei, bergen unsere Segel und geben Gas, um der Yacht helfen zu können. Als wir längsseits sind, meldet der Skipper: „Nö, is' nich' so schlimm, nur ein bisschen Was-

Yacht auf Abwegen ►



USCU-Törns

sereinbruch am Kiel“! Auch diesmal brauchte die Crew vom Typ „bayerische Kegelbrüder“ etwas länger, um die Tragweite zu erkennen: Urlaub zu Ende!

Unserer aber nicht. Nach dem wir Hilfe in jeglicher Form geleistet bzw. angeboten hatten, verlassen wir die Havaristen und segeln mit Vorwindkurs unserem Tagesziel entgegen. Allerdings gehen die Blicke und später die Gedanken und Gespräche noch oft zurück zu diesen Unglücksvögeln.

Unser Törn dagegen war eine volle Woche und 150 sm lang, wunderschön, spannend und wie gesagt sehr lehrreich.

Übrigens findet dieses Jahr wieder ein USCU-Kroatien-Törn statt, Anfang Oktober. Diesmal gleich mit zwei Booten und 16 Leuten (Sorry! Alles schon ausgebucht). Wir starten von Veruda/Pula aus und erkunden die Südspitze von Istrien und den Kvarner.

Ulrich Simon



Crew ▲
Fahrtroute ▼



Hier einige Fakten in Kurzform:

Crew: Ulli (Skipper), Tim (Co), Julian und Steffi, Florian, Markus
Zeitraum: 08. bis 15. Oktober 2016

Yacht: Hanse 385 von 2016 mit Rollgroß und Selbstwende-Fock

Highlights: Delphine, Service und Luxus in der D-Marina in Sibenik, Erkundung alter Ruinen und U-Boot-Tunnel, Flussfahrt auf der Krka, Wandern durch die Krka-Fälle, Schnorcheln im klaren Wasser der Kornaten, Anlegen direkt IN der Kneipe in Vrljje, Käse-Nudel-Essen von Florian!

Route: 150 sm im Urzeigersinn durch die Inselwelt Norddalmatiens

Erinnerungen

Peter Ludwig 1941 - 2016

Im November 2016 starb unser langjähriger 2. Vorsitzender und früherer Leiter des "A-Schein"-Kurses. Nachfolgend zwei kurze Erinnerungen an ihn und seine ruhige sympathische Art.

Vorstandstörn im Herbst in Südfrankreich

Ich schäle mich aus dem angenehm warmen Schlafsack, wie auf Törns oft als erster an Bord. Die frühen Momente, wenn in der kühlen Luft die Sonne flach im Osten steht und ein unverwechselbar mediterranes Licht durch den offenen Niedergang scheint sind kostbar. In der Küche setze ich Wasser auf den Gaskocher, fülle Kaffee in den Filter und schaue in die Sonne. Als das kochende Wasser im Pulver gluckend versickert, lehne ich mit dem Rücken an der Küchenzeile und schaue durch die weit offen stehende Tür

Peter Ludwig 2011 ▼



in die Backbordkoje, nicht besonders neugierig, denn da liegen Hanne und Peter unter ihrer Zudecke. Peter liegt mit geschlossenen Augen hinter Hanne, mit seinem rechten Arm auf ihrer Schulter. Welch ein friedliches Miteinander im Schlaf, denke ich. Dann blinzelt Peter als er den frisch gebrühten Kaffee riecht. Ohne seinen Kopf zu drehen, hebt er seine Hand von Hannes Schulter und winkt mir zu und bleibt dann noch eine Weile mit geschlossenen Augen liegen bis er aufsteht, aus dem Niedergang schaut und zu mir an den Tisch kommt. Wir reden nicht, trinken nur den starken Kaffee.

Ostern am Ammersee, als der SBF noch A-Schein hieß

Seit Tagen Sonne und wenig Wind. Weil es um diese Zeit oft ungemütlich ist, sind die Frauen mit den Kindern an den Gardasee gefahren. Nun ist es umgekehrt, die Sonne scheint hier und im Süden regnet es. So kann's gehen. Als der Wind gänzlich einschläft machen wir Mittagspause. Ich fahre mit Peter in den Supermarkt, wo wir hauchdünn geschnittenen Schinken kaufen, italienische Vorspeisen und frisches Brot. Den Rotwein hat Peter mitgebracht, französisch oder italienisch, ich erinnere mich nicht, aber er war sehr gut. Die Gläser holen wir vom Kiosk. Im Cockpit einer der herumdümpelnden Helios breiten wir uns aus. Erst trinken wir und essen von den Vorspeisen. Peter betrachtet den bayrischen Räucherschinken, lässt die Scheiben hin und her schwingen. „So richtig luftgetrocknet, sind die nicht“, stellt er fest und legt sorgsam Scheibe für Scheibe hintereinander über die Pinne. „Die können noch ein bisschen Sonne brauchen.“ So sitzen wir da, reden über dies und das, lehren nach und nach die Flasche Wein. Schließlich machen wir uns über den Schinken her. Es passiert nichts weiter, keine Wolke am Himmel. Dann kräuselt sich das Wasser und wir rufen die vor sich hin dösenden Bootschüler vom Kiosk auf die Boote.

Harald C. Traue

Apps-probiert

Irgendwann im Leben eines Seglers fragt sich wahrscheinlich jeder einmal wozu dieses smarte Telefon oder gar noch besser das Tablet denn während des Segelns dienen kann. Obwohl telefonieren und Internetsurfen, zumindest in meinem Verständnis von einem entspannten Törn, eher keine Rolle spielen, lasse ich jedoch insbesondere das Tablet eigentlich nie zu Haus, weil es eine sehr gute Unterstützung für die Navigation an Bord geworden ist. Sich komplett auf die elektronischen Helferlein verlassen, sei es nun dass Sie fest ins Boot installiert sind, oder wie in meinem Fall portabel und von daheim mitgebracht sind, sollte man aus seemannschaftlicher Sicht natürlich nicht. Denn Elektronik kann ausfallen, ein GPS gestört sein oder sich das Gerät schlichtweg aufhängen. Gerade letzteres geschieht, wenn man Murphy und seinen Gesetzen Glauben schenkt, immer dann wenn es haarig (sprich flach) wird. Nachdem der Belehrungen nun genüge getan sind, möchte ich kurz darlegen welche grundlegenden Unterschiede es gibt.

Karten

Die käuflichen Systeme arbeiten entweder mit Rasterkarten oder mit Vektorkarten. Bei Rasterkarten handelt es sich im Prinzip um eingescannte Papierkarten.

Das bedeutet, dass auf der Karte zu jeder Zeit alle Details und somit auch alle Tiefenstufen angezeigt werden. Wenn man den Kartenausschnitt vergrößert oder verkleinert, bleibt die Detailtiefe erhalten, man kann es nur besser oder schlechter lesen.

