

Überführungstörn der BHS-Vereinsyacht Little Girl von Korfu nach Izola in Slowenien

Zeit 7.4.- 20.4.2001

Diese Überführung soll das neu erstandene Clubschiff in seinen künftigen Heimathafen Izola in Slowenien bringen. Wir haben uns auf diesen Törn gut vorbereitet. Dazu gehören natürlich die entsprechenden Revierinformationen, eine detaillierte Törnvorbereitung mit den Zuständigkeiten eines jeden Crewmitgliedes und ein Wachplan.

Das Schiff ist eine Sun Odyssey 39 mit Namen „Little Girl“

Crew: Hannes Dierschke **Skipper**
 Thomas Schuster
 Horst Jakob
 Monika Dachsel
 Oskar Jäger
 Martin Arnhold

H. Dierschke sollte die Ehre zukommen, den Schiffsführer zu stellen, weil er durch eigene Inaugenscheinnahme das Schiff zum Erwerb empfohlen hatte.

Die Anreise erfolgte am 7.4.2001 mit Hapag Loyd, Abflug 0610 in München.

In Korfu nehmen wir zwei Taxis zur Marina in Gouvia. Dann liegt sie vor uns, das Ziel unserer Begierde (Wünsche). Es ist schon ein seltsames Gefühl, jetzt stehen wir an Deck unserer Clubyacht. Wir haben endlich ein lange verfolgtes Ziel erreicht. Wir können dies alles noch gar nicht richtig begreifen. Aber es stimmt wohl, was man wirklich will, kann man auch erreichen.

Zunächst beginnen wir mit der Übernahme der Yacht. Das Schiff ist vollständig ausgerüstet. Mit der Zeit stellen sich einige nicht lebensnotwendige Mängel ein, wie man sie bei jedem Charterschiff feststellen kann. So stellen wir fest, daß an der Heckreling ein Durchzug fehlt. Später merken wir, daß die Starter- und Servicebatterien nicht getrennt sind. Das sollte es eigentlich nicht geben.

Die Basis für den Notsitz im Salon wackelt. Die Schrauben sind total ausgeleiert. Aber das sind eigentlich Kleinigkeiten.

Nach einer kleinen zufriedenstellenden Probefahrt am Nachmittag gehen wir am Abend zum Essen in der Nähe der Marina.

08.04.01

Leinen los um 1010 Uhr in Gouvia. Der Himmel ist bewölkt, aber zum Glück haben wir einen kräftigen Wind mit 5-6 Bft aus SE. Wir fahren mit Brassfahrt Richtung Norden und setzen sogar den Blister. Lange geht das jedoch nicht gut. Bei einer Böe schießt das Schiff in den Wind, bei dem Versuch den Blister zu bergen, reißt der quer durch. Der erste Schaden muß schon hingenommen werden.

Der Wind frischt weiter auf, 8 Bft. Erste Ausfälle in der Crew wegen des hohen Seegangs sind zu verzeichnen. Aber auch das ist ein normaler Vorgang.

Gegen 1800 dreht der Wind immer mehr nach Westen, der Kurs von 300° läßt sich nicht mehr halten, wir müssen bis auf 15° abfallen.

Mit Beginn unserer Wache um 0300 Uhr regnet es in Strömen. Durch das Öffnen des Bimini wird der starke Regen etwas gemildert. Aber es ist eine sehr unangenehme Situation. Dann gegen 0600 Uhr legt sich der Wind, der Regen hört auf, der Seegang läßt nach und wir können mit der Maschine den Kurs halten. Der Vollmond wirft sein silbernes Licht auf das Wasser. Eine wunderschöne, friedliche Atmosphäre nach dem nassen Ritt der vergangenen Nacht.

