

Törnbericht

Skippertraining Kroatien (Region Südistrien – Kvarner) vom 27.04. – 03.05.15

Michael Thunig	Skipper und Ausbilder
Anton Braun	Co-Skipper
Hermann Gneissl	Crew
Tristan Daude	Crew
Helmut Westermann	Crew
Alexander Weber	Crew

Sonntag, 27.04.15

Abfahrt in München um 03:20 Uhr (Fax, Hermann, Bobo); 6 Std. bis zur Marina Veruda. Übernahme des Schiffes von Michael mit Crew nach der SKS-Ausbildung. Schiffsreinigung durch Marinapersonal. Reinigung wurde als sehr ordentlich empfunden. Um ca. 15:00 Uhr Eintreffen der restlichen Crewmitglieder (Helmut, Alex und Tristan). Danach hieß es Schiff komplett einräumen; Kojen beziehen; 17:30 Beginn mit der Schiffseinweisung bis ca. 19:30 Uhr. Essen gehen in der Pizzeria Asterix. Essen, Wein und Preis waren völlig in Ordnung, eher günstig.

Montag, 28.04.15:

07:00 Wecken; 08:00 Uhr Frühstück; 09:00 Uhr Fortsetzung mit der Einweisung in Schiff und Sicherheitseinweisung. Einweisung in Hafenanöver in Theorie und Praxis; Segeleinweisung, Kommandosprache, Kursplanung, Wetter, und Plan-B. bis 16:50 Uhr. 16:55 Uhr Auslaufen mit neuem Tagesziel (nicht wie geplant nach Mali Losinj) PULA als Nachtfahrt. Kurz nach dem hört der Skipper ein Geräusch, welches er nicht hören sollte... die Bilgepumpe. Fehlersuche. Bereits um 17:00 Uhr wird die sofortige Rückkehr zum LP angeordnet. Grund: Wassereintritt aus Überdruckschlauch (Wasserkühlung) in Motorraum in großer Menge. Reparatur des Überdruckventils ist nötig. Feststellung, dass auch der Frischluftventilator für Motorraum erneut nicht funktioniert. Reparatur -versuche waren, wie schon vor einem Jahr, erfolglos. Grund: „Scheißdrecks-glumpasiatisches“. Ein neuer konnte nicht mehr besorgt werden, da der Reparatur-Service der Marina schon weg war. 18:15 Uhr Auslaufen zur Nachtfahrt nach PULA dann halt ohne funktionierenden Lüfter. Kein Problem bestätigt der versierte LI „Fax“, ist ja ohnehin nicht sehr weit. Tagesskipper ist Helmut W. Draußen erwartete uns dann eine schöne Brise bei bedecktem Himmel mit Wellen 2-3 aus S-SO. Die ersten Wenden waren noch ein wenig hakelig. Alles läuft prima, Alex ist zumindest äußerlich sehr entspannt und hat alles unter Kontrolle. Als wir dann aus der Lage vom Am-Wind-Kurs ins Wellenrutschen auf raumen Kurs Richtung PULA gehen, sind alle gut gelaunt und gespannt was die nun einbrechende Dunkelheit spannendes bereit hält. Die Crew stellt fest, dass das mit der Kartengeplanten RouteMap eher theoretisch ist, aber im wesentlichen schon gepasst hat. Die Einfahrt nach Pula erfolgte dann auf der Kreuz und konnte dann sogar zwischen den Inseln unter Segeln gemeistert werden. Danach wurden die Segel eingeholt und ein LP in der Marina gesucht. Freundlicherweise hatte ein Segler ein einziges Plätzchen in der Boxengasse links des Marinagebäudes frei gemacht. War ein wenig eng, aber bei den ruhigen Bedingungen im Hafen PULA kein Problem. Schnell alles „klar“ gemacht, umgezogen und ab zum Essen. Viel war in PULA nicht los und wir rein in das nächstbeste Grillrestaurant. Am Eingang wurden wir schon mit Sparangeboten und Einladung zum Schnäpschen bezirzt. Für die Fischplatte und die Fleischplatte für jeweils 3 Leute, Knoblauchbrote, Bierchen und Espresso wurden nicht mal 80€ verlangt. Das Essen war nicht hochklassig aber echt ok und hat uns für die nächtliche Rückfahrt genügend gestärkt. Zurück ging es dann unter Maschine

Michael Thunig

„gegenan“ und um 01:00 Uhr waren wir dann wie geplant am LP in der Heimatmarina angekommen. Nach einem schnellen Anleger sind wir dann gleich in die Kojen gefallen. Selbst laute Schlafgeräusche sind in dieser Nacht angeblich ausgefallen.