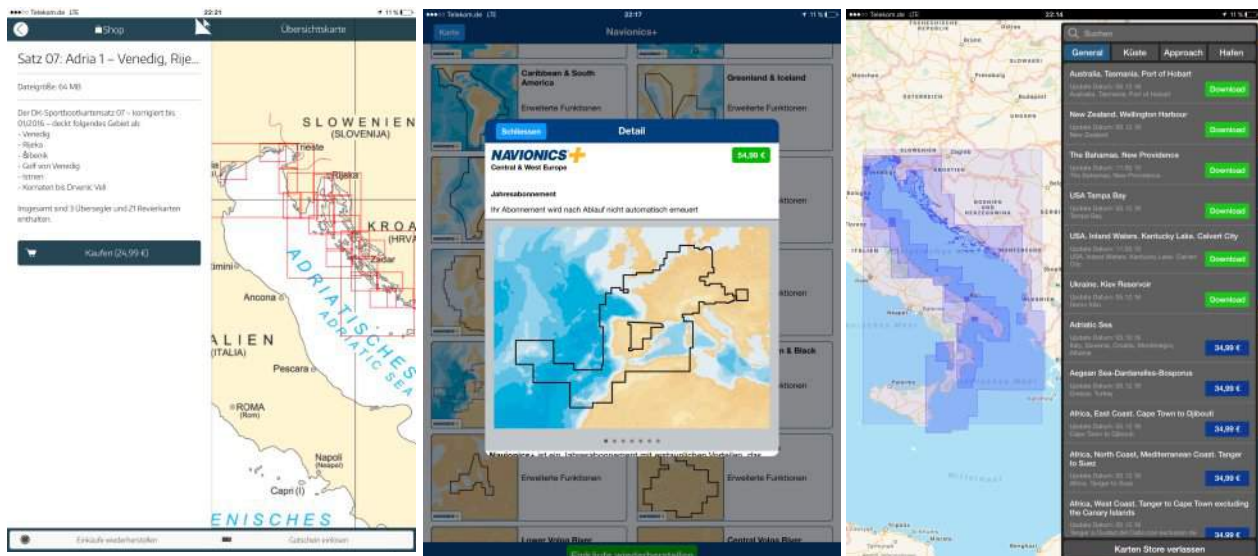
Bei Rasterkarten, liegen die Informationen nicht in Form einer Bilddatei vor, sondern werden als digitale, skalierbare Informationen gespeichert. Daher kann man in den Einstellungen der Programme auch einstellen, welche Informationen gezeigt und welche ausgeblendet werden sollen (z.B. Tiefenlinien erst ab 6 m oder schon ab 20 m). Viele Programme lassen es aber auch zu, dass in großen Übersichtsdarstellungen relevante Details ausgeblendet werden. Wozu das führen kann, hat das Team Vestas beim letzten Volvo Ocean Race erleben müssen, als das Team mit Ihrem Boot quasi ungebremst auf ein eigentlich gut kartiertes Riff gerauscht ist.

Beide Systeme haben also Ihre Daseinsberechtigung und natürlich Ihre Vor- und Nachteile

Kartenumfang

Zum Umfang der Karten und der damit verbundenen Kosten kann Pauschal nicht viel gesagt werden. Dies ist im Einzelfall zu prüfen, da sich die Umfänge zum Teil deutlich unterscheiden. Hier vergleiche

Vergleich des Kartenumfangs und der entsprechenden Preise für die getesteten Apps ▼



Technik

ich die Inhalte und Kosten für die Kartensätze der Adria der drei von mir getesteten Apps: Delius-Klasing Yacht Navigator; Navionics Boating HD und iSalor von Transas.

Der Yacht Navigator ist ein Beispiel für ein Programm das mit Rasterkarten arbeitet. Wenn man sich die Papierkartensätze kauft, kann man die Karten in elektronischer Form für die genannte App 12 Monate lang kostenfrei nutzen. Bei separatem Erwerb schlägt jeder Satz (für die komplette Adria wird Satz 7 und 8 benötigt) mit je 24,99 € zu Buche. Bei Navionics wird der Geldbeutel um 49,99 € erleichtert, erhält dafür aber die Karten für den Großteil des Mittelmeeres sowie des kompletten Schwarzen Meeres. Im Preis inbegriffen sind tägliche Updates für das erste Jahr. Danach können die Karten nicht mehr aktualisiert, aber weiter benutzt werden.

Bei Transas iSalor ist der Umfang des Kartenmaterials ähnlich groß wie bei Delius Klasing, kostet aber nur 34,99 €. Die beiden letztgenannten Systeme arbeiten im Übrigen mit Vektorkarten.

Funktionen

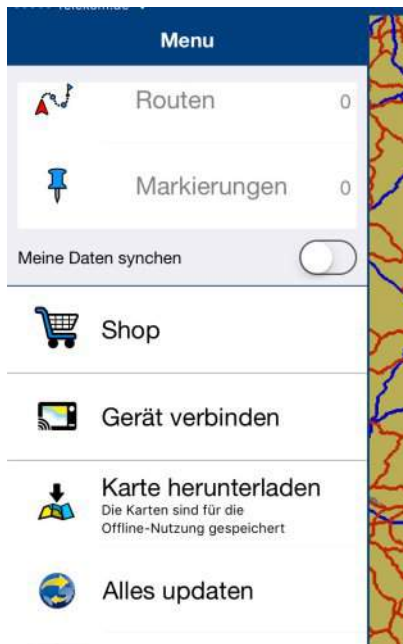
Die Basisfunktionalität besteht aus dem Plotten, dem Anzeigen der momentanen

Position und des Kurses auf der Karte. Darüber hinaus können alle getesteten Programme sowohl den zurückgelegten Weg aufzeichnen und dabei statistische Daten zur Dauer und Geschwindigkeit berechnen und im Speicher ablegen. Eine weitere, sehr interessante Funktion dürfte die der Routenplanung sein, die ebenfalls alle drei getesteten Programme beherrschen. Hier kann man Routen anhand von Wegpunkten planen, die während des Segelns „abgefahren“ werden. Navionics beherrscht darüber hinaus noch das Steg-zu-Steg Routing wie man es von der Tür-zu-Tür Navigation beim Autofahren kennt – wer's braucht.

Für Fortgeschrittene Benutzer – der erweiterte Funktionsumfang

Während hier bei der Yacht Navigator App keine Punkte mehr zu erzielen sind, haben die anderen beiden Kandidaten noch einiges zu bieten. Diese Funktionen sind nicht essentiell, können aber zum Teil ganz nützlich sein. Bei Navionics lassen sich Daten für Wind und Strömung als Overlay in die Karten einblenden, Informationen aus dem digitalen Reiseführer abrufen oder die App mit kompatiblen, festinstallierten Geräten per WiFi verbinden.

Erweiterter Funktionsumfang bei Navionics und iSalor ▼



iSailor geht hier sogar noch einen Schritt weiter. Gegen Entgelt kann man weitere Module der App freischalten die es ermöglichen das Gerät in ein bestehendes Bordnetzwerk mit dem NMEA-Standard einzubinden und so unter anderem die Signale des AIS-Empfängers in der App darstellen zu können. Ebenso kann man auch die Daten des Kompass, Windsensors und des Echolots erhalten oder den Autopiloten steuern.

Wie steht's mit dem Bodensee?

Für den Bodensee gibt es in allen drei getesteten Systemen Kartendaten. Die Preise unterscheiden sich zum Teil deutlich. Während bei Navionics der Bodensee in dem gleichen Kartenpaket wie das Mittelmeer mitsamt Adria enthalten ist, zahlt man bei iSailor 14,99 für die Bodenseekarte. Delius-Klasing verlangt den typischen Satz von 24,99 EUR.

Kostenlose Lösungen

Es gibt auch zahlreiche Freeware-Programme in den App-Stores und auf den verschiedenen Systemen. Das mächtigste Programm das ich bislang getestet habe ist Open CPN. Dieses Programm vereint alle beschriebenen Funktionen, ist aber auch für PCs mit Windows oder Unix-basier-

ten Betriebssystem verfügbar. In der Tat läuft Open CPN sogar auf dem Ein-Platinen-Computer Raspberry Pi. Eine sinnvolle Kompilation mit fantastischem Funktionsumfang bietet hierbei Open Plotter.

Der Nachteil dieser Systeme ist, dass man mehr oder weniger schwer an Kartenmaterial kommt. Man kann vorhandene Papierkarten einscannen, georeferenzieren und in das System laden und hat dann ein Rasterkarten basiertes Navigationsprogramm oder kann relativ hohe Preise Vektorkarten von kommerziellen Anbietern erwerben.

Ein anderes System - OpenSeaMap - bietet sehr genaue nautische Informationen, auch für Binnengewässer, allerdings ohne Tiefenangaben.