Um 0800 Uhr legen wir im Hafen von Brindisi an. Hier kaufen wir direkt in der Backstube Weißbrot und frühstücken zunächst mal. Dann tanken wir auf, man muß ja jede Gelegenheit wahrnehmen. 28 Liter bei 16 Stunden Maschinenfahrt ergibt einen Verbrauch von ca. 1,8 l pro Stunde, ein sehr erfreuliches Ergebnis, wenn dieser Wert auch noch bestätigt werden muß. Danach verholen wir an die Pier an der Nordseite des Hafens. Ein alter Fischer gibt bereitwillig Auskunft über Einkaufsmöglichkeiten, die wir sogleich nutzen. Nachdem alles verstaut ist, sehen wir, daß unsere Flaggen einen günstigen Wind zeigen für unseren großen Schlag in Richtung Norden nach Kroatien. Also auslaufen! Kaum sind wir draußen, folgt die große Ernüchterung. Der Wind kommt aus Nord bei einem erforderlichen Kurs von 337 Grad. Das ist nicht zu machen. Bald stellen wir fest, dass wir nur noch 30 - 50 Grad halten können. Das würde uns weit südlich von Dubrovnik rauskommen lassen und da wollen wir nun wirklich nicht hin. Dazu kommt noch ein sehr hoher Seegang. Wir beratschlagen kurz und kommen zu der Überzeugung, daß bei diesen Bedingungen sich die 137 sm verdoppeln könnten und die Crew einer unzumutbaren Belastung ausgesetzt wäre. Vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass wir nicht unter Zeitdruck stehen. Also kehren wir um. Vor der Hafeneinfahrt von Brindisi hat sich wegen des relativ flachen Wassers ein gewaltiger Seegang aufgebaut. Es wirft uns in alle Richtungen. Aber nachdem wir die äußere Hafeneinfahrt passiert haben, wird es ruhiger. Diesmal, es ist inzwischen 1900 Uhr geworden, gehen wir in die Marina, wo wir gerne die dortigen Versorgungsmöglichkeiten nutzen. Es war ein anstrengender und nasser Tag, der uns auch gezeigt hat, daß das Schiff viel vertragen kann. Wir müssen uns eine solche Schinderei aber nicht antun. Aufgeben ist manchmal schwerer als weitermachen, aber auch oft vernünftiger.

Am Dienstag, den 10.4.2001 beschließen wir, wegen der weiterhin bestehenden Nordwindsituation in der Marina zu bleiben. Wir fahren mit einer kleinen Barkasse auf die andere Seite des Hafens um einige Dinge zu besorgen, wie Stromkabel, einen Radarreflektor und andere Kleinigkeiten. Am Abend gibt es ein gutes Essen an Bord. Die Liegegebühren betragen übrigens 30,- DM/Nacht.

Wir hatten schon festgestellt, daß der GPS-Empfänger keine Satellitendaten mehr empfängt. Es stellt sich heraus, daß der Anschluß von der Antenne zum Kabel korrodiert war. Ohne LötKolben ist das nicht zu reparieren. Ich frage beim Hafenmeister nach einem LötKolben, der ruft einen Elektriker an, der in 10 Minuten auch kommt und das Kabel anschließt. Die Kosten von DM 50,- hätten wir uns gerne erspart, aber ohne eine solche Einrichtung geht es halt nicht so komfortabel.

Gegen 1100 Uhr legen wir ab und machen einen erneuten Versuch nach Kroatien zu kommen. Der Seegang ist völlig weg, der Wind vernachlässigbar. So kommen wir ganz gut zurecht. Ganz typisch ist, daß auf unserer Wache um 0300 Uhr wieder strömender Regen einsetzt. Naß und müde sinken wir um 0600 Uhr in die Koje. Dann am Vormittag setzt der erwartete Südost ein und schiebt uns kontinuierlich unserem Ziel entgegen. Das Wetter ist schön und es wird ein wunderbarer Segeltag. Nachdem wir von Brindisi aus direkt nach Vis fahren und das geplante Lastovo auslassen, haben wir unseren unfreiwilligen Aufenthalt in Brindisi wieder wettgemacht. Um 1515 Uhr machen wir in Komiza auf Vis fest. Außer uns liegen noch 3 Yachten und ein Katamaran an der Mole. Die Liegegebühren betragen 100 Kuna, das sind 25,- DM. Wasser- und Stromanschluß sind vorhanden. Damit sind wir sehr zufrieden.