Dienstag, 28.04.15:

07:30 Uhr Aufstehen; 08:30 Uhr Frühstück, 09:30 Tagesskipper Tristan D. erstellt den Tagesplan und weist die Crew ein. Nachdem der neue Motorraumlüfter vom LI "Fax" eingebaut und getestet wurde, kamen wieder Diskussionen auf, warum man nur noch des minderwertige "Scheißdreckschlump" aus Asien kaufen kann. Der Lüfter ist wie schon im letzten Jahr erlebt, sehr laut. A "Graffl" halt. 10:30 Uhr „klarmachen“ zum Auslaufen. Aber erst mal nur Hafenanläufer für alle. Um 12:xx verlassen wir dann die Heimatmarina mit Kurs UNJE - Mali LOSINIJ. Die Wetterwarnung: *Den größten Tagesteil sind im äußersten Süden Südost- und Südwestböen möglich, 30-40kn. Am Tagesende und in der Nacht auf der Nordadria, ab Mitternacht auch auf der Mitteladria Norostöen, 35-50 kn. Einzelne Gewitter sind möglich.* werden von unserem Neumitglied Alex an Bord vorgelesen und im Anschluss diskutiert, ob man da überhaupt auslaufen kann und soll. Bei dem einen oder anderen erkennt man gleich die Bedenken, ob das gutgehen wird. Es wird entschieden, dass es kein Problem ist und wir laufen aus. Als wir dann bei lauen 3 Bft. aus Süd versucht haben, „gegenan“ über den Kvarner zu kommen, war schnell klar, dass das wohl ein langer Schlag wird und wir vermutlich nicht rechtzeitig zu dem Spiel Bayern gegen Dortmund in Mali Losinij sein werden. Als der Wind dann auch noch auf 2 Bft abflaut, liegen bei den Fußballbegeisterten die Nerven blank und es wird entschieden den Segeltag hier bereits zu beenden um unter Maschine über Unje nach Mali Losinij zu laufen. Ein paar BÜB-Manöver unter Maschine mit anschließender Manöverkritik sind aber schon drin. Unje ist wie ausgestorben, die Lokale geschlossen und die Fensterläden verrammelt. Also nix wie los und schnell weiter nach M. Losinij. Als wir um 19:49 Ortszeit das Leuchtfeuer Rt Vnetac an Bb querab haben, ist klar, dass wir diesmal das Sektorenfeuer zur Einfahrt in die Bucht von M. Losinij als Navigationsübung nutzen können. Wie das funktioniert, war für alle ein Erlebnis und wurde entsprechend diskutiert. Die Nachteinfahrt auf die Lichterflut der Stadt ließ alle schweigen und alle sind froh endlich da zu sein. Platz ist reichlich, es sind nur eine Hand voll Segler da. Der Marinero ist nett, spricht auch Deutsch und nachdem er uns Vorkasse 385 Kn für die Nacht abgenommen hat, bekommen wir auch noch die Info in welchem guten Lokal (natürlich seines Bekannten) das Bayernspiel läuft und dass es nach den ersten 20 min noch 0:0 steht. Das lokal ist schnell gefunden und Essen gibt's auch. Wir sind die einzigen Gäste.