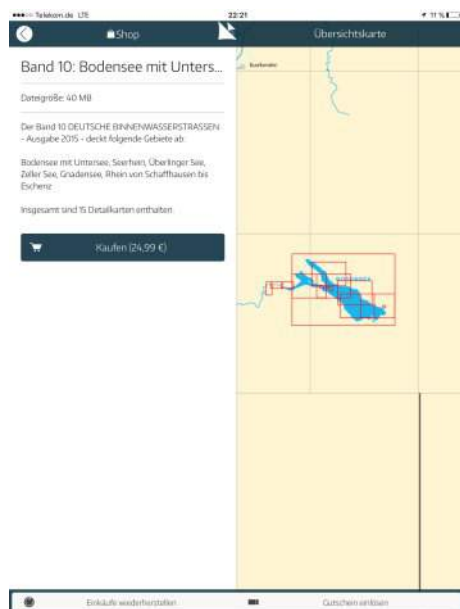
Fazit

Welches die beste Lösung ist lässt sich pauschal nicht beantworten. Für mich als Chartersegler, reicht der Funktionsumfang von Navionics vollkommen aus, da ich das erweiterte Angebot von iSailor nicht ausschöpfen könnte. Zudem reicht hier ein Kartensatz für alle meine befahrenen Reviere. Wäre ich Eigner, würde meine Wahl wahrscheinlich eher auf iSailor fallen.

Die Yacht-Navigator App hat mich nicht überzeugen können. Die Bedienung ist hakelig und häufig sprang die Ansicht von einer detaillierten Karte zurück auf den Übersegler, was natürlich gerade bei der Annäherung an Häfen und Ankerplätze inakzeptabel ist.

Eine letzte Anmerkung sollte noch gemacht werden: Tablet und Co., zumindest die meisten die sich in Privatbesitz befinden, sind für die Anwendung in geschlossenen Räumen gemacht. Dass heißt, dass Sie weder Gischt noch Nebel oder gar Regen vertragen. Auch sehr hohe oder sehr tiefe Temperaturen machen den Geräten zu schaffen. Und letztlich sind die brillanten, hochauflösenden Displays ebenfalls nicht für die Anwendung im Freien gedacht und können bei Sonnenstrahlung spiegeln oder nur schwer lesbar sein.

Mario Wanischeck



Kartenmaterial für den Bodensee in der Delius-Klasing App ◀◀

Mitglieder unterwegs

Über den Ärmelkanal



Dominik und Angelika Busch

Nach einigen Jahren des Chartersegelns haben wir uns einen Traum verwirklicht und eine kleine seegängige Yacht angeschafft, die mit uns in Zukunft etwas erleben soll. Das Ziel ist es, in Etappen in wärmere Gefilde zu Segeln. Da das Segeln in unseren Urlaubsplanungen ohnehin immer mehr Raum einnahm, fiel die Entscheidung zum eigenen Boot nicht rational oder durchdacht - sondern rein emotional und aus dem Bauch heraus. Dann folgten Monate der Recherche und der Bedenken. Bootstypen wurden favorisiert und wieder verworfen.

Dann haben wir endlich unser "Traumboot" in Holland gefunden. Eine 20 Jahre alte Najad mit 36 Fuß. Bestens in Schuss, mit einigem was das Herz begehrt, aber noch genug Freiraum für die eigene Ausrüstung. Der erste Schlag ging vom geschützten Binnengewässer des Grevelingenmeer auf die Westerschelde. Der zweite Schlag dann, von dem der Bericht hier ist, über die Nordsee nach England. Dort ging das Boot ins Winterlager und wir hoffen, dass es diese Saison den Weg in die Biskaya findet.

Der Törnbericht stammt von unserem „SYChimichanga Blog“ der in Zukunft hoffentlich professioneller und vor allem voller sein wird.



Dominik Busch ▲
Angelika Busch ▲▲

Ostende beim "Royal
North Sea Yacht Club"
►

Anreise

Nach einer Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln von Stuttgart nach Breskens, die überraschend gut und einfach verlief, bezogen wir unsere Kojen auf der Chimichanga am Abend des 15.07.2016. Die Crew bestand außer Angelika und mir dieses Mal noch aus Steffi und Matti, Freunden aus Stuttgart, die bereits mit uns im Thyrenischen Meer gesegelt sind und somit schon Erfahrung hatten und uns in unserem „Abenteuer“ der Kanalüberquerung sehr gut unterstützen würden. Nach einem guten Abendessen in einer der vielen Kneipen in Breskens nutzten wir den Abend noch mit der obligatorischen Sicherheitseinweisung, die automatischen Rettungswesten und Lifebelts wurden anprobiert und angepasst und die Notrollen wurden besprochen. Da es aufgrund des recht späten Hochwassers am Samstag nicht allzu früh losgehen konnte, wurde die Verproviantierung im nahe gelegenen Supermarkt auf den nächsten Vormittag

verschoben.

1. Tag: Breskens nach Oostende

Am 16. Juli ging es also endlich wieder auf See. In Breskens wurde nach einem ausgiebigen Frühstück noch einmal an der Seetankstelle vollgetankt, dann ging es mit der Tide und dem Strom hinaus aus der Westerschelde in Richtung Belgien. Der Wetterbericht sagte West-Südwest Bft 4 voraus. Daraus wurden im Verlauf gute Bft 5, in Bönen etwas mehr – und wir mussten unsere ersten Erfahrungen mit der Konstellation „Wind gegen Strom“ machen. Und das am ersten Segeltag! Unser Kurs führte uns hart am Wind gegen kurze, steile Wellen entlang der Küste nach Westen. Wir passierten die Einflugschneise für die Dickschiffe nach Zeebrugge in sicherem Abstand und



Mitglieder unterwegs

setzten dann den Kurs zwischen den diversen Bänken auf Oostende ab.

Eigentlich mit ca. 30 sm keine allzu lange Distanz, aber die für den Anfang doch rauen Bedingungen stellten die Belastbarkeit der Mägen von Teilen der Crew schon etwas auf die Probe. So waren wir dann ziemlich froh, als wir bereits am frühen Nachmittag in Oostende einliefen. Sobald wir im Päckchen beim „Royal North Sea Yacht Club“ festgemacht hatten, kam auch noch die Sonne heraus und gab uns Gelegenheit zu einem erfrischenden Bad in der Nordsee. Schlagartig war für alle Teile der Crew die Welt wieder in Ordnung.

2. Tag: Oostende nach Dunkerque

Heute segelten wir bei deutlich angenehmeren Bedingungen, wieder mit dem Strom, nach Dunkerque. Da das Mittagshochwasser von Tag zu Tag immer später kam, liefen wir erst um ca 21:00 in Dunkerque ein. Sowohl die Marina Port Du Grand Large als auch der Yacht Club de la Mer du Nord waren schon gut gefüllt,



also ging es erneut ins Päckchen. Wir haben übrigens bislang ausschließlich gute Erfahrungen und nette Bekanntschaften beim Liegen im Päckchen gemacht. Einzige Ausnahme war eine deutsche Yacht, die bereits mit Bootshaken bewaffnet jegliche Annäherung mit den Worten „wir machen morgen um 4:00 Uhr früh los“ abwehrte. Lustigerweise lag besagte Yacht noch am Schwimmsteg als wir am Morgen gegen 9:00 Uhr nach einem Stadtbummel in Dunkerque mit frischem Baguette zur Chimichanga zurückkehrten. Ohne Worte.

Wir ließen den Abend ausklingen und feierten bei etwas Sekt und Wein in den Geburtstag von Angelika rein, die als Geburtstagsgeschenk unter anderem eine Überquerung des Englischen Kanals bei bestem Wetter bekommen sollte.

3. Tag: Dunkerque nach Dover – Angelikas Geburtstag, Chimichanga bekommt ihr Logo und wird getauft!

Nun war es aber soweit. Da unser Start zur Überquerung des Ärmelkanals aufgrund der Tiden noch etwas Zeit hatte, konnten wir nun in aller Ruhe das Logo von Chimichanga anbringen und vor unserem wichtigen Schlag die längst überfällige Taufe vornehmen. Das Logo, welches den Namensgeber, ein gutmütiges und liebenswertes Comicmonster aus dem gleichnamigen Comic von Eric Powell, darstellt, wurde von Steffi im Vorfeld schön und sorgfältig designt und auf Folie ausgedruckt. Nun lag es an Matthi und mir, die Folie vernünftig anzubringen, was uns auch ziemlich gut gelang.