Am Abend gehen wir auf Empfehlung des Hafenmeisters zum Essen. Ein wirklich empfehlenswertes Restaurant auf der anderen Seite des Hafens namens „Bako“. Wir essen gut und reichlich, mit 2 Liter kommt der Wein auch nicht zu kurz. Wir bezahlen zusammen 150,- DM.

Karfreitag, den 13.4.2001

Es ist ja völlig klar, daß ein aufmerksamer Seemann an einem solchen Tag nicht auslaufen sollte. Aber da wir eine Verpflichtung gegenüber unserem Club haben, riskieren wir es trotzdem.

Soeben haben wir die Nachricht erhalten, daß Bayern im Schnee versinkt. Da sind wir besser dran. Es ist zwar etwas frisch und ein kräftiger Nordost weht. Aber wir können trotzdem mediterranes Flair genießen. Der Ort Komiza ist, zumindest was den Hafen angeht sehr hübsch. Eine sehr schöne Hafenpromenade um den kreisrunden Hafen bietet einen schönen Anblick.

Heute Morgen in aller Frühe hat Hannes schon 9 Fische gekauft. Mit zwei Broten hat er 50 Kuna bezahlt, das ist wirklich preiswert.

Nachdem die Polizei durch den Hafenkaptän informiert wurde und unsere Einklarierung vorgenommen hat, können wir das Prijava beim Hafenkaptän holen, Kosten 1450 Kuna, das sind ca. 360,- DM.

Unser Plan sieht vor, nachdem wir das ursprüngliche Ziel Rogosnica wegen des Nordostwindes wohl nicht anliegen können, zu der Insel Lavsa in den Kornaten zu segeln. Allerdings sind das ca. 53 sm. Ziemlich weit für einen Tagestörn.

Von dem Berg fallen Böen in das Hafenbecken und es ist zu befürchten, daß uns einiges an Wind erwartet. Mal sehen!

Kaum sind wir um die Westhuk von Viz herum, läßt der Wind nach und es heißt Maschine an. Nach ca. 6 sm um 1400 Uhr setzen wir dann doch Segel. Es zeigt sich schnell, daß wir Lavsa nicht anliegen können. So kommen wir doch wieder auf Rogoznica zurück. Der Wind nimmt immer mehr zu, der Seegang wird wieder höher. Zuletzt kommt der Wind mit 6 Bft direkt aus Richtung Rogoznica, wo wir hin wollen. Den ganzen Nachmittag aufwendiges Aufkreuzen. Dann gegen 1730 Uhr sind wir im Windschatten der vorgelagerten Inseln und passieren die Einfahrt in die Bucht von Rogoznica. Um 1800 Uhr machen wir in der neuen pompösen Marina Frapa fest. Eine sehr schön ausgebaute aber schon etwas luxuriöse Marina, die erst seit drei Jahren besteht.

Damit sind wir genau im Plan.

Liegeplatz 271 Kuna = ca. 80,-DM. Ein recht stolzer Preis. Diese Marina sollte man eigentlich meiden.

Am Abend kocht Hannes seine „in ganz Dalmatien“ berühmte Fischpfanne aus den in Vis gekauften Fischen. Mal sehen wie sie schmeckt. Wir sind hochzufrieden.

Samstag, den 14.4.2001

Bedeckter Himmel und Eiseskälte. Ein frischer Ostwind läßt uns erschauern. Zu unserem Erstaunen gibt es trotz der riesigen Marina keine Tankstelle, unvorstellbar. Wir werden nach Kremik verwiesen. Das tun wir auch, weil wir jede Gelegenheit zum Tanken nutzen wollen. Kremik liegt ca. 4 sm nördlich von Rogosnica und stellt sich als eine sehr hübsch gelegene Marina heraus. Wenn wir das gewußt hätten, wären wir gleich hier hergegangen. Wir tanken 67 Liter und stellen einen Verbrauch von 2,04 l pro Stunde fest, ein überaus gutes Ergebnis. Unser Ziel ist heute Lavsa. Bei den herrschenden Windverhältnissen wollen wir die nach Osten offene Bucht von Lavsa aber meiden und planen, nach Piskera zu gehen. Am Wind steuern wir die SE-Huk von Zirje an und laufen in Lee der Insel in Richtung Kornaten. Der Wind weht mit Spitzen von 33 Kn, das sind 7 Bft. Es ist kalt, wir messen 9,7 Grad Celsius. Zum Glück haben wir keinen Seegang, Verhältnisse wie am Starnberger See. Im Schutz der kleinen Inseln Kurba Vela und Skulj laufen wir mit gerefftem Groß und Genua in die Kornaten. Dann wird es etwas enger und wir nehmen die Segel weg und laufen unter Maschine durch eine schmale Durchfahrt zwischen Piskera und Lavsa in die kleine Marina von Piskera ein. Eine sehr hübsche Anlage mit Wasser und Strom auf der winzigen Insel Veli