Mittwoch, 29.05.15

07:30 Aufstehen, 08:00 Frühstück. Wetter holen (Alex); Die Tagesplaneinweisung durch Hermann G. war mustergültig. 10:00 Maschine an und Ablegen mit Kurs Süd zu den in der neuesten Yacht beschriebenen Inseln SILBA (ca. 15 sm) und OLIB. Plan A ist das Erreichen der Insel RAB (ca. 45 sm Gesamt). Plan B ist entweder bleiben auf OLIB, ggf. Novalja auf PAG. (je nach Wetter). Während der Ausfahrt wurde zur Übung bei gutem Wind ein paar Mal auf dem Teller gedreht. Am Ende der Bucht von M. Losinij wurde das Ausbringen des Rettungskragens und das sichere Erreichen des Fenders "Otto" unter Maschine geübt. Nach verlassen der Zufahrt zu M. Losinij hieß es Segel auf und Kurs auf Olib. Der vorherrschende Wind auf unserem Kurs war ideal zum ersten setzen unseres neuen Blisters (nun mit Bergesackt). Nach einigen Diskussionen, wie wir diesen am besten setzen und bedienen wurde es dann doch so gemacht wie vom Skipper angesagt. Als er aufgezoogen war, wurden wir von einem kurz vor uns laufenden Segler häufig fotografiert. Die schiere Größe ist schon beeindruckend und die Farbwahl kommt offenbar auch bei anderen gut an. Viel Zeit hatte dieser allerdings für seine Fotos von vorne auf den Blister nicht, da er schon nach kurzer

Zeit in unserem Kielwasser verschwand. Macht allen richtig Spass. Das erste schiften des Blisters wurde wieder kontrovers diskutiert. Nach ein paar Versuchen war aber klar, welche Methode wohl die sicherste, beste und schnellste ist. Um 15:00 Uhr haben wir dann bei 4 Bft. den Blister wieder eingeholt und alle mit BüB-Manövern "beglückt". Gemeinerweise wurde das ganze dann von "Kursen- und Gegenkurs-Fahren" und Beiliegern etc. aufgelockert. Um 17:00 war die Crew froh, dass die Ausbildung beendet und wieder Kurs auf den Zielhafen OLIB genommen wurde. Um 18:00 haben wir dann bei schönster Sonne und angenehmen Temperaturen an dem im "888"-beschriebenen Nordpier für Tagesgäste neben der einzigen Segelyacht „achterlich“ fest gemacht. Nach einem Anleger haben wir dann die langsam sinkende Sonne bei einem Bierchen und Weinschorle genossen. Das einzige auffindbare "Restaurant" war vermutlich zu dieser Zeit noch nicht wirklich auf Gäste eingerichtet. Es gab nur ein paar Cevapcici und Kalamares vom Grill. Wieder waren wir die einzigen Gäste, die etwas essen wollten. Auf dem Rückweg zum Schiff machten wir an der Hafenkneipe halt und genossen einen leckeren „doppio“-Espresso für 6kn und dazu einen Palinkovac bzw. einen Soutern Comfort für je 10 kn... unglaublich aber war.

Donnerstag, 30.04.15:

0730 Uhr aufstehen, 0830 Frühstück; Für 10:00 wurde das Auslaufen angesagt;

Tagesplan: *Fahrt nach IST sichten, Ausfahrt nach E, Kurs Richtung RAB. Auf halbem Weg wird je nach Wind und Situation entschieden, ob wir wirklich nach RAB, oder nach Plan B um 18:00 Uhr durch die Brücke nach M. LOSINIJ Plan C zur Drehbrücke von OZOR fahren.* Feststellung vom LI: Der Ausgleichsbehälter Kühlflüssigkeit ist bereits ohne Maschine voll und etwas grüne Kühlflüssigkeit ist in den Motorraum gelaufen. Die Situation ist neu und wird beobachtet. Maschine an 10:04; Der Maschinenraum wird getrocknet zur Sichtung ob neue Flüssigkeit austritt. Von OLIB aus fahren wir wie geplant weiter südlich bis zu Insel IST um uns die Verhältnisse vor Ort anzusehen. Schon beim Einfahren wird klar, dass wir da auch anlegen werden um uns den kleinen, offenkundig nett hergerichteten Ort näher in Augenschein zu nehmen und einen Cappuccino zu trinken. Das Wetter ist ohnehin viel besser als vorhergesagt und beim Festmachen an der Pier kommt dann auch noch Sonne gänzlich zum Vorschein. Der Ort ist perfekt hergerichtet und ganz auf Feriengäste getrimmt. Die kleinen Häuschen in hervorragendem Zustand gebracht worden und laden zum Mieten ein. In dem einzigen offenen Lokal am Wasser trinken wir einen Cappuccino und bekommen gleich noch ein lokales Traubenschnäpschen sowie eine Name-card des Eigners und einen Prospekt von Miethäuschen und Ferienwohnungen in die Hand gedrückt. Gerne organisiert er auch alles (nach telefonischer Vorankündigung) für größere Seglergruppe und Regatten. Er spricht gut Deutsch und perfekt Englisch. Nach einer Stunde verlassen wir IST wieder durch die kleine Durchfahrt von Prolaz Zapuntel Nach einer kleinen Stärkung unter „Beilieger“ starten wird dann ein weiteres 2-stündiges Manövertraining mit Kursen und BüB-Manövern. Nach Beendigung geht's weiter. Der Kurs ist perfekt für unseren neuen Blister. Gleich ist er oben und bei 11-13 kn Wind rauschen wir mit 9,5 kn FdW in der Spitze nur so dahin. Die Mannschaft wird zum Gewichtstrimm nach LUV rausgesetzt und genießt die rasante Fahrt. Besonderen Spaß macht uns das vorbeirauschen an einem deutliche größeren Segler, der versucht unter „Vollzeug“ mit uns mitzuhalten, was ihm nicht im Ansatz gelingt. Bereits nach kurzer Zeit verschwindet er in unserem Kielwasser. Cool. Als wir kurz danach die Cicat-Bucht erreichen entscheiden wir uns kurzfristig für Plan D und laufen ein. Nachdem wir als einziges Schiff an dem fast neuen Pier festgemacht haben, gibt's endlich unsere mit Schafskäse/Paprika und Hackfleisch gefüllten Zucchini. Dazu wird Reis und eine Tomaten-Zwiebel-Knoblauch Sauce gereicht welches mit reichlich "Pferdchenwein" = Franac aus dem 3Ltr Tetrapak-Kontainer genossen wird. Um etwa 0 Uhr ist Schluss und alle fallen in die

Michael Thunig

Kojen. Über etwaige nächtliche Geräuscentwicklungen wurde wieder mal nichts bekannt. Haben wohl alle tief und fest geschlafen.

Freitag, 01.06.15:

07:00 Aufstehen, baden im Meer bei 12°C mit anschließender Warmdusche am Heck. Danach gemütlich frühstücken mit bestem Wetter und guter Sicht und ziemlich kaltem und frischem Wind aus der Cicat-Bucht hinaus aufs Meer. Um 09:30 kommen dann doch noch drei „Marineros“ zum Kassieren des Vorsaisonpreises von stolzen 470 kn für die Nacht. Unsere Anmerkung, dass der LP im Hafen von M. Losinj nur 385 kn kosten, werden angeblich erstaunt, zur Kenntniss genommen. Ändert aber auch nichts an den Kosten. Dafür bekommen wir dann auch noch den Schlüssel für Dusche. Strom und Wasser hatten wir ohnehin schon an der relativ neuen Pier (ca. 3 Jahre alt). Anlegen mit unserem Tiefgang wird uns von den Ortskundigen nur bis vor die Badleiter empfohlen. Während wir noch Frühstücken fährt die Policia in Bucht um einen dort ankernden 2-Master abzukassieren. Selber schuld, wenn man nicht in die Karte sieht und offenbar die Angaben im „888“ nicht lesen kann oder mag. Der Tagesplan wird von Tagesskipper Hermann G. erläutert. Erst mal an Unje vorbei Richtung Medulin/Pomer. Gegen alle Ankündigungen klart das Wetter weiter auf und der Wind frischt auf 4, 5 bis auf 8 Bft aus Süd im Kvarner auf. Wir raumen mit bis zu 10,1 kn bei überraschend gutem Wetter. Erst am Nachmittag zieht es weiter zu und die Wellen werden langsam größer. Eine flotte Überfahrt die fast allen ein Lächeln in Gesicht zaubert. Zur Stärkung gibt es Nudelsuppe, selbstgemachtes Knoblauchbrot a la Hermann und weil's weg muss, auch noch heiße Würstchen. Die ganze Schaukelei bekommt leider nicht allen und kurz vor Erreichen unseres Zieles muss dann doch noch ein Crewmitglied an die Reling. Vor der Einfahrt nach Veruda werden dann trotzdem noch ein Paar Manöver gefahren. Nachdem wir dann in die Wellenberuhigten Zone des Hafen kommen, schnell noch die Segel wegpacken und an unserem Heimat-Liegeplatz fest gemacht. Das klappt mittlerweile so gut als hätte die Crew noch nichts anderes gemacht. Schön die Lernerfolge zu sehen.