Nach einer ergreifenden Rede vom Geburtstagskind Angelika und der obligatorischen Sekttaufe wurde noch der alte Name (Carpe

Das "Red Ensign" wird gehisst. ◀

Mitglieder unterwegs

Diem) in die Bilge geritzt und später bei der Hafenausfahrt nach alter Väter Sitte ein Kreis über Steuerbord gefahren. Ein Schluck für Rasmus, dann konnte nichts mehr schiefgehen. Die Überfahrt nach England konnte also beginnen.

Bei strahlendem Sonnenschein und bester Laune setzte die Chimichanga-Crew die Segel. Wir ließen die Küste von Frankreich – die bei Dunkerque eher Mordor oder einer Kulisse aus Mad Max 3 gleicht – hinter uns und freuten uns auf die Überfahrt. Immerhin hatten wir uns schon seit Monaten moralisch wie navigatorisch darauf gefreut und vorbereitet!

Mit dem Strom ging es zunächst zügig zum Rand des Verkehrstrennungsgebietes, welches die Straße von Dover durchzieht. Gemäß den KVR querten wir dieses mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur Fahrtrichtung und ließen uns vom Strom etwas westwärts versetzen. Der Wind flaute weiter ab, so dass zum queren des VTG's der Jockel zum Einsatz kam. Bei völliger Windstille passierten wir die Tonne „Mpc“, die sich genau in der Mitte des Englischen Kanals befindet. Auf ein Zeichen Matthis stellte ich den Motor ab- und dann geschah es.

Antrag auf See!

Steffi ahnte bis zu diesem Zeitpunkt nichts von Matthis Vorhaben und schaute etwas verdutzt, als Matthis nach einem staatsmännischen Räuspern zu einer herz-

erweichenden Rede ansetzte, die sein Glück über die letzten Jahre mit Steffi beschrieb. Als er dann auf die Knie fiel und den lange im Geheimen mitgeführten Ring zückte, fiel der Groschen. Ohne zu zögern und mit strahlender Freude nahm Steffi den Antrag an! Beim Jawort blieb kein Auge auf der Chimichanga trocken. Nicht nur Matthis, auch dem Skipper fiel ein Stein vom Herzen. (Nicht auszudenken, was ein „Vielleicht“ für die gesamte Crew auf See bedeutet hätte...) Wir beglückwünschten das neuverlobte Paar gebührend, Rasmus hatte ein Einsehen und schickte uns zum Sonnenschein eine Brie, so dass wir sogar unter Segeln Kurs durchs VTG und dann auf Dover absetzen konnten. Eine Leichtigkeit machte sich breit, und wir segelten voller Freude durch die Nachmittagssonne.

Nach gebührender Anmeldung bei der Dover Harbour Control über Funk durften wir den Western Entrance in den Outer Harbour – dann weiter zum Inner Harbour passieren. Dann wies uns der Hafenmeister via Funk an, am Wartesteiger vor den Granville Docks zu warten, bis die Tore sich bei ausreichendem Wasserstand öffnen würden. Dies gab uns Gelegenheit, bei einem Anlegeschluck in der Abendsonne zu relaxen und auf den Heiratsantrag sowie die Kanalüberquerung gebührend anzustoßen.

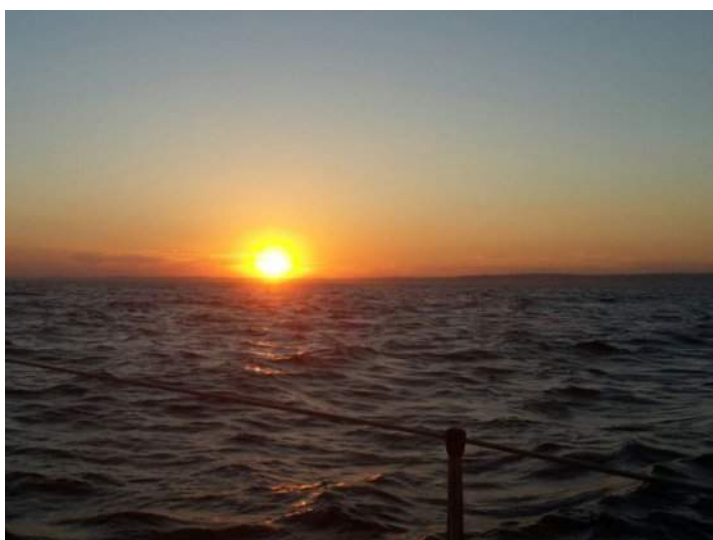
Der überaus nette Hafenmeister in Dover empfahl uns noch sein favourite Fish and Chips Restaurant, wo wir dann am Abend bei Ale und lokalen Spezialitäten feiern konnten.

Was für ein Segeltag! Morgens Schiffs- taufe in Dunkerque, die Kanalüberquerung bei bestem Wetter, das man sich vorstellen kann, ein Heiratsantrag zweier unserer besten Freunde, Angelikas Geburtstag. Herz, was begehrt Du mehr!

4. Tag: Dover nach Eastbourne. Die erste Nachtansteuerung!

Der heutige Schlag führte uns von Dover nach Eastbourne. Eigentlich wäre nach dem gestrigen Tag (und Abend) heute ein Landtag angesagt, aber das Wetter würde heute mehr Wind bringen und uns morgen voraussichtlich mit angesagten Bft 6 zu einem weiteren Pausen-

Nachtschlag ▼



Mitglieder unterwegs

tag zwingen, so dass wir heute am Mittag mit ablaufendem Wasser und mit dem Strom Dover verliessen. Wir machten gute Fahrt und als der Strom kenterte kamen wir dank des gesetzten Blisters dennoch ganz gut voran.

Es wurde nun der erste „Nachtschlag“. Nach Sonnenuntergang spähnten wir nach den Positions- und Fahrtlichtern anderer Schiffe. Ein wunderbarer Vollmond erleuchtete die See und es machte unglaublich Spaß.

Gegen 00:30 erreichten wir die rot-weiße Fahrwassertonne „Sh“ vor Eastbourne die uns die Einfahrt ins Fahrwasser nach Eastbourne wies. Die Einfahrt, die im Channel Pilot bei Dunkelheit als eher anspruchsvoll betitelt wird, ist gut betonnt und wenn man sich an die vielen blinkenden Tonnen in rot und grün gewöhnt hat, auch machbar. Sie führt in einem Bogen durchs trockenfallende äußere Hafenbecken zur Schleuse des Inner Harbour- dem Sovereign Harbour. Also alle an Deck und ausgiebig Ausschau gehalten und Tonnen gezählt. Macht doch Spaß so eine Nachtansteuerung. Der Hafenmeister und Schleusenwärter, dem unser grinsender Chimichanga am Bug doch sichtlich Freude bereitete, war trotz der späten Stunde extrem freundlich und hilfsbereit! Er wies uns lachend einen super Platz zu, an dem wir nun doch etwas müde festmachten. Morgen erstmal ausschlafen. Wir freuten uns schon auf unseren ersten Landtag, den wir gebührend mit einem Full English Breakfast beginnen wollten. Auch hierzu erhielten wir einen exzellenten Tip beim Hafenmeister.

Bevor wir in die Kojen fielen, saßen wir noch etwas an Deck und liessen den Tag Revue passieren. Eine Nachtansteuerung im Gezeitenrevier bei ordentlichem Wind mit Schleusen. Noch wenige Jahren zuvor hätte die Aussicht auf so einen Schlag Angelika und mich in schiere Panik versetzt, jetzt machten wir's halt.

