

SMG

SEEMANNSGARN

NR. 9 MÄRZ 2013

JUBILÄUM 15 JAHRE SFVS

SFVS - FLOTTILLE

Das war 2012 **KROATIEN**
Das wird 2013 **ITALIEN**

Schweden
Stockholmer Schärengarten -
Inselparadies des Nordens

Gesellschaftsinseln
Traumrevier im Pazifik



BERNDT WESIAK

Vereinigte Seefahrer!

Wieder einmal haben wir es geschafft: ein neuer Chefredakteur hat ein neues Seemannsgarn kreiert. Diesmal sogar eine Jubiläumsausgabe.

Die Seefahrervereinigung Strongbow ist nämlich voriges Jahr 15 Jahre alt geworden.

Und in 15 Jahren hat sich natürlich einiges getan.

Wir haben uns vom kleinen exklusiv-militärischen Segelclub, den wir 1997 beim Kommando Auslandseinsätze des Bundesheeres mehr oder weniger als mitteleuropäische Nachfolgeorganisation der Sektion Segeln des AUSCON Sports Club beim UN-Bataillon in Cypern gegründet haben, zu einem größtmäßig im Mittelfeld liegenden, dafür aber was die Mitarbeit und Mitsprache in den Verbänden betrifft, durchaus zu den wichtigeren zählenden zivil (isiert)en Seefahrtsverein entwickelt.

Wir haben uns von Beginn an intensiv um die Ausbildung unserer Mitglieder gekümmert und über die Ausbildung unseren Mitgliederstand vergrößert. Dadurch liegen wir mit einem Anteil von fast 70% an Inhabern von Befähigungsausweisen unter unseren Mitgliedern eindeutig im österreichischen Spitzenfeld.

Wir haben einige nautische Großprojekte veranstaltet, allen voran natürlich unsere beiden Atlantiküberquerungen mit einigen Monaten Karibik dazwischen in den Jahren 2004 und 2005.

Wir sind Verbandsverein bei allen drei einschlägigen österreichischen Fachverbänden, dem MSVÖ, dem ÖSV und dem Hochseeverband, und tragen hier durch unsere Mitarbeit zur Entwicklung der Unterstützung der österreichischen Seefahrer bei.

Wir haben uns maßgeblich bei der Neuregelung des österreichischen Prüfungswesens zur Erlangung von Befähigungsausweisen zur Führung von Segel- und Motoryachten eingebracht und damit wohl auch zur Rettung des unseres qualitativ hochwertigen Systems beigetragen.

Wir führen seit 2010 jährlich die SFVS-Flottille durch, um unseren Mitgliedern und frischgebackenen Skippern den Einstieg in die Seefahrt zu erleichtern – und natürlich auch um gemeinsam das zu erleben, was uns in unserer Vereinigung zusammenhält, nämlich das Segeln.

Eine Bilanz also, auf die wir durchaus stolz sein können und für die wir uns bei unseren Mitgliedern, auch den ehemaligen Mitgliedern sowie unseren Freunden und Partnern bedanken – So etwas schafft man natürlich nur gemeinsam, viribus unitis sozusagen. Und wir hoffen und haben auch allen Anlass dazu, dass es so weiter geht.

Happy Birthday, SFV Strongbow!
Der Commodore



SEITE	2	DAS WORT DES COMMODORE
SEITE	3	INHALTSVERZEICHNIS
SEITE	4	15 JAHRE SFVS—EIN RÜCKBLICK
SEITE	7	JUBILÄUMSFAHRT NACH ISTRIEN
SEITE	10	FLOTTILLE 2012 - RUND MALLORCA (DER TIO PEPE TORN*)
SEITE	16	FLOTTILLE 2012 - BALEAREN MIT THE PARTY PIPL
SEITE	20	FLOTTILLE 2013 - SIZILIEN & ÄGADISCHE INSELN
SEITE	22	ENTLANG DES LYKISCHEN WEGES DURCH DIE TÜRKISCHE ÄGAIS
SEITE	28	SÜDSEETRAUM IM PAZIFIK (VON RENE BAZALA)
SEITE	32	STOCKHOLMER SCHÄRENGARTEN — INSELPARADIS DES NORDENS
SEITE	36	EIN SCHEIN MACHT NOCH KEINEN SKIPPER!
SEITE	38	FLOTTILLE 2011— AUS DEM BORDTAGEBUCH DER „MARTHA“
SEITE	42	GRIECHENLAND SPECIAL—BUCHTEN & BUMMELN IN DEN NÖRDLICHEN SPORADEN
SEITE	47	CLIPPER ROUND THE WORLD RACE SUCHT TEILNEHMER!
SEITE	48	AUS DER BORDKÜCHE
SEITE	50	KLASSIKER I - MIT DEM SEGELBOOT ZU DEN VULKANEN SÜDITALIENS (JUNI 2010)
SEITE	56	KLASSIKER II—BALEAREN (APRIL 2000)
SEITE	58	SICHERHEIT AN BORD - AUGENZEUGENBERICHT UND AUSBILDUNG BEI DER SFVS
SEITE	62	LITERATURTIPPS

IMPRESSUM

HERAUSGEBER
Seefahrervereinigung Strongbow e.V.
A-1030 Wien, Dietrichgasse 18/60
T: 0676 4090065
E: sail@sfv-strongbow.com
I: www.sfv-strongbow.com

REDAKTION UND LAYOUT
Franz Gattermayr

PRODUKTION
Franz Gattermayr



PRÄHISTORISCHES

Alles begann irgendwann in der ersten Hälfte des letzten Jahrzehnts des vorigen Jahrhunderts in Cypern. Da gab es beim Österreichischen UN-Bataillon einige aktive und potentielle Segler, die, nachdem sie sich vergegenwärtigt hatten, dass eben dieses Cypern eine Insel war, vom Meer umgeben, und die britischen Forces, auf eben dieser Insel den UN-Soldaten ungeahnte Möglichkeiten boten, sich sportlich zu betätigen, den AUSCON Sportsclub um eine Sektion Segeln erweiterten und forthin der Christlichen Seefahrt frönten. Dhekelia Sailing Club und Royal Air Force Akrotiri Yacht Club waren die Brutstätten dessen, was noch kommen sollte.

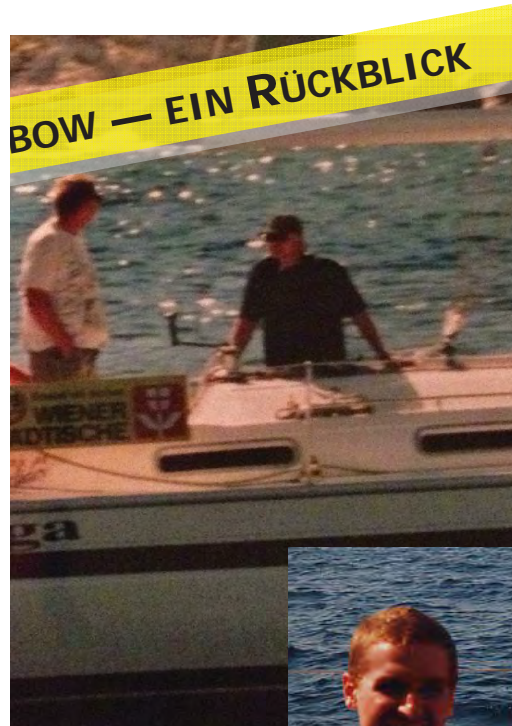
Wir lernten segeln, nach britischen militärischen Regeln, Adventure Training nannte man das, und wir nützten die Gelegenheit. RYA (Royal Yachting Association) Dinghy Sailing Level 1 bis 5, Competent Crew Certificate, Day Skipper, Coastal Skipper waren die ersten Hürden, die wir meisterten.

Dann, uns auf heimische Institutionen besinnend, gelang es, den Österreichischen Segel-Verband zu überzeugen, dass wir beim Österreichischen UN-Bataillon auch A-Schein-Kurse abhalten und prüfen und letztendlich auch einen allerersten B-Kurs, den B-Kurs 0, sozusagen die Mutter aller B-Kurse der SFVS, erfolgreich absolvieren konnten. Peter Pessl und Harald Jäger flogen ein und die ersten vier Skipper der SFVS waren zertifiziert, nicht ohne vorab ihren ersten Sturm bei Windstärke 6 vor Paphos einen halben Tag lang gefeiert und ihre erste Überfahrt von Limassol nach Junieh im Libanon gemeistert zu haben.

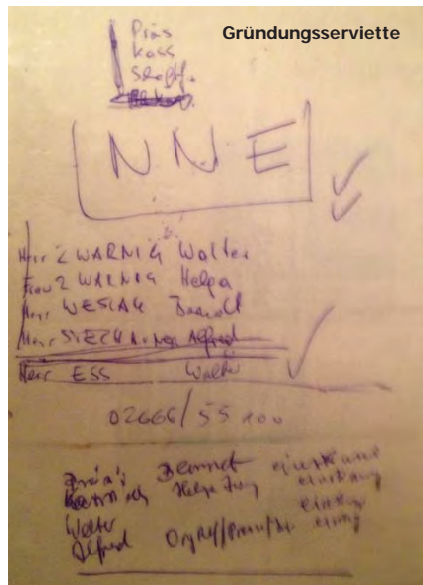
DIE ANFÄNGE

Zurück in Österreich wurde im Rahmen eines militärischen Ausbildungskurses des Kommandos Auslandseinsätze des Bundesheeres am 20. März 1997 in Reichenau an der Rax die Seefahrervereinigung Strongbow geboren. Anfangs noch ohne über ihren künftigen Namen einig zu sein, haben Berndt Wesiak, Alfred Stechauener, Helga und Werner Zwarnig die SFV Strongbow gegründet – die Gründungsserviette (siehe Bild rechts) zeugt hiervon.

Bald lernten wir – über ein Inserat, das zum Hellas Cup einlud – Peter Czypin kennen. Der Hellas Cup wurde gebucht, fiel dann zwar aus, wir segelten aber trotzdem durch die Ägäis und hatten sogar noch ein hip-hoppendes Crewmitglied im CzypinCharter-Preisausschreiben gewonnen. Und Peter wurde unser Haus- und Hof-Vercharterer, vor allem wegen – oder trotz – seiner „GRÜNSPAN“ (sorry, Peter!)



Anfangs waren wir ein exklusiv militärischer Verein, wir traten dem MSVÖ und dem ÖSV bei und legten von Anfang an großen Wert auf die seemännische Ausbildung unserer Mitglieder. Zuerst wurde einmal allen der kroatische Sport-



bootführerschein verpasst, wer diesen hatte, war berechtigt, an unseren B-Kursen teilzunehmen, die höhere Weihe sozusagen, der Führerschein, der seinem Inhaber tatsächlich nautische Kenntnisse und Erfahrung attestierte.

Bald nahmen wir auch zum ersten und – vielleicht mangels Erfolgs – auch zum letzten Mal an einer Regatta teil, am CSI-Cup 1999. Der 17. Platz (von 19 Teilnehmern) war nicht berühmt, gut dass es auch die Klassenwertung gab, da wurden wir 6. (Ich erwähne nicht von wie vielen). Immerhin hatten wir die Ausrede, dass unsere fast nagelneue Bavaria 41 einen schiefen Mast hatte und jedes Mal, wenn man die Ankerwinde einschaltete, in der Kombüse zu rauen begann.

Im Laufe der Zeit wurde die Vereinigung durchaus zivil(isiert)er – das Ausbildungsangebot brachte uns Zustrom auch von außerhalb des Bundesheeres und wir wuchsen.

NAUTISCHE HIGHLIGHTS — DAS 21. JAHRHUNDERT

Der Jahrtausendwechsel stand vor der Tür. Wir hatten mittlerweile die illustre Eignergemeinschaft der ONIRO 2, einer nicht ganz neuen aber durchaus seetüchtig anmutenden Jeanneau SunShine 38, in unseren Reihen und beschlossen, mit eben dieser über den Atlantik zu fahren. – ein Unternehmen, das wir auf Grund technischer Mängel am Schiff circa 150 Meilen südlich von Gran Canaria wieder aufgeben mussten. Trotzdem war der „Törn 2000“ unser erstes nautisches Großprojekt, er wurde nach den erforderlichen Reparaturarbeiten ins westliche und in weiterer folge östliche Mittelmeer verlegt.

2002 bekam unsere Flotte Zuwachs: Nach zwei Autobahntörns in die Lüneburger Heide mit einem mit „Terrano-Suite“ ausgestatteten Nissan, war Werner



Bregar stolzer Eigner der MALWINE, einer Dehler 25, die sich ausgezeichnet für Butterfahrten in der Nordadria eignete und uns die Marina Tenuata Primero bei Grado lieb gewinnen ließ. Das dortige Trockendock ist einfach unvergleichlich, die imaginäre Dalbenstraße davor ebenso.

Ende 2004 war es dann endlich soweit, wir fuhren „Mit der Wotan über den Atlantik in die Karibik“ und zurück. Berichte darüber gibt es in im SMG 6. Seit dem gibt es in regelmäßigen Abständen nautische

Navigator Begusch schießt die Sonne, Atlantik 2005



serer Mitglieder eine der höchsten BFA-Inhaber Quoten in Österreich zu haben.

Doch nun genug der ersten 15 Jahre - die nächsten haben bereits begonnen und es werden ja hoffentlich noch viele mehr werden.!

NAVIGARE NECESSE EST!

Der Commodore

JUBILÄUMSFAHRT NACH ISTRIEN

Jenen Küsten, die einst der Österreichischen Marine Heimat und Schutz boten, jene Häfen, die einst den Zugang zur See für Österreichs Handel darstellten, sind nach wie vor beliebte Urlaubsziele für uns Binnenländer. Die Zeiten an der Adria sind friedlicher geworden, statt der einst bedeutenden Arsenalen sind Pula und Triest heute für ihre Yachthäfen bekannt, und statt der militärischen sorgt heute die zivile Sportschiffahrt für den gebührenden Strom an Sommerfrischlern, welcher der Oberen Adria immer noch ein wenig zentraleuropäischen Flair einhauchen. Die Adria gilt als Wiege der Österreichischen Seefahrt und deshalb soll sie uns als Panorama zur Generalversammlung im 15. Jahr des Clubbestehens dienen.

Auch durch die internationale Expansion der SFV Strongbow mit Regionalgruppen in Oberösterreich, der Schweiz und Kambodscha hat sich ein örtlicher Wechsel der GVs samt Ausflugsprogramm angeboten, wobei es hinsichtlich der Erreichbarkeit für unsere Kollegen in SO-Asien und der Zentralschweiz noch Verbesserungsmöglichkeiten gibt.

ISTRIEN

Die aus Malwine-Zeiten bekannte Fahrt über die Karawanken zu unseren südlichen Nachbarn hat sich in den vergangenen Jahrzehnten wahrlich erheblich verbessert. Autobahnen statt kurvigen Landstraßen, Offene Grenzen statt langer Wartezeiten, die Fahrt ans „mare nostrum“ ist beinahe zum Genuss geworden!

Gute Beziehungen haben uns zudem ein super Feriendomizil (brandneu und die erste Saison in Betrieb) verschafft, das wir kurzerhand für das Wochenende in „Strongbow Village“ umbenennen. Es steht am Ende einer jener steilen Betonstraßen, wie sie nur in frostfernen Ländern zu finden sind auf dem Südhang Istriens hoch über der Verbindungsstraße nach Rijeka. Wie uns der stolze Besitzer erklärt, wurde hier vor über hundert Jahren Wein angebaut, der auf dem trockenen Boden am Sonnenhang auch gut gedieh. Als unheilvoller Vorbote der Globalisierung vernichtete die aus Nordamerika eingeschleppte Reblaus den gesamten Rebenbestand, der durch Kriegswirren, Armut und Importweine mehr und mehr in Vergessenheit geriet. Nun versuchen engagierte Privatiers dieses Gebiet mit Ferienhäusern für den Individualtourismus inter-

essant zu machen.

Im windgeschützten Hof, der fast zur Gänze von niedrigen Steinbauten umschlossen ist, versprüht der Holzkohlegrill bereits verführerischen Duft. Noch ehe die Zimmer richtig bezogen sind ploppen die ersten Kronenkorken und das einmal nicht in Fritzens Weinkeller stattfindende Clubgeplauder zieht seine Kreise. Der Blick über den Kvarner auf die Lichter von Cres und Krk hält uns ebenso lange im Freien, wie die bereits recht angenehme Temperatur. Doch irgendwann lassen sich die Strapazen des Anreisetages nicht mehr verheimlichen...

GENERALVERSAMMLUNG

Wie „seinerzeit“ entschließt sich ein Teil der Gesellschaft nach dem opulenten Frühstück auf der Terrasse zur Hafenvorpromenade in Opatija. Viele der Gründerzeitvillen sind renoviert und bieten eine pastellbunte Augenweide. Das Plätschern der Wellen an der Kaimauer macht durstig, dank der Hilfsbereitschaft der lokalen Bevölkerung bleibt die Mangelerscheinung aber ohne Folgen. Positive Nebenerscheinung ist die Buchung von drei Motorbooten für eine Ausfahrt am nächsten Tag.

Der Rest genießt die Vormittagssonne im Garten oder erwandert die karg bewachsenen Hänge des Sisöl gleich hinter unserem Domizil.

Organisatorischer Höhepunkt des Wochenendes ist die Generalversammlung - auf der schattigen Terrasse vor dem Frühstücksraum. Zwar lenkt der Blick über die Inselwelt des Kvarner die Diskutanten immer wieder ab, da jedoch heute ausnahmsweise einmal *Zeit ist Geld* nicht gilt, ergibt sich eine mit der Zahl

Projekte, so segelten wir im Winter 2006 – 2007 die FRANCESCA von Salerno aus zuerst nach Osten bis

Rhodos, dann nach Westen bis auf die Kanaren und Azoren, wobei vor allem die Überfahrt zwischen diesen beiden Inselgruppen manchen gestandenen Skippern und Atlantiküberquerern (Sissi Locker und Raimund Bröthaler) wohl ewig in Erinnerung bleiben wird.

Werner Anund (vormals Mojzisek), ein weiterer unserer mit den höheren Weihen eines FB4-Scheins ausgestatteter Atlantiküberquerer, nahm die Berufung sogar so ernst, dass er – mit kleiner Stammcrew und wechselnden Gästen – mit der OCEAN SPIRIT gleich mehr als ein Jahr zwischen Izola und der Karibik segelte und als Regionalleiter Ozean zur Maximierung des Ruhmes der SFV Strongbow beitrug.

Seit 2010 findet jährlich die SFVS-Flottille statt, mit jeweils vier Schiffen segelten wir einmal ab Salerno durchs Tyrrenische Meer, einmal ab Rogoznica und Biograd durch die Adria, einmal ab Palma um die Balearen. Heuer im September sticht die Flottille bereits zum vierten Mal in See – ab Palermo zu den Agadischen Inseln.

Natürlich wird nach wie vor jede und jeder, die bzw. der sich unserem Weinkeller (der natürlich eigentlich Fritz Ritters Weinkeller ist, aber als Clublokal der SFV Strongbow legendären Ruf genießt) nähert, nautisch aus- und weitergebildet. Mittlerweile sind wir bei B-Kurs Nr. 22 angelangt und stolz darauf, mit 67% un-

Durch die Lofoten / Norwegen, 2007



geleerter Hopfenkaltschalen launiger werdende Diskussion über Status Quo und Zukunft des Clubs, Aufgabenverteilungen und Zuständigkeiten. Beim Ruf „Essensfertig“ sind jedoch die Karten schlagartig neu gemischt, alle Unstimmigkeiten geklärt und die Sitzung kann ohne Pönalen abgeschlossen werden.

Bis uns ein nahendes Gewitter in die Unterkünfte treibt wird wieder im Garten vom köstlich zubereiteten Buffet geschlemmt, getratscht und - Seemannsgarn gesponnen.

**MOTORBOOT, MOTORBOOT,
RUADAN TUA I NUA ZUA NOT...**

Dem Dröhnen in den Gedächtnishallen mit getunten Dieselmotoren beizukommen ist jedenfalls einen Versuch wert! Zwar wird so manchem bereits beim Anblick der zu führenden Salzboliden mulmig, aber spätestens der Fahrtwind, der synchron zum Zucken der Tanknadel zunimmt, sowie wir die Hafennole hinter uns gelassen haben, gibt uns unsere alte Frische zurück. Mit hoch erhobenem Bug steuern wir zu der engen Durchfahrt bei Sveti Marko, um gegenüber von Cnkvenica nach Klimno in der seichten Bucht auf Krk einzulaufen. Im Dreierpackerl dümpeln die Sportboote, während wir im nahen Restaurant die Regenschauer bei Eis & Kaffee, Hopfen & Malz oder Pizzamaritim abwarten. In einer Regenpause starten wir



Ein Prosit auf die gelungenen ersten 15 Jahre des Clubs - und einen Toast auf bestehende und kommende engagierte Mitglieder für die nächsten Vereinsjahre!

die Motoren wieder und rauschen vor dem nächsten Gewitterschauer davon — mit der Tanknadel um die Wette. Empfindlich kühl ist es geworden und der Himmel verspricht noch mehr Wasser von oben, da ist's nur angenehm, dass an der Waterfront ein Restauranttisch unter schützendem Flugdach reserviert ist. Der Appetit macht sich mit Magenknurren bemerkbar und der Gaumen beginnt ebenfalls schon wieder, auszutrocknen...



Text & Bilder: Renate Kreaml

CREWFINDUNG

Jutta und Reinhard gehören schon zu unserer Stammcrew und hatten sich gleich Anfang des Jahres angemeldet. Auch Agnes und Freundin Ingrid waren auf der Bootsmesse in Tulln schnell entschlossen mitzufahren. Gerlinde ist dann zu Sommerbeginn zu uns gestoßen. Sie hat sich gefreut bei uns einen Platz zu bekommen, ihre Tochter fuhr auf dem „Party-Boot“ mit.

Zwei Männer und fünf Frauen – da hatte ich etwas Bedenken ... (War unbegründet, wir haben uns prächtig verstanden.)

Anreise

Unsere Crewmitglieder sind bereits Freitag in Palma angekommen, bzw. Gerlinde war schon zehn Tage vorher auf Mallorca unterwegs. Jutta, Reinhard, Renate und Stefan sind gemeinsam über Barcelona geflogen, Agnes und Ingrid gemeinsam auf einem Direktflug.

Die beiden waren schon nachmittags in Palma und hatten ein Auto gemietet um einen Teil der Einkäufe zu erledigen.

Abends trifft sich die Crew zu einem kleinen Stadtspaziergang und gemeinsamen Essen.

**SAMSTAG, 01.09.2012 PALMA
0 SM GESEGELT 0 SM MIT MOTOR**

Gleich nach dem Frühstück begeben wir uns in das Büro von Cruesa – wir haben Glück und können das Boot bereits übernehmen. Gepäck und der erste Teil des Einkaufs wird gleich eingeräumt. Agnes, Ingrid und Gerlinde tätigen die restlichen Einkäufe, Renate und Reinhard checken das Boot, Stefan versucht – allerdings vergeblich – eine SIM-Karte für´s WEB zu erstehen. Die Freischaltung würde einige Tage dauern.

Leider hat sich der anfangs sonnig-blaue Himmel immer mehr verdüstert, es beginnt zu regnen und zwischendurch schüttet es wie aus Kannen. Die Temperatur ist auch nicht gerade berauschend, es hat 17 Grad. Die Vorschau war doch nicht sooo schlecht!? Wir hatten anderes erwartet. Zum Glück sind wir mit dem Bunkern fertig und sitzen bereits gemütlich bei einem Snack. Vor uns laufen die Crewmitglieder anderer Boote mit Kapuzen in geduckter Haltung, im Laufschritt hin und her.

Abends macht unsere Crew eine Runde durch die Altstadt von Palma, bevor wir dann ein Lokal finden, dass allen genehm ist. Es hat zu regnen aufgehört und wir können im Freien sitzen.

RUND MALLORCA – DER „TIO PEPE TÖRN“



**SONNTAG, 02.09.2012 PALMA
9,5 SM GESEGELT 21,2 SM MIT MOTOR**

Das Wetter hat sich noch nicht gebessert, der Himmel ist grau verhangen. Nach einem ausgiebigen Frühstück legen wir um 8:00 Uhr ab, unser Ziel ist die Insel Cabrera im Südosten von Mallorca. Der Wind ist mäßig und vorerst müssen wir motoren. Vormittags lichtet sich kurzfristig die Wolkendecke. Mittags fängt es zu regnen an aber wenigstens hat der Wind zugenommen und wir segeln bei 15 Knoten. Der Regen ist zum Glück nur von kurzer Dauer. Um 13:30 erreichen wir die Einfahrt in den Puerto de Cabrera, packen die Segel ein und legen um 14:00 Uhr an der zugewiesenen Boje an. Puerto de Cabrera ist ein Naturhafen im Nationalpark, ein aus 18 Inseln und Inselchen bestehendes Archipel. (Für das Anlegen bedarf es einer Genehmigung, die mindestens 3 Tage vor Reisebeginn eingeholt werden muss. Kann über den Vercharterer erledigt werden.)

Cabrera ist ein Taucherparadies und wir waren schon ganz gierig aufs Schnorcheln. Leider hält uns das Wetter von dieser Tätigkeit ab. Zwar hat sich die Wolkendecke etwas gelichtet, es gibt bereits blaue Stellen und die Sonne scheint zwischendurch, aber zu mehr als einer kurzen „Wassertemperaturkontrolle“ reicht es nicht.

Cabrera die „Ziegeninsel“ – viel gibt es hier nicht. Ein Restaurant, ein kleines Museum, eine Burg, ein paar Häuser. Keinen Flughafen, keine Autos, kein Hotel. Dafür viel geschützte Natur.

Die Römer setzten Ziegen aus – als Reiseproviant. Vom 1. bis zum 6. Jahrhundert nutzten die Römer die Insel als Zwischenstopp auf dem Weg zum spanischen Festland oder nach Mallorca. Ende des 14. Jh. Wurde

das Castillo zum Schutz gegen Piratenangriffe errichtet. Bis weit ins 20. Jh. versteckten Schmuggler hier ihre Waren. Im 19. Jh war es eine Gefängnisinsel. Sogar der spanische Diktator Franco machte sich Cabrera zunutze. Er wollte nicht, dass die Alliierten mitbekamen, dass er Nazi-Deutschland mit Penicillin versorgte. So schaffte er die Antibiotika auf das vergessene Inselchen im Mittelmeer, wo deutsche U-Boote die Medizin dann unauffällig abholten. Auch nach dem Tod des Generalissimo war Cabrera bis weit in die achtziger Jahre Militärgebiet. Heute ist es Schnorchel- und Taucherparadies.

Peter hatte schon vor uns angelegt und auch die beiden anderen Boote treffen dann nach einiger Zeit ein. Das „Boje Fischen“ ist wieder einmal ein belustigendes Schauspiel.

**MONTAG, 03.09.2012 CABRERA
32,0 SM GESEGELT 4,8 SM MIT MOTOR**

Um 8:30 gibt es eine Skipperbesprechung beim Commodore am Boot, das Stefan via Dingi erreicht. Ziel für heute ist Porto Cristo an der Ostküste. Es ist sonnig aber windig und kühl, trotzdem geben wir uns einem morgentlichen Schwimmvergnügen hin. Nach ausgiebigem Frühstück legen wir um 10:00 Uhr ab, umrunden noch mit „Vangelis´ Conquest of Paradise“ das Flaggsschiff und fahren aus dem Naturhafen hinaus. Es klart auf und eine Stunde haben wir sogar volle Sonne – es wird richtig angenehm. Auch Aolus ist uns gut gesonnen, wir haben zuerst 16 bis 19 Knoten Wind und müssen gleich reffen, dann bis 35 Knoten – weiteres Reffen ist angesagt. Mit raumem bis halben Wind erreichen wir 5 bis 6 Knoten speed. Hinter uns steht eine Regenwand, die die anderen voll erwischt haben (wie wir dann abends hören). Vor uns nähert sich vom Westen die nächste „Schwarze Wand“ – wird sie uns erreichen? Diese nicht, dafür aber dann eine andere. Die Ostküste von Mallorca zieht backbords an uns vorbei mit hässlichen Hotelklötzen. Der Wind lässt wieder nach bis wir nur mehr 2,5 Knoten machen und um 13:00 Uhr die die Segel einpacken. Dann gibt es wieder einen Regenschauer und nachmittags können wir noch für 1 Stunde

das Tuch hervorholen, bis wir dann um 17:00 Uhr in Porto Cristo, an der kommunalen Hafencadee anlegen. Der anschließende, kleine Sandstrand ist nicht wahn-sinnig einladend, aber trotzdem lassen wir diese Gelegenheit zum Schwimmen nicht aus.

An der Hafencadee gibt es gleich ein Restaurant, in dem wir alle gemeinsam essen: Vorspeisen und dann Paella mit Meeresfrüchten und Weißwein – nicht toll aber ganz in Ordnung.

**DIENSTAG, 04.09.2012 PORTO CRISTO
21,8 SM GESEGELT 15,8 SM MIT MOTOR**

Gleich über der Straße gibt es einen Minimarket und das heißt frisches Brot und Cornetti zum Frühstück. Heute scheint die Sonne schon kräftiger (zumindest vorerst).

Um 9:00 Uhr gibt es Skipperbesprechung: Ziel für heute ist Ciutadella an der Westküste von Menorca.

Aus nicht mehr nachvollziehbaren Gründen legen wir erst um 11:20 Uhr ab, der Himmel hat sich bereits wieder verfinstert und nach kurzer Zeit erreicht uns der erste Regenguss, zum Glück nur 15 Minuten lang. Der Wind bläst uns mit 20 Knoten direkt auf die Nase (wie könnte es anders sein!).

Über Funk erfahren wir, dass Laura vom Party-Boot sich offensichtlich eine multiple Infektion im Gesichtsbereich eingehandelt hat und somit das Party-Boot in Begleitung des Flaggsschiffes den nächsten Hafen anlaufen wird um zum Arzt zu gehen und nicht nach Menorca fährt.

Nach 11/2 Stunden Fahrt ändern wir unseren Kurs von Nord auf Nordost und können Segel setzen, vorerst nur das Groß mit einem Reff. Nach kurzer Zeit, als unser Kurs dann noch östlicher gelegt ist, nehmen wir die Genua dazu. Zur Abwechslung regnet es dann 10 Minuten lang, bis sich wieder die Sonne zeigt. Die Wellen sind lang und 1,5 bis 2 Meter hoch, dabei haben wir 6,5 bis 7 Knoten speed. Ich genieße diese Schauklerei, einTeil der Crew kann das nicht so nachvollziehen. Irgendjemand meint, wir hätten eine Tageskarte in der Hochschaubahn gelöst. Zwischendurch müssen wir dann, für ca eine Stunde, die Segel wieder einpacken. Dann regnet es wieder, hat aber 23 Grad ... so geht das dahin: Segel ´rein – Segel ´raus, Segel ´rein; Regen aus – Sonne ´rein, Regen ´rein – Sonne aus ... „Wann mi des Reisebüro net vermiddelt het“ ... (Qualtinger: „Travnicek“ – für die jüngere Generation). Zur „Entschädigung“ springen dann einige Delfine um uns herum und ca ein Meter aus dem Wasser heraus. Um 17:45 ist es dann so weit – wir nähern uns der Einfahrt in die schlauchartige Bucht von Ciutadella, die backbord von der Punta Sa Farola und steuerbord vom Torre de Sant Nicolau begrenzt wird. Diese Einfahrt



erinnert ein bisschen an die von Grado in den alten Stadthafen, nur breiter. Ciutadella empfängt uns mit einer herrlichen Spätnachmittags-Stimmung – das Wetter hat sich zusehends gebessert. Um 18:30 legen wir vor dem Club Nautico an. Es gibt ausreichend Platz, Peter mit Ucanca war schon vor uns da.

Nach einem ausgiebigen Anlegeschluck bei romantischem Sonnenuntergang wollen wir die Duschen und WCs erkunden – leider schon geschlossen. Also „Ausgehservice“ an Bord!

An der Hafepromenade gibt es die übliche Restaurantmeile, wir entern eines davon, werden sehr freundlich bedient und sind auch mit dem Essen zufrieden. Als Abschluss gönnen sich einige eine Crema Catalana, die wirklich köstlich schmeckt. Außerdem versichert uns der Kellner, dass jetzt der Tramunta, wie er hier genannt wird, vorbei wäre.

Tramunta oder Tramontana, wie der Mistral im Bereich der Balearen genannt wird. Dieser zieht bekannterweise durch das Rhonetal in den Golf von Lyon und verbreitet sich in südöstlicher Richtung über Sardinien nach Tunis. Seine Ausläufer streifen die Balearen, manchmal nur Menorca, er kann dabei bis 60 Knoten erreichen.

Nach dem Essen streifen wir noch durch die Altstadt, die über Stufen erreichbar ist, nicht ohne auch einigen schönen Läden einen Besuch abzustatten. Ingrid ersteinigt gleich zwei Paar Albarcas (diese typisch menorquinischen Sandaletten), die für meine verbeulten Füße leider nicht geeignet sind. Dafür hätte es mir eine Ziegenledertasche angetan, (diese stinken zwar fürchterlich, aber das Leder ...), kann mich aber gleich nicht so recht entscheiden (was ich dann im Nachhinein bereut habe).

Zurück am Boot haben wir dann noch eine „Besprechung mit Onkel Peppi“, bis wir schließlich ziemlich müde in unsere Kojen fallen.

MITTWOCH, 05.09.2012 CINTADELLA
28,2 SM GESEGELT 9,5 SM MIT MOTOR

Der Kellner hatte recht, das Wetter ist prächtig und wir haben den Vormittag für die Besichtigung von Ciutadella vorgesehen. Stefan will dann doch schon um 12:00



Uhr ablegen, was die Sache doch einigermaßen verkürzt und vor allem der weibliche Teil der Crew zwischen Shopping und einem mittelalterlichen Stadtrundgang hin- und hergerissen ist. Also von jedem ein bisschen etwas.

Um 12:00 Uhr legen wir pünktlich ab, mit Ziel Puerto de Pollensa, wo wir die anderen beiden Boote wieder treffen werden. Aus dem „Schlauch“ hinaus haben wir dann angenehme 12 Knoten Wind und eine moderate Welle. Zwischendurch flaut der Wind einmal kurzfristig etwas ab und wir mogeln den Motor zu den Segeln, dann frischt er aber wieder auf bis zu 14 Knoten und wir haben acht Stunden, bis zur Einfahrt in die Bahia de Pollensa, reinstes Segelvergnügen. Es ist richtig heiß geworden und wir erlauben uns zwischendurch ein Elektrolytgetränk – wird ja auch gleich wieder rausgeschwitzt.

Als wir um 19:00 Uhr in der Bucht ankommen, liegt das Flaggschiff schon vor Anker und das Party-Boot hat sich kurz davor dazu gelegt. Wir nehmen die andere Seite und liegen jetzt zu dritt im Päckchen. Ucanca liegt etwas abseits.



Nach der Skipperbesprechung geht es lustig zu: Musik spielt, es wird geprostet, geplantscht und geschwommen, das Wasser ist herrlich. Die Küste wird auch hier von Hotelklötzen verunziert, aber irgendwann „ziehen sie“ dann den Mond hoch und die Stimmung ist wunderbar. Der Wind ist zwar nicht wirklich spürbar aber wir schwojen trotzdem und haben ständig einen anderen Teil der großen Bucht vor unseren Augen.

DONNERSTAG, 06.09.2012 POLLENSA
0 SM GESEGELT 65,2 SM MIT MOTOR

Nachdem heute 65 Meilen bis Puerto de Andraitx, im Süden der Westküste, vor uns liegen, stehen Stefan, Renate und Gerlinde um 5:45 Uhr auf. Schnelles Morgenschwimmen, Gerlinde macht Tee, dazu ein paar Kekse – und pünktliches Ablegen um 6:10 Uhr – wie vereinbart.

Noch in der Bahia de Pollensa ziehen das Party-Boot und Flaggschiff an uns vorbei (wir haben schwache 52 PS zur Verfügung).

Nach der Umrundung von Cap de Formentor steigt die

Sonne am Horizont aus dem Wasser und – wie könnte es anders sein – der Westwind bläst uns auf die Nase, mit 7 bis 10 Knoten. Die anderen beiden Boote entscheiden sich für Segeln und fahren zuerst einmal gegen Norden. Wir entscheiden uns für Dieseln, da wir ja in der Cala de Sa Calobra und Port de Söller noch einen Stopp einlegen wollen.

Zwischendurch gibt es eine Lektion in Sachen Geschwindigkeitsbestimmung: wir ermitteln mit den Methoden Relings- und Flaschenlog. Alle Crewmitglieder haben eine Aufgabe übernommen: Flasche werfen, Flasche einholen, Zeit stoppen, fotografieren etc.

An der Küste gibt es Berge, Berge und wieder Berge zu sehen, ein Torre – sonst nichts. Um 11:20 gehen wir in der Cala de Sa Calobra, auch Schlangebucht genannt, vor Anker. Es liegen nur zwei Boote bereits da. Nach kurzer Zeit allerdings kommt ein Ausflugsboot und der kleine Strand füllt sich – sieht aus wie auf einem Ameisenhaufen. Im Sommer muss es hier höllisch zu gehen.

Nach ausgiebigem Schwimmen, das Wasser hat gemessene 27 Grad – zum Schnorcheln gab es nichts Besonderes – und einem guten Lunch mit Caprese, fahren wir nach zwei Stunden weiter. Bei der Ausfahrt aus der Bucht treffen wir auf das Flaggschiff, das gerade einfährt.

Der Name Schlangebucht bezieht sich auf die Straße, die spektakulär angelegt, sich in unzähligen Serpentina 12 Kilometer lang und 800 Meter tief zum Meer führt. Eines der meist besuchten Ausflugsziele Mallorcass. Wirklich spektakulär und schön, wir sind sie im Anschluss an den Törn mit dem Auto gefahren.

Die Nordküste ist weiter hin wild romantisch und um 15:00 Uhr erreichen wir Port de Söller, den eine Straßenbahn mit dem Ort Söller verbindet. Wir legen an einem Schwimmsteg an und beobachten das Treiben – auch hier ist einiges los.

Offensichtlich gab es auch gestern wieder eine längere Besprechung mit Peppi Onkel, jedenfalls ist er ausgegangen und wird nachgebunkert.



Jutta, Ingrid und Gerlinde erledigen dies, sie bringen unter anderem auch zwei Boxen Eis mit, denen wir uns genüsslich widmen.

Nach einer kurzen Stunde Aufenthalt geht es weiter, wir haben noch 25 Meilen vor uns. An der Westküste entlang gibt es wieder mehr zu sehen. Um 19:00 Uhr fahren wir zwischen der Insel Sa Dragonera, ein Naturschutzgebiet, und dem Festland durch und bald darauf öffnet sich die Badia d'Andraitx mit dem Port Andraitx. Die Bucht ist relativ tief, an der Einfahrt gibt es eine Außenmole mit rotem Feuer, dann ein mit Dalben begrenztes Fahrwasser, bis man die eigentliche Hafeneinfahrt erreicht. Wir bekommen im Stadthafen einen Platz, auch hier Schwimmstege. Es ist 20:00 Uhr, Peter war wieder vor uns da, die anderen beiden Boote treffen erst später, als es schon dunkel ist, ein.

Aus dem Reiseführer: Der einstig reine Fischerort hat sich zu einer der beliebtesten Wohnadressen deutscher Residenten entwickelt. Da zu den Wahlbürgern von Port d'Andraitx auch hochkarätige Prominenz zählt, gehören die Preise hier zu den höchsten der Insel.

Nach dem Abendessen am Boot gehen wir zuerst noch die Hafensperrmauer auf und ab um dann in einer nahegelegenen Bar auf die Crew des Flaggschiffes und einen Teil der Party-Boot-Crew zu treffen. Die haben uns schon eine Runde Caipirinha voraus. Es gibt einige wirklich noble Lokale an der Hafensperrmauer, das Publikum würde ich aber als sehr unterschiedlich einstufen.

Zurück am Boot haben Ingrid, Gerlinde und ich noch eine Besprechung mit Onkel Peppi, zu der auch der Skipper des Party-Boots stößt, allerdings nur kurz ...???

**FREITAG, 07.09.2012 ANDRATX
12,2 SM GESEGELT 14,0 SM MIT MOTOR**

Nach gemütlichem Frühstück legen wir um 11:30 Uhr ab, das Wetter ist (vorerst) prächtig. Im Hafenbecken

tummelt sich ein Rudel Optis und sonst ist auch einiges los. Nach der Ausfahrt aus der Bucht fahren wir entlang der Küste, wir wollen in einer der nächsten Buchten noch einen Bade-stop einlegen. In der Bucht Camp De Mar drehen wir eine Runde, wahnsinnig romantisch ist es hier nicht – aber was soll's, es ist der letzte Tag. Endlich haben wir uns für einen Platz entschieden – aber leider – die



Technik entscheidet sich gegen uns: die Ankerwinde versagt ihren Dienst, alles wird durchgecheckt, Panel, Sicherungen, Strom etc. – nutz nix – sie macht keinen Muckser. Na gut, was soll's ... die Sonne und Äolus haben Mitleid mit uns: die Sonne hat sich vertuscht, der Himmel verdunkelt (d.h. Schwimmen ist nicht mehr

so gefragt), dafür kommt Wind auf, 13 Knoten – also Segel setzen. Eine Zeit lang kreuzen wir, dann passt der Wind sogar für unseren Kurs. Wir passieren die Islas de Malgrats, (ein nahe an der Küste gelegenes Naturschutzgebiet, also Abstand halten!), dann weiter Islote El Toro, die wir ebenfalls außen passieren (wieder ein Naturschutzgebiet) und umrunden Punta de Cala Figuera. Der Leuchtturm ist einer von denen, die aussehen wie die Zuckerstangerln in meiner Kindheit. Es geht jetzt direkt nach Nordosten auf Palma zu. 30 Minuten, dann packen wir die Segel ein (sonst kommen wir erst morgen an).

Magaluf, Palma Nova, Portals Nous ... etc, die Küste, deren Bilder man vor Augen hat, wenn man das Wort Mallorca hört. Wir passieren die Cala de Mayor – riesige Kreuzfahrtschiffe parken hinter den Wellenbrechern, dann wird die Kathedrale sichtbar und unser Törn neigt sich dem Ende zu. Tanken, „einparken“ – das war's wieder einmal.

Jetzt beginnt das übliche, geschäftig-heckitische Treiben des Einpackens und Sondierens der übrig gebliebenen Lebensmittel. Währenddessen regnet es dann wieder heftig, beruhigt sich aber dann für den Gang zum Abendessen. Ein Tappas-Lokal wurde vorbestellt. Leider indoor und sehr laut, man kann sich kaum unterhalten, wodurch für mich leider der kulinarische Genuss etwas beeinträchtigt wird. Das Essen ist nämlich sehr gut. Danach wird eine Location für einen gemeinsamen Abschlussdrink gesucht. In der Stadt tut sich nichts so Wahres auf und so wird dann das Cafe El Pesquera, direkt am Hafen, angesteuert. Der ultimative Showdown der Flottille. Es gibt hier Live Musik mit vorwiegend Salsa, Samba und Cha Cha Cha und anderen heißen Rhythmen – dabei geht die Post ab. Elfi tanzt ihre Flip Flops zugrunde – macht nix – sie tanzt ohne weiter. Bis auf wenige zu müde Sailors (wie mein Stefan) sind peu à peu alle auf der Tanzfläche. Wehe wenn sie losgelassen ... unsere Schweizer Freunde ... und so manche andere ...

So ca um 1:30 Uhr, nach mehrmaligen Zugaben, hören die beiden Musiker dann doch auf. Nicht so die Nachteulen der Flottille – am Party-Boot geht es weiter. Letzte Getränke und Knabberreste werden zusammen getragen und dem endgültigen Abfeiern gehuldigt. Gerüchten zu Folge hat Agnes mit Michi am Parkplatz bis 3:30 Uhr weiter getanzt...

**SAMSTAG, 08.09.2012 PALMA
ABREISE**

Um 8:00 Uhr sollen wir das Boot verlassen. Mit verschlafenen Gesichtern gelingt uns das auch ziemlich



TÖRNSTECKBRIEF

103,7 sm gesegelt
129,5 sm mit Motor

Route:
Marina Palma - Cabrera - Marina Porto Cristo - Marina Porto de Ciutadella - Porto de Pollensa - Marina Porto de Andraitx - Marina Palma

Marina 1 Palma de Mallorca:
Muring, Strom und Wasser am Steg, Treibstoff, Duschen und WC im Charterbüro, Heimathafen

Marina 2 Porto de Cristo:
Muring, Strom und Wasser am Steg, Duschen, WC, 53,- €

Marina 3 Porto de Ciutadella:
Muring, Strom und Wasser am Steg, Treibstoff, Duschen, WC, 68,- €

Marina 4 Porto de Andraitx:
Muring, Strom und Wasser am Steg, Duschen, WC, 52,- €

RESUMÉE

Laut unserem Commodore Berndt war es die beste Flottille – bis jetzt – toppen ist sicher noch möglich. Stefan und ich haben den Eindruck, auf der Isabel war's ideal. Harmonisch – kein Zickenterror, lustig, perfekte Manöver, gekühlte Getränke (soweit es der Kühlschrank zugelassen hat), super Essen und Snacks – Dank an die Pantry-Verantwortlichen! Wir freuen uns auf's nächste Mal – dazwischen liegt die lange Winterpause!



Was passiert, wenn quirilige Youngsters auf die Szene gesetzelter Segler treffen – noch dazu eine Woche auf „Gebräu und Verderb“ in der Flottille zusammengeschweiß?

Ein Törnbericht abseits erholsamer Mußstunden von Elke Andersson.

Der erste Urlaubstag begann für Therese, Laura und mich nach einer kurzen Nacht mit einer frühen Tagwache um 8 Uhr morgens. Mehr oder weniger ausgeschlafen machten Laura und ich uns auf den Weg zur Marina, wo wir auf den Rest unserer Crew und der Flottille treffen sollten. Währenddessen machten sich Therese und Sammy auf den Weg, um Lebensmittel für die bevorstehende Woche zu kaufen.

Nach einem kurzen Fußmarsch von unserem Hostel erreichten wir unser Ziel, wo bereits einige Mitsegler und noch mehr Gepäcksstücke auf uns warteten. Den

weiteren Vormittag verbrachten wir mit der Beaufsichtigung des immer größer werdenden Gepäckhaufens und dem Kennenlernen der Crews der anderen Schiffe. Nach einigen Telefonaten erfuhren wir, dass ein Teil unserer Wiener Crew bestehend aus Uschi, Skole und Stefan anscheinend beschlossen hatte, von der Marina aus mitsamt Gepäck noch ein wenig die Altstadt von Palma zu besichtigen. So machte sich Laura auf den Weg, um den Sightseeing-begeisterten Teil unserer Crew wieder einzusammeln. In der Zwischenzeit kehrten auch Therese und Sammy von ihrem Einkaufstrip zurück.

Zu unserer aller Freude brachten sie nicht nur Essen und Bier mit, sondern hatten uns auch ein 8. Crewmitglied besorgt. Die kleine „Hello Kitty“ - Sparbüchse mit Namen Stressella wurde mit Begeisterung in unserer Mitte aufgenommen. Endlich vollzählig konnten schließlich wir unser Boot „DeMaria“ übernehmen und beziehen. Nach der Sicherheitseinweisung durch unseren Skipper Skole und feierlichem

Schwur auf Stressella konnten wir uns das 2. oder 3. Bier des Tages gönnen.

Da Bier leider nicht wirklich als vollwertige Mahlzeit zählt brachen wir in den Abendstunden auf, um ein wenig feste Nahrung zu uns zu nehmen. Leider war unsere Restaurantwahl ein ziemlicher Reifall. Direkt neben der Kathedrale gelegen war man anscheinend der Auffassung, man könnte Touristen Speisen vorsetzen, die vom Preis-Leistungsverhältnis grenzwertig waren. Nach dem Essen war unsere Bordkassa um einiges leichter, aber dafür unser Inventar um 2 Aschenbecher, Salz- und Pfefferstreuer reicher. Nebenbei konnten wir von vorbeilaufenden Straßenverkäufern auch unsere Crew Adjustierung in Form von riesigen Sonnenbrillen in verschiedensten Farben erwerben. So war der erste Abend doch nicht ganz umsonst gewesen.

Gleich beim ersten Auslaufen mussten wir erkennen, dass auf Mallorca nicht nur strahlender Sonnenschein vorherrscht. Bei Regen und starken Wind verließen wir den Hafen von Palma. Zum Glück hatten wir Sissi an Bord, die wir mit der Aussicht auf einen der am Vorabend erworbenen Aschenbecher ködern konnten. Als erstes erklärte sie uns, wie unser Boot und die Segel funktionierten. Als wir uns dazu fähig fühlten, unser Schiff allein zu steuern, wechselte sie mitsamt Aschenbecher auf offener See auf die Alaneis und wir waren auf uns allein gestellt.

Am Nachmittag besserte sich das Wetter und wir be-

schlossen, Segel zu setzen und zu segeln. Das erfolgreiche Ausführen unseres Versuchs wurde den anderen Schiffen umgehend über Funk in Form des Liedes „We are sailing“ mitgeteilt.

Schließlich erreichten auch wir Cabrera, eine kleine Insel südlich von Mallorca. Wir machten unser Boot an einer Boje fest und ließen den ersten Segeltag bei Abendessen und Bier an Bord ausklingen.

Auch am zweiten Tag unseres Törns hatten wir beim Auslaufen mit Sturm und hohen Wellen zu kämpfen. Nach ein paar Meilen nutzten wir die mittlerweile etwas ruhiger gewordene See für ein Fenderüber-Bord Manöver – natürlich nach vorheriger Überprüfung, ob die restliche Anzahl der Fender bei einem Misslingen unserer Übung noch für den Rest der Woche ausreichen würden. Unsere Sorgen waren jedoch unbegründet, nach ein paar Minuten konnte der Fender wieder geborgen werden.

Im Laufe des Tages besserte sich das Wetter und wir konnten die verbleibende Strecke nach Puerto Cristo genießen.

Beim Einlaufen in die Marina wurden wir bereits mit einem Freudigen „SKOL“ vom Rest der Flottille begrüßt. Anscheinend hatten ein paar von den anderen Booten beschlossen, uns den Ruf als Party-Boot streitig zu machen. Nach erfolgreichem Einparken unter immer größer werdendem Publikum konnten auch wir uns das 1. Bier an Land seit Tagen genehmigen. Vielleicht spürten deshalb ein paar von uns den Landgang besonders stark.



Nach einem kurzen Bad im Meer und anschließendem Duschen brachen wir recht bald zu einem gemeinsamen Abendessen mit den Crews der anderen Schiffe auf. Als Vorspeise gab es eine Auswahl an Tapas, gefolgt von einer köstlichen Paella. Begleitet wurde das Essen mit reichlich Wein und Bier.

Zu voll, um noch über die Passarella zu kommen, beschlossen wir, den Rest des Abends auf unserem Boot zu verbringen. Bald gesellten sich auch einige Mitglieder der anderen Crews dazu. Leider hatten unsere deutschen Bootsnachbarn nicht so viel Freude mit unserer spontanen Bootparty wie wir. Ihren wiederholten Bitten nach weniger lauten Skol-Ausrufen wurde nur bedingt Folge geleistet. Erst in den frühen Morgenstunden kehrte endgültig Ruhe ein.

Der vierte Tag begann nach dem vorherigen Abend etwas später als geplant. Als sich endlich alle bereit zum Aufbruch fühlten, passiert auch schon das erste Unglück. Aufgrund des starken Windes wurden wir wieder Richtung Anlegesteg getrieben, wo wir uns schließlich in der Mooring einer Motoryacht verfangen. Nach vergeblichen Befreiungsversuchen funkten wir die bereits fast aus dem Hafen ausgelaufene Alaneris um Hilfe an. Diese machte sofort kehrt und warf uns im Vorbeifahren ein Tau zu. Ein kurzer Ruck und wir waren los. Während wir unsere neu gewonnene Freiheit verdauten, wendete Berndt die 4m breite Alaneris souverän in der 1m breiten Hafeneinfahrt und war schon wieder ausgelaufen, bevor wir uns erst zum Wenden bereit machen konnten. Mit einem gewissen Respektabstand folgten wir der Alaneris aus der Marina hinaus.

Nach den letzten Tagen dachten wir eigentlich, das Wetter könnte nicht mehr schlimmer werden. Wir wurden jedoch eines Besseren belehrt. Innerhalb kürzester Zeit wurde es auffallend still an Bord und jeder litt vor sich hin. Nun bereuten wir die 1 bis 8 Bier zu viel vom Vorabend. Besonders schlimm ging es Laura, die neben dem Kater auch mit Ohren-, Nebenhöhlen- und Blasenentzündung zu kämpfen hatte. So beschlossen wir recht bald, in der nächsten Marina anzulegen, um dort einen Arzt aufzusuchen. Begleitet von Alaneris legten wir schließlich in Cala Rajada an. Dort machten sich Laura und Therese mit Sissi und Berndt auf die Suche nach medizinischer Hilfe. Im geschützten Hafen besserte sich auch der Zustand vom Rest von uns erstaunlich schnell und bald waren wir wieder bereit, feste Nahrung zu uns zu nehmen. Uschi und ich machten sich auf die Suche nach einer nahegelegenen Pizzeria. Als wir ausgestattet mit 4 Pizzen an Bord zurück kamen, waren auch Laura und Therese wieder vom Arzt zurück gekehrt. Als Ausbeute hatten sie eine beträchtliche Anzahl an Antibiotika für sämtliche bekannten Krankheiten mitgebracht. Während wir friedlich beim Essen waren wurden wir vom Steg her mit einem mehr oder weniger freundlichen Skol begrüßt. Zu unserer allgemeinen Überraschung waren es unse-

re deutschen Nachbarn vom Vortag, die anscheinend in derselben Marina nur ein paar Meter weiter lagen.

Gegen Ende des Tages waren sämtliche Crewmitglieder bis auf Laura wieder bereit für diverse Reparaturbiere.

Nach einer gefühlten „Mütze voll Schlaf“ wurde der Vormittag für dringend notwendige Besorgungen von Lebensmittel- und Tabak genutzt. Ausgestattet mit unserem Handfunkgerät machte ich mich auf die Suche nach einem Supermarkt. Abgelenkt durch zahlreiche Souvenirgeschäfte gestaltete sich der Weg länger als geplant, sodass ich beim Zahlen an der Supermarktkasse von unserem Kapitän angefunkelt (was Kassererin und mich gleichermaßen erschreckte) und aufs Schiff zurück geordert wurde.

Als unsere Crew endlich wieder vollzählig an Bord war, wurden wir von Alaneris durch Eindampfen in die Vorspring abgelegt. Beim Auslaufen herrschte das erste Mal strahlender Sonnenschein, was allgemeine Verwirrung bei unserer mittlerweile ungewohnterprobten Crew hervorrief. Die Strecke von Cala Rajada nach Pollensa verlief ohne größere Zwischenfälle. Wir nutzten den guten Wind um Segel zu setzen und bald konnten wir die Alaneris nur noch als kleinen Punkt am Horizont ausmachen. Aufgrund unserer fast schon an Raserei grenzenden Geschwindigkeit waren wir kurz in Sorge, von einer Radarboje geblitzt zu werden.

In den frühen Abendstunden erreichten wir unser Ziel und gingen in der Bucht vor Alaneris/Anker—wir machten längsseits an Alaneris fest. Bald darauf trafen auch „Isabel“ und „Ukanka“ ein. „Isabel“ machte an der Backbordseite von „Alaneris“ fest. Was für ein Partyfloß! Nach einem erfrischenden Bad im Meer mit dazugehörigem Feierabendbier und ein paar Besuchen auf den anderen Schiffen inklusive Skipperbesprechung/~trinkung machten wir uns an die Zubereitung des Abendessens. Nachdem wir uns mit einigen Tellern wahlweise oder mit Spaghetti oder mit Salami oder Thunfisch gestärkt hatten, genossen wir

noch ein kaltes Feierabendbier.



Die Tagwache um 5:45 Uhr fiel uns nach 2 Stunden Schlaf etwas schwer, wir wurden beim Auslaufen jedoch mit einem wunderschönen Sonnenaufgang belohnt. Bald setzten wir wieder Segel und nutzten den guten Wind, um aufs Meer hinaus zu kreuzen und die anderen Schiffe wieder einmal abzuhängen ;)

Leider hatten die mittlerweile eine eigene Strategie entwickelt, um doch noch als erste ans Ziel zu gelangen. Wir befanden uns noch auf offenem Meer, als wir plötzlich den Funkspruch erhielten, die sich nahe der Küste befindende Alaneris habe die Bucht für unseren Badestopp erreicht, wir mögen doch bitte auch dort hinkommen. Ob der Zeitpunkt der Informationsübermittlung nun ein Zufall oder willkürliche Berechnung war, sei dahingestellt. Auf jeden Fall war unser Vorsprung somit zunichte gemacht worden.

In der wunderschönen Bucht Sa Calobra angekommen, genossen wir ein erfrischendes Bad im Meer. Unser Skipper war der einzige, der sich traute, von den Felsen zu springen. Während wir beim ersten Versuch noch den Atem anhielten, waren alle Zuschauer beim zweiten Mal schon wesentlich entspannter. Laut Berndt war es nicht mehr ganz so spannend, da wir mittlerweile wussten, „dass er eh net im Boden stecken bleibt“.

Auf der Weiterfahrt nach Andratx beschäftigten wir uns hauptsächlich damit, mit der Alaneris unser lauwarmes Bier gegen deren kaltes zu tauschen. Ein Bier-über-Bord Manöver brachte zusätzliche Spannung.

Der letzte Tag unseres Törns begann für die ersten in den frühen Vormittagsstunden. Laura war frühstücken und Heimflug für den nächsten Tag buchen. Therese und ich machten uns auf die Suche nach einem trinkbaren Kaffee. Nachdem wir endlich alle vorhandenen Lokale in dem kleinen Ort begutachtet hatten, konnten wir den ersten annähernd heimisch schmeckenden Kaffee genießen und nebenbei auch die obligatorischen Postkarten schreiben. Irgendwann nach Mittag waren alle bereit zum Auslaufen. Aufgrund unseres verspäteten Aufbruchs waren wir gezwungen, direkt nach Palma zu segeln. Bevor wir aber in Palma anlegen konnten, mussten wir noch einen Abstecher

zur Tankstelle machen. Dort wurde uns von einem rücksichtslosen Schiff unter spanischer Besatzung fast der Tankplatz weggenommen. Als Berndt mit Alaneris mit *AK voraus* auf den Bug des spanischen Schiffs zu raste, konnten wir deutlich das Weiße in den Augen des spanischen Skippers sehen und die Drängler drehen schnell ab, um sich einen anderen Platz zum Tanken zu suchen.

Gerade das Tankmanöver verdaut, bekamen wir den nächsten Schock: Wir mussten bereits um 8 Uhr früh das Boot verlassen! Zu diesem Zeitpunkt ahnten wir schon Böses, doch sollten unsere schlimmsten Befürchtungen übertroffen werden.

Als wir unsere Kabinen und das Boot recht passabel zusammengeräumt hatten, statteten wir den anderen Booten einige Besuche ab. Dort wurden wir zu unserer Erleichterung mit reichlich Bier versorgt (unsere Vorräte waren bereits seit Stunden aufgebraucht). Um 21 Uhr machten wir uns alle auf zu einem letzten gemeinsamen Abendessen. Voll mit Tapas und reichlich Wein statteten wir zu späterer Stunde noch der Strandbar neben der Marina einen Besuch ab. Dort wurde mit Cocktails auf den letzten Abend angestoßen. Die Live Band verleitete viele zum Tanzen, die meisten freiwillig, ein paar andere mussten erst mit Nachdruck dazu überredet werden. Viel zu schnell war Sperrstunde und alles Diskutieren half nicht mehr, so mussten wir wieder zu unseren Booten zurückkehren und die Party dort fortsetzen. Die Zeit verging wie im Flug, so trafen die letzten noch nicht Zubettgegangen mit den ersten Abreisenden zusammen. Unser Schlaf hat sich so auf Minuten verkürzt, was ein dezentes Chaos beim Verlassen der Yacht nach sich zog, da plötzlich abertausende persönliche Gegenstände aus Salonbänken, Schapps etc. auftauchten... Auch das spätere Nickerchen im Park neben der Kathedrale von Palma konnte uns nicht mehr vollständig sanieren. Erst am späten Nachmittag vervollständigte sich unsere Gruppe in der Marina, um um den Weg zum Flughafen anzutreten.



Seegebiet und mögliche Route

SEGELBAR - SOMMERLICH - SIZILIANISCH

Unter der Prämisse wurde der ursprüngliche Plan, die Inselwelt Griechenlands zu erkunden, zugunsten Siziliens Nordostküste aufgeschoben.

Unser Segelpartner Antonio (ex. „Eva Mare“) hat 2012 seine Basis in Palermo aufgeschlagen und ermöglicht dem Club Segelvergnügen südlicher denn je.

Küstensegeln in Sizilien ist geprägt vom Seewind, der bis zu 3-4 Bft. erreichen kann, und im Schönwetterfall das Segeln auch für Nichtsegler unterhaltsam macht. Die Strecke von Palermo nach Favignana lässt mit 60sm (auf einigermaßen direktem Wege) ebenfalls genügend Zeit für Sightseeing und Badestopps.



Hafenfeste in Castellamare

Die Wassertemperatur beträgt im August ca. 24°C.

Palermo, die Hauptstadt Siziliens, ist mit dem Flugzeug von Wien bei moderaten Preisen von (dzt.) ab 300,- Euro pro Person H+R in gut zwei Stunden Flugzeit erreichbar und bietet alle Annehmlichkeiten eines städtischen Starthafens.

Auf der Fahrt Richtung Westen bietet beispielsweise das Städtchen Castellamare dei Golfo. Ein Castell aus dem 14. Jahrhundert, das auf einer Halbinsel in die Hafenbucht ragt, beherbergt das historische Museum der Stadt. Etwa 7 km südlich der Stadt in Ponte Bagni sprudeln schwefelhaltige Quellen in die „Terme Sege-stane“. Die übrigen „Sehenswürdigkeiten“ der Stadt waren eher zweifelhafter Natur—unter anderen werden Salvatore Maranzano (1868-1931, Boss der Bonanno-Familie), Giuseppe Aiello (1891-1930, Mafioso in Chicago und Gegenspieler Al Capones), Stefano Magaddino (1891-1974, Mafiaboss von Buffalo) oder Carmine Galante (1910-1979, Mafioso) genannt.

Nördlich davon grenzt der Nationalpark „Riserva naturale Dello Zingaro“ ans Meer und bietet einige kleine nach Osten offene Buchten zum Baden.

Das Kap markiert der unübersehbare „Faro di San Vito“ unweit des kleinen Ortes San Vito di Capo. Nun auf Südwestkurs gelangen wir zu den Egadischen

Inseln—manche so klein, dass nur ein Leuchtturm darauf Platz hat, andere bewohnt, aber die meisten in Sichtweite der Provinzhauptstadt Trapani.

Die Ägadischen Inseln (von den Einheimischen als „Isuli Egadi und in der Antike „Aegates“ bezeichnet) bilden eine Inselgruppe vor der Westküste Siziliens. Sie bestehen hauptsächlich aus den größeren Inseln Favignana, Levanzo und Marettimo sowie einigen kleineren Inseln. Heute leben ca. 4.300 Einwohner auf den Egadischen Inseln.

Die Inselgruppe war - damals noch mit dem Festland verbunden — bereits in prähistorischer Zeit besiedelt. Auf Levanzo sind in der „Grotta del Genovese“ Ritzzeichnungen und Malereien aus der Altsteinzeit erhalten.

Nach einer Überlieferung war Favignana die Ziegeninsel des Odysseus, von der aus er zum Festland fuhr, wo er auf den Zyklopen stieß. In der Antike waren die Inseln Schauplatz der letzten Seeschlacht zwischen den Flotten Karthagos und dem Römischen Reich im Ersten Punischen Krieg. Favignana ist für den Thunfischfang bekannt. Ab März ziehen die Thunfischschwärme (ital. „tonno“) durch die Straße von Gibraltar ins Mittelmeer, um ihre Laichgründe aufzusuchen. In den Meerengen trieben die Fischer die Schwärme in ein System von Netzen in enger werdende Kammern. Aus der „cammera della morte“ wurden sie schließlich mit Enterhaken auf die Boote gehoben. Die Fangmethode trug nicht zu Unrecht den Namen „Mattanza“ (ital. „Abschlachten“).

Lässt man die blutige Geschichte einmal in den Hintergrund rücken, so finden sich bereits auf Favignana etliche geschützte Buchten, die zum Verweilen einladen.

Die Isola Marettimo mit dem an der Ostküste gelegenen gleichnamigen Hauptort bietet tiefe in die schroffen Kalksteinklippen gewaschene Höhlen, die „Grotta del Cammello“ (Ostküste), die „Grotta del Bombarda“ oder die „Grotta del Presepe“ (Westküste), um nur einige zu nennen.



Marsala-Kathedrale und Hauptplatz

Die ca. 70.000 Einwohner Trapanis, der siebentgrößten Stadt Siziliens blicken auf eine jahrtausende lange Geschichte zurück. Der Name leitet sich von griechischen „drepanon“ ab und ist auf das der Altstadt vorgelagerte sichelförmige Felsenriff zurückzuführen. Mit der Vorherrschaft der Araber erlebte die Stadt im frühen Mittelalter einen bedeutsamen Aufschwung. Aus der Region wurde Salz nach ganz Italien, England und Frankreich verkauft. Die Arabische Architektur und Handwerkskunst prägen bis heute das Stadtbild. Aus jener Zeit zeugt auch die ca. 30 km lange Salzstraße zur Stadt Marsala (von arab. *Mars Allah* - *Hafen Gottes*). Die bedeutendsten Wirtschaftszweige sind noch heute der seit gut 200 Jahren kultivierte Weinbau, die Fischverarbeitung, Ölmühlen sowie die Salzgewinnung. Wegen der Nähe zum afrikanischen Kontinent (Tunesien ist nur ca. 140 km entfernt) ist wenig verwunderlich, dass Masala als eine der ersten italienischen Städte unter muslimische Herrschaft gelangte und bis heute ein Zentrum des Islam in Italien geblieben ist.

Yachten und Charterpreise—exklusiv für Bucher der SFVS-Flottille bis zur Boot Tullin 2013 !

Stand: 5. Februar 2013

31. August - 7. September: Palermo - Egadi - Palermo

Vorcharterer	Type	Name	Baujahr	Kabinen/ Kojen	Kaution	Endreinigung	Listenpreis	Discount -20% -15%	SFSS -10%	Endpreis	Skipper/ Charterer
SailingSicily	Bénéteau 54 Oceanis	Moon Base	2011	4+1/8+1+2	4000	150	6000	4800	4320	€ 4.320	
SailingSicily	Bavaria 50 Cruiser	Clann Oyster	2008	5 / 10	2500	120	4500	3600	3240	€ 3.240	
SailingSicily	Bénéteau 50.4 Cyclades	Isabella	2006	4+1/8+1+2	2500	100	4000	3200	2880	€ 2.880	
SailingSicily	Bénéteau 48 Oceanis	UFO	2013	5 / 10	2500	120	5000	4000	3600	€ 3.600	
SailingSicily	Bavaria 46 Cruiser	Anna (Teakdeck)	2007	4 / 8+2	2500	120	3500	2800	2520	€ 2.520	
SailingSicily	Bénéteau 43 Oceanis	Interceptor One	2011	4 / 8+2	2000	100	3800	3040	2736	€ 2.736	
SailingSicily	Bénéteau 43.4 Cyclades	Gibigiana	2008	4 / 8+2	2000	100	3000	2400	2160	€ 2.160	
SailingSicily	Bénéteau 43.3 Cyclades	Elvira	2006	3 / 6+2	2000	100	2700	2160	1944	€ 1.944	
SailingSicily	Bavaria 40 Cruiser	Extra	2008	3 / 6+2	2000	100	2550	2040	1836	€ 1.836	
SailingSicily	Bavaria 39 Cruiser	Definium	2006	3 / 6+2	2500	100	2500	2000	1800	€ 1.800	
SailingSicily	Delphia 37	Santarcandia	2006	3 / 6	2500	100	2000	1600	1440	€ 1.440	

Entlang des Lykischen Weges durch die Türkische Ägäis

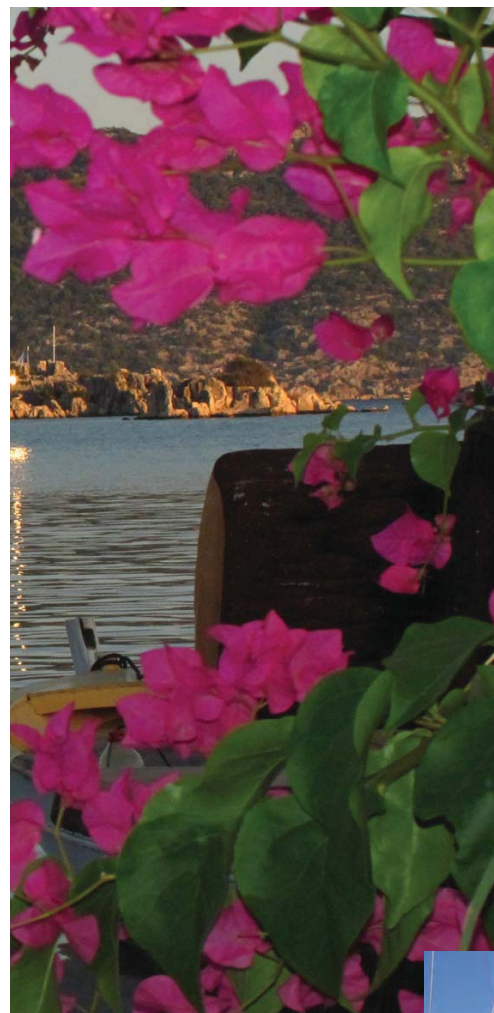
Die Gewürze des Orient, die Salzluft des „Mare Nostrum“, quirlige Städte und beschauliche Buchten — mixt man die wichtigsten Urlaubszutaten mit einer Prise abenteuerlustige Mannschaft, steht einem spannenden Segeltörn nichts im Wege. Franz Gattermayr erkundete im Spätsommer 2012 mit Freunden am Fuße des Taurusgebirges 650 sm Ägäisküste.

Text: F. Gattermayr, Fotos: F. Gattermayr, D. Langmaier

Händler preisen ihre Waren an, in die salzige Morgenluft mischt sich der Duft von Koriander, Kreuzkümmel und Anis, kleine Fischerboote schaukeln vor dem Kai sanft in den Wellen. Die Vormittagssonne verspricht einen heißen Tag und die Läden an den Fenstern der meisten Häuser am Abhang sind bereits geschlossen. Hoch über der gegenüberliegenden Seite der Bucht weht vom Turm der Festung die Fahne des Herrschergeschlechts im aufbrisenden Seewind. Eine Marktfrau hält eine Rispe leuchtend roter Tomaten hoch und ruft „Blechwecker!...!“
Moment, falsche Tonspur, aber schon wiederholt sie „Skippy, Blechwecker!?!“ Langsam kehrt die Realität zurück. Die Crew, die nach ausgedehntem Schnorcheln den Salzgehalt wieder auf Normalstand bringt ahnt die Gefahren um dehydrierte Schiffsführer. Ich lasse meinen Blick nocheinmal über die sich im glasklaren Wasser abzeichnenden Hafentürme, Grundmauern und

Gässchen der byzantinischen Siedlung schweifen, bis mich glitzernde Wellen blenden, das Durstgefühl Oberhand bekommt und sich die byzantinische Marktfrau in Reinhard verwandelt hat. Herrlich zischt die gutgekühlte Efes-Dose beim Druckausgleich!

Die Gastfreundlichkeit der Türken, über die wir schon viel gelesen haben, das im Spätsommer warme Klima des Mittelmeeres und den immer noch zuverlässig wehenden Meltemi haben letztendlich die Wahl des Urlaubsrevieres vereinfacht.
Entlang des lykischen Weges, dem Überbegriff für die vielen Stückchen alter Handelspfade, die seit Jahrhunderten die schroffe Küste der Türkischen Ägäis säumen wollen wir segeln. Wie eine Perlenkette reihen sich historische Stätten aneinander, dazwischen eine Vielzahl von Buchten, die zum Ankern und Baden einladen.



Von der Ankunft am Flughafen Dalaman bis zur Schiffsübernahme verlaufen die Begegnungen mit Offiziellen freundlich und professionell. Auch, wenn wir zu begriffstutzig waren, die mehrfachen Andeutungen des Sicherheitsdienstes an der Zufahrt zum Flughafen richtig zu deuten und endlich etwas Bakschisch rauszurücken (unser Mietbus war aufgefallen, da quasi stündlich ein Teil der Crew einflog, wegen der fehlenden Gratisparkmöglichkeiten am Flughafengelände der Rest der Crew zwischen Dalaman-Town und Terminal pendelte und offenbar auffällig oft den Kontrollposten passierte) – ein anderer Urlauber kam uns schließlich zuvor und wir hatten freie Fahrt nach Marmaris. Einem Missgeschick der Charteragentur verdanken wir, auf einer Bavaria 49 einzuschiffen, anstatt eine GibSea 36 zu übernehmen, aber das sei verziehen!

VERSUNKENE STÄDTE

Einmal dem sehr touristischen Golf von Marmaris entkommen laden hunderte Buchten zum Ankern ein. Das beschert uns gleich südlich im großen Golf von Fethiye herrliche Morgenstunden. Ein vorfrühstückliches Bad verlängert die angenehme Kühle der Nacht ein wenig. Die nordwärts drückende afrikanische Platte überlagert die eurasische hier und ließ den Boden in den vergangenen 1500 Jahren um gut 3 Meter absinken. Sanft schwoit die Yacht am Ankerplatz im türkisblauen Wasser, scheint über die baulichen Reste längst vergangener Zivilisationen zu schweben und ermöglicht quasi vom Frühstücks-tisch historische Stippvisiten. Wir brauchen lange bis wir uns losreißen können. Dank der Tageshitze (das Quecksilber im Salonthermometer sinkt tagsüber kaum unter die 40°C Marke) liegt der Grund für weitere Ankerstops aber auf der Hand... Erst mit dem auffrischenden Wind am Nachmittag lassen sich die geplanten Etappen segelnd meistern. Dafür genießen wir bis in die Abendstun-

den den Meltemi raumschots und lassen unsere „Cygnus“ unter Vollzeuggaloppieren.

LEBENDIGE ORTE

Zwischen den antik-musealen Siedlungen laden quirlige Städte wie z.B. Kas, Fethiye oder Kalkan zum Bleiben ein. Dank dem gut recherchierten „BayExpress“ wissen wir um exzellente Marinas und gute Stadthäfen – wir wechseln ab. Wasser und Strom bekommen wir überall, auch wenn wir manchmal bei Gulets im Packerl liegen. In beschatteten Gassen decken vielfältige Märkte jeglichen Bedarf des täglichen Lebens.





Meeresgetier auf Eis, Gemüse und Salate, jegliche Art von Bekleidung und natürlich auch gefälschte Ware von der „Rolex“ bis zu täuschend echten „Carrera“ Sonnenbrillen. Es geht viel – aber alles in Slow Motion. Sobald sich aber die Abenddämmerung über die Häfen senkt, erwacht in den meist schmalen Straßen das Leben. Reich beladene Warentische stehen neben kleinen Straßencafés, verwirrend vollgestopfte Ausladen lassen den vorbeischießenden Blick am Sinneseindruck oder am Geschäftszweck zweifeln und auf den Dachterrassen locken blitzsauber gedeckte Tische zum Abendessen. Hunger, Durst und Einkaufslust wechseln einander ab, je später der Abend, umso geschlechterspezifisch prägen sich die Vorlieben aus. Nicht selten fallen wir deshalb erst spät in die Kojen (ein Verhalten, das in W2 Teilen der

Fischerboote schon wieder längst an ihren Moorings liegen.

Auf diese Weise haben wir sogar das Glück praktisch auf Steinwurfweite an griechische Gestade heranzukommen – etliche Inseln liegen nur wenige Meilen vom türkischen Festland entfernt und haben bis vor nicht allzu langer Zeit für diplomatische Unstimmigkeiten gesorgt.

Von der Grenzfehde zeugt heute nur noch eine für Urlaubsverhältnisse übertriebene Bürokratie des Ein- und Ausklarierens, Zollhäfen, Öffnungszeiten und Agenten aufeinander abstimms, das die Prozedur für einen kurzen Urlaubstörn zu aufwändig macht. Immerhin Rüberschauen kostet noch nix.

HISTORISCHE STÄTTEN

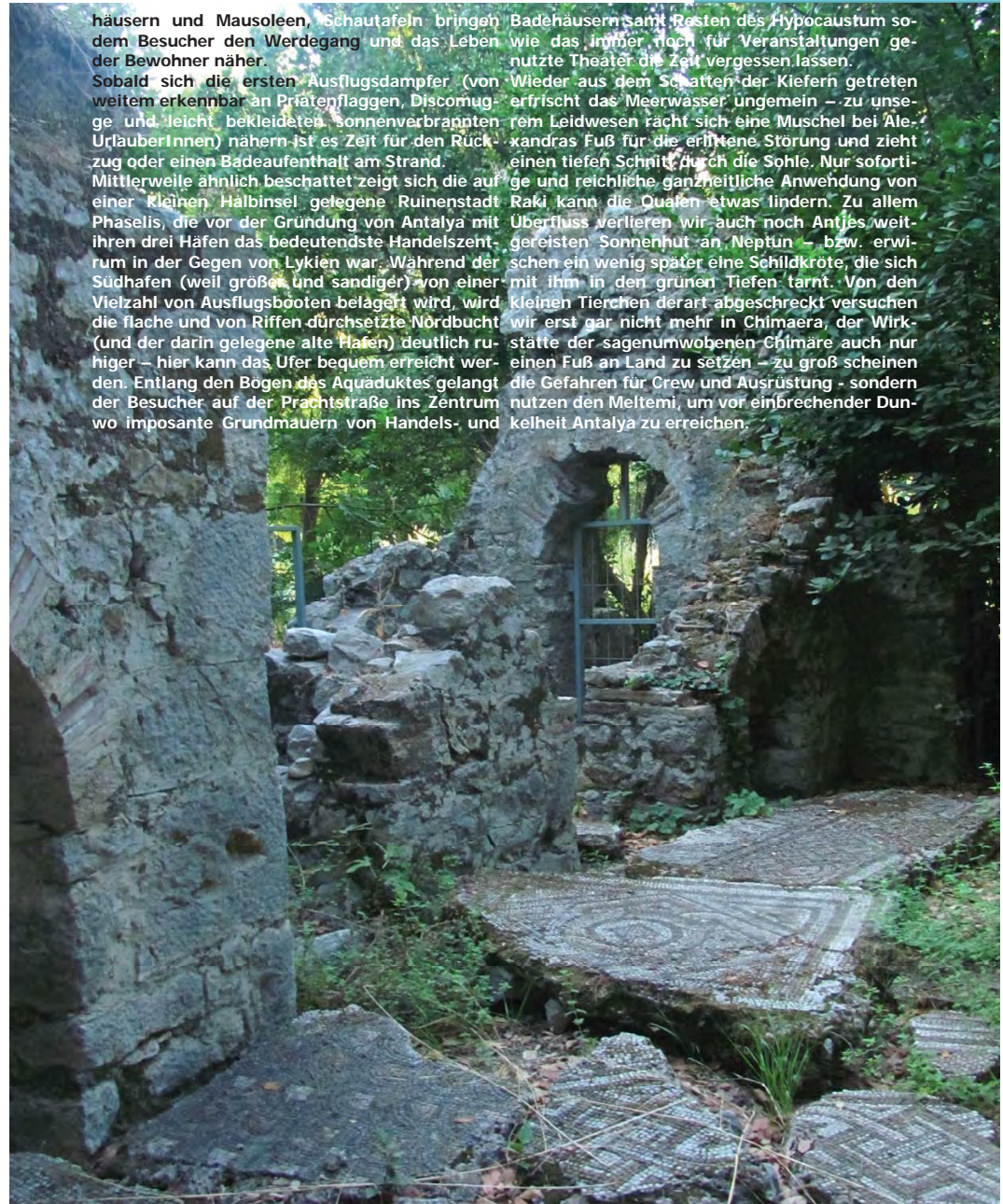
Von Tersane Adasi am Nordende des Golfs von Fethiye über Göcek, Fethiye schippern wir der Küste entlang. Einmal sind's die Felsengräber der ehemaligen Hafenstadt Myra (der Heimatstadt vom hl. Nikolaus), die unsere Aufmerksamkeit erregen, ein andermal die Ruinen eines Amphitheatrs oder Aquädüks. Eine Besonderheit ist die große Bucht von Kekova mit den eingangs beschriebenen Überresten der byzantinischen Stadt und der Festung „Simena“ auf dem landseitigen Hügel. In langsamer Fahrt gelangen wir in eine weitere Bucht bei der Ortschaft Ücagiz. Der ehemalige Friedhof, von dem noch eine Vielzahl von aufgebrochenen Sarkophagen zeugt, bietet sich für einen Spaziergang mit herrli-



chem Blick über die Buchten an. Die Restaurants mit eigenen Stegen können zum Übernachten genutzt werden – meist ist der Liegeplatz auch kostenlos, wenn die Crew im Restaurant zu Abend isst – unsere Kojen schaukeln aber draußen in der Bucht.

Frühaufstehern und Unerschrockenen wie uns zeigen sich die Ausgrabungen von Olympos und Phaselis von ihrer schönsten Seite. Im Lichte der aufgehenden Sonne und noch deutlich vor den Ausflugsdampfern ankern wir vor dem flachen Strand, setzen mit dem Beiboot über und tauchen in vergangene Zeiten ein.

Die Ruinen von Olympos finden wir in einer flachen Bucht an einem klaren Bachlauf und von dichtem Laubwald geschützt. Das Nordende des gleichnamigen langen Strandes, wird von den Resten einer Genueserfestung überblickt. Schmale Pfade führen unter dem Blätterdach zu den Überresten von Tempeln, Wohn-



häusern und Mausoleen, Schautafeln bringen Badehäusern samt Rasten des Hypocaustum so dem Besucher den Werdegang und das Leben wie das immer noch für Veranstaltungen genutzte Theater die Zeit vergessen lassen.

Sobald sich die ersten Ausflugsdampfer (von weitem erkennbar an Piratenflaggen, Discomuggen und leicht bekleideten sonnenverbrannten UrlauberInnen) nähern ist es Zeit für den Rückzug oder einen Badeaufenthalt am Strand. Mittlerweile ähnlich beschattet zeigt sich die auf einer kleinen Halbinsel gelegene Ruinenstadt Phaselis, die vor der Gründung von Antalya mit ihren drei Häfen das bedeutendste Handelszentrum in der Gegend von Lykien war. Während der Südhafen (weil groß und sandiger) von einer Vielzahl von Ausflugsbooten belagert wird, wird die flache und von Riffen durchsetzte Nordbucht (und der darin gelegene alte Hafen) deutlich ruhiger – hier kann das Ufer bequem erreicht werden. Entlang den Bögen des Aquädüks gelangt der Besucher auf der Prachtstraße ins Zentrum wo imposante Grundmauern von Handels- und

Wieder aus dem Schatten der Kiefern getreten erfrischt das Meerwasser ungemein – zu unsegerem Leidwesen rächt sich eine Muschel bei Alexandras Fuß für die erlittene Störung und zieht einen tiefen Schnitt durch die Sohle. Nur sofortige und reichliche ganzheitliche Anwendung von Raki kann die Qualen etwas lindern. Zu allem Überfluss verlieren wir auch noch Antjes weitgereisten Sonnenhut an Neptün – bzw. erwirumen in der Gegend von Lykien war. Während der Südhafen (weil groß und sandiger) von einer Vielzahl von Ausflugsbooten belagert wird, wird die flache und von Riffen durchsetzte Nordbucht (und der darin gelegene alte Hafen) deutlich ruhiger – hier kann das Ufer bequem erreicht werden. Entlang den Bögen des Aquädüks gelangt der Besucher auf der Prachtstraße ins Zentrum wo imposante Grundmauern von Handels- und

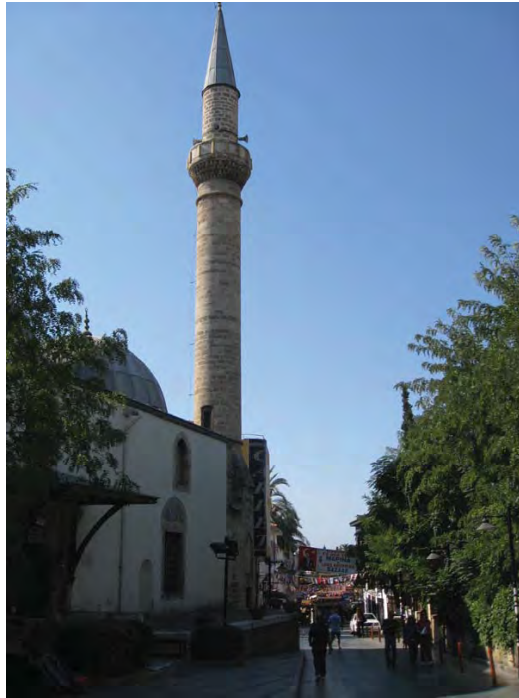
Wieder aus dem Schatten der Kiefern getreten erfrischt das Meerwasser ungemein – zu unsegerem Leidwesen rächt sich eine Muschel bei Alexandras Fuß für die erlittene Störung und zieht einen tiefen Schnitt durch die Sohle. Nur sofortige und reichliche ganzheitliche Anwendung von Raki kann die Qualen etwas lindern. Zu allem Überfluss verlieren wir auch noch Antjes weitgereisten Sonnenhut an Neptün – bzw. erwirumschen ein wenig später eine Schildkröte, die sich mit ihm in den grünen Tiefen tarnt. Von den kleinen Tierchen derart abgeschreckt versuchen wir erst gar nicht mehr in Chimaera, der Wirkstätte der sagenumwobenen Chimäre auch nur einen Fuß an Land zu setzen – zu groß scheinen die Gefahren für Crew und Ausrüstung – sondern nutzen den Meltemi, um vor einbrechender Dunkelheit Antalya zu erreichen.

DIE PERLE DES MITTELMEERES

In der Celebi Antalya Marina (etwas SE-lich außerhalb der Stadt) werden wir mit allen Ehren empfangen, in den großzügigen und sehr sauberen Anlagen lässt sich auch unsere Bordkasse „gebühlich“ schröpfen. Die Altstadt – rund um den römischen Hafen hoch auf den Sandsteinfelsen gebaut – ist ein Hexenkessel aus pulsierendem Leben, quirligen Märkten und flanierenden Urlaubern und Einheimischen. Wasserpfeifen und Teegläser dampfen vor den Bars um die Wette und kaum jemand, der nicht während der Hauptsaison ein Fischrestaurant, ein Café oder zumindest einen umgebauten Kutter besitzt, mit dem er die erlebnisreichen Nordländer gewinnen möchte. Dank knurrender Mägen (und der immer noch humpelnden Alexandra) werden wir auch bald willkommene Opfer und genießen – frisch rasiert und blumig duftend - den letzten gemeinsamen Abend. Bevor's mit gewechselter Crew wieder zurück nach Marmaris geht kehren wir noch einmal zum Frühstück in die Altstadt zurück und ergattern auch prompt einen schmalen Liegeplatz – festgemacht am Geländer des Kommandaturgebäudes – um zu frühstücken und uns vom Sog der bedeutendsten Stadt an der Türkischen Riviera mitziehen zu lassen.

TRKISH NAVY SPEAKING...

Hatte sich unser Kiel tags zuvor bereits in ein der Seekarte verborgenes Stück byzantinischer Geschichte verliebt, sollte uns eine spannende Frühstücksfahrt noch bevorstehen. Bei Nahezufahrt auf Nordkurs in Richtung Ölü Deniz („Totes Meer“ – für Touristen jedoch oft mit „Blaue Lagune“ übersetzt) dümpelnd, stört die Frühstücksidylle ein in gebrochenem Englisch geknacktes „...turkish...warship...change course...“. Nun ist sich der informierte Skipper bewusst, dass das Türkische Militär Wert auf Diskretion legt, von kamerabehängten Urlaubern nichts wissen will und eine Reihe militärischer Sperrgebiete unterhält, die weitläufig umfahren werden müssen. Während sich also Skipper und Wachführer über den Sinn bzw. Empfänger der Nachricht beraten, abwechselnd mit dem Fernglas den Horizont absuchen, die „Nautische Basisinformation“ durchblättern und das Navtex zu überreden versuchen irgendwelche Nachrichten nach Mai 2012 preiszugeben (immerhin haben wir schon Mitte September), wird schließlich als Zeichen guten Willens der Kurs geändert und zwar so, dass wir (a) deutlich sichtbar und (b) günstig zum Wind um 90° drehen. Dass gut gemeint nicht richtig gemacht bedeutet, erfahren wir wenig später, als das Knistern des 16er Kanals in Windrauschen und lautem Knattern vom Niedergang her „untergeht“. Was war geschehen? „Turkish Warship“ hat die Luftinheit der „Turkish Navy“ mit einem Apache Helikopter losgeschickt, der 15 m über unserem Heck in der Luft steht und uns nun per Megaphon unmissverständlich seine Wünsche bekannt gibt. Bei dem Downwash unter Vollzug ein Manöver zu fahren dauert seine Zeit, Zu allem Überfluss erscheint Dietmar samt teleobjektivbewehrter Siegelreflexkamera auf Deck und „schießt zurück“. Nun war's aber sehr unterhaltsam, den weiteren Funkverkehr mitzuverfolgen, wie die zunehmend ungeduldiger werdende Helikoptercrew dutzende dusselige Sportbooter wie eine Herde versprengter Schafe „auf Kurs“ zu bringen versuch-



te. Besonders ein englischsprachiger Funker (der jedes zweite Wort des Hubschrauberpiloten mit „we can't understand, please repeat, over“ kommentierte) und ein Frachtschiff, dessen Besatzung überhaupt nicht antwortete dürften die Hubschrauberbesatzung einige Nerven eingebracht haben.

ANKERN AUF TRKISCH

Wir belohnen uns mit einem Besuch der zuvor beschriebenen (B)lauen(?) Lagune. Geankert wird in der vorgelagerten Bucht „Belegiz Koyu“ vor Buganker mit Landfeste. Dieses Manöver ist angesichts der meist steilen und steinigen Küste insofern spannend, weil „Anker fallen“ meist auf 30-40



m Wassertiefen gegeben wird, während man in langsamer Achterausfahrt fast mit dem Ufer auf Tuchfühlung geht. Greift der Anker endlich, kann die Leinenmannschaft fast schon übersteigen - die Piratenmethode ist der Sprung ins Wasser mit dem Festmacher zwischen den Zähnen (wobei darauf geachtet werden muss, dass sich die Leine nicht im Propeller verfangt und der Schwimmer nicht allzu lange mit dem Muschelbesatz der Uferfelsen kämpft), die weitaus unterhaltsamere per Dinghi (weil gegen den Zug der Leine kein Außenborder ankommt und die Schlauchbootcrew ausgiebig Chance hat, Schleifen fahrend das Ufer in Augenschein zu nehmen). Ist die Yacht nun nicht schon soweit abgetrieben, dass das komplette Manöver wiederholt werden muss und findet auch die Leinenmannschaft eine passende Befestigungsmöglichkeit (niemals Bäume oder Sträucher umgarnen!), können unter emsigen Anrufen sämtlicher Ankerheiliger die 40m Kette angeholt werden und der Anker „findet“ ein passendes und haltbares Gegenstück auf Grund. Hält der Anker, liegt man (besonders mit gekreuzten Heckleinen) „bombensicher“. Meist ist bis dahin auch schon ein Eishändler per Motorboot in der Nähe, der Calippo und Magnum direkt ins Wasser liefert – ein besonders kühlendes Vergnügen an heißen Tagen, das die Türkische Ägäis der Gegenwart um einen weiteren Aspekt reizvoller macht.



Törnübersicht:

Seegebiet: Mittelmeer Ost / Türkische Ägäis
 Strecke: Marmaris-Göcek-Fethiye-Kalkan-Kas-Antalya und retour
 Bordtage: 14
 Seemeilen: 656

Charter: Star Yachting (Wien/Marmaris)
 Yacht: Bavaria 49 mit 10+2 Kojen
 Crew: 7 (W1) + 7 (W2)

Nautische Info: Türkische Küste/Ostgriechische Inseln
 (Revierführer von Wyn Hoop, Andrea Horn),
<http://insidarsegeln.de/>
<http://nautik-verlag.de/>
 BayExpress (Magazin des Vercharterers)

Flughafen: Dalaman, Antalya

Beste Reisezeit: Juli-September, der Wind schwächt zum Herbst hin ab und ist nicht mehr ganz so Richtungskonstant, aber gut zum Segeln.

MEHR GEHT NICHT. ECHT NICHT !

*Mit Freunden erkundet René Bazala im Südpa-
zifik die Inseln Raiatea, Tahaa, Bora Bora und
Huahine im Archipel Französisch Polynesiens
und erlebt einen Törn der Extraklasse.*

Das Hotel „Le Tahaa“ bietet nicht nur zum Schnorcheln
entspannende Gelegenheit, auch die Yacht parkt in er-
reichbarer Entfernung.

AB IN DEN SÜDEN - DER SONNE HINTERHER!

Wir erwachen aus dem Reisekoma, als eine kokos-
nußbraune junge Dame jedem von uns vier Reiselus-
tigen einen Blumenkranz um den Hals legt. Hurra,
geschafft! Nach gut 30stündiger Odyssee über Lon-
don, Los Angeles und Papeete nach Uturoa erreichen
wir die Marina Apoitai auf Raiatea. Die Crew unseres
Vercharterers (Sunsail) begrüßt uns freundlich, die
Schiffsübernahme geht rasch und reibungslos von-
statten. Das ist Urlaub! Kaum angekommen, fehlt nur
noch der Einkauf. Eine Mitarbeiterin bringt uns nach
Uturoa. Der Tiefschlag kommt an der Kassa: Mit
mehreren vollen Einkaufswagen streikt das Kartenle-
segerät. Mit vielen Dollars (erstaunlich, wo Romana
und Csiso die so rasch herzaubern) wird die Kassiere-
in beruhigt.

Das Ganze hat uns so beansprucht, dass wir die Aus-
fahrt auf den nächsten Morgen verschieben. Nach
einem reichlichen Abendessen im Marinarestaurant
schlafen wir ziemlich schnell ein.

TAAHA

Über Nacht hat der Wind zugelegt – gute 20 Knoten
mit Spitzen bis 30, noch dazu aus Richtung Ost. Das
beschert uns einen rauschenden Halbwindkurs zur
nur wenige Meilen nördlich gelegenen Insel Tahaa.
Als ersten Stop haben wir die Hurepiti Bay auserko-
ren. Da der Tavarana Yacht Club bedauerlicherweise
bereits vor uns für immer die Pforten geschlossen
hat, lösen wir den Küchendienst aus. Ciso und Judith
geben sich alle Mühe und zaubern vorzügliches
Lamm vom Grill (ein am Heckkorb montierter Gas-
grill) mariniert mit Oregano, Salz, Pfeffer u Olivenöl.
Dazu Fisolen mit Sardellen (für Rene nur mit Butter
und Petersilie) und Petersilienkartoffeln. Rene und
Romana wurde die Wartezeit durch Fromage de Paris
mit Weintrauben und Sekt – genossen im Meer – ver-
kürzt.

Die grüne Wildnis der Insel im Frühstücksblick tümpelt
unser Kat in türkisblauem Wasser. Wir genießen
ein ausgiebiges Morgenmahl, bevor wir Richtung Nor-
den ablegen. Die Lagune ist schmal und es gibt we-
nig Platz zum Manövrieren. Schon knapp unter Land
fahren wir bei Wassertiefen um die 35m. Der Ost-
wind weht je nach Position mit unterschiedlichen 5
bis 30 Kn. Wir erstehen gleich bei Sophie's Boutique
Mitbringsel für die Daheimgebliebenen und stauben
noch einen Geheimtipp ab – mit „Vanilla Tours“ kön-
nen wir eine Vanilleplantage besichtigen. Die Fahrt
quer über die Insel ist schon eine Augenweide para-
disisch säumen exotische Pflanzen mit Früchten die
bei uns mehr als teuer sind, den Straßenrand. Auf
der Plantage schlendern wir durch Vanille wie daheim
durchs Maisfeld, wir erhalten einen Überblick über
Züchtung und Ernte samt dem Werdegang der feinen



Die Tiare, ein Wahrzeichen Jahaas

BORA BORA

Der Rückweg im offenen Pickup mutet wieder wie
eine Einkaufstour in der Natur an. Während unsere
Damen Heliconien u.ä. als Bootsschmuck pflückten,
fanden wir am Wegesrand Papayas, Ananas, ... ge-
schmackvoller.

Riffpassage. Spannender Beginn und Endpunkte na-
hezu jeder Inselfahrt hier ist die Passage des Aussen-
riffs, die zumeist nur an ganz wenigen Stellen mög-
lich ist und auch da auf Sicht gefahren werden soll.
Zwar sind die meisten Passagen mit Spieren gekenn-
zeichnet, endgültigen Aufschluss geben aber nur
Echolot und Verlauf der Brandungswelle.
Die Segelmeilen zwischen den Inseln verfliegen dank
dem NO-Passat im Nu, nur mit der geliehenen Ange-
lausrüstung haben wir wenig Erfolg auf vernünftiges
Abendessen. Was in den Tropen ebenfalls dazuge-
hört: Regenschauer. Nicht täglich, aber intensiv, das
Deckwaschen bleibt uns daher zumeist erspart.

Die Lagune von Bora Bora gilt als eine der schönsten
der Welt. Über den in allen Grün- und Blautönen
schimmernden glasklaren Wasser bietet der Mount
Otemanu mit seinen 727m eine von weitem sichtbare
Landmarke – die grünen Abhänge scheinen von un-
durchdringlichem Dickicht überwuchert zu sein. Die
einzige Passage führt uns Seefahrer von Osten in die
Lagune. Wir ergatterten eine Mooring vor dem St. Ja-
mes Restaurant in Vaitape, das uns exzellente Ver-
pflegung bietet.



Bora Bora und Mt. Otemanu vor der glasklaren und meist spiegelglatten Lagune.

Unten: Vanilleschoten, zum Trocknen aufgelegt.

Unvergleichlich schön sind die Schnorchel- und Taucherlebnisse am Riff. Während ersteres täglich von der Yacht aus machbar ist (die Sicht unter Wasser ist durchwegs sehr gut), heuern wir für letztere bei einem Tauchcenter an. Zwar ist El Nino nicht spurlos an den Korallenriffen vorüber gegangen, aber die sich uns darbietende Unterwasserlandschaft ist atemberaubend! Majestätisch gleiten immer wieder Stachel- und Adlerrochen an uns vorbei. Neben bunten Hirn- und Geweihkorallen beobachten uns Barracudas und ein Weißspitzenhai beim Haibeobachten. Leider mahnt die Uhr zur Umkehr – Wassertemperatur und Umgebung ließen uns noch Stunden nahezu schwerelos das Riff erkunden!

HUAHINE

Ca. 25 Seemeilen SO-lich von Tahaa liegt Huahine. Neben einigen auf dem Saumriff liegenden kleinen Inseln (polynesisch: Motus) besteht das Atoll aus zwei zentralen Vulkaninseln, die nur durch einen schmalen Kanal voneinander getrennt sind. Huahine Nui ist die größere, Huahine Iti die kleinere der Inseln. Der Vulkan Mont Turi ist mit seinen 669m weit hin sichtbar.

Huahine ist auch unter Surfern sehr beliebt. Zieht ein



großes Tiefdruckgebiet über den Nordpazifik, erreicht der Schwell 3-4 Tage später die Gesellschaftsinseln und Französisch Polynesien. Je nach Zuggeschwindigkeit und Druckausprägung sind an den Riffpassagen 10-15 m hohe brechende Wellen zu erwarten – Yachties haben dann dort nichts mehr verloren.

Wir konnten jedoch eine sternklare Nacht genießen und wollen eine Inselrundfahrt organisieren. Ein schon lange hier lebender Amerikaner war unser Guide, und sein offener Jeep ließ das Urlaubsfeeling nicht abklingen. Am Fauna Nui See im Norden der Insel liegen die königlichen Kultstätten der Maeva. Von hier aus wurde das Land in acht Stammesgebiete eingeteilt und verwaltet. Faie ist für seine Ohren-aale berühmt. Die Tiere gelten hier als heilig und sie werden gefüttert. Das machte sogar das Fotografieren schwierig, da die Tierchen das Kameraobjektiv für besonders fette Beute hielten. Eine Perlenfarm hat uns jedoch am längsten in ihren Bann gezogen. Wir konnten unsere Blicke kaum von den Schmuck'steinchen" lösen, die dort in allen Varianten ausgestellt (und zum Leidwesen der Kreditkarte auch verkäuflich) waren.

Gerade verpasst hatten wir leider ein Bootsrennen der Sonderklasse: Jedes Jahr im Oktober ist Huahine der Ausgangspunkt des größten Pirogenrennens des Südpazifik, genannt Hawaaiiki Nui Va'a. Es wird mit einer Ausleger-Piroge ausgetragen, dem traditionellen polynesischen Nationalboot schlechthin. Über 100

Pirogen nehmen an dem zwischen Huahine, Raiatea und Bora Bora stattfindenden Rennen teil.

Als wüßte Aeolus, dass wir hier auf Urlaub weilten, schickt er ordentlich Wind über das Meer. Da wir die Überfahrt nicht in der Spucktüte verbringen wollen, beschließen wir, bereits einen Tag früher Richtung Raiatea aufzubrechen. Ultrahart am Wind und nur mit Genua prescht unser Kat von den 25 Kt. Wind ordentlich angeschoben durch 2 ½ m hohe Wellen. Männersegeln ☺

Dafür schaffen wir die Überfahrt nach Raiatea in gut fünf Stunden!

Nun habe wir noch zwei Tage, um den Urlaub mit Schnorcheln und gemütlichen Ausflügen ausklingen zu lassen, bevor wir ins mittlerweile spätherbstliche Mitteleuropa aufbrechen und für ein Jahr Bermuda Shorts und FlipFlops gegen Sakko und Krawatte tauschen dürfen.

Ä HUI HOU KAKOU! – BIS ZUM NÄCHSTEN MAL!



Yacht: SunSail 384, 5,94m breit, 9 Kojen in 4 Kabinen, 94 m² Segelfläche.
Route: Raiatea - Tahaa - Bora Bora - Tahaa - Huahine - Raiatea

Stockholmer Schärenngarten – das Inselparadies des Nordens



SCHWEDEN. Stockholm ist eine faszinierende Stadt am Wasser, auf 14 Inseln erbaut. Aber es wird noch besser: Von der Hauptstadt breitet sich der einmalige Schärenngarten mit seinen 24.000 Inseln aus. Ein Paradies, nicht nur für Segler.

Text und Fotos: Rebecca Anund

Wo immer man auch hinschaut: Inseln! Unzählige Inseln und noch viel mehr Buchten. Im Stockholmer Schärenngarten findet jeder einen eigenen Lieblingsplatz. Auch wir wollen die schönen Orte dieser Inselwelt ausfindig machen, und es ist keine langwierige Suche. Schon die erste Insel raubt uns den Atem. Die

Rundreise startet in Nynäshamn, südlich von Stockholm. Eine Woche lang wird die Segelyacht „Alice“ unser Zuhause sein.

Für mich beginnt eine ganz besondere Reise – die Rückkehr zu meinen schwedischen Wurzeln und den Kindheitserinnerungen von damals, als die Eltern ein kleines Segelboot in diesem Revier hatten. Die Ferienwochen auf dem Schiff waren die schönsten des Jahres: Segeln, baden, fischen, auf Insel-Entdeckung gehen! Als der Urlaub zu Ende ging, wollte ich nie nach Hause fahren. Ob es mir bei diesem Segeltörn, etwa 20 Jahre später wohl wieder so gehen wird?

Die erste Tagesetappe geht Richtung Norden. „Es sieht aus wie auf einem großen See“, ist die erste Reaktion,

nachdem wir abgelegt haben. Die Mitsegler kommen aus Österreich, und für die meisten sind die Schären eine neue Erfahrung. Manche sind zum ersten Mal auf einer Segelyacht. Es gibt aber kaum ein Gebiet, das sich für Einsteiger und Kinder so gut eignet wie dieses. Zwischen den vielen Inseln baut sich fast keine Welle auf, trotzdem hat man meistens guten Segelwind. Von Seekrankheit keine Rede!

Für erfahrene Segler bieten die Schären allerdings eine besondere Herausforderung – das Navigieren zwischen tausenden Untiefen, die jedoch oft mit Seezeichen markiert sind. „Es gibt noch immer etwa 2000 unentdeckte Untiefen“, lässt uns der Vermieter bei der Yachtübergabe außerdem wissen, und ich schlucke. Ich soll diese Woche die Aufgabe des Navigators über-

nehmen und uns mithilfe von Seekarten und GPS-Plotter („Navi“) unversehrt in den Nachthafen bringen.

WEITLÄUFIGE INSELWELT

Die Reise beginnt gemütlich, nach einigen Stunden legen wir für eine Pause in der kleinen Ortschaft Dalarö an und spazieren zur Bäckerei. Wir wollen die frisch gebackenen Mehlspeisen wie Zimtschnecken und „Wienerbröd“ (Blätterteiggebäck) ausprobieren, füllen gemeinsam einen großen Teller an und probieren uns durch die Köstlichkeiten.



Ein typisches Motiv im Schärengarten

Gegen Abend wollen wir einen Naturhafen suchen. Die Auswahl an schönen Buchten ist groß, und fast über all darf man anlegen. Die weitläufige Inselwelt erstreckt sich etwa 150 km in nord-südlicher Richtung, 80 km in westöstlicher Richtung. Genug Platz für alle Sommergäste, die mit Segel- oder Motorboot, Kajak oder Passagierschiff anreisen.

„ANLEGEN“ AUF SCHWEDISCH

Auf der Nordseite der hohen, grünen Insel Hårsö finden wir eine windgeschützte Bucht. Am Ufer sehen wir rund geschliffene Klippen, ein perfekter Grillplatz. Hier wollen wir anlegen. Das dürfen wir auch, denn laut schwedischem „Jedermannsrecht“ darf man Privatgrund vorübergehend nutzen, zum Beispiel zum Durchgehen, Campen oder eben zum Anlegen, solange man den Besitzer nicht stört. Das Anlegemanöver unterscheidet sich vom Mittelmeerbereich, wo meistens weiter vom Ufer entfernt geankert wird. Die Schweden wiederum tasten sich im Schrittempo mit Bug voran direkt ans abfallende Ufer. Vorne hält jemand Ausschau nach Felsen im dunklen Wasser. Da passiert es ab und zu, dass ein Schiff den Grund berührt, aber bei geringer Geschwindigkeit besteht keine Gefahr. Wir finden diesmal sofort eine tiefe Stelle, bringen noch den Heckanker aus und befestigen die Bugleinen an zwei Bäumen. Jetzt können wir mit der Bugleite direkt auf die Insel steigen. Gut so, denn uns treibt die Neugier schon zu einer Entdeckungstour.

Obwohl einige Yachten in der Bucht liegen, findet man auf der Insel sofort Ruhe und Einsamkeit. Diese Insel ist unbewohnt, die Natur wild und unberührt. Nur ein Pfad führt durch einen kleinen Wald zur anderen Inselseite. Ich fühle mich wieder wie ein kleines Mädchen, als ich von Felsen zu Felsen springe. Die langen hellen Nächte laden dazu ein, ein bisschen länger auf zu bleiben. So richtig dunkel wird es zu dieser Jahreszeit nicht, auch wenn die Sonne unter dem Horizont ist (Sonnenundergang zu „midsommar“, Ende Juni, um etwa 22 Uhr; Sonnenaufgang ca. 3.30 Uhr). Als an diesem Abend die Sonne untergeht, gehen einige Inselbesucher auf den hohen Granitfelsen „domkyrkan“ (die Domkirche), um den imposanten

Ausblick über die vielen Inseln zu genießen. Die einfache Schönheit dieses Platzes ist unvergesslich.

Der nächste Tag fängt für unseren „Ankermann“ Günther mit Morgensport an. Händisch hebt er den Anker heraus, der fest im lehmigen Grund steckt. Das gehört aber so, denn ein guter Ankerhalt ist das A und O beim Anlegen an den Felsen. Wenn der Wind in den Nachtstunden drehen sollte, muss der Anker das Schiff von den Felsen fernhalten.

SIGHTSEEING PER SCHIFF

Je näher wir Richtung Stockholm segeln, umso mehr wimmelt es von Passagierschiffen und schnellen Motorbooten im Fahrwasser. Das Anlaufen der Hauptstadt mit dem Schiff ist eine außergewöhnliche Erfahrung. Auf einmal gaben wir die Ruhe des Schärengartens hinter uns gelassen und befinden uns mit dem Schiff mitten in der pulsierenden Großstadt.

Wir ergattern einen der letzten Liegeplätze im zentral gelegenen Gästehafen „Vasahamnen“, zwischen dem Vergnügungspark Gröna Lund und dem sehenswerten Vasamuseum, wo das 1628 gesunkene und in den 1950er Jahren wieder gefundene Kriegsschiff Vasa ausgestellt ist. Von diesem Ausgangspunkt erreicht man zu Fuß die Innenstadt und die Altstadt-Insel „Gamla Stan“ mit ihren engen Gassen und vielen Restaurants. Nach dem Sightseeing verlassen wir die Großstadt und ebenso die Ostsee. Durch drei Klappbrücken und eine Schleuse gelangen wir in den rund einen halben Meter höher gelegenen Süßwassersee Mälaren, der bis ins elfte Jahrhundert noch mit der Ostsee verbunden war. Die Landhebung, die seit dem Ende der letzten Eiszeit noch immer hier stattfindet (ca. vier Millimeter pro Jahr), hat Mälaren und die Ostsee voneinander getrennt.

BESUCH BEIM KÖNIG

Die Route geht vorbei am Welterbe-Schloss Drottningholm, Residenz des schwedischen Königspaars seit 1981. Besucher können den unbewohnten Teil des im 17. Jahrhundert

erbauten Schlosses besuchen. Wir drehen eine Runde vor dem Schloss, und jemand glaubt, den König, Carl XVI. Gustaf, hinter dem Steuerrad eines schnellen Motorbootes gesehen zu haben. Nicht ganz unmöglich, denn genau wie viele Schweden liebt es auch der Monarch, auf dem Meer unterwegs zu sein.

Unweit vom Schloss gibt es noch einen mit „Welterbe“ gekennzeichneten Ort: die ehemalige Wikingerstadt Birka auf der Insel Björkö (Birkininsel). Hier gründete der König des

Svealands im 8. Jahrhundert die Siedlung Birka, die etwa 200 Jahre lang der wichtigste Handelsstützpunkt der Wikinger werden sollte. Neben dem Museum geben die in Originalgröße nachgebauten Wikingerschiffe und Häuser einen interessanten Einblick, wie es zur Wikingerzeit wahrscheinlich ausgesehen hat.

SAUNAHÜTTE AUF LANDSORT

Durch die südliche Ausfahrt aus Mälaren (Södertälje-Schleuse) gelangen wir wieder in die Ostsee. Wie fast jeden Abend dürfen wir einen langen und spektakulären Sonnenuntergang bewundern, der so außergewöhnlich kräftig und farbenfroh leuchtet, dass er auch das Wasser orange-rot färbt. Wir kreuzen geduldig gegen den Wind auf, bis wir Landsort in den äußeren Schären erreichen. Wie so oft ist unsere „Alice“ (13 Meter lang) eine der größten Yachten im kleinen Hafen. Schätzungsweise hat jeder achte Schwede ein Segel- oder Motorboot. Üblich ist ein kleineres Modell, etwa fünf bis neun Meter lang und gut geeignet für die seichten Buchten.

Nach dem windigen Tag gehen wir am Abend in die Sauna, um uns aufzuwärmen. Die kleine Holzhütte kann man stundenweise mieten. Zum Abkühlen geht's zwischen den Felsen ins Meer, das je nach Lage 16 bis 25 Grad hat.

Wir mieten Räder und entdecken die langgestreckte Insel, die für ihren fast 350 Jahre alten Leuchtturm bekannt ist. Das uralte Gestein, hauptsächlich Granit und Gneis, wurde über Jahrtausende vom Inlandeis, später von Wind und Wellen geprägt. Die kargen äußeren Schären besitzen einen ganz eigenen Reiz mit kahlen Klippen und niedrigem Bewuchs entlang des Ufers. Es gibt unter anderem viele Küstenvögel. Auf mancher unbewohnten Schäre kann man mit etwas Glück Kegelrobben sichten.

Im Inneren der Insel fahren wir an den typischen kleinen roten Holzhäusern vorbei. Hier wohnen vor allem Sommergäste. Nur 25 Personen leben das ganze Jahr auf Landsort, die südlichste Insel der Stockholmer Schären. Früher gab es sogar eine Schule, aber seitdem der Leuchtturm 1938 elektrifiziert und Lotsentätigkeiten zusammengelegt wurden, verschwanden viele Arbeitsmöglichkeiten, und die Bevölkerung schrumpfte. Wie andere Inseln auch führt Landsort nun einen Kampf um Arbeitsplätze.

Nach Landsort und zu den anderen größeren Inseln kommt man als Besucher auch ohne eigenes Schiff. Die weiß gestrichenen „Schärengartenboote“ sind öffentliche Seeverkehrsmittel und lebenswichtig für die ca. 10.000 ständigen Schärenbewohner, die damit in die Arbeit oder in die Schule pendeln. Die Boote befördern Besucher und bringen im Sommer wie im Winter täglich Post und Lebensmittel.



SOMMERFRISCHE AM MEER

Den Stockholmer Schärengarten kann man ganzjährig besuchen, aber gerade im Sommer spielt es sich hier ab. Die Inseln sind ein beliebtes, seit hundert Jahren nicht wegzudenkendes Naherholungsgebiet für die Stockholmer und für Touristen aus aller Welt. Auf vielen Inseln gibt es Hütten oder Zimmer zum Mieten, manchmal kleine Hotels. Ein Zelt lässt sich fast überall aufschlagen.

Als der letzte Tag angebrochen ist, segeln wir mit gemütlichem Rückenwind nach Nynäshamn zurück. Auf dem Heimweg ziehe ich Bilanz: Das „Inseln-Entdecken“ macht noch immer so viel Spaß, und eines ist sicher: Es werden diesmal keine zwanzig Jahre vergehen, bis ich wiederkomme. „På återseende, skärgården!“ Auf Wiedersehen, Schärengarten!



Stockholmer Schärengarten

Anreise: Flug Wien-Stockholm (Flynik, Austrian Airlines, SAS)

Reisezeit: Sommersaison von Juni bis August

Yacht- und Kojencharter: www.oceanspirit.at

Schiffsverkehr: www.waxholmsbolaget.com

Schweden- und Schäreninfo: www.visitsweden.com, www.visitskargarden.se, www.archipelagofoundation.se

Buchten- und Hafenfürer: „Arholma-Landsort and Gotland: Your Guide To The Harbours; In The Stockholm Archipelago“ (Hässler/Granath, Nautiska förlaget).

Beschreibung von 210 Naturhäfen und 72 Gästehäfen, Skizzen über die besten Anker- und Anlegeplätze sowie viel Wissenswertes über die Schären.

„Schweden – kalt, verregnet und teuer?“ Naja, es kommt darauf an. Die Ostküste hat deutlich mehr Sonnenstunden und weniger Regentage als das Inland. Restaurantbesuche sind zwar teuer, dafür sind die Lebensmittelpreise im Supermarkt vergleichbar mit den österreichischen. Die Gästehäfen sind billig: 15-30 Euro pro Schiff/Nacht, inkl. Strom, Wasser, Sanitäranlagen, oft mit Sauna. Naturhäfen sind gratis.

EIN SCHEIN

ENDLICH DAS PATENT IN DER HAND, ENDLICH DAS MÜHSAM GELERTE AUCH SELBER AUSPROBIEREN DÜRFEN, ENDLICH DAS „EIGENE“ SCHIFF UNTER DEN FÜßEN! „DAS ERSTE MAL“ IST EIN BLEIBENDER EINDRUCK — 10 TONNEN MATERIAL — SO SCHWER WIE EIN LKW, SO BEWEGLICH WIE EIN PANZER. DANN SIND DIE LEINEN LOS UND ... SIE BEWEGT SICH DOCH!

VON STEFANIE GOB

Man hat brav gelernt. Man hat die Prüfung bestanden, ohne den Prüfer bestochen zu haben und ein paar Wochen später hält man seinen „Befähigungsausweis FB3“ in den Händen. Auf diesen Moment hat die Familie scheinbar nur gewartet und die bisher sorgfältig verleugnete Segelbegeisterung kennt plötzlich keine Grenzen mehr: „Nimm uns mit! Komm, lass uns ans Meer fahren, Du kannst doch jetzt segeln!“ Man nehme also die verlockende Aussicht auf ein paar Sommertage am Meer, paare diese mit dem Stolz auf den nigelnagelneuen Segelschein und einer ordentlichen Portion Naivität und mische dazu etwas Selbstüberschätzung (ja nach Geschmack kann auch ein Drang, sich zu beweisen nicht schaden), packe diese Zutaten zum Ölzeug in den Seesack und mache sich auf den Weg nach Slowenien.

Es ist August, nach einer abenteuerlichen Fahrt über den Loiblpass erreichen wir gegen 17.00 Uhr die Marina Izola. Wir haben nur 2 Tage Zeit und haben uns in unserer Blauäugigkeit am Steg stehen und eine schicke Yacht aussuchen sehen, die der Vercharterer an diesem Wochenende nicht mehr losgeworden ist. Wir drehen unsere Runde durch die Marina und bewundern die – offensichtlich alle gebuchten – Schiffe. Nächster Versuch: die Charterbüros. Vielleicht hat ja jemand noch irgendwo ein Schiff für uns versteckt? Man kann ja nie wissen...

Kurz vor 21.00 Uhr beginnen wir endlich mit der Übergabe. Unser Wochenendzu Hause heißt „Lucky“ und wird eigentlich gerade nicht verchartert, weil reparaturbedürftig. Seetüchtig ist die 34-Fuß-Yacht, also überlegen wir nicht lange und verholen unser Gepäck vom Auto aufs Schiff.

De vorhandene Seekarte von 1987 habe ich gleich mal zurückgegeben, mit der Bitte um eine aktuellere Version, die auch prompt geliefert wurde – ein Blick auf das Datum verrät: 2007. Immerhin. Hafenhandbücher liegen ebenfalls im Schapp, die Geräte funktionieren, der Motor sieht aus, wie jeder andere bis dahin in Augenschein genomener Schiffsmotor. Die Keilriemenspannung scheint zu stimmen, der Ölmesstab ist auffindbar – nur nichts anmerken lassen, man will ja kompetent wirken – aber „das wird schon passen“. Sprayhood und Bimini sind gerade nicht vorhanden, die werden geflickt – egal, die 2 Tage werden wir auch ohne die zwei „Extras“ aushalten. Den Sinn von Sprayhood und Bimini erfuhr ich gleich am ersten Abend im Hafen, als der liebe Petrus das Regenwasser kübelweise vom Himmel schüttete, sich ein beeindruckender Wasserfall den Weg vom Schiebeluk über den Niedergang in den Salon bahnte und auch jedes andere auf dem Schiff vorhandene Luk (Ausnahme: das Luk in der Nasszelle) zu tropfen anfang.

Aber von ein wenig Wasser lässt sich ein Segler nicht beeindrucken und am nächsten Morgen um 6.00 Uhr heißt es Tagwache & Tagesplanung. Wir wollen nach Venedig, unseren nächsten Frühstückskaffee am Markusplatz trinken. Ein Blick auf die am vorherigen Tag eingetauschte Seekarte offenbart uns einen detailreichen Blick auf die kroatische Insellandschaft. Ich läute als kaltschnäuzig den armen Burschen aus dem Bett, der uns seine Handynummer dagelassen hat (selbst schuld...) und bitte um eine andere Karte. Eineinhalb Stunden später kommt er tatsächlich, bringt uns eine 3. Seekarte mit den Worten „Das ist meine letzte, mehr habe ich wirklich nicht!“. Überraschung: eine Übersichtskarte der kompletten Adria. Ich wollte doch eine von der italienischen Küste! „Was haben Sie denn? Italien ist doch drauf...“

Mein mitsegelnder Bruder wird ungeduldig, er sieht seine kostbare Urlaubszeit über sinnlose Diskussionen verrinnen. Na gut, fahren wir halt auf Sicht. Und zur Not gibt es ja noch Hafenhandbuch, Kartenplotter und Echolot. Um es kurz zu machen: Bei Monfalcone stellen wir fest, dass unser italienisches Hafenhandbuch (ohne Italienischkenntnisse) nur bedingt nützt.

MACHT NOCH KEINEN SKIPPER!

Auf Sicht in einen unbekannt Hafen zu fahren, von dem ich nicht mal wirklich wusste, wo der nun eigentlich liegt, wurde verworfen und angesichts der schwarzen Wolkenwand, die bereits über der italienischen Küste stand, beschlossen wir, den Rückzug anzutreten und die Nacht wieder in Izola zu verbringen. Der zum dräuenden Gewitter gehörige Wind kam mir gelegen, jetzt konnte ich beweisen, dass ich nicht nur Motorboot fahren sondern auch segeln konnte! Also raus mit Groß und Genua und dann auf nach Izola. Für kleine und größere Panikmomente sorgte der rege Verkehr, bestehend aus schier unendlich vielen Sonntagsfahrern, die sich nicht im geringsten um die KVR scherten, die ich so schön auswendig gelernt hatte. Dass ein Schiff unter Segeln Vorrang hat, schien da niemanden zu interessieren. Mit zunehmender Krängung steigerte sich außerdem die Angst meines Mitfahrers, der dringend darum bat, den Motor wieder einzuschalten und einfach nur „gerade“ zu fahren. Mit dem nahenden Gewitter kamen die Wellen, die - nun wieder ohne die stabilisierenden Segel – natürlich für den berühmten Würfelhusten sorgten. Die folgenden 7 Stunden Rückfahrt waren sehr einsam.

Der nächste und schon wieder letzte Tag begann mit grauem Himmel und einem feinen Segelwind und mein Bruderherz wollte der Seglerei noch eine allerletzte Chance geben. Kurs: Piran. 20 Knoten Wind, 7 Knoten Fahrt, Genua im 2. Reff – ein Traum! Wir segelten auf dem Steuerbordbug nach Piran, auf dem Backbordbug wieder zurück und weil es so viel Spaß gemacht hatte, spielten wir das ganze Spiel noch einmal. (Beschwerden gab es eigentlich nur bei den Wenden. Sportliches Kurbeln hatte offenbar nicht auf der Liste der Urlaubsaktivitäten gestanden).

Nach so einem Tag ist das Längsseitsgehen an der Tankmole ja wohl das geringste Problem. Ein bisschen Fenderknoten üben lassen, alle Fender auf steuerbord hängen lassen und auf zur Tankstelle. Kinderspiel. Wären da nicht die inzwischen gesteigerten 25 Knoten ablandiger Wind und ein nagender Gedanke, dass es da etwas gegeben hat: ein Anlagemanöver, geeignet für viel Wind... Egal, wir gehen einfach längsseits – wird schon klappen. Was folgt, ist ein hässliches Geräusch, als die Kaimauer den Lack von „Lucky“ kratzte. Und dann: das Gelächter der drei Herrn von der Tankstelle. Ich konnte es ihnen nicht mal übelnehmen:

Es war ein lustiges Bild, wie da alle Fender ordentlich oben auf der Kaimauer lagen, anstatt zwischen Mauer und Rumpf zu klemmen. (Ich werde in meinem Leben nie wieder vergessen, die Höhe der Fender zu kontrollieren!) Unser verzweifelter Versuch trotz dem Wind der uns brav gegen die Mole drückte irgendwie wieder wegzukommen, sorgte an der Tankstelle und in der Reihe der Schiffe, die auf unseren Platz warteten, für noch mehr Heiterkeit. Mit hochroten Kopf traten wir den Weg zurück zum Liegeplatz an. 5 Minuten nach dem wir vorschriftsmäßig vertäut an unserem Platz lagen, hörte der Wind übrigens auf. Da wollte mir wohl jemand sagen, dass zwischen „Segeln können“ und „Segeln dürfen“ doch noch ein kleiner Unterschied ist.

Ein paar Segeltörns später muss ich sagen: so viel, wie an diesen beiden Skippertagen in Slowenien, habe ich auf kaum einem Törn gelernt. Zum Beispiel, nicht nur auf das Datum der Seekarte sondern auch auf die Seekarte selbst zu schauen. Oder auch, dass zur Schau gestellte Ruhe in jeder Stresssituation mehr bringt, als alles andere – selbst wenn der Puls gerade rast und man eigentlich wieder aufs Ausbildungsschiff zurück will, wo immer einer neben einem steht und sagt, was als nächstes zu tun ist. Ach ja: und eine Sprayhood ist wohl doch nicht nur etwas für wasserscheue Sonntagssegler.



AUS DEM BORTTAGEBUCH DER „MARTA“



Text: Leo Wagensommerer, Fotos: Stefan Kreml

Kroatien Die erosiv-kargen Küsten der Adria, zu denen sich Österreichern schon aus maritimer Tradition magisch hingezogen zu fühlen scheinen, sind immer eine Reise wert. Per Yacht ermöglicht eine Urlaubsfahrt spezielle Einblicke in die Natur und die ansässigen Menschen fernab jeglicher Geschwindigkeit des Straßenverkehrs.

SAMSTAG

Das nenn' ich flotte Fahrt: Treffen mit Julia und Laura in Lanzendorf, Abfahrt um ca. 8 Uhr, Zwischenstopp in der Nähe von Graz, Ankunft in der Marina Frapa Rogoznica nach ~ 700Km um 14:50 Uhr. Für mich ein Tag neuer Bekanntschaften, da ich außer Berndt niemanden kenne. Nun ist die Mannschaft komplett, Sissi und Berndt sind auch schon da und natürlich Alain. Der kam schon morgens mit dem Flieger.

Eigentlich hätten wir zum Fahren mehr Zeit gehabt, Berndt übernimmt erst das Boot, eine Dufour 385 Grand'Large.

Sissi, Laura und ich gehen mal einkaufen, der kleine Marinaladen hat alles, was wir brauchen.

Nun treffen wir auch Fritz mit seinen Leuten, er bekommt die ANIMATO. Hallo, wo ist denn seine Mannschaft? – ach so, sie sind nur zu viert.

Mit Plaudern und Sitzen beim Bier vergeht nun die Zeit, wir können nun ins Boot einziehen und es uns bequem

machen. Für ein Charterboot ist es in einem überraschend guten Zustand. Im Marinarestaurant essen wir gut zu Abend und das auch noch günstig! Fisch soll hier ja recht teuer sein...

SONNTAG

Gleich nach dem Auslaufen können wir Segel setzen. Es weht ein für den Einstieg angenehmer Wind, und Seegang ist auch kaum vorhanden. Die Sicherheitseinstellung durch Berndt wird interessant und ausführlich. Etwas später üben wir das „Boje über Bord“ Manöver. Gelingt so schlecht und recht. Habe ich zuletzt vor ungefähr einem halben Jahrzehnt gemacht, dafür aber war's auf Anhieb doch wieder recht gut. Mit ein bisschen Übung wird's schon werden. Ein anschauliches Beispiel wie es geht liefert kurz nachher Berndt, als der Ernstfall Eintritt: Sissis Hut geht über Bord. Lange kann der sich seiner Freiheit nicht erfreuen, wir haben ihn gleich wieder.

Der geplante Besuch von Trogir scheitert an der Kai-mauer. Der Kassier ist zwar nicht unfreundlich, verlangt aber für einen kurzen Aufenthalt einen ganzen Tagessatz Liegegebühr – Kroatien, wie es ist. Wir beschließen daher zum Ort Marina zu fahren und diesen vom Wasser aus zu besichtigen, drehen eine Hafenrunde und motoren zum vereinbarten Flottillentreffpunkt Maslinica. Wind weht keiner mehr.

Beim Anlegen in der Marina Maslinica gibt es eine kurzen aber heftigen verbalen Zusammenstoß zwischen uns und dem Marinapersonal: Diese fuchteln mit der Mooring unter unserem Boot herum und wollen uns partout nicht aussteigen lassen, dafür aber den Festmacher entreißen – worauf Berndt energisch wird. Kroatien wie es lebt. Nach einem klärenden Gespräch mit dem Chef und den beiden Marineros entschuldigten sich diese so nach und nach. Sind ja doch ganz nette Burschen!

Wir treffen nun auch die beiden anderen, die von Biograd anreisen: Christian und Elfi mit ihrer „DANKA“ sowie Stephan mit „MIRA III“ und der Partycrew. Der Abend wird mit einem reichlich kostspieligen Essen beschlossen.

MONTAG

Nächtens regnet es bereits leicht. In einer trockenen Phase können wir im Freien frühstücken. Es dauert nicht lange bis ein Gewitter aufzieht, wir sind mitten drin. Die für die Getränke fehlenden Eiswürfel kommen nun kübelweise vom Himmel, nein nicht senkrecht, sondern waagrecht. Aber alles geht vorüber, es kommt die Sonne und wärmt uns beim Beobachten des Ablegemanövers eines Australiers. Er fährt zunächst in Fritzens Mooring, schafft es nach geraumer Zeit und mit Muskelschmalz davon freizukommen nur um im Hafenbecken gerade vor und zurück zu fahren. Gerade mal nicht wieder in Fritzens Mooring hinein. Es wird noch ein längeres Spektakel an dem im Endeffekt außer den üblichen Schaulustigen (=wir) auch das gesamte Mari-

napersonal (=3 Mann) beteiligt ist. Im Nachhinein stellt sich heraus, dass einfach der Autopilot eingeschaltet war und er daher nicht steuern konnte (blöd aber auch). Nun startet unter uns der Wettkampf um die „australische Staatsbürgerschaft“. Oft sind wir ja auch nicht so klug wie wir vorgeben zu sein.

Maslinica ist noch für zwei weitere Abenteuer gut: Durch Berndts Unterstützung wird auch das Groß der DANKA flott, das bisher regungslos im Mast steckte. Christian freut sich schon aufs Segeln. Und jemand von einem Motorboot will schwimmen gehen und steigt mit den Zehen in einen Seeigel – autsch! Unser Erste-Hilfe-Experte Konrad von der MIRA III sowie Elfi verzartzen den Armen.

Der Tag ist schon recht fortgeschritten, als sich unsere Flottille flott auf den Weg macht: Die MIRA III zu einen Badeplatz bei Sveti Klement (unseren Studenten war das Abendessen doch zu teuer, wollen zukünftig etwas sparen) und der Rest (DANKA, ANIMATO und MARTA) an die Südküste von Hvar. Dort kennt Fritz einen schönen kleinen Anlegeplatz mit Restaurant, Unterwasserweinkeller samt Fenster mit Fischen davor (echten), Weinverkostung Alles wird ausgiebig inspiziert und gekostet. Tut es auch. Kosten nämlich. War es aber wert. Besonders die Weinverkostung gestaltet Fritz recht interessant.

DIENSTAG

Am Morgen haben wir strahlend schönes Wetter mit Bora. Alain erzählt von seiner Erfahrung aus Thailand. Morgens herrscht dort schöner Segelwind, und pünktlich zum Ablegen ist der Wind wieder weg. So ist es auch bei uns. Wir dümpeln nun zur Badebucht zur MIRA III und gesellten uns dort auch zur DANKA. Um festzustellen dass, wie bei MIRA III, auch bei uns der Anker nicht hält. Aber für die paar Stunden reicht's. Sissi steigt zu Elfi und Christian über um bei Ihnen nach Vis zu fahren. Bei dieser Fahrt haben wir wieder etwas Wind, der bei der DANKA Probleme verursacht. Es erreicht uns die Funkmeldung über das auf DANKAs Deck heruntergekommene Großsegel. Gut, dass Sissi dabei ist und Christian unterstützen kann.

Während abends in Vis ein Teil der Flottillenmannschaft die DANKA repariert, feiert unsere Jugend. Letzteres dauert bis morgens mit den bekannten Folgen. Ach ja, das Chillen wird durch einen Unfall unterbrochen: Durch den Schwell, der von der Fähre verursacht wird, bricht bei einem italienischen Nachbarboot die Passarella der Länge nach durch. Dummerweise hatte jemand seinen Fuß genau dort und dieser wird dadurch ca. 15 cm lang aufgeschnitten. Konrad spurtet sofort zur Hilfeleistung und schickt ihn mit einem Notverband zur Sanitätsstelle zum Nähen.

MITTWOCH

So gegen Mittag sind nun alle wieder wach. Wie komisch es hier riecht. So wie nach einem ... Pilz. Das ist es auch. Jemand hat auf der MARTA aufs Sitzkissen des Naviplatzes gesch... . Mit vereinten Kräften wird



Die Route der „Martha“

das wieder gereinigt. Den Verursacher finden wir wohl nicht mehr. Die gesamte Bordchemie hilft nicht den Fleck am Kunstleder wieder zu entfernen. Nur durch Sonnenlicht verschwindet er wieder ganz. Nachher ist der Polster so sauber wie wohl seit seiner Geburt nicht mehr.

Der kroatische Wetterbericht: ein flaches schwaches Hoch wird langsam schwächer. Einer nach dem anderen läuft aus. Draußen sind 5 Bft. und See 3. Mit einem Schlag erreichen wir Drvenik Veliki. Leider gibt's auf der Fahrt zwei Seekrankheitsfälle. Auch eine Erfahrung. Das Anlegen römisch-katholisch vor Anker wird durch unseren angehenden schweizerischen Seebären meisterlich gemeistert. Nur der Anker hält (wieder einmal) nicht. Der Grund scheint glatter Fels zu sein. Das macht nicht viel, weil der Wind uns von der Mole wegbläst. Das hält bis morgen so, und so nehmen wir auch DANKA längsseits zu uns.

Heute soll erstmalig selber gekocht werden und Laura verwöhnt uns mit einer Nudelkreation.

DONNERSTAG

Vormittag ist Dorfbesichtigung am Programm. Alain und ich spazieren ein wenig auf der Insel und entdecken ein Stück ursprüngliches Jugoslawien wie ich es von der Kindheit her kenne. Nur mehr ein staubiges Schottersträßchen mit Steinmauern, Hühner, Ziegen, allerlei Düften von den verschiedenen Gewächsen und das laute Zirpen der Cvrcaks (schreibt man das so?), der großen Grillen oder Zikaden, die zwar auf den Bäumen sitzen, die man aber wegen ihrer Tarnung kaum zu sehen bekommt.

„Frühmorgens“ gegen Mittag legen wir nun doch ab um nach Skradin zu düsen. Bei 3 Bft. am Wind fahren wir einige Stunden was Berndt nützt, unseren „Jungen“ an Bord einige Aspekte des Segelns beizubringen. Von Peilübungen bis Besteckversetzung ist alles dabei. Ab Zirje wird die Ansteuerung nach Šibenik mit allen Seezeichen durchgenommen. Berndt versteht es gekonnt die Sache nicht nur lehrreich sondern auch spannend rüberzubringen.

Als Entschädigung darf Alain als Rudergänger bis direkt nach Skradin segeln. Dass sich dabei die Windstille in alle Richtungen dreht, spielt überhaupt keine Rolle, die Kommandos „Wende – Halse – Schiften, nein: Ree“ folgen in Sekundenabständen. Aber wir schaffen es.

Der Motor wird erst direkt vor dem Steg zum Anlegen angeworfen.

Mit einem (Überraschung!) nicht ganz billigen Abendessen der gesamten Flottillenmannschaft klingt der Abend aus. Die Jugend feiert wieder und gleitet gegen 5 Uhr elegant in die Kojen.

FREITAG

Vormittags sind Sissi und Berndt verschwunden. Grundsätzlich ist ein letzter Flottillentreffpunkt bei der Insel Kakan vereinbart, aber das „Wann“ usw. scheint bei unseren Kapitänen nicht ganz klar zu sein. So nach und nach bewegt sich halt so einer nach dem anderen



Die Krka-Wasserfälle—ein immergrünes Naturjuwel.

dorthin. Wir können ja über Funk auch noch reden. Nur die MARTA bleibt in Skradin zurück. Julia fährt mit der MIRA III mit, Alain macht noch einen Stadtrundgang.

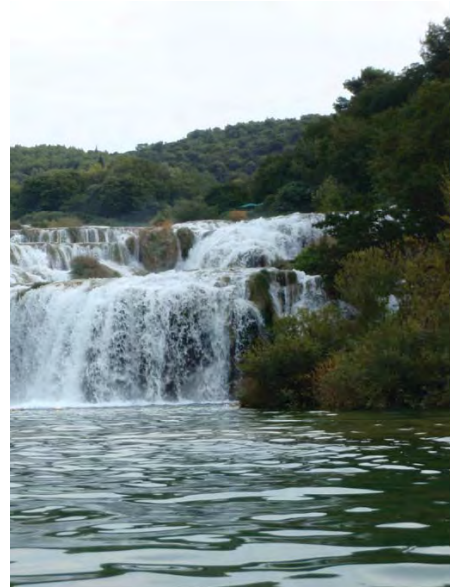
Am frühen Nachmittag tauchen doch noch alle auf. Wir legen sofort ab und motoren Richtung Šibenik. Vor Šibenik üben wir an einer einsamen Anlegestelle noch einige Manöver wie „Drehen auf dem Teller“ und „längsseits anlegen“. In Šibenik wird getankt, dort müssen wir uns anstellen, aber nach einer dreiviertel Stunde ist auch dieses Manöver beendet.

Bei gutem Gegenwind tuckern wir nach Kakan. Vom Rest der Flottille ist nichts mehr zu sehen, alle sind schon zu ihren Charterbasen unterwegs. Und Julia mit ihnen nach Biograd.

Auf Alains Wunsch üben wir ein Ankermanöver unter Segel. Er hat nun auf seiner Liste der für den schweizerischen Segelschein erforderlichen Manöver alles abgehakt. Ein paar Praxismeilen noch, dann ist er stolzer Scheinbesitzer. Gratulation!

Einige von uns sind noch baden, der Stopp dauert nicht lange als ein „freundlicher“ Kroat mit dem Motorboot anrauscht und uns mitteilt wir sollen verschwinden, wir dürfen hier nur an der Boje festmachen. Kroatien live. Das Verschwinden setzen wir auch sogleich in die Tat um.

Bei zu wenig Wind motoren wir nun nach Rogoznica zurück. Wir beobachten einen wunderschönen Sonnen-



Die Krka mäandert im tief eingeschnittenen Flussbett über mehrere Kilometer ins Meer.

untergang über dem Meer und zu Alains Freude darf er die Nachtansteuerung durchführen. Rasch finden wir unseren Liegeplatz. Nach einer abschließenden Pizza und einen Umtrunk mit der Crew der ANIMATO geht's ab in die Heia. Julia kommt um 00:30 Uhr mit dem letzten Autobus zu uns.

ABREISETAG

Sissi und Berndt bringen Alain schon früh zum Flughafen Split. Er möchte schon um 6 Uhr dort sein.

Es herrscht die übliche Abreisestimmung. Wieder verschwitzt Sachen einpacken, Karren ergattern der das Gepäck zum Auto trägt, Bootsrückgabe etc. Julia und ich brechen nach Österreich auf, Sissi, Berndt und Laura fahren nach Triest, von dort aus reist Laura via Venedig nach Lyon weiter. So endet die Geschichte.

Es war ein freundlicher, geruhsamer Törn mit verschiedenen Wetterlagen, mehr Segeln als Motoren, und für mich auch ein Kennenlernen netter Leute mit Aussicht auf ein Wiedersehen.

Nördliche Sporaden

BUCHTEN UND BUMMELN FÜR JEDEN GESCHMACK



Renate und Stefan haben mit Freunden im Juli 2011 ein empfehlenswertes Sommerrevier erkundet.

Terenc war zum vierten Mal mit uns auf Törn, Agnes und Alex zum zweiten Mal. Silvia und Wolfgang haben schon vorigen Herbst davon gesprochen „es“ auch einmal probieren zu wollen. Für den achten Platz gab es dann immer wieder InteressentInnen, die aber nicht „angebissen“ haben, bis zwei Wochen vor Törnbeginn Sabine kurz entschlossen aufgesprungen ist.



SAMSTAG

WIEN – ACHILLEION – ORMOS TRIKARI

Kurz nach „Mitternacht“ sitzt die gesamte Crew im Flieger nach Volos. Der Flug konnte über Ecker Yachting gebucht werden und auch der Transfer von Volos nach Achilleion ist von Ecker gut organisiert.

Um 10:30 Uhr Ortszeit sitzen wir bereits in der Taverne am Hafen bei einem ausgiebigen Frühstück und warten auf die Übergabe unseres Bootes.

So schnell geht es aber nicht – zuerst wird geputzt, und gecheckt, einige unserer Crew gehen in der Zwischenzeit Schwimmen. Pünktlich können wir an Bord und nachdem die bestellten Lebensmittel gebunkert wurden können wir das Boot übernehmen, machen die Sicherheitseinweisung und werfen schließlich die Leinen los.

Der Wind bläst uns leider auf die Nase, es ist dunstig und das Boot läuft etwas unruhig. Die Crew ist froh, dass wir bereits nach einem kurzen Schlag an der Südküste der Halbinsel Trikeri unseren Ankerplatz wählen wollen.

In der Bucht Ayia Kiriaki mit kleiner Ortschaft ist leider bereits alles belegt aber in der Bucht AK Trikeri (Kavoulia), etwas westlich davon, können wir Anker setzen. Hier gibt es allerdings kein Dorf, was uns herrlich duftende selber zubereitete Pasta mit Gemüse-Thunfisch Sugo beschert.

SONNTAG

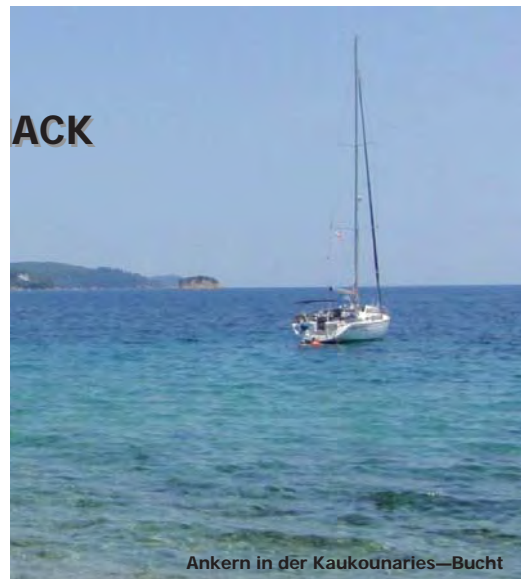
ORMOS TRIKARI - SKIATHOS

Die Temperatur lockt uns gleich nach dem Aufstehen ins blaue Wasser, danach genießen wir ein ausgiebiges Frühstück. Aus Sicherheitsgründen hatten wir in der Nacht den Anker neu gesetzt. Beim Frühstück gesteht Silvia, dass sie ob dieser Geräusche sehr beunruhigt und besorgt war, ob nicht Piraten am Werke seien und Boot samt Crew rauben würden.

Mit sehr „entgegenkommenden“ Winden fahren wir entlang der Südküste von Trikeri, vorbei am Marmorsteinbruch mit dem Tagesziel Skiathos.

Ormos Koukounariés - die westlichste Bucht an der Südküste – wird im Reiseführer als der „mittelgriechische Karibik“ bezeichnet. An karibisch-touristische Verhältnisse erinnern uns allerdings eher die in die Jahre gekommenen Hotels, während sich am Strand sich Tavernen, Liegestühle und Sonnenschirme an den besten Plätzen ballen. Davor ankern protzige Motorboote. Scooter und anderes „Kleinzeug“ mit aufgeblasenen „Sitzmöbeln“ im Schlepptau rasen zu Discomusik wie hysterische Wespen durch die Bucht. Gelber Sand ist und blaues Wasser gibt's auch an der Nordadria – von Karibikflair haben wir eine andere Vorstellung.

Zum Glück finden wir im Westen der Koukounariés Bucht einen guten Ankerplatz vor einem menschenleeren Sandstrand. Der Badestop entschädigt die vorangegangene Enttäuschung, unsere Damen erfreuen



Ankern in der Koukounariés-Bucht

sich eines „Naturpeelings“, die Männer vertreiben sich die Zeit mit Schnorcheln.

Auf der Etappe nach Skiathos Stadt lässt der Wind zwar nach, bläst aber weiter beständig aus SO, also hat Mr. Volvo wieder Dienst. Dafür können wir uns vor der Einfahrt zur Ormos Skiathou mit griechischem Salat stärken.

Skiathos Stadt ist fest in der Hand englischer Pauschaltouristen, allerdings verunstalten keine großen Hotels oder Hafenanlagen das Stadtbild. Die Häuser ziehen sich an einem Hügel hinauf, die unter Naturschutz stehende Halbinsel Bourtz trennt altes und das neue Hafenbecken.

Ersteres gehört den Ausflugsbooten und Kaikis der Fischer, zweiteres ist das Revier der Fähren, aber im nördlichen Teil gibt es einen Steg für Yachten.

Die Hafenpromenade ist griechisch, wie sie nicht griechischer sein könnte, ein Lokal reiht sich an das nächste, dahinter beginnt das Labyrinth aus schmalen Gassen mit lauschigen und weniger touristischen Tavernen und vielen Einkaufsmöglichkeiten in „nicht ramschigen“ Geschäften mit edlem Design.

Sobald die Sonne untergegangen ist, verwandelt Jet-set, Highlife und Disco-Fieber die Stadt in einen Hexenkessel grellbunten Treibens.

Wir wollten der Hektik entfliehen und hatten einen Ankerplatz etwas außerhalb des Hafens, im Norden der Bucht gewählt. Leider haben wir dem Reiseführer zu wenig Beachtung geschenkt. Im nördlichen, äußeren Teil der Stadt reiht sich Club an Club, natürlich Open Air – mit der schrecklichsten Hammer-

Dröhnmusik, die man sich nur vorstellen kann – und das bis 5 Uhr Früh, Die Möglichkeit, das Boot zu verlegen haben wir wegen der Dunkelheit und der Unkenntnis des Revieres verworfen.

MONTAG

SKIATHOS STADT – SKOPELOS STADT

Trotz Stadtnähe ist das Wasser klar, was alle zum Vorfrühstück-Schwimmen ausnützen.

Der Vormittag steht zur individuellen Verfügung. Wir frühstücken mit herrlichen frischen Blätterteigtaschen in einer Bäckerei. Danach erkundet die Crew – auf Konsumbeute hoffend – die Shoppingmeilen der Stadt. Mit Erfolg!

Leider verpassen wir so den vormittäglichen Segelwind. Bald nachdem wir ausgelaufen sind müssen wir wieder den Flautenschieber bemühen. Wir runden die Nordspitze von Skopelos und tuckern entlang der Ostküste um zum Abendessen in Skopelos Stadt anzulegen. Hier in der spannenden Variante vor Bugan-



ker und mit Achterleinen und dem Bonus, dass während der Kette Steckens der Motor der Ankerwinch ausfällt – händisch gelöst ein durchaus ambitioniertes Vorhaben! Es hat – dank ausreichendem Platz und kräftigen Händen – gut geklappt.

Wir nutzen den sich entlang der Mole hinziehenden Kiesstrand zum Baden. Daher fällt das Abendessen heute reichlich spät aus und es wird – trotz deutlich voneinander abweichenden Interessenslagen – ein Lokal an der Hafepromenade (mit sehr mittelmäßiger Fischplatte).

DIENSTAG

SKOPELOS STADT – AUSFLÜGE IM INSELINNEREN

Äolus ist auch auf Urlaub, deshalb beschlossen wir, diesen Tag auf der Insel zu bleiben. Die Gruppe teilt sich auf: Sabine bleibt in Skopelos Town, Agnes, Silvia, Alex und Wolfgang mieten Mopeds und Renate, Stefan und Terenc fahren mit dem Bus nach Glossa, einem malerischen Bergdorf im Norden der Insel.

Sehr idyllisch reiht sich Haus an Haus, fast alle mit Holzbalkon. Sockel, Türen, Fenster und Balkone in vielfältigsten Blau- bis Grüntönen gestrichen und verleihen dem Ort eine fröhliche Atmosphäre.

Wir probieren das „europa-zertifizierte“ Lokal, „Agnánti“, das wunderschön gelegen und mit grandiosem Blick von der Terrasse auch „pippifein durchgestyltes“ Interior bietet. Das Essen ist perfekt gestaltet aber wenig griechisch. Vielleicht hätte ich dem Verlangen nach einem Souvlaki im Lokal gegenüber doch nachgeben sollen...

Es ist sehr heiß, und eigentlich haben wir schon alles abgeklappert, was es zu sehen gibt. Bei Café Frappé



Glossa—Tafeln mit Fernsicht

und Limo warten wir im „To Stéki tou Maistráli“ mit schönem Blick, hinunter in die Bucht von Loutraki, auf den Bus.

Zurück auf der Yacht erwartet uns Sabine mit einer Riesenportion Griechischem Salat. Das anschließende Schwimmen am Stadtstrand beenden wir mangels Wasserqualität rasch.

Um 19:00 Uhr kommen die Mopedisten zurück und sind begeistert. Sie haben die ganze Insel abgeklappert, Traumbuchten erkundet und waren auch in der Bucht Gialós Kastáni, Nordostküste von Skopelos, wo Teile des Hollywood-Filmes zu dem Abba-Musical „Mamma Mia“ (mit Meryl Streep und Pierce Brosnan) 2007 gedreht wurden.

Den Abend beschließen wir in einer Bar am Hügel oberhalb der Kirche mit phantastisch-romantischem Ausblick auf Hafeneinfahrt und Umgebung.

MITTWOCH

SKOPELOS – ÓRMOS LIMIN PLANITIS/PELAGONISI

Wir steuern zuerst südlich, lassen die kleinen Inseln Ag. Gérgios und Mikró steuerbord liegen. Die See ist kabbelig, erst an der Südküste von Alonnisos wird das Wasser ruhiger. An der Südostküste liegt Patitiri, der letzte Hafen, der noch von Fähren angesteuert wird. Dann gibt es nur mehr kleine Fischerorte und ein paar Meilen weiter nur noch herrliche Landschaft. Vorbei am Strand Gialós Kokkinókastró mit seinen rötlichen Felsen, wollen wir in den Norden von Pelagonisi, in eine geschützte Bucht, da für die Nacht Sturm angesagt ist. In der Durchfahrt zwischen Alonnisos und Peristéra, der unbewohnten Taubeninsel, gibt es weder Wind noch Welle.

Kurz vor der schmalen Ausfahrt im Norden machen wir noch in einer Bucht an der Westküste von Peristéra einen Bade- und Jausenstopp. Ziegen zupfen am Ufergestrüpp, glasklares azurblaues Wasser plätschert an die Felsen.

Entlang der Westküste von Pelagonisi (Nisis Kirá Panayía – Insel der Heiligen Jungfrau Maria) – gibt es endlich Wind – Raumschots wir 9 Knoten! Am Wind runden wir die Nordhuk bis zur Einfahrt in die Ormos Limin Planitis, einem y-förmigen Fjord, in dem früher Piraten Schutz gesucht hatten.

Die schmalste Stelle der

Durchfahrt ist etwa 80 Meter breit und die geringste Tiefe fünf Meter, auch innen bläst der Wind noch heftig aus Süden. Im östlichen Teil liegen bereits zwei Segelboote und es scheint sehr unruhig. Wir suchen im westlichen Teil einen Ankerplatz, und obwohl es auch hier nicht windstill ist, liegen bereits einige Boote vor Anker. Mit der Zeit füllt sich die Bucht, der Wind bläst über die Hügel, die See ist etwas bewegt, türkisblau und glasklar, in Ufernähe badewannenwarm, aber immer und überall muss man auf die Seeigel achten. Gelegentliches Meckern der Ziegen, das Rauschen von Wind und Wellen, Fallen klinkern an den Masten, und ein paar Wortfetzen von einem Nachbarboot – es ist schwierig, diese Idylle „ins Wohnzimmer zu bringen“. Seit wir Alonnisos und Peristéra verlassen haben gibt es weder Internet noch Handyempfang – die Ziegen brauchen das nicht, manche Crewmitglieder macht es etwas unruhig – tja hier haben wir die Zivilisation verlassen. Zum Abendessen gibt es Kartoffeln mit Salbeibutter und Gemüseintopf.

Die Entscheidung eher mittig zu ankern, als küstennahe, erzeugt zwar bei der Crew leichtes Murren, erweist sich allerdings nächtens als die bessere Wahl. Der Wind dreht auf West und frischt in der Nacht kräftig auf mit Böen bis zu 40 Knoten! Unser Dingi hatte sich zweimal selbständig gemacht und musste neu verzurrt werden.

DONNERSTAG

ÓRMOS LIMIN PLANITIS – ÓRMOS PANORMOU

Wind und Welle sind etwas heftig, nach der Ausfahrt aus dem Limin haben wir 20-25 Knoten NW, zuerst fein zum Segeln, mit raumem und halbem Wind, an der Ostküste von Pelagonisi entlang. Als wir in den Südbereich der Insel kommen, haben wir Wind aus Südwest – eine Auswirkung des Düseneffektes, oder hat er wirklich gedreht? An der Ostküste von Peristéra wäre es sicher weiter noch fein zum Segeln gewesen – wir entscheiden jedoch, wieder zwischen den Inseln zu fahren. Im Stenó Pelagonisou zwischen Pelagonisi und Alonnisos, gibt es dann ordentlichen Düseneffekt und Strom, der Wind dreht wild herum und letztendlich müssen wir aufkreuzen und dann auch noch den Motor zu Hilfe nehmen, um in die Einfahrt zu gelangen.



Glossa—fast jedes Haus hat einen Holzbalkon

Als es zwischen den Inseln wieder ruhiger dahingeht macht Renate Thunfischsalat mit allem, was die Pantry zu bieten hat.

Wir wählen die Ormos Panormou zum Ankern. Die sieht jetzt aus wie ein Bergsee, eingerahmt von Pinien, Aleppokiefern und Felsen. Die Boote liegen wie in einem Hafen nebeneinander mit Buganker und Landleinen. Das Wasser ist sauber aber sehr dunkel.

Nach der Überfahrt mit dem Dingi zieht es Agnes, Alex und Sabine mit dem Taxi nochmals nach Skopelos Stadt, um noch einige Mitbringsel zu ergattern, die anderen gehen Abendessen. Das Dingi mutiert langsam zur Badewanne. Es ist zwar luftdicht aber der Boden hat offensichtlich ein Leck, das zunehmend größer wird. Bei der Heimfahrt stehen wir bereits über knöcheltief im Wasser. Agnes gesteht uns nachher, dass sie glaubte, „ihre letzte Stunde hätte geschlagen“.

Bei Plaudereien und einem Glas Retsina bricht unsere letzte Urlaubsnacht in einer ruhigen Bucht herein.

FREITAG

ÓRMOS PANORMOU – ACHILLEION

Unsere letzte Tagesetappe führt uns entlang der Südküste von Skiathos. Der Wind bläst wieder mal auf die Nase.

Ein Geheimtipp für einen Badestopp an der Südküste der Halbinsel Trikeri ist eine kleine Einbuchtung, im nordöstlichen Teil der

Bucht Khondri Ámmos, die durch einen Marmorsteinbruch an der Westhuk gekennzeichnet ist. Glasklares Wasser, Sand als Ankergrund, weißer Kies am Strand,



eine Handvoll privater Häuser, ein paar Fischerboote und ein oder zwei Segler – hier könnte man noch ein Weilchen bleiben!
 Nach der Ausfahrt haben wir Wind aus ONO mit 17 Knoten und damit noch über eine Stunde Segelvergnügen bis zum Törnendhafen Achilleion.
 Nach dem Anlegeschluck beginnt das übliche „Pack-Gewurr“. Zum Abendessen gibt es frischen Fisch, der wirklich köstlich schmeckt, für den Großteil der Crew ist der Törn hier zu Ende, nur Renate und Stefan haben noch eine Woche Urlaubsfreude vor sich.

DER TÖRN, KURZ UND BÜNDIG

Route: Achilleion Marina – Ormos (Bucht) Trikari – Skiathos Stadt – Skopelos Marina – Limani Planitis – Ormos (Bucht) Panormos – Ormos (Bucht) Chondri Ammos – Achilleion Marina
 46,3 sm gesegelt 109,2 sm motort

Marina Achilleion: Muring, Strom und Wasser am Kai, Treibstoff aus dem Tankwagen, Duschen und WC im Stützpunkt EckerYachting, sehr sauber.
 Taverne für Abendessen empfohlen: vom Büro aus gesehen ganz links.

Marina Skopelos: Keine Marina im eigentlichen Sinn. Vor Buganker mit Heckleine, an der Mole hinter dem nördl. Wellenbrecher;
 Strom und Wasser an der Mole, Treibstoff aus dem Tankwagen, keine Duschen, kein WC, Gebühren: 10,- € für Strom und Wasser.

Charter: Ecker Yachting, Stützpunkt Achilleion, Bus-transfer vom und zum Flughafen 30 Minuten, Extra-preis,
<http://www.eckeryachting.com/>

Revierinformation:

Literatur:

Greek Waters Pilot
 A Yachtsman's Guide to the Ionian and Aegean Coasts and Islands of Greece
Autor: Rod Heikell
 Gebundene Ausgabe, 520 Seiten
Erscheinungsdatum: Oktober 2007
ISBN: 0852889712

Törnführer Griechenland 4

Nordgriech. Küste, Nördl. Sporaden, Thasos, Limnos, Lesbos
Autor: Gerd Radspieler
 3. überarbeitete Auflage, 240 Seiten
ISBN: 3-7688-0573-5

Folgende **Webseiten** bieten interessante Tipps, ACHTUNG! Manche Berichte sind mehrere Jahre alt:

http://esys.org/rev_info/Griechenland/sporaden-nord.html

ESYS: Europäisches Segel-Informations-System

<http://www.thomas-wiltner.at/index.php?id=113>

Revierinformationen: nördliche Sporaden, Thomas Wiltner, Der Griechenland-Spezialist

http://www.mittelmeerbasar.de/Wissenswertes/Griechenland/GR_Urloabsziele/Nordliche_Sporaden/nordliche_sporaden.HTM
 Touristeninformation

http://www.skipperguide.de/wiki/N%C3%B6rdliche_Sporaden

<http://www.poseidon.ncmr.gr/>
 Griechischer Wetterdienst

AMBITIONIERT? AUSDAUERND? ABENTEUERLUSTIG?

GORE-TEX® sponsert das *Clipper Round The World Yacht Race* und verlost für 3 Etappen je eine Mitsegelgelegenheit. Reise- und Verpflegungskosten inklusive.

Bewerbung:

Ab 11. Februar — 14. April 2013
 unter

www.experience-tour.com

Das Rennen um den Globus wird von 12 baugleichen neuen 70-Fuß-Rennyachten ausgetragen. Über 40.000 Seemeilen werden in 15 Wettfahrten zurückgelegt. Dabei sorgt je ein Profi-Skipper für eine sichere Schiffsführung, die Crews werden in mehreren Auswahlverfahren und Trainingsrunden auf das Rennen vorbereitet.

Mehr zu Race und Teilnahmebedingungen:

http://newsroom.gore-tex.eu/en/en_experiencetour/henri-lloyd-gore-tex-experience-tour/

<http://www.clipperroundtheworld.com/>

- Die „GORE-TEX® Experience Tour“-Fahrten sind
- (1) Von Südafrika um das Kap der Guten Hoffnung nach Sunkist Beach / Australien (Oktober — November 2013; ca. 23 Tage),
 - (2) Entlang Australiens Südküste um das Kap Leeuwin an die Ostküste des fünften Kontinents (November—Dezember 2013, ca. 28 Tage) und
 - (3) Die „Asia-Pacific-Challenge“ von Sydney durch die Indonesische Inselwelt über Singapur nach Qingdao (Dezember 2013—Februar 2014; ca. 53 Tage).

Quelle: <http://newsroom.gore-tex.eu/en/>, 08.02.2013



BRAND NEW 70-FOOT OCEAN RACING YACHT

Marokkanische Thunfischspieße

Ob als Vorspeise, Hauptgang oder als Party Häppchen; die marokkanischen Thunfischspieße schmecken zu jeder Gelegenheit!



Zutaten

800 g Thunfisch (Steaks oder Filet)
Salz
4 EL Olivenöl
2 EL abgeriebene Zitronenschale
2 EL abgeriebene Orangenschale
1 EL Kreuzkümmelpulver

Für die Kräutersauce

2 Zehen Knoblauch
1 EL Kreuzkümmelpulver
1 EL Korianderpulver
1 EL Paprikapulver
1 Messerspitze Cayennepfeffer
3 EL frisch gehackte glatte Petersilie
2 EL frisch gehackter glatter Koriander
4 EL frisch gepresster Zitronensaft
4 EL frisch gepresster Orangensaft
120 ml Olivenöl
Salz
Brauner Zucker
Außerdem Holzspieße
Olivenöl für Grill oder Pfanne

Zubereitung der Thunfischspieße

Die Spieße für 30 Minuten in kaltem Wasser einweichen, damit sie nicht so schnell verbrennen. Den Thunfisch waschen, trockentupfen, in 3 cm große Würfel schneiden, mit Salz würzen und in eine flache Schale geben.

Olivenöl, Zitronen- und Orangenschale sowie Kreuzkümmelpulver miteinander verrühren und über den Thunfisch geben. Die Fischwürfel mehrfach wenden, die Schale mit Frischhaltefolie abdecken und den Thunfisch 15 Minuten im Kühlschrank marinieren.

In der Zwischenzeit den Knoblauch schälen und fein hacken. Eine Pfanne ohne Fett erhitzen und die Gewürze darin unter ständigem Rühren rösten, bis sie anfangen zu duften. Die Gewürze in eine Schüssel geben, Knoblauch, Petersilie, Koriander, Zitronen- und Orangensaft hinzufügen und verrühren. Unter ständigem Rühren das Olivenöl dazugeben, mit Salz und braunem Zucker abschmecken.

Den Grillrost mit Öl einpinseln oder etwas Öl in eine Pfanne geben und die Spieße darin von allen Seiten garen. Anschließend mit der Sauce servieren.

Sizilianischer Heilbutt

Die italienische Variante, einen Heilbutt zu zubereiten zeigt sich ausgesprochen schmackhaft!

Zutaten

4 Heilbutt Filets (à 200 g)
Salz
Pfeffer
5 Stängel Rosmarin
8 EL Olivenöl
2 Zitronen
8 Sardellenfilets
3 EL eingelegte Kapern
150 ml trockener Weißwein

Zubereitung

Die Heilbutt Filets unter fließendem Wasser abspülen, trockentupfen und mit Salz und Pfeffer würzen. Den Rosmarin waschen, trockentupfen, fein hacken und mit dem Olivenöl im Mixer zu einer Paste pürieren. Die Heilbutt Filets mit der Hälfte der Rosmarinmischung bestreichen und nebeneinander in eine Auflaufform setzen.

Die Zitronen waschen, trocknen, in hauchdünne Scheiben schneiden und die Filets damit belegen. Die Sardellenfilets fein hacken und mit den Kapern über den Fisch streuen.

Das restliche Rosmarinöl darüber geben und den Fisch im auf 200°C vorgeheizten Backofen 10 Minuten garen. Dann vorsichtig mit dem Weißwein übergießen und weitere 5 Minuten garen. Den Heilbutt anschließend auf einer Platte anrichten, mit dem Fischsud übergießen und sofort servieren.



MIT DEM SEGELBOOT ZU
DEN VULKANEN SÜDITALIENS

Im Spiel der Elemente

Feuer, Erde, Wasser und Luft: Bei kaum einer anderen Tour kommt man so intensiv mit den vier Elementen in Berührung wie bei der Besteigung der Vulkane in und um die Insel Sizilien.

Von Dagmar Steigenberger (Text und Fotos)

erschienen im "Bergsteiger", Ausgabe 12/2012



Mit Abstand zu genießen: Gase am Krater des Vulcano können Augen und Schleimhäute verätzen.

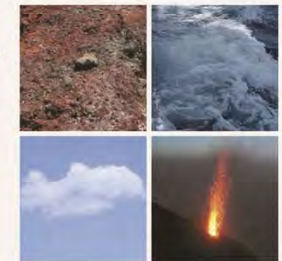
Vier auf einen Streich

1 Erde: Den festen Boden unter den Füßen hat die sechsköpfige Crew des Segelschiffes »Francesca« längst verloren. Weit entfernt am Horizont zeigt sich noch ein feiner Streifen italienischen Festlandes. Der Streifen bewegt sich nicht. Der Rumpf der Francesca hingegen andauernd, selbst wenn kaum ein Windhauch spürbar ist.

2 Wasser: Der Körper ist an den unstillen Rhythmus der Wellen noch nicht gewöhnt. Tollpatschig versuchen die Beine, die Bewegung des Decks auf dem Wasser auszugleichen. Der Magen gewöhnt sich am langsamsten dran, dass hier jede Kontrolle zwecklos ist. Das Meer hat die Übermacht. Aber anders als übers Wasser kommt man nun mal schlecht an die Vulkane der Liparischen Inseln heran.

3 Luft: Schwüle drückt auf die Gemüter. Selbst fern der Küste bringt die Luft nicht die erhoffte Abkühlung. Erst kurz vor Stromboli frischt der Wind auf und bläst kräftig in die beiden Segel der Francesca.

4 Feuer: Wenn der Wind fehlt, bleibt als Alternative zum Segeln nur die Motorkraft. Im Bauch der Francesca dröhnt die Maschine, Dieselluft umweht die Nase. Auch im Hafen von Vulcano herrscht bestialischer Gestank. Es ist der faulige Atem des Vulkans, in dessen Innern das Gestein brodelte.



Weisse Rauchfahnen wabern über dem Gipfel des Vulcano. Sein Aufbau wirkt vom Insel-Hafen aus so platt und breit wie ein zerdrückter Sombbrero. Das Meer ist die endlose Krempe, auf der die Schiffe als Dekoration schaukeln. Nur ein paar Menschen sind in der Hitze unterwegs und steigen dem Vulcano auf den Hut. Die Luft ist schwül, ohne jede Bewegung. In den Wanderstiefeln mischen sich Schweiß und Staub von der Vulkanasche. Rußig schwarz ist sie und bedeckt nicht nur die Waden, sondern vor allem die unteren Hänge des Vulcano. Die Asche stammt vom letzten Ausbruch des Vulkans vor gut einhundert Jahren. In den Jahren 1888 bis 1890 beobachtete der Vulkanologe Giuseppe Mercalli, wie sich der Ausbruch immer deutlicher ankündigte. Er hörte »ein fortwährendes Rollen, als wenn ein Eisenbahnzug über eine Brücke führe« und sah rot glühende Spalten in der Kraterwand, aus denen giftig bläuliche und grüne Flammen züngelten. Die Schwefelgase, die aus dem Erdinneren entwichen, waren so glühend heiß, dass sie sich an der Luft sofort entzündeten. Das Rollen aus der Tiefe ist mittlerweile verstummt, doch immer noch hängen heiße Dampfvolken über den unzähligen Spalten im Krater. So sehr sie auch stinken, trotzdem ziehen sie einige abenteuerlustige

Touristen in ihren Bann. Schilder warnen, man solle Abstand halten zu den von giftigen Kristallen umwachsenen Dampföchern, denn die Gase könnten Augen und Schleimhäute verätzen. Die meisten halten sich daran.

Unberechenbare Gefahr

Der Ätna präsentiert sich bei seinem Besuch nicht ganz so spektakulär wie der Vulcano. Doch der Schein trügt! Mit seinen 3323 Metern ist er nicht nur der höchste, sondern auch der aktivste Vulkan im Mittelmeerraum. 2001 walzte die Lava breite, schwarze Schneisen in die wild wuchernde Vegetation an den unteren Flanken des Berges Richtung Catania. 2011 stieß der Südostkrater 18-mal eine kilometerhohe Aschefontäne in die Luft. »Der Ätna kann jederzeit ausbrechen«, sagt Fabio. Der Geologie-Student wuchs in Catania am Fuße des Vulkans auf und verdient sich sein Geld mit Touristenführungen an seinem Hausberg. Mit dem Temperament eines feurigen Sizilianers gibt er unterhaltsame Geschichten über sich und den Ätna zum Besten – der Wahrheitsgehalt ist dabei zweitrangig. Doch ohne Zweifel fasziniert ihn der Vulkan ebenso wie seine gebannt lauschenden Zuhörer. Angst vor der Feuergehalt? Nein, das hat Fabio nicht. Im Gegenteil: »Ich fiebere dem nächsten Ausbruch entgegen«, meint er, »ich lebe für diesen >



Die Sizilianer leben mit den Launen ihrer Feuerberge. Sie haben der zerstörerischen Kraft auch viel zu verdanken.

Vulkan! Seine glühenden Augen verraten, dass er es ernst meint. Aufgrund seiner hohen Aktivität darf man den Ätna nur unter Aufsicht besteigen – bisweilen sogar nur bis zum Ende der Funivia dell'Etna auf 2500 Metern Höhe. Die neue Straße zur Talstation der Seilbahn wurde – wie zur eindringlichen Warnung – direkt durch die von den Lavaströmen verwüstete Zone gelegt. Das Skelett eines Hauses ragt an einer Kurve aus dem erstarrten Fluss – das Dach teils eingebrochen, Fenster und Türen vernichtet. Weiter oben hatte sich der Strom glühend heißer Steine direkt am Fenster einer Souvenirbude vorbei gedrückt. Die fest gebackene Geröllwand hinter den zersplitterten Scheiben präsentieren die Ladenbesitzer heute stolz als Touristenattraktion. Doch der Gewalt der Zerstörung ist bereits eine weitere Gewalt gefolgt: die des ungebändigten Wachstums. Durch die staubigen Ritzen in der Lavaschicht kämpfen sich zarte Knospen. Weiße Margeritenkissen durchbrechen das Schwarz und Rot der verkraterten Mondlandschaft. Grashalme wogen in den sanften Brisen, die über den vor Hitze flimmernden Boden streichen und hie und da den feinen Vulkansand aufwirbeln. Für die Bewohner der Orte unterhalb der Vulkane ist die Gefahr ständig präsent. Seit Jahren wartet man am Vulcano auf den großen Ausbruch; regelmäßig finden Evakuierungsübungen statt. Die Sizilianer leben mit den Launen ihrer Feuerberge. Niemand kommt auf die Idee, sich hundert- und tausendprozentig abzusichern vor den drohenden Schäden. Schließlich weiß man, dass man der zerstörerischen Kraft auch vieles zu verdanken hat: die Touristenströme etwa, aber auch den fruchtbaren Boden.

Der Lava folgt Leben
Oliven und Zitrusbäume wachsen an den Hängen des Ätna. Im Februar zur Mandelblüte überzieht ein weißer Blütenschleier ganze Regionen. Auf den Liparischen Inseln drängen wilde Geranien aus jeder noch so unwirtlich scheinenden Felsritze. Selbst Dattelpalmen und Bananen gedeihen hier. Geologisch gehören Teile der Insel bereits >

Zerstörerisch: Lavaströme am Ätna begraben immer wieder Straßen und Häuser unter sich.



Abkühlung in Sicht: Blick vom Volcano auf das Tyrrhenische Meer und die Liparischen Inseln

**STABILITÄT
IST TRUMPF.**

**DER TRIGGER
RELEASE MACHT'S.**

Längenverstellung per Trigger Release mit nur einer Hand. Absolute Steifigkeit durch das SureLock™ System. MSR® TR-3 Stücke haben nur ein Ziel: dich mit größter Zuverlässigkeit durch die Berge zu führen.

Kein Detail am Vesuv verrät, dass – rein aus statistischer Sicht – ein Ausbruch längst überfällig ist.



Ginsterbüsche zieren den Weg hoch auf den Kraterand des Stromboli.

zu Afrika. Die Nahtstelle zwischen dem eurasischen und afrikanischen Kontinent verläuft quer durch Sizilien. Immer wieder kommt es in der südlichen Hälfte zu starken Erdbeben. Die Kette von aktiven Vulkanen, die sich vom Ätna diagonal über die sieben Liparischen Inseln bis zum Vesuv bei Neapel zieht, ist ebenfalls durch Beben entstanden. Der in der Glut der Lava erzeugte, schwarze Obsidian mit seiner glasigen Oberfläche war ein heiß begehrter Werkstoff für Messer und Pfeilspitzen. Er wurde vor allem auf Lipari abgebaut. Brocken des glänzenden Minerals

werden heute in den vielen Souvenirbuden angeboten, gemeinsam mit bunt bemalter Keramik. Die griechische Mythologie erzählt, dass der Gott Hephaistos tief im Inneren der Vulkane seine Schmiedewerkstatt habe, während Aeolus, der Gott des Windes, auf den bunt bewachsenen Inseln residiere.

Im Angesicht der Götter

Endlich bekommt auch die Crew der Francesca die Gunst des Aeolus zu. Ein Auf der Fahrt nach Stromboli, der nördlichsten der Liparischen Inseln, bläst ein kräftiger

Bergsteiger TOUREN

Auf heißer Spur

Wanderungen zu den Kratern der aktiven Vulkane im Süden Italiens bieten spektakuläre Naturschauspiele, sind aber oftmals nur im Rahmen von Führungen erlaubt.

1 Ätna (3323 m)

	mittel	8 Std.
	1100 Hm	+8 J.

Charakter: Der Ätna mit vier Gipfel- und etwa 400 Nebenkratern ist der höchste Vulkan in Europa. Zuletzt brach er im Januar 2012 aus. Ob eine Wanderung zu den Kratern im Gipfelbereich erlaubt ist, hängt von der Aktivität des Vulkans ab. Seit Juli ist das Betreten der Region oberhalb von etwa 3000 Metern auch bei Führungen untersagt. Auch für die Touren an den Flanken des Ätna macht man sich am besten mit Vulkanologen oder erfahrenen Führern auf dem Weg. **Talort:** Catania, Hafenstadt südöstlich des Vulkans

Route: per Bus oder Jeep bis zur Seilbahnstation La Sapienza (1900 m). Von dort im Rahmen einer geführten Wanderung bis in die Gipfelregion und retour (8–10 Std.). Alternativ mit der Seilbahn auf 2500 m und per Jeep weiter bis in die Gipfelregion

Führungen: Vulkanologe Andrea Ercolani, Tel. 00 39/0 95/96 88 82, info@siciltrek.ch, www.siciltrek.ch

2 Vulcano (499 m)

	leicht	2½ Std.
	499 Hm	+6 J.

Charakter: Schwefelgestank umgibt die Insel Vulcano, auf der sich einer der beiden aktiven Vulkane der Liparischen Inseln befindet. Aus Spalten und Ritzen dringt heißer, schwefelhaltiger Wasserdampf, der an der Oberfläche leuchtend gelbe Kristalle hinterlässt. Wenn man genug Respekt vor den giftigen Dämpfen walten lässt, darf man den Gipfel und die Region rund um den Krater auch ohne Führer erkunden (Aufstieg etwa 1½ Std.).

Talort: Porto di Levante, Hafen nördlich des Gipfels

Route: Durch den Ort südwestwärts auf die Flanken des Vulkans zu. Ein gut ausgebauter Wanderweg führt



Mit dem Segelboot lassen sich die Ausgangspunkte der Touren gut erreichen.

von der Nordseite des Berges durch Vulkanasche und rote Gestein zum Krater hinauf. Den Warnschildern sollte man unbedingt Folge leisten und den austretenden Schwefeldämpfen nicht zu nahe kommen, es besteht Gefahr für die Gesundheit!

3 Stromboli (926 m)

	mittel	4½ Std.
	926 Hm	+8 J.

Charakter: Als »Fackel des Mittelmeeres« wird er gerne bezeichnet: Der feurige Stromboli auf den Liparischen Inseln ist mit seinen Lava-Fontänen, die er im Viertelstundentakt speit, der spektakulärste Vulkan im Mittelmeerraum. In der Nacht sind die Eruptionen vom Meer aus besonders gut zu sehen. Obwohl er so aktiv ist, kann man im Rahmen einer Führung bis zu den Gipfelkratern aufsteigen. Am besten genießt man das Schauspiel in der Abenddämmerung (Aufstieg 2½ Std.).

Führungen: Am Hauptplatz bei der Kirche in Stromboli findet man viele Büros, die eine abendliche Führung auf den Stromboli anbieten. Darunter ist Magma Trek, Via Vittorio Emanuele, Tel. 00 39/090/9 86 57 68, www.magmatrek.it; auch der Vulkanologe Andrea Ercolani bietet die Tour an, Tel. 00 39/095/96 88 82, info@siciltrek.ch, www.siciltrek

Wind in die Segel. Das Boot schneidet mit ordentlicher Krängung durch die Wellen, und ein paar Delfine tanzen auf den Bugwellen. Trotzdem zweifelt Franz, der Skipper, ob es noch rechtzeitig zur geführten Wanderung auf den Stromboli