Samstag, 02.05.15:

07:00 Aufstehen, 08:30 Frühstück; Tagesplan; Durchführung der Sicherheitseinweisung durch Tristan D., Durchführung der Schiffseinweisung Unterdeck durch Helmut W. . Ab jetzt müssen die angehenden Skipper beweisen, dass sie auch mit einer ungeübten (wir tun halt so) Crew zurechtkommen, wie das wohl häufig bei Familientörns oder Törns mit Freunden der Fall sein wird. 10:30 Ablegen zu Hafenmanövern. Längsseits gehen und Eindampfen in Vorspring bei Ableger klappen gut. Anschließend verlassen wir den Marina Bereich und fahren in die Ankerbucht SALINE gleich an der linken Seite bei der Ausfahrt der Bucht Veruda. Das Ankermanöver durch Tristan D. klappt gut. Alles wird noch mal nachbesprochen. Auch das setzen des Ankerballs wird nicht vergessen. Nach dem erfolgreichen Ankerlichten verlassen wir die Bucht wieder an der einzig möglichen Zufahrt für ein Schiff mit unserem Tiefgang. Um 13:10 Uhr wird außerhalb der Bucht bei einem Wind aus Süd der Stärke 2-3 gleich „Vollzeug“ gesetzt, was sehr schnell und problemlos klappt. Es kann aus der Hand gesetzt werden, die Reffleinen am Vortag in weiser Voraussicht schön in die Lazybag eingelegt wurden. Die Roadmap von Tagesskipper Tristan D. führt uns auf der Kreuz zum Lt. PORER, den wir um 14:22 Uhr an Stb. liegen lassen. Um ca. 1500 Uhr nehmen wir Kurs in Bucht von Medulin. Wir Navigieren nun vor dem Wind um die Inselchen und Untiefen bis zur ACI-Marina Pomer wo wir flux die Segel wegnehmen um an der noch nicht übermäßig belegten Marina festmachen. Der Marinero ist nur mittelmäßig darüber begeistert, dass wir nur auf einen Cappuccino bleiben wollen. In den oberhalb der Marina gelegenen Lokal werden wir sehr freundlich empfangen und genießen den schönen Blick von der Terrasse auf die Bucht. Neben der Treppe dreht sich schon ein Schweinchen am Grill und

vermutlich hofft man, dass wir gleich bis zum Abendessen bleiben. Daraus wird leider nichts, da ich noch ein paar seglerische Herausforderungen auf dem Plan habe, von denen nur der Co-Skipper "Fax" weiß. Als wir dann außerhalb der Bucht die Segel wieder oben haben und die Mannschaft die Rückfahrt genießt kündige ich laut einen BORA-Alarm nach oben an und ordne das sofortige Reffen des „Groß“ ins dritte Reff, das Wegnehmen der Genua und setzen der Sturmfock an, sowie Anlegen Schwimmwesten und Schwerwetterzug, das klarieren des Schiffes und die genaue Beobachtung der vermeintlichen Wetterentwicklung. Der Co-Skipper spielt perfekt mit und stürzt bereits in Vollzeug an Deck und die Simulation wirkt auf die Crew. Als alles klariert ist und die Mannschaft vorbereitet an Deck steht, gebe ich grinsend gekannt, dass die Zeit vom "Eintreffen der Wetterwarnung per Funk" mit 15 Min und 10 sec. auf meinem „Timer“ ganz OK sind! Nach einem kurzen Zögern sind alle Erleichtert und lachen mit. Jetzt wird nur die Sturmfock wieder weggenommen, das „Groß“ wieder aufgezoogen, der neue Blister gesetzt und wir laufen mit ca. 8 Kn Richtung Heimathafen, in welchem wir dann um 20:10 Uhr fest machen. Nach dem wohlverdienten Anleger, schnell die Ausgehklamotten an, Haare richten (sofern noch vorhanden) und ab zum Essen ins Marina Lokal. Es ist der letzte gemeinsame Abend mit unserem neuen Vereinsmitglied Alexander, der am kommenden Morgen zur SKS-Praxis-Ausbildung mit anschließender Prüfung auf Elba aufbrechen wird. Das Essen in der Marina ist vorzüglich und preislich völlig ok. Um Mitternacht ist Schluss und wieder fallen alle in die Kojen.