Irgendwie reift man dann doch mit seinen Aufgaben und mit der Erfahrung. Vielleicht werden wir doch noch irgendwann gute Segler – denken wir!

5.Tag: Von Eastbourne nach Brighton – und die Wichtigkeit der Notices to Mariners

Nach einem Erholungstag in Eastbourne, der mit ordentlich Starkwind aus West ohnehin keinen entspannten Segeltag zugelassen hätte, ging es also heute weiter nach Brighton. Kein sehr langer Schlag, den konnten wir bequem innerhalb einer Tide absolvieren. In Brighton kamen wir dann ziemlich genau bei Niedrigwasser an. Ein Blick ins Hafenhandbuch, das sollte mit unserem Tiefgang gerade so gutgehen. Wir waren auch eine Stunde nach NW da, es ist Mittzeit- das sollte für die nötige Handbreit sorgen. Mit einem Auge auf die Tiefenanzeige hielten wir uns extrem an der Backbordseite des Fahrwassers, sollte es hier nach unserem Revierführer doch noch etwas tiefer sein.

Puh, also viel mehr als die Handbreit war hier nicht unterm Kiel! Gut dass wir uns nicht mittig gehalten haben. Im Hafenbecken angekommen der Funk zum Hafenmeister, welcher meinte, wir sollten noch zwei Stunden vor dem Hafen kreuzen. Mit unserem Tiefgang kämen wir nun auf keinen Fall durch die Hafeneinfahrt. Nachdem wir ihm klarmachten, dass wir uns bereits längsseits am Meldesteiger befanden (look out your window: we're the germans!), wies er uns einen Platz im Päckchen an und beglückwünschte uns zu unserem Hubkiel. Den hat Chimichanga nun wirklich nicht.

Im Office hing ein Auszug der Notices to Mariners in dem vor verminderter Wassertiefe in Brighton gewarnt wird: 1,5

Brighton Marina ▼



Mitglieder unterwegs

m bei NW Spring. Obwohl wir unsere Seekarten eigentlich gewissenhaft aktualisiert hatten, ist uns das wohl entgangen. Man lernt nie aus.

6. Tag: Brighton nach Seaview – Isle of Wight – Solent

Bei strahlendem Sonnenschein und besser Laune legten wir – gezeitenbedingt – am Vormittag in Brighton ab und setzten die Segel mit Kurs weiter nach Westen. Aufgrund der unveränderten Westlage wieder gegenan, woran mittlerweile aber alle gewohnt waren. Unser heutiger Liegeplatz sollte für diesen Urlaub etwas besonderes sein: an einer Mooring-Boje des Seaview Yacht Clubs machten wir bereits am späten Nachmittag fest. Um hier willkommen zu sein muss man Mitglied eines „Recognised Yacht Clubs“ sein – deshalb habe ich mir im Vorfeld von Jürgen Hoppe einen Mitgliederausweis unseres USCU ausstellen lassen, mit dem ich mich dort ins Gästebuch eintragen konnte. USCU macht's möglich.

Hier lagen wir dann wunderbar in der Nachmittagssonne an einer einsamen Boje, konnten vom Boot ins Wasser springen und den Blick auf die See und das No Man's Land Fort genießen – eine der Befestigungsanlagen, die den Solent vor dem Eindringen feindlicher Schiffe schützten. Das Watertaxi (über Funk gerufen und im Preis inbegriffen) brachte uns in rasanter Fahrt an Land, wo wir

Cowes,
The Anchor Inn ▼



durch Seaview schlendern konnten. Hier gab es am nächsten Morgen ein wunderbares Frühstück bei strahlendem Sonnenschein.

7. Tag: Seaview nach Cowes – im Seefahrermekka

Nach dem Ausschlafen und einem erfrischenden Bad im Meer konnten wir nochmal gemütlich durch das schöne, sonnige Inselstädtchen Seaview bummeln und ein ausgiebiges englisches Frühstück genießen. Dann hieß es "Leinen los", und bei bestem Wind fegten wir mit starkem Strom durch den berühmten Solent. Hier spielt sich das Seglerleben der englischen Südküste ab. Es kreuzen Yachten, See- lenverkäufer und Fischer neben den großen Kreuzfahrtschiffen und Containerschiffen aus aller Welt. Wir konnten unterwegs der Queen Mary 2 bei der Ausfahrt winken und mussten einem chinesischen Ozeanriesen voller Containern ausweichen. Beide hatten Southampton zum Ziel gehabt.

In Portsmouth war an diesem Wochenende auch der America's Cup zu Gast, deren Regatten von zigtausenden Menschen zu Wasser und von Land aus beobachtet wurden. Schon sympathisch, wie segelverrückt diese Region ist. Auch ich freue mich, als ich Sir Ben Ainslie aus der Ferne auf seinem BAR Kat ausmachen kann.

Dann aber weiter bei 5 -6 Bft am Wind in Richtung Cowes. Der Strom schob teilweise mit 3 kn mit. In der Mündung des River Medina lagen backbord und steuerbord die vielen Marinas und Anlegestellen von Cowes. Wir ergatterten einen schönen Platz im Cowes Yacht Haven und freuten uns auf den morgigen Landtag. Immerhin war Samstag und so wollten wir am Abend etwas feiern und morgens darauf ausschlafen sowie dem Marinemuseum in Portsmouth einen Besuch abstatten.

Da Samstag war und der America's Cup sich im Lande befand, war auch in ganz Cowes einiges los. Wir entschieden uns zu einem traditionellen englischen Abendessen (Fish & Chips) im Anchor Inn. Maritime Pub-Atmosphäre pur. Später spielte eine Band und das Publikum war bester Laune. Auch eine zünftige

Mitglieder unterwegs

Kneipenschlägerei durfte im Pub später nicht fehlen (...did you hit him?). Selbstverständlich ohne unsere Beteiligung.

Am nächsten Tag machten wir einen kleinen Ausflug mit dem Bus nach Ryde, von wo aus die Fähren und Luftkissenboote ständig zwischen Portsmouth und der Isle of Wight pendeln. Hierzu mussten wir den River Medina überqueren. Dies geschieht mit einer nicht frei fahrenden Ketten-Fähre. Endlich sahen wir mal eine solche in Aktion.

An den Historic Dockyards in Portsmouth konnten wir dann die Geschichte einer großen Seefahrernation hautnah erleben. Schiffe, U-Boote etc. aus allen Epochen sind ausgestellt und können begangen werden. Das Museum ist riesig und kann in seiner Gesamtheit an einem einzigen Tag nicht annähernd besichtigt werden. Allein die HMS Victory (das Flaggschiff Lord Nelsons) ist ein Erlebnis für sich. Gut, dass das Ticket ein Jahr gültig ist.

Nach einem sehr guten Abendessen im Red Duster mussten wir die Füße hochlegen, da wir heute im Museum gefühlte 1000 km gelaufen waren. Morgen sollte es in aller Herrgottsfrühe (Tide und Strom!) losgehen. Es lag ein längerer Schlag vor uns und den Strom im West-Solent muss man günstig haben, sonst ist ein Passieren des „Needles Channel“ praktisch unmöglich.

Das Fazit des Zwischenstops auf der Isle of Wight: Der Solent hat seglerisch unglaublich viel zu bieten, man kann Inselatmosphäre tanken und die enorm spannende Geschichte einer historischen Seemacht live erleben. Eine herrliche Region!

8. Tag: Cowes nach Portland – Abschied vom Solent

Im Morgengrauen klingelte der Wecker und wir liefen noch bei Dunkelheit aus dem Cowes Yachthafen aus. Entschädigt wurden wir durch einen atemberaubenden Sonnenaufgang bei den Needles, einer Gruppe von Kreidefelsen, die die Westspitze der Isle of Wight markieren. Bei halbem Wind mit 5 Bft und mitlaufendem Strom kletterte die Logge auf 10 kn (über Grund). Obwohl Chimichanga beileibe

kein Racer ist – eine wahre Freude. Die hohen Wellen machten fast allen Spaß!

