

Stürmische Ausbildung - SKS-Ausbildungstörn 2015 –

(Vielen Dank für die Bilder von Karen, Katrin, Jürgen)

Der diesjährige SKS-Törn war wettermäßig geprägt von klarer Luft mit enormer Weitsicht, Sonne pur und durchwegs kaltem Wind: N- bzw. NE – Wind beherrschte 12 der 14 Tage



Die „Jonathan Pink“ von Inter Mares

Die erste Woche der Ausbildung fand auf der „JONATHAN PINK“, einer Dufour 44 statt, die in Portoroz bei Inter Mares gechartert worden war. Damit hatte die Crew ein zwar nicht mehr ganz taufrisches, aber sehr sorgfältig gepflegtes und schnelles Schiff, mit dem das Hauptziel der ersten Segelwoche mehr als gut erfüllt werden konnte: Seemeilen zu sammeln. An Bord waren in der ersten Woche **Jürgen (Skipper)**, „Lupo“ (Co-Skipper) sowie **Christian und Katrin, Karen** und **Marcus**, die am Ende des Törns die SKS-Prüfung bestehen wollten; das war auch das Ziel von **Jan** und **Philipp**, die zusammen mit **Fabian** und **Robin** in der zweiten Woche dazu stießen. Am Tag der Anreise wurden alle mit dem Boot vertraut gemacht, geklärt, wo was ist, wie was funktioniert, und vor allem: Es erfolgte die Sicherheitseinweisung.

Sonntag, 29.3.: Tagesskipper Christian segelt uns über Umag, wo wir uns zwar bei der Polizei, nicht aber beim Hafenermeister anmelden können, nach Novigrad. Hier klappt es auch nicht mit dem Hafenermeister, weil sein Büro erst ab 1. April besetzt ist.



Die Crew der 1. Woche, ohne Skipper: Katrin, Karen, Lupo, Marcus, Christian

Montag, 30.3.:

Tagesskipperin Karen legt ab. Wir wollen nach Rovinj, haben aber „wind on the nose“, und zwar mit 3-4 Beaufort. Da wir Segler sind, kreuzen wir die gesamte Strecke auf. Das macht nicht nur Spaß, sondern bringt auch jede Menge Meilen, 42, um es genau zu sagen.



Als wir kurz vor Rovinj den Motor starten wollen, merken wir, dass er kein Wasser spuckt. So weit wir das beurteilen können, ist technisch alles ok. Es bleibt also nichts anderes übrig, als unter Segeln durch die Südeinfahrt einzulaufen. Knapp vor der Mole starten wir kurz den Motor, um mit ihm aufzustoppen – und siehe da, er funktioniert wieder.



Später kommt der Vercharterer Peter angefahren, um den Motor unter die Lupe zu nehmen, findet aber auch nichts Gravierendes. Immerhin: Ich kann zuschauen und merke mir, dass er in den Wasserfilter zwei Flaschen Wasser kippt. Und der Motor spuckt und spuckt und spuckt, was er ja auch tun soll. Als wir uns aufmachen, um zum Abendessen zu gehen, ist es

dann so spät, dass nach Essen, Bier und spendiertem Schnaps niemand mehr den Kirchberg von Rovinj besteigen möchte. Das ist zwar schade, aber auch ein Grund, dieses herrliche Städtchen nochmals zu besuchen.

Dienstag, 31.3.: Wir versuchen, in Rovinj bei der Polizei auszuklarieren. Das geht aber erst, wenn wir uns beim Hafenmeister abgemeldet haben. Also los zum Büro des Hafenmeisters, wo aber niemand ist. In einem anderen Büro kann uns ein Beamter immerhin so weit helfen, dass der Hafenmeister nach geraumer Zeit kommt, um uns zu erklären, dass in ganz Istrien die Computer ausgefallen und damit weder An- noch Abmeldung möglich ist. Das wird auch der Polizei mitgeteilt und wenige Stempel später können wir ablegen.



4-5 Beaufort Südwind schieben unsere Yacht trotz Reffs mit teilweise über 8 Knoten Fahrt durchs Wasser über die Adria. Venedig wir kommen! Ab 14 Uhr jedoch legt irgendwer den Windschalter um und Nebel kommt auf.



Wir aktivieren sowohl den Motor (es gelingt, nachdem der Seewasserfilter 2 Flaschen Wasser verabreicht bekommen hat) als auch unser Radargerät und tuckern in Marschfahrt Richtung Ansteuerungstonne Venedig. Dort kommen wir am frühen Abend an; die Amtsgeschäfte in Rovinj waren doch ziemlich zeitaufwändig gewesen. Bei der anschließenden Nachtansteuerung auf Venedig kann sich keiner an Bord dem Reiz der nahezu unendlich vielen Lichter entziehen: Wer blinkt wie schnell für unsere Fahrstraße, welche Lichter gehören zusammen, wann sind wir in Deckpeilung. Als sich eine Super-Motoryacht der Luxusklasse an uns vorbeischiebt und einen Lotsen aufnimmt, versuchen wir so weit als



möglich zu folgen. Kurz vor 22 Uhr bringt uns Tagsskipperin Katrin sicher in die Marina St. Elena

Mittwoch, 1.4.: Der Vormittag gehört einem sonnegefluteten Stadtbummel, bei dem die wichtigsten Brücken (Rialto!), Plätze (Markusplatz!) und Straßen besucht werden.



Gegen 15Uhr werfen wir die Leinen los und Tagesskipper Marcus fährt uns zunächst einmal vor den Markusplatz, das muss einfach sein, wenn man schon mit dem Schiff in Venedig ist. Später folgt dann in Nachtfahrt zurück nach Portoroz. Aufgrund des nun doch ziemlich starken Windes gehen wir sofort ins zweite Reff – und verbleiben dort auch bis Mitternacht. Laut Wachplan haben nun jeweils zwei Auszubildende Wache, die andern beiden Freiwache; jedem Pärchen ist der Skipper bzw. Co-Skipper dazugesellt. Die Nacht wird sehr kalt. Wer nun am Steuer steht, weiß innerhalb kürzester Zeit, dass Segeln nicht immer nur Spaß macht. Und auch hier wieder das eigenartige Windphänomen: Jetzt herrschen noch 5 Beaufort, in Böen über 33 Knoten (= Ende 7 Beaufort, ab 34 sind es 8) – und kurz nach Mitternacht legt wieder jemand den Schalter um: Der Wind ist aus, nicht jedoch natürlich die Welle, die sich aufgebaut hat. Da bleibt uns nichts anderes übrig, als den Motor anzuwerfen und die restliche Strecke unter Maschine zu laufen.

Donnerstag, 2.4.: Wir sind erst um 0600 in die Kojen gekommen, außerdem blasen Böen bis 30kn über die Marina. – Das wird ein Hafentag.

Freitag 3.4.: Durchwegs 20-30 Knoten Wind schrecken uns heute, ausgeschlafen wie wir sind, nicht. Wir laufen aus, bleiben aber in der Bucht von Portoroz und drehen unsere Kreise, durchlaufen immer wieder alle Segel-Manöver. Der kräftige Wind und unser Fleiß sorgen dafür, dass wir am Abend tatsächlich 28 Seemeilen für uns verbuchen können; insgesamt haben wir in der ersten Woche sage und schreibe 239 Seemeilen erfahren.



Samstag, 4.4.: Es herrscht immer noch Bora. Wir räumen die Jonathan Pink und

entern die ARIELA, eine Bavaria 39 (Skipper Jürgen) und die ENERSIA eine neue Elan 410 (Skipper Lupo).

Nachmittags treffen dann **Jan van der Neuth** mit Sohn **Robin, Fabian**, der Sohn von Marcus, sowie **Philipp**, der Sohn von Jürgen ein. Jan und Philipp werden ebenfalls zur Prüfung antreten. Zunächst: Bootseinweisung. Dann abends: Leckeres Essen und Trinken im Restaurant Prego.

Sonntag 5.4.: Die Bora tobt immer noch. Auslaufen oder nicht? Als eine Gruppe von Opti-Seglern den Hafen verlässt, werden einige doch sehr unruhig. Sollen wir uns verstecken? Die Ariela läuft unter Tagesskipperin Katrin für drei Stunden aus und jagt stark gerefft durch die Bucht von Portoroz. Geübt wird Mann über Bord bei Starkwind. Das erfordert volle Konzentration und sehr exaktes Arbeiten an Steuer, Leinen und Winschen. Schließlich soll es nicht zu Beschädigungen am Schiff oder gar Verletzungen kommen. Immerhin bekommt die Crew ein Gefühl dafür, was alles möglich ist, wo Gefahren lauern und dass mit Starkwind nicht zu spaßen ist.

Montag, 6.4.: Der Wind hat sich deutlich beruhigt. Während die Besatzung der ENERSIA sich darauf konzentriert, Segelmanöver zu üben, nimmt die ARIELA als Tagesmitsegler Fabian auf und Tagesskipper Philipp lenkt die Ariela Richtung Grado (Italien).



Unter strenger Berücksichtigung der KVR werden das Verkehrstrennungsgebiet nach Triest gequert und dabei zwei eigentlich schnellere Yachten abgehängt. Spannend gestaltet sich am Ziel die Einfahrt zwischen den Dalben, und zwar als der Tiefenmesser bei 2m Tiefgang nur noch 2,1m anzeigt. Im Stadthafen angekommen gibt es einen Rundgang durch das alte Fischerstädtchen, der mit einem Essen in der „Caina“ gekrönt wird.

Dienstag, 7.4.: Tagesskipper Christian legt bei Flaute ab und es dauert nahezu zwei Stunden, bis die Segel gesetzt werden können. Heute aber ohne Reff, und da der Wind deutlich auffrischt, kommt die Ariela rasch in schnelle Fahrt. Das wird mit einer Kaffeepause in Piran belohnt, denn was wäre ein Besuch Sloweniens ohne Einkehr in Piran. Heute kommt sogar kein Hafenermeister, sodass wir unseren Kaffee echt genießen können und sich



auch das Städtchen erkunden lässt. Später schrauben wir uns ühend die drei Seemeilen nach Porotorz hinüber.

Mittwoch und Donnerstag 8./9.4.:

Jetzt geht es nur noch um Üben, Üben, Üben. Alle Manöver müssen rasch und sicher gefahren, die Kommandosprache klar beherrscht, unser neuer Tagesmitsegler Robin an der Großschot fit gemacht werden, schließlich soll bei der Prüfung alles wie am Schnürchen klappen. Am Abend sind insgesamt in den zwei Wochen 336 Seemeilen eingefahren. Und es gibt nochmals einen Gang durch das gesamte Boot: Was funktioniert wie? Wo finde ich was? Was ist wann zu berücksichtigen? Nicht zu vergessen: Auch unter dem Motor gibt es ein Seeventil.



Freitag, 10.4.: Prüfungstag! Da wir in Portoroz gechartert haben und somit nach der Prüfung keine Strecke zu einem Heimathafen zurücklegen müssen, kommen wir erst am späten Nachmittag / frühen Abend dran. Das kostet Nerven. Um die Zeit sinnvoll und schön zu verbringen, laufen wir nochmals aus, einfach so zum Lustsegeln, wir fahren mit Wenden rauf bis Piran, dann legen wir bei, später halsen wir uns zurück nach Portoroz. Und warten. Und kommen dran. Und bestehen alle! Dank an die Helfer Fabian und Robin!



Herzlichen Glückwunsch an Euch, Ihr Neu-Skipper: Christian, Jan, Karen, Katrin, Marcus, Philipp! Und an die Mitschoter! Und natürlich an die Ausbilder ☺ Segeln ist ein Team sport, das hat sich wieder einmal eindrucksvoll gezeigt.

Jürgen Weng

Einige weiter Eindrücke



Lupo



Katrin und Christian



Marcus und Sohn Fabian



Karen



Philipp



Jan



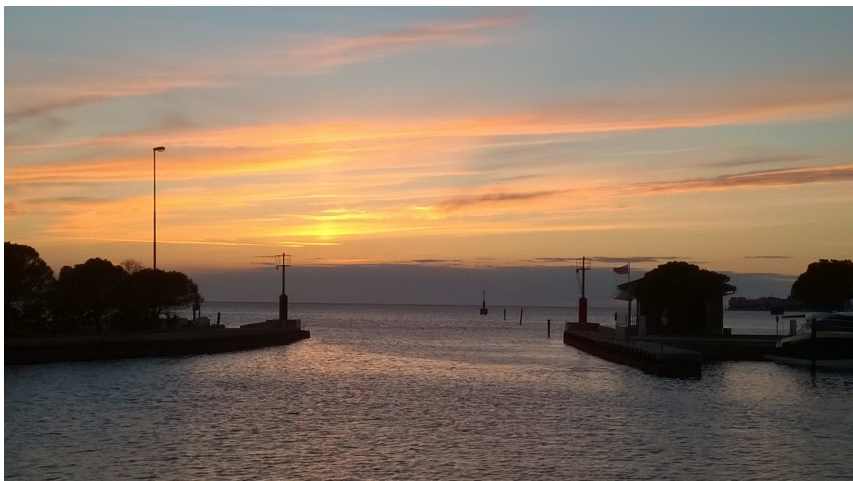
Robin



Crew der ARIELA



In Venedig



Hafenausfahrt Potoroz



Rovinj mit Marina



Heck der Dufour 410