Panitula. Neben uns am Steg liegt eine polnische Carter 33. Die kleine Yacht ist mit 6 Mann besetzt. Die Jungs kommen vom Piräus und gehen nach Pula. Wenn man den Zustand des Schiffchens anschaut, sieht man doch gewaltige Unterschiede zu uns. Verhältnisse die an Zustände von vor 30 Jahren erinnern. Die Segel sind alt und ausgeweht, das Tuch ist auch entsprechend. Klassisch werden die Vorsegel an Stagreitern gefahren und an der Reling festgelaht. Am Metallmast blättert die Farbe ab.

Das einzige was hier stört, ist das kalte Wasser in den sehr gepflegten Waschräumen.

Am Abend gibt es an Bord Tortellini mit Tomatensoße und Weißkrautsalat. Zum Abschluß gehen wir in die kleine Wirtschaft. Mit den Polen sind wir die einzigen Gäste. Alles macht einen sehr schönen und ordentlichen Eindruck. Eine sternklare Nacht läßt auf

Wetterbesserung hoffen, zumindest was die Bewölkung angeht.

Ostersonntag, den 15.4.2001 in der Marina Piskera in den Kornaten

Strahlend blauer Himmel wölbt sich über uns. Aber immer noch weht der kalte Ostwind. Wir messen 5,3 Grad C morgens um 0730 Uhr. Für den Liegeplatz zahlen wir 235,86 Kuna darin ist die Kurtaxe für die Kornaten mit 21,- Kuna enthalten.

Mit Maschine fahren wir durch das Inselgewirr der Kornaten. Zwischen Dugi Otok und der kleinen Insel Katina passieren wir die sehr schmale Durchfahrt. Wir gelangen in den Srednji-Kanal. Hier treffen wir wieder auf viel Wind und eine gemäßigte Welle. Mit einem Reff in Groß und Genua kreuzen wir auf in Richtung Iz. Ein wunderschöner Segeltag. Gegen 1600 Uhr machen wir in der leeren Marina von Veli Iz fest. Veli Iz ist ein sehr hübsches Dörfchen mit ländlichem Charakter. Gegenüber der pompösen Marina in Rogoznia ein angenehm einfacher Ort mit beschaulich ruhiger Atmosphäre.

Am Abend gehen wir in das Restaurant Rajka, etwas oberhalb des Hafens. Die Mama kocht, der Herr des Hauses macht den Service. Empfehlenswert.

Ostermontag, den 16.4.2001

Der Tag ist grau und kühl. Der Skipper braucht unbedingt Dichtungen für den Dieselfilter, Diesel tropft in die Bilge. Wir gehen zu dem alten Fischer Emanuel, der uns vor zwei Jahren mit Diesel, den es in Iz nicht gibt, aus der Patsche geholfen hat. Er nennt uns einen Fischer am Hafen, der fließend deutsch spricht. Der hat im Moment keine Zeit, er muß sein Netz in Ordnung bringen. Nachdem wir unerbittlich bei ihm stehen bleiben gibt er uns zwei Kupferdichtungen und will auch nichts dafür. Auf dem Weg zum Schiff spricht uns ein Mann an, ob wir Fisch haben wollten. In seinem Haus wiegt er uns 2 kg Brassens ab. Wir zahlen dafür 200 Kuna.

Nachdem die Dichtungen eingebaut sind, laufen wir um 1200 Uhr aus. Bei 5 Bft laufen wir nur unter Groß mit achterlichem Wind und 7 Knoten durch den Sestrunki-Kanal nach Norden, lassen Molat an Backbord liegen. Weiter geht es nach Nordwesten, Silba bleibt an Steuerbord und wir können Ilovik anliegen. Es ist kalt, leichter Regen. Ossi geht es schlecht, er hat noch unter den Folgen von Iz zu leiden!! Ich sage nur „Slibo“.

Parellel zur Küste von Losinj gelangen wir bei ziemlichem Seegang endlich an das Feuer Murtar am Eingang zur Bucht von Mali Losinj. Der Regen wird immer heftiger. Immer noch zwei Meilen bis zum Hafen. Das zieht sich. Dann sind wir endlich um 1900 Uhr in Mali. Losinj fest. Der Regen artet langsam aus. Aber wir sind im sicheren Hafen und trocken unter Deck.

Am Abend gibt es die Brassens. In die Auflaufform werden Zwiebel und Karotten verteilt, mit Olivenöl und Weißwein angegossen, mit Alufolie verschlossen und ab in den vorgeheizten Ofen. Da wir die Ofenhitze nicht genau kennen lassen wir den Fisch 45 Minuten garen. Inzwischen macht Tommy Bratkartoffeln und seinen berühmten Rote-Bete-Salat, der für ihn glaube ich ziemlich überlebenswichtig ist. Der Fisch ist mehr als gar, 30 Minuten hätten auch gereicht, aber er schmeckt wunderbar. Nach dem üblichen unangenehmen Abspülen fallen wir alle müde in die Kojen.

Dienstag, den 17.4.2001

Der Tag beginnt wie der vorige aufgehört hat, es regnet in Strömen. Der Wind hat gedreht, er weht jetzt mit 6-7 Bft aus Nordost. Ein Zeichen, daß wir uns am NW-Teil des abziehenden Tiefs befinden. Das Wetter müßte sich eigentlich bessern. Um 1045 Uhr legen wir ab. An der Südwestküste von Losinj laufen wir nach Nordwesten, lassen Sakrane an Steuerbord liegen und ziehen dann nach Norden. Unje passieren wir an Steuerbord und ab geht es in den Kvarner. Mit gerefftem Groß und Genua laufen wir mit über 7 Knoten Richtung Pomer. Ab Mitte des Kanals reißt die Bewölkung auf. Es ist zwar immer noch kalt, aber man sieht, daß das Tief durch ist. In der Marina von Pomer machen wir um 1540 Uhr fest. Wir stellen fest, daß eine Relingstütze an Steuerbord gebrochen ist. Sie wird ausgebaut und zum Schweißen gebracht.

Gegen 1800 Uhr kommen unsere Freunde Hellmut und Uschi Krüger, Wolfgang und Almut Krumbach. Es gibt eine überaus herzliche Begrüßung. Besondere Beachtung findet der von Hellmut mitgebracht Spiritusofen, eine Spende an das Clubschiff. Zusammen gehen wir in das Marinarestaurant zum Essen.

Mittwoch, den 18.4.2001

Ein strahlender Morgen begrüßt uns. Endliche können wir uns auf Sonne, Licht und Wärme freuen. Keine Wolke am Himmel und Südwind verspricht einen schönen Segeltag.

Die Relingstütze kostet 160 Kuna, das sind 40,-DM.

Um 1025 Uhr Leinen los. Wir fahren durch den Sund auf den Kvarner und runden den Porer. Vor Veruda treffen wir Hellmut und Uschi Krüger mit der Sindbad und seinen Gästen Wolfgang und Almut Krumbach. Gemeinsam fahren wir weiter nach Vrsar und machen dort um 1715 Uhr fest. Am Abend gibt es phantastische Nudeln mit Thunfischsauce. Spät am Abend gehen wir in dem neuen sehr schönen Marinagebäude ein Bier trinken.

Donnerstag, 19.4.2001

Um 1150 Uhr legen wir in Vrsar ab und fahren weiter nach Norden unserem Ziel entgegen. Novigrad ist der letzte Hafen in Kroatien, hier klarieren wir an der Zollpier aus. Hier treffen wir auch Hans Wormer mit seiner Endurance Ramona und seiner Crew. Wir beschließen nach Piran zu gehen. Ein schöner Segeltag, der uns in den alten Hafen von Piran bringt. Um 1500 Uhr machen wir an der Zollpier fest. Ungeduldige Vereinsmitglieder sind nach Piran gekommen, um uns zu begrüßen. Am Abend gehen wir mit insgesamt 20 Personen in das Lokal Pirat direkt an der Hafenstraße zum Essen.

Freitag, den 20.4.2001

Dies ist der letzte Tag unserer Reise. Er soll uns in den künftigen Heimathafen des Clubschiffes bringen.

Am Vormittag läßt sich Hannes in den Top hieven, um dort den Windex zu richten. Der Bootsmannsstuhl zeigt sich als wenig geeignet. Hans Wormer muß aushelfen. Also erneut eine Anschaffung. Wir können feststellen, daß ständig etwas Neues hinzukommt, was wir brauchen können. Aber das ist wohl auch normal.

Mit Thomas gehen wir rauf auf die Festung. Von dort hat man einen wunderschönen Blick auf die Stadt, den malerischen Hafen und die Piran umgebenden Buchten. Ein wirklich schönes Revier. Das Schiff wird noch kräftig geputzt, wir wollen schließlich einen guten Eindruck machen. Dann wird noch das Flaggenalphabet vorbereitet, damit wir über die Toppen geflaggt in Izola einlaufen können.

Um 1500 Uhr legen wir ab, weil wir um 1600 Uhr pünktlich da sein wollen. Mit Maschine fahren wir die letzten 5 Seemeilen. An der Hafeneinfahrt begrüßt uns der Baggerführer, der an der Mole arbeitet laut mit seinem Horn. Dann biegen wir um die Ecke und ein Pulk winkender und jubelnder Menschen, unsere Freunde vom BHS begrüßen uns. Es ist ein richtiger Festtag, ein Tag voller Rührung und Freude. Auch ein Tag der Genugtuung, daß wir es endlich geschafft haben, das größte Ziel seit Bestehen des Vereins zu erreichen.

Nach dem Festmachen werden wir an Land freudig begrüßt. Die Sektflaschen machen die Runde. Es ist ein großer Augenblick. 36 Vereinsmitglieder sind angereist um das neue Clubschiff zu empfangen. Selten sind an einem Clubabend so viele Mitglieder anwesend. Am Abend gehen wir gemeinsam in einem reservierten Lokal essen. Unser künftiger Betreuer Mladen Loncaric ist auch dabei. Es wird feuchtfröhlich und spät.

Am Samstag läuft die Little Girl noch mal aus, um allen Interessierten die Möglichkeit zu geben, das Schiff kennenzulernen.

Einige nutzen die Gelegenheit, einen Besuch in einer riesigen Tropfsteinhöhle zu machen. Am Abend gehen wir in einem Lokal am Hafen zum Essen. Der Wirt hat die Organisation nicht so richtig im Griff, aber die meisten sind geduldig, auch wenn es lange dauert, bis die Bestellungen kommen. Die Abrechnung wird zum mittelschweren Chaos. Das kann uns aber nicht mehr erschüttern.

So geht ein insgesamt schöner Törn für die Crew der Little Girl erfolgreich zu Ende. Für das Begrüßungskomitee ist es ein schönes Wochenende. Wir sind angekommen. Es ist vollbracht.

Epilog

Schon im Vorfeld gab es unterschiedliche Auffassungen. Zum Beispiel gab es Differenzen über den Auslaufzeitpunkt. Es ist jedoch von großer Bedeutung, dass man den Auslaufzeitpunkt mit der geschätzten Ankunftszeit im Zielhafen verbindet. Es macht keinen Sinn, aufs Geratewohl auszulaufen um dann evtl mitten in der Nacht anzukommen.

Ein anderes Thema war die Situation von Brindisi nach Kroatien. Wir hatten sehr starken Seegang und Wind von gegenan. Gemeinsam wurde beschlossen umzukehren. Aber da sind dann Meinungen wie „mit einer solchen Crew kann man eben so etwas nicht machen“ nicht gerade geeignet ein Zusammengehörigkeitsgefühl zu entwickeln.

Horst Jakob

1. Vorsitzender