Am späten Nachmittag erreichten wir Portland – eine große Marina mit angeschlossenem Militärhafen- in einem großen geschützten Hafenbereich. Wir liefen entsprechend der Empfehlung im Channel Guide über den North Ship Channel ein und bekamen nach üblicher Anmeldung via Funk einen Platz am Visitors Ponton zugewiesen. Portland ist ein weitläufiger, zweckmässiger Hafen, der einfach anzulaufen ist und im geschützten äusseren Hafen viel Platz zum Manövrieren lässt. Vom Genuss des (kalten) Meeresfrüchte-Pots im Hafenrestaurant ist aus unserer Sicht aber absolut abzuraten!

9. Tag: Portland nach Dartmouth – „go back to Portland“ und Nachtansteuerung die Zweite

Der heutige Zeitplan wurde durch eine gebrochene Befestigung unseres Lautsprechers auf der Backbordsaling verzögert, was wir kurz nach Hafenausfahrt beim Setzen des Groß bemerkten. Also ging es nach dem gleichnamigen Nerf Herder Song „back to Portland“, wo Angelika im Bootsmannstuhl in den Mast musste, um den Lautsprecher abzumontieren und somit einen Absturz des schweren Gerätes zu verhindern. So ging es also mit einiger Verspätung los, und um zu verhindern, in den „Race of Portland“ am Portland Bill zu geraten, muss-

Dartmouth ▼



Mitglieder unterwegs

ten wir nun einen großen Umweg einschlagen, um diese extremen, stromabhängigen Turbulenzen weitläufig zu umschiffen. Was wiederum unseren Zeitplan mächtig durcheinanderbrachte. Der heutige Schlag war unter keinen Umständen mehr innerhalb der angestrebten Tiden zu machen. So bescherte uns die Reparatur den anstrengendsten Schlag des diesjährigen Törns.

Westwind, wie immer. Die ersten Stunden ging es noch mit dem Strom, aber bei zunächst W 4-5 Bft gegenan. Dann ab den späten Abendstunden wurde es fast völlig windstill, und ca. 6 Stunden Fahrt gegen den Strom forderten ihren entnervenden Tribut. So gut wie keine Strecke über Grund, bei kaltem Nieselregen und Aufkreuzen im Amwindkurs. Zum ersten Mal traf uns das „englische Wetter“ so richtig und wir waren wirklich froh über unser Ölzeug. Nachts ging es bei völliger Finsternis und ständigem Nieselregen für den jeweiligen Wachführer darum, nicht einzuschlafen. Vor der englischen Küste sind nachts doch einige Berufsschiffer unterwegs, weswegen ständige Wacheinschau nötig war. Wir unterhielten uns damit, Lichterführung zu erkennen, zu erraten oder bei Bedarf nachzulesen (was natürlich höchst selten nötig war!).

Als endlich gegen 04:00 UST die Mündung des River Dart gesichtet wurde, (also die befeuerte Ansteuerungstonne) kehrten die Lebensgeister der Chimichanga-Crew zurück. Auf die Einfahrt nach Dartmouth hatten wir uns schließlich so lange gefreut. Dass diese nun bei Nacht

und Nieselregen stattfinden sollte, machte Angelika und mich nicht so glücklich, aber auch diese Herausforderung nahmen wir natürlich gerne an. Zunächst galt es im Fahrwasser zu bleiben, was durch das erste Leitfeuer – sobald wir es gefunden hatten – ermöglicht wurde. Um uns herum war finstere Nacht, eine Untiefe oder einen Felsen im Wasser hätten wir erst sehr spät erkannt. Also blieben wir konsequent im weißen Sektor bis zu der Flussbiegung, als wir an backbord erkennen konnten, dass beim zweiten Leitfeuer der grüne Sektor in den Weißen wechselte. Kursänderung und weiter ging es im weißen Sektor des Leitfeuers flussaufwärts. Jetzt dämmerte es und der Regen hörte schlagartig auf.

Nach einem etwas hektischen Anlege-manöver an einem Fischersteg, alle Gästeplätze waren belegt, konnten wir ein paar Stunden Schlaf nachholen und dann in die Darthaven Marina verholen. Hier bekamen wir einen super Liegeplatz direkt am River und konnten nun am Tage das starke Panorama von Dartmouth auf uns wirken lassen. Wirklich eine super Atmosphäre mit den bunten Häusern, die sich um den Fluss an den Hängen drängeln. Eine Dampflokomotive fährt frequent durchs Tal. Ein Großteil der Crew wählte später Dartmouth zum Highlight des Törns. Gemäß der Empfehlung von Tom Cunliffe im Shell Channel Pilot gingen wir zum Frühstück ins Café Alf Resco, und er sollte Recht behalten. Das beste Frühstück, das wir in England je bekommen hatten!

Wir genehmigten uns nach der Anstrengung außerdem mal wieder ein – wie in England üblich – „kellerkühles“ (nach unseren Maßstäben lauwarmes) Ale und am Abend Fish&Chips vor der atemberaubenden Kulisse Dartmouths. Wir saßen an der Kaimauer, tranken ein Bierchen, beobachteten die Kinder beim Krabbenfischen und freuten uns wie weit wir gekommen waren – und welchen Spaß es machen kann in einem Gezeitenrevier mit eiskaltem Wasser Segeln zu gehen.

Plymouth ▼



Mitglieder unterwegs

10. Tag: Dartmouth nach Salcombe – Leuchtturm im Nebel und das Passieren einer Barre (Gezeitenrechnung ATT)

Nach dem Frühstück an Bord verliessen wir ausgeruht den River Dart und setzten Kurs auf Salcombe ab. Das Wetter ließ uns erneut ein wenig hängen und zusätzlich zum Nieselregen setzte uns nun der schlagartig aufkommende dichte Nebel zu. Dieser war nicht angesagt, sonst hätten wir uns verkniffen, ohne Sicht vor der englischen Küste zu kreuzen. Das AIS machte ausgerechnet jetzt zum ersten mal Zicken, so dass wir dieses nochmal abschalten und neu hochfahren mussten. Bange Minuten im dichten Nebel. Dann leistete es glücklicherweise wieder seine Dienste und wir segelten ohne Sicht mit Radar & AIS und hielten gehörig Ausschau. Plötzlich hörten wir von Steuerbord ein tiefes Horn alle 60 sek. einen langen Ton geben. Ein Blick in die Seekarte, alles klar: Der Leuchtturm von Start Point. Obwohl der Plotter mitlief, waren wir froh, eine „echte“ Landmarke zu haben.

So schnell der Nebel aufkam, verzog er sich auch wieder. Wir waren verblüfft, wie dicht unter Land wir segelten, irgendwie hörte sich das Nebelhorn doch ferner an. Wir erhaschten einen super Blick auf den Leuchtturm von Start Point und weiter ging unsere Reise nach Salcombe.

Salcombe liegt im Gegensatz zu Dartmouth nicht in einem Flussdelta, sondern in einem natürlichen Fjord. In der Einfahrt befindet sich eine Barre, also eine Untiefe, die bei Niedrigwasser gerade mal einen guten Meter Wassertiefe übrig lässt. Jetzt heißt es also rechnen. Gut, dass wir den „Reeds Nautical Almanach“ und ein ATT Formblatt dabei hatten. (Standard Port: Plymouth... und so weiter)

Nach unseren Berechnungen könnten wir uns bereits zwei Stunden nach Niedrigwasser am linken Fahrwasserrand über die Barre trauen, was auch prompt gestimmt hat. Man lernt eben nichts umsonst.

In Salcombe lagen wir nach Anweisung des Hafenmeisters an einer Gästeboje und ließen uns vom Watertaxi übersetzen. Ein

wirklich toller Küstenort, dessen Zufahrt von See an beiden Seiten von vielen schönen Stränden gesäumt ist. Mein persönlicher Lieblingsspot auf diesem Törn. Unnötig zu erwähnen, dass wir am Abend prima ausgehen konnten.

