

SKS-Praxistörn in Kroatien (31.3. - 14.4.2007)

Wer den Sportküstenschifferschein (SKS) besitzen will, muss neben der Theorie auch Praxis erwerben. Das ist sinnvoll und richtig, denn nur so kann man lernen, wie eine Segelyacht - auch unter schwierigen Bedingungen - sicher zu führen ist. Wir von Die Segler Deggendorf e.V. legen großen Wert auf eine sorgfältige Ausbildung, deshalb fahren wir beim Praxistörn auch 14 Tage und nicht nur eine Woche. Bei maximal 4 Kursteilnehmern an Bord ist so gesichert, dass jeder häufig ans Steuerrad kommt, alle Positionen an Bord durchläuft und genügend Zeit hat, um zu üben, üben, üben ... Um es vorwegzunehmen: Alle Teilnehmer haben die SKS-Prüfung bestanden und der Prüfer fand nur lobende Worte zu Fähigkeiten und Seemannschaft der Crew.

Am **Samstag, den 31.März** also machten wir uns früh morgens auf den Weg von Deggendorf ins ferne Kroatien, die Marina Pula - Veruda war unser Ziel.

Wir, das waren:

Wolfgang Brust



Dr. Christain Hein



Dominik Raudszus



Alfred Seulen



und als Ausbilder
Skipper Jürgen Weng und Co-Skipper Lupo Straub



In Veruda wartete schon die Charteryacht Bavaria 42 „Carine“ von Gerd Heinemann auf uns - eine schicke Dame, die uns zunächst von ihrer Ausrüstung her angenehm überraschte, später von ihren excellenten Fahreigenschaften. Wir hatten sie über Ecker-Yachting gechartert und übernahmen sie von Fabio, der den Skipper sorgfältig einwies.



Wie übernimmt man eigentlich ein Schiff? Worauf muss man bei der Einweisung achten? Was muss man besonders erfragen? Und wie gibt man sein Wissen an Segelneulinge weiter? Soche Fragen beschäftigten die Crew gleich am ersten Tag und deshalb erfolgte auf die Skipper-Einweisung eine ausführliche Crew-Einweisung. Schließlich waren noch nicht alle vorher auf einer

Segelyacht gewesen. Wir gingen also unsere Dame von unten nach oben, also von den Kielbolzen bis zum Windex durch und diskutierten Bedeutung und Funktionsweise, mögliche Störungen und Wege zu deren Behebung.

Es ist **Sonntag, der 1.4.2007**. Jetzt aber nichts wie raus aus dem Hafen, schließlich wollen wir fahren, segeln. Kaum auf dem offenen Meer, beginnt auch schon das Fahrtraining, allerdings zunächst unter Motor. Erst einmal geht es „ganz einfach“ darum, den vorgegebenen Kurs zu halten, einen neuen Kurs zu fahren und dabei „aufzukommen“, also die Yacht in ihrer Drehbewegung so aufzufangen, dass sie nicht über das Ziel hinausdreht. Als jeder damit keine Mühe mehr hat und auch mit dem Drehverhalten der Carine vertraut ist, geht es in die andere Richtung, also rückwärts. Und das ist schon weniger einfach, denn hier muss der Radeffekt ausgeglichen werden. Als auch das einigermaßen sitzt - Rückwärtsfahren spielt beim Einparken im Hafen eine wichtige Rolle - tun wir das, was wir schon immer machen wollten: Wir setzen die Segel und genießen erst einmal den frischen Wind, der uns zum Leuchtturm Porer an der Südspitze Istriens bläst. Hier frischt der Wind weiter auf und wir nutzen die Gelegenheit und fahren gleich eine ganze Reihe von Wendungen und Halsen. So gewinnt die Crew Sicherheit im Umgang mit dem Schiff, Porer wird - nach den fantastischen Sonnenuntergängen unseres Törns - zum am häufigsten fotografierten Motiv unserer gesamten Reise.



Bei Sonnenuntergang suchen wir die Einfahrt nach Pomer, und das ist zu dieser Abendzeit schon nicht mehr ganz einfach. Hier zeigt sich, wie wichtig saubere Kartenarbeit und ein gutes Fernglas sind. Nach dem Anlegen stellen wir fest: So ein aktiver Tag auf dem Meer macht ganz schön hungrig, durstig und müde.

Heute, am **Montag, den 2.4.**, geht es nach Mali Losinj. Vor das (Segel-) Vergnügen haben die Götter aber bekanntlich den Schweiß gesetzt. Deshalb nützen wir, dass in der Osterzeit die Häfen noch nicht voll sind und ungestört An- und Ablegemanöver gefahren werden können. Das lässt sich ja auch gelassener angehen, wenn rechts und links vom ausgewählten Anlegeplatz genügend Raum ist, so dass man sich an eine exakte Punktlandung allmählich herantasten kann. Würden ringsum dicke, teure Yachten liegen, wäre der Adrenalinspiegel bei Ausbildern und Kursteilnehmern mit Sicherheit um einiges höher. So aber können wir uns geduldig und gemächlich mit der neuen Situation vertraut machen.

Nach der Ausfahrt stellen wir dann enttäuscht fest: Der Wind schläft noch. Aber wir sind ja auf Ausbildungsfahrt, also machen wir aus der Not eine Tugend und fahren gleich ein paar Mann/Boje über Bord-Manöver (MOB) unter Maschine. Als Äolus sich auch davon nicht beeindruckt lässt, schippern wir eben unter Motor los. Und siehe da - er kommt doch noch. Um 16 Uhr setzen wir die Segel und lassen uns gemächlich bis zur Bucht von Mali Losinj schieben.

Dort scheint Theo schon auf uns gewartet zu haben. Kaum haben wir angelegt, werden von ihm eingeladen, in sein Restaurant zu kommen um köstliche Speisen und Getränke zu genießen - was wir nach einer Stadtbesichtigung dann auch tun. Kompliment an den Fisch, er war wirklich fantastisch. Beim Slibowitz waren wir uns allerdings



nicht so sicher, ob wir nicht über Nacht erblinden würden!!! Theo scheint uns übrigens in sein Herz geschlossen zu haben, gibt er uns doch ein paar seiner Lebensweisheiten mit auf den Weg: „Gib dem Pferd ordentlich zum Fressen, dann arbeitet es gut!“ oder: „Lieber ein guter Schwiegersohn als zwei Esel!“ - Wer hätte ihm da widersprechen können?

Dienstag, 3.4.: Wir wollen zur Insel Pag fahren, nach Simuni. Da wir uns aber viel Zeit lassen für Hafenanmanöver und sich hinter der Ausfahrt von Mali Losinj eine große Bucht befindet, beschließen wir, auch noch Ankermanöver anzuschließen. Nach getaner Arbeit und einer gemütlichen Pause gehen wir ankerauf, setzen die Segel und fahren an der Insel Mali Losinj vorbei nach Süden. Unsere Aufmerksamkeit gilt dem Barometer, das seit dem Morgen beständig fällt. Kurz vor dem südlichen Wendepunkt erfahren wir über Funk: Gefahrenwarnung für die Adria. Eine Troglage ist dabei sich zu entwickeln und das bedeutet: Sturm ist zu erwarten. Nach kurzem Überlegen beschließen wir umzukehren, schließlich wollen wir kein unnötiges Risiko eingehen.

Wir segeln also zurück bis vor die Bucht zum Hafen von Mali Losinj. Es ist nun schon eine deutliche Zunahme der Windstärke zu beobachten, weil wir aber in Hafennähe sind, nehmen wir uns noch die Zeit, Mann/Boje über Bord-Manöver zu üben. Als der Wind ziemlich heftig wird, rollen wir unsere Segel ein und gehen in Mali Losinj erneut an die Mürings.



War da etwas? Wir strecken am **Mittwoch, den 4.4.**, ungläubig den Kopf aus der Luke. Wir alle haben eine sehr ruhige Nacht erlebt, vom angekündigten Sturm war nichts zu spüren gewesen. Also dann auf nach Simuni! Kaum befinden wir uns an der Westseite der Insel Mali Losinj, merken wir, dass die Nacht wohl doch nicht so ruhig gewesen sein kann und dass wir offensichtlich im Hafen optimal abgedeckt lagen: Es erwartet uns eine kräftige Dünung aus Süden, dabei kaum Wind. So motoren wir also zur Südspitze der Insel, wo der Wind dann auffrischt, sodass wir Segel setzen können.



Kaum haben wir Ilovik passiert, schläft er wieder ein, dann ist wieder ein Hauch zu spüren, dann wieder gar nichts.

Nach kurzer Beratung beschließen wir, ein neues Ziel anzulaufen: die Marina von Rab. Das sind deutlich weniger Seemeilen zu fahren, außerdem haben wir dann - wenn er denn weht - halben Wind, und der ist ja bekanntlich der schnellste beim Segeln. Leider fahren wir zunächst ziemlich lange unter Motor, erst wenige Meilen vor Rab frischt der Wind dann innerhalb kurzer Zeit auf und entwickelt sich bis hin zu Starkwind. Das nützen wir natürlich sofort aus und fahren Rettungsmanöver unter Echtbedingungen. Dass dabei plötzlich sehr viel härtere Anforderungen an alle Crewmitglieder gestellt werden, wird jedem schlagartig klar: Es wird lauter, die Winschen brauchen trotz gereifter Segel mehr Muskelkraft, der Bojenfänger muss vor allem darauf achten, dass er nicht unfreiwillig zum lebenden Übungsobjekt wird. Als die Böen immer heftiger vom Gebirge der Insel Rab herunterfallen, brechen wir dann irgendwann ab - was Mann über Bord im Ernstfall heißt, ist mittlerweile jedem klar geworden.

In Rab finden wir wohl aufgrund des Sturmes der vorhergehenden Nacht Hochwasser an, es fehlen nur wenige Zentimeter, dann wird die Uferpromenade überschwemmt. Bei heftigen Böen, die einen baumlosen Gebirgseinschnitt herabfallen, legen wir längsseits an und machen uns gründlich fest. Die Murings belegen wir so auf den Klampen,



dass sie die Längsseite unserer Carine vom Steg abhalten. Auf ans feste Land, heißt es nun, doch nach wenigen Metern kommen wir ins Grübeln: Der Schwimmsteg, der eigentlich an zwei kräftigen Metallscharnieren zusammengehängt ist, hängt nur noch an einem, das andere ist verrostet und ausgerissen, das andere schaut auch nicht gerade vertrauenserweckend aus. Sollen wir bleiben? Schließlich hatten wir im Laufe des Tages schon eine Securite-Meldung aufgefangen, die vor einem losgerissenen und herrenlos in der Adria treibenden Schwimmsteg warnte. Wir versichern uns gründlich, dass der Steg über kräftige Ketten an Betonblöcken verankert ist - der wird nicht zum Problem werden.

Donnerstag, der 5.4. wird unser Langfahrttag, wir segeln über den Kanal von Osor zur Marina Cres. Das bedeutet zum einen eine 75 Meilen-Strecke, zum anderen wissen wir, dass wir erst tief in der Nacht ankommen werden. Und es gibt viel Wind - und zwar entgegen der Wettervorhersage von Radio Split! So können wir tatsächlich vor

Osor wieder unsere Manöver üben. Nachdem Alfred die enge Durchfahrt bravourös gemeistert hat, folgen wir der Westküste von Cres und erleben dabei einen herrlichen Sonnenuntergang. Es folgt eine kühle, aber sternenklare Nacht mit genügend Wind, um immer so an die 5 Knoten Fahrt zu machen. Nun werden nach allen Regeln der Kunst Feuer gepeilt und die gefundenen Standorte mit dem GPS



vergleichen. Alfred erklärt uns viele Sternbilder und manch einer denkt sich wohl: Wie schön wäre es, jetzt den SHS zu machen und nach Sternen zu navigieren.



Nach einem Besuch des Altstadthafens und der Altstadt von Cres machen wir uns am **Karfreitag, den 6.4.** auf den Rückweg nach Pula-Veruda. Die Winde sind sehr launisch, das bedeutet für uns, dass wir Segelsetzen und -bergen am laufenden Band üben. Das

wirkt offensichtlich auf einige Meeresbewohner so lustig, dass sie sich die Sache etwas genauer anschauen und mitspielen wollen: Eine Delfinschule begleitet uns ein Stück unseres Weges und zeigt uns ihre Kunststücke. Als sie schließlich auf dem Rücken schwimmend schneller sind als unsere Carine, kommt bei uns doch ein bisschen Neid auf.



Lupo geht von Bord, und zwar am **Samstag, den 7.4.** Er wechselt im Stadthafen von Pula auf eine andere Yacht und wird dort mit einer neuen Besatzung ein Skippertraining durchführen.

Auch wir wollen einen geruhsamen Hafentag einlegen. Deshalb legt jeder einmal fix im engen Hafen von Veruda an und ab und dann verholen wir uns die 10 Seemeilen in den Stadthafen und unternehmen einen Rundgang durch die herrliche historische Altstadt von Pula

...



und belohnen uns mit einem Espresso.



Ostersonntag, der 8.4.: Der Wind hat uns verlassen. Also üben wir all das, was es unter Motor zu üben gibt: Wenden auf engem Raum, MOB unter Motor, Fahren nach vorgegebenen Kursen. Unserer führt uns in die Marina von Rovinj, in der ja auch die Prüfung stattfinden wird.

Dort angekommen, nehmen wir uns nochmals Zeit für Hafenanöver, bevor wir abends die Altstadt dieser Perle der Adria „unsicher“ machen.



Heute, am **Montag, den 9.4.** soll es nach Novigrad gehen. Jeder fährt also nur ein An- und Ablegemanöver mit Eindampfen in die Vorspring, dann geht es raus aufs offene Meer, wo wir noch eine Runde Segelmanöver durchführen. Kaum haben wir Kurs auf Novigrad genommen, verschwinden plötzlich(!) Küste und andere Schiffe wie von Geisterhand. Wir stecken mitten im Nebel und hören nur noch die Nebelschallsignale anderer Boote, hören Motoren von Yachten, die unsichtbar an uns vorbeifahren. Der warme, feuchte Südwind sorgt für den Nebel auf der kalten Adria. Jetzt sind wir ausgesprochen erleichtert, dass die Carine mit einem Radargerät ausgerüstet ist. So lassen sich „Gegner“ problemlos ermitteln und Ausweichmanöver gefahrlos durchführen. Trotzdem haben wir keine Lust, den ganzen Tag mit Schleichfahrt durch das undurchdringliche Grau zu schippern und ändern unseren Kurs auf Vrsar. Leider dürfen wir dort keine Manöver üben, der Marinero zeigt uns ziemlich unfreundlich, wer im Hafen das Sagen hat. Nun

gut, Vrsar ist ein wunderhübsches Städtchen - dann gehen wir eben an Land, trinken Kaffee, besteigen den Stadtberg und genießen die atemberaubende Sicht bei Sonnenuntergang. Als wir an Bord mit einem köstlichen Menü verwöhnt werden, sind nur noch zufrieden strahlende Gesichter zu sehen.



Nach Novigrad kommen wir dann am **Dienstag, den 10.4.** Es gibt an diesem Tag zwar nicht viel Wind, aber er reicht gerade so, dass wir gemütlich vor uns hin segeln können und, wie das Logbuch zu erzählen weiß, alle Manöver „x-fach“ üben können. Als sich der kleine Hunger zwischendurch meldet, drehen wir bei zum Beiliegen, beobachten das Verhalten unserer Yacht und schnabulieren ordentlich.

Boje oder ganz neu eröffnete Marina - das ist abends die Frage. Mit knapper Mehrheit bekommt die Marina den Zuschlag. Hier treffen wir auf ein Ambiente vom Feinsten, das allerdings auch bezahlt sein will. Nach einem Stadtrundgang mit traumhaftem Sonnenuntergang ...



... verwöhnt uns Tages-Smutje Christian an Bord wieder mit einem hervorragenden Menü!

Zurück nach Rovinj, dort warten große Aufgaben auf uns! Bevor wir am **Mittwoch, dem 11.4.**, bei wenig Wind und mit gemächlicher Fahrt dort ankommen, leisten wir uns unter Segeln einen Abstecher in den Limski Fjord. Anschließend beschließen wir, nochmals zu ankern. Dazu suchen wir uns die Ankerbuch



Kriz aus, in der wir versucht sind, ins Wasser zu hüpfen.

Leider haben das vor uns schon viele Quallen gemacht, wir beschließen, ihnen nicht den Platz im Wasser streitig zu machen - schließlich gibt der Klügere nach!

Letzter Tag vor der Prüfung: **Donnerstag, der 12.4.** Das heißt natürlich üben, üben, üben. In Rovinj treffen wir auf andere Prüfungscrews und es fängt ein gegenseitiges Beobachten, Einschätzen und Kommentieren an: Wie machen die das? Warum machen wir das anders? Wie geht es leichter: So oder doch so? Es zeigt sich, dass wir zwei Wochen Fahrt hinter uns haben. Deshalb verfügen wir über ein ordentliches Maß an Souveränität im Umgang mit unserer Dame Carine. Und doch:



Allmählich macht sich ein gewisses Prüfungsfeeling bemerkbar, das ist unvermeidbar und letztlich natürlich auch gut für die Konzentration.

Der große Tag ist gekommen, **Freitag, der 13.4.** Auch der Prüfer ist angekommen, Herr Holz. Wer nicht da ist, das ist der Wind. So fahren also die verschiedenen Crews gleich hintereinander aus dem Hafen und es beginnt eine Art Katz- und Maus-Spiel: Wann immer gekräuselt Wasser darauf hinweist, dass ein größeres Windfeld im Anmarsch ist, heißt es hurtig die Segel zu setzen; stehen wir wieder in einem Flautenloch, werden Motormanöver absolviert. Man glaubt es kaum, aber auf diese Weise ist es tatsächlich möglich, alle Crew-Mitglieder die vorgeschriebenen Manöver fahren zu lassen. Da wir sie ja bei unterschiedlichsten Windverhältnissen gefahren hatten, war das für uns selbst unter diesen schwierigen Bedingungen kein Problem - schließlich ist es bedeutend schwieriger, fünf Tonnen nahezu ohne Wind durch die Wende zu bringen als mit ordentlich Wind. Der Rest der Prüfung ist dann eigentlich fast nur noch eine Formsache: Mit der Ausrüstung und dem Bau der Yacht haben wir uns in den vergangenen zwei Wochen immer wieder beschäftigt, den Wetterbericht jeden Morgen geholt bzw. vom schiffseigenen NAVTEX abgelesen und diskutiert.



(Co-Skipper Lupo Straub, Skipper Jürgen Weng, Dr. Christian Hein, Alfred Seulen, Wolfgang Brust, Dominik Raudszus)

„Prima Crew!“, ist der Abschluss-Kommentar des Prüfers. Dem können wir uns nur anschließen, denn wir sind uns einig: Unser Zusammenhalt, unsere Stimmung an Bord, unser Zusammenspiel auch unter schwierigen Bedingungen haben für Nachfolgecrews die Messlatte sehr hoch gehängt. Beim einem ausgezeichneten Abendessen in der Konoba Marina stellen wir fest: Schade, dass wir jetzt nicht noch eine Woche Lustsegeln können.

Jürgen Weng

Weitere Impressionen

Dank an Christian, unseren Meisterkoch



Wir segeln auch bei Flaute (zumindest eine Zeit lang)



Alfred - Hart am Wind!



Wolfgang - wie war das noch mal?



Dominik - nur kein Stress



Christian - Kartenarbeit = Basisarbeit



Co-Skipper Lupo - Durchblick (nicht nur) am Radar



Jürgen - Skipper hat Ruh



Wir werden es vermissen!