Sonntag, 03.05.15:

07:00 Aufstehen, 08:00 Frühstück, 09:00 Abreise unseres Crewmitglieds Alex zur SKS-Praxis-Woche nach Elba. Schnell noch kleinere Reparaturen erledigt, Schiff und Mann klariert. Um 10:00 Maschine an und raus. Tagesplan (grob mal Richtung Rovinij) wird von Tagesskipper Helmut. W. erarbeitet und vorgestellt. Kurse fahren und Spaß haben ist erst mal angesagt. Wind passt. Vorbei an der Einfahrt Pula und den Brijunis. Achtern zieht ein Wetter auf und der Wind legt zu. Wir gehen vorsichtshalber mal ins 2te Reff. Nach einer halben Stunde ist klar, dass uns das Wetter nicht schlechtes bringt, außer einen schönen Wind und wird reffen wieder aus. Gegen 14:30 Uhr ist klar, dass wir Rovinij heute nicht mehr anlaufen werden und wenden Richtung Veruda. Das Kreuzen gegen den Südwind läuft besser als erwartet und gegen 17:30 Uhr, nach ein paar abschließenden BüB-Manövern holen wir vor der Tankstelle Veruda die Segel ein gehen an der Tankstelle längsseits. 75 ltr. und 100 Euro später fahren wir die letzten Bootslängen zu unserem Liegeplatz. Nach 3 letzten Übungsanlegern besteht der Skipper auf sein Recht den letzten Anleger zu fahren. Nach dem Festmachen gibt's den letzten „Anleger“. Gemeinsam noch schnell das Deck geschrubbt, die Bilge geputzt etc. etc. sind wir bereits um 19:15 Uhr fertig zum Umziehen und Essen gehen.

Montag, 04.05.15:

06:30 Uhr aufstehen, Frühstück; 07:30 Uhr Kojen räumen, die restlichen Lebensmittel, Müll und sonstige Dinge von Bord. Inventar- und Auscheckliste abarbeiten, wären die anderen die Gasflasche füllen lassen und das Schiff „fertig“ machen. Letztlich wird es dann doch wieder 10:00 Uhr bis der letzte geduscht ist, die Papiere abgegeben und der Hafen verlassen ist.

Rückreise am Montag ist ebenfalls sehr angenehm. Für unplanbare Staus durch Unfälle oder sonstigen Ereignisse kann keiner was.

Fazit:

281 sm wurden in dieser Trainingswoche „geloggt“ und neue BHS-Skipper ausgebildet bzw. erfolgreich eingewiesen. Vieles wurde ausprobiert, diskutiert, geübt, bereits vergessenes

Michael Thunig

wieder reaktiviert und wieder geübt. Das Schiff hat keinen Schaden genommen und von der Mannschaft keiner verletzt.

Auch wenn's weder für den Skipper, den Co-Skipper als auch für die Crew kein Urlaub war, so bin ich mir sicher, dass keiner diese gemeinsame Woche so schnell vergessen wird und vielleicht sogar gerne daran zurück denken wird.

Eine so intensive Zeit in der Enge eines Schiffes schweißt zusammen.

Ich wünsche allen neuen BHS-Skippern allzeit eine gute Fahrt und die vielfach beschworene Handbreit Wasser unterm Kiel.

Eurer Skipper Michael Thunig