11. Tag: Salcombe nach Plymouth – „You’re in the middle of a military firing range!“ und das Ende unseres diesjährigen Törns

Der letzte Schlag brachte uns ans diesjährige Ziel unserer Reise, nach Plymouth, wo wir schon mit dem Plymouth Yacht Haven die Modalitäten fürs Winterlager in der Halle vereinbart hatten. Bei bestem Segelwetter konnten wir nochmal unter Vollzeug die Nordsee genießen. Unser Kurs führte durch ein militärisches Übungsgebiet, was uns über Funk auch mitgeteilt wurde. Wie wir das verstanden hatten, sollten die Schießübungen um 14:00 2 sm südlich der Küste beginnen. Wir markierten das durchgesagte Areal in der Karte und wollten kurz vorher unseren Kurs ändern, um den Umweg nicht zu groß zu gestalten. Offensichtlich hatten die Militärs hier kein Einsehen, dies teilten sie uns mit, indem ein Schnellboot unseren Weg kreuzte und uns ein Weilchen begleitete, bis sie sich sicher waren, unser Abstand wäre nun groß genug.

Dass die Royal Navy es heute ernst meinte, merkten wir später als (diesmal ohne unsere Beteiligung, 2 sm vor Plymouth) scharfe Schießübungen vollzogen wurden und eine Segelyacht partout nicht verstehen wollte – oder konnte- dass sie im Begriff war ins Kreuzfeuer zu segeln. Dieser Funkverkehr war enorm lustig mit anzuhören. (Channel 16). Glücklicherweise blieben alle unverletzt und schwimmfähig als wir gegen nachmittag den markanten Wellenbrecher von Plymouth passierten.

Hier hatten wir noch drei Tage um Plymouth zu erkunden, Chimichanga fürs Winterlager abzutakeln und abends beim Sundowner jede Menge Krabben zu fischen. Diese konnten jedoch nach einem kurzen „Crab Race“ wieder in die Freiheit zurückkehren.

Wir blicken zurück auf einen phantasti-

Mitglieder unterwegs

schen Törn, der über drei Landesgrenzen hinaus die superschöne englische Südküste entlangführte. Land und Leute haben uns absolut positiv beeindruckt und wir würden diesen Törn jederzeit wieder antreten. Auch seglerisch haben wir unseren Horizont wieder erweitern können und freuen uns über neue Erfahrungen mit Gezeiten, deren Wasserständen und Strömungen, Nachtschlägen und absolut ausreichendem Wind.

Nun geht es ins Winterlager – und mal sehen wie es für die Chimichanga weiter geht.

Vielleicht in wärmere Gefilde?



Chimichanga mit der Vorausschauenden Angabe des Heimathafens "Gohren". ►

Die Najad 35 erhält den neuen Namen. ►



Mitglieder unterwegs

Über den Teich

2100 sm von São Vincente nach Tobago

Für viele Segler ist es ein erstrebenswertes Erlebnis, einmal auf einem Segelboot den Atlantik zu überqueren. Wenige aus dem USCU haben es bisher realisiert. Der erste aus dem USCU war wohl Rainer Unsöld vor vielleicht 15 Jahren.

Christoph Rapp hat nun diesen Törn im Dezember letzten Jahres unternommen. Es ging 2100 sm von São Vincente (Kapverdische Inseln) bis Tobago in 16 1/2 Tagen.

Christoph beschreibt die Überfahrt so: "... wenn Ihr nur alle wüsstet, wie unspektakulär das eigentlich ist. Man fährt los, fährt gradeaus, macht vier Halsen und kommt irgendwann an. Da ist es dann auch egal, ob man noch zwei Tage länger braucht." Und er fügt an: ".. und ich werde es wieder tun".

Wir wünschen Mast- und Schotbruch!

Jürgen R. Hoppe



Sichtung von Sal (Kapverden) ▼
Irgendwo in der Mitte des Atlantiks ▼ ▼



Sichtung von Tobago ▼
Pidgeon Point, Tobago ▼ ▼

Christoph Rapp ▲



Rezension

Abasse Ndione: Die Piroge.

Merle Kröger: Havarie.

Was, wenn Flüchtlinge und Yachties sich begegnen?

Harald .C. Traue

Plant jemand einen Törn im Mittelmeer, dem mare nostrum – unserem Meer? Nicht erst seit den Anschlägen in Paris ist alles anders. Es ist schon lange alles anders für die, die das Meer lieben. Und auch nicht erst seit so viele Flüchtlinge sich in der Türkei oder von Libyen aus auf Schlauchboote und alte Kähne setzen, um nach Griechenland zu gelangen, denn schon seit Jahren ist das Mittelmeer zu einem Grab geworden. Und das nicht etwa wegen der Gefahren des Meeres, sondern weil Menschen sich aus blanker Not unglaublichen Risiken aussetzen, um ihrem politischen oder ökonomischen Elend zu entkommen.

Hier und da haben wir diskutiert, was man eigentlich macht, wenn man mit seiner Yacht auf Flüchtlinge auf See trifft, die sich aller Wahrscheinlichkeit nach fast immer in Seenot befinden. Wir haben hin und her überlegt: aufnehmen, retten, wenn es wenige sind, aber zwanzig oder mehr, wie soll das gehen. In der Yacht konnte man lesen, dass diese Hilfeleistung einen auch in große Schwierigkeiten bringen könnte, aber zieht man wirklich die Hand weg, wenn jemand ertrinkt? Wohl kaum. Klar, man teilt das Essen und Trinken, den Diesel, den Sprit. Die Yacht rät, Funkverkehr zu übernehmen, in der Nähe zu bleiben. So oder ähnlich habe ich das auch im letzten SKS vermittelt. Trotz aller Betroffenheit eher theoretisch. Letzte Woche traf ich auf einen Cousin, der auf seinem Griechenlandtörn auch nach Lesbos gekommen war. „Man merkt so direkt eigentlich nichts von den Flüchtlingen.“ erzählte er, „keine Flüchtlingen, Schlauchboote oder Rettungswesten im Wasser.“ Es sei nur der Rat ausgegeben worden, nicht in der Nacht zu fahren, weil die Flüchtlinge im Schutz der Dunkelheit versuchen, auf die nächstliegenden griechischen Inseln zu gelangen. Ich dachte, kann man bei der Vorstellung

an Menschen auf ein paar Seemeilen entfernten Schlauchbooten mit Retsina im Cockpit sitzen und nachher im Hafen ruhig schlafen. Und soll ich jetzt in der Seemannschaft auch von nächtlichen Fahrten in Griechenland warnen, ging es mir durch den Kopf.

Auch wenn wir bislang von persönlichen Erfahrungen verschont geblieben sind, zwingt uns der politische Diskurs aus rechtslastiger Abwehr, euphorischer Willkommenskultur und dem uns allen eigenen Mitgefühl zu einer inneren Stellungnahme. Das kann nur gelingen, wenn wir mehr wissen über die Flüchtlinge auf dem Meer, ihrem verzweifelten Mut, sich über das Meer zu wagen, gegen dessen Gefahren nur die Regeln der Seemannschaft helfen könnten. Aber all das ignorieren sie, weil sie sich den Schrecken von Wind und Wellen nicht vorstellen können oder weil das Risiko des Scheiterns oder gar des Sterbens kleiner scheint als das Ausharren in einem unmenschlich gewordenen Lebens. Zwei Romane sind in diesem Jahr erschienen: Die Piroge von Abasse Ndione und Havarie von Merle Kröger.

Der schmale, aber sehr dichte Roman von Abasse Ndione ist keine wahre Geschichte, aber ein Bericht von drei jungen Männern über die Planung, die Organisation und schließlich die lebensgefährliche Überfahrt von Afrika nach Gran Canaria gab Anlass zu dem Roman und bildet seinen Hintergrund. Der aus dem Senegal stammende Abasse Ndione kennt genau, wovon er spricht, wenn er dem Leser die Lage junger Menschen, ihrem Innenleben und ihren Hoffnungen und Verzweiflung erzählt, die schließlich im Entschluss zur illegalen Auswanderung auf einer Piroge mündet. Zwar sind Pirogen nicht hochseetauglich, aber Schiffstypen, die aus einem Einbaum als Rumpf gefertigt werden, bei dem die Seitenwände durch

Planken ein größeres Freibord erzeugen. In Westafrika, wo der Roman handelt, sind Pirogen traditionelle Fischerboote, etwa 20 Meter lang und mit Paddeln und Außenbordmotor ausgerüstet. Man kann mit ihnen direkt durch die Brandung aufs Meer starten und auch anlanden – vorausgesetzt man beherrscht die dafür notwendige Technik. Das Boot der Flucht ist vom Autor gut gewählt, denn im Roman beginnt die Handlung mit einer ökonomischen Krise, die durch die industrielle Überfischung der afrikanischen Küste durch Trawler der EU, aber auch chinesischer und russischer Fangflotten herbeigeführt wurde. Verschärft durch eine Missernte von Nüssen als Exportgut geraten Bauern aus dem Landesinneren Senegals in große Not. Vierzig von ihnen werden auf einer Piroge die Flucht wagen, einem Boot, das wie die Menschen wertlos wurde.

Auch in der deutschen Presse wurde von den zunehmenden Flüchtlingsbooten aus Afrika der spanischen Insel Gran Canaria berichtet, auch von Ertrunkenen am Strand, von den verstörten Touristen, als sei es eine Unverschämtheit der Flüchtlinge, auf einer Tourismusinsel zu landen. Der Weg über das Meer nach Europa wurde zu eine Option, wenn auch zu einer gefährlichen.

Im Roman erfährt der Leser im Detail wie diese Flucht auf der Piroge ablief, wie bezahlt wurde, welche spirituellen Verrichtungen gemacht wurden, Gebete und Beschwörungen und gar abergläubig die Rettungswesten abgelegt wurden, weil sie vermeintlich Unglück bringen würden. Mehr als einen Woche ging die Seereise, bis schließlich Sturm und Wellen dem untauglichen Boot so zusetzten, dass aus der Flucht ein Kampf um Leben und Tod wurde – einen Zustand, den wir Segler unter allen Umständen und mit großem Aufwand vermeiden. Aber wir kennen das Meer und spüren die Eindringlichkeit mit der Abasse Ndione die Geschichte der Überfahrt erzählt. Das lässt uns nicht nur wohligh frösteln wie bei einem klassischen Seglerroman, sondern erschauern, weil wir den Widerspruch spüren zwischen unserer Lust am Meer und dem Grauen, dem sich zunehmend

Menschen aussetzen.

Der etwas umfangreichere Roman von Merle Kröger handelt im westlichen Mittelmeer, in Küstennähe Spaniens, also dort wo auch Yachten unterwegs sind. Es geht um eine kritische Begegnung eines Kreuzfahrers mit einem Frachtschiff – einen Nahezucrash im Nebel an dem auch ein Schlauchboot mit Flüchtlingen beteiligt ist. Schließlich sticht ein SAR-Boot in See, um eine Rettung der Flüchtlinge zu versuchen. Ein aufkommender Sturm bildet die Dramatisierung der Handlung. Soweit der Plot.

Der besondere Reiz des Romans entsteht durch die beteiligten Personen in den vier Schiffen. Obwohl sie sich alle aus ganz unterschiedlichen Gründen auf See befinden, entsteht aus ihrem unfreiwilligen Zusammentreffen ein schicksalhafteres Szenario von europäischer Dimension. Ich habe die Anzahl der Hauptpersonen nicht gezählt, aber auch die Komplexität der Einzelgeschichten fügt sich mühelos zu einem Ganzen, dass uns gegenwärtig beschäftigt, denn überall begegnen Flüchtlinge ihren Leidensgenossen, Helfern, Sicherheitspersonal, Rettern und Verwandten. Und alles handelt auf Schiffen, die den Bedingungen von Wind und Wetter ausgesetzt sind, schließlich dem Sturm und den Wellen.

Der Roman wird als Kriminalroman gehandelt. Da es keine Ermittlungen gibt und eigentlich auch keine kriminellen Handlungen, leitet sich die Zuschreibung am ehesten aus der enormen Spannung her. Der Stil ähnelt einer Mischung aus klassischer Romanprosa und Tagebuch. Wer Motive von Menschen auf See verstehen möchte, wer überhaupt etwas vom gegenwärtigen Drama im Mittelmeer verstehen will, sollte dieses Buch lesen. Es ist ein guter Roman.

Abasse Ndione: Die Piroge. Transit Buchverlag, Berlin 2014.

Merle Kröger: Havarie. Verlag Argument Hamburg 2015

Programm 2017

Januar

11. Shanty-Chor

Februar

08. Shanty-Chor

16. Seglertreff, 19:30 Uhr

März

08. Shanty-Chor

21. Seglertreff, 19:30 Uhr

April

09.-13. Praxiskurs Sportbootführerschein-Binnen am Ammersee

09.-21. Praxis- und Prüfungstörn zum SKS, Elba

26. Kursbeginn zum Sportbootführerschein-See, Universität Ulm, Raum 1002, Gebäude O28, 19:00 Uhr.

27. Seglertreff, 19:30 Uhr

29.4.-01.5. Cat-Trainingswochenende im Stickl Sportcamp am Gardasee

Mai

06. Regatta um die Wurst, Eching

09. Mitgliederversammlung.
Universität Ulm, Hörsaal 21, Gebäudekreuz O28, 19:00 Uhr.

10. Shanty-Chor

13. Hinkelstein-Regatta, Utting

16. Seglertreff, 19:30 Uhr

19. Die 17. USCU-Regatta, 15:00 Uhr, Segelschule Ernst, Utting

25.-28. Bodenseewochenende ab
ULTRAMARIN, Kressbronn

27. Regatta Cat-Auftakt Süd, Eching

Juni

07. Shanty-Chor

16.-18. Regatta Bodensee Rundum, Lindau

28. Seglertreff, 19:30 Uhr

Juli

08.-09. Regatta Syndicat, Diessen

15.-16. Ammerseewochenende

August

08. SyndiCat Regatta, Dießen

09. Shanty-Chor

12. Regatta Ernst-Han-Mittelstrecke, Inning

* Sommertreffen des USCU auf „Monte Erna“ im BMK-Hafen beim YCL

September

21. Shanty-Chor

21. Seglertreff, 19:30 Uhr

23.-24. Wiesn Regatta Inning

30. Kaffeehaferls Regatta, Eching

30.09.-07.10. USCU-Herbstflottille Kroatien

Oktober

15. Absegeln, Ernst Utting

16. Info-Stand zum Semesterbeginn an der Universität

17. Einführungsveranstaltung zu den Segelkursen im Wintersemester 2016/2017, Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:30 Uhr.

23. Beginn Theoriekurs Sportküstenschifferschein, Universität Ulm Raum 1002, Gebäude O28, 19:00 Uhr.

24. Beginn Theoriekurs Sportbootführerschein-Binnen, Universität Ulm, Hörsaal 20, Gebäudekreuz O27, 19:30 Uhr.

25. Shanty-Chor

25. Seglertreff, 19:30 Uhr

November

08. Shanty-Chor

18. Jubiläumsfest 40 Jahre USCU, Hochschule für Gestaltung, Kuhberg

Dezember

01.12.-03.12. Regatta der Eisernen, DSMC Konstanz

13. Shanty-Chor

16. Weihnachtsseglertreff, 19:30 Uhr

Anmerkungen:

- In den Kalender sind auch die Regatten am Ammersee und Bodensee aufgenommen, bei denen USCU-Mitglieder mit Clubbooten teilnehmen werden.

- * Der Termin des Monte-Erna-Festes wird noch bekanntgegeben.

- Die Seglertreffs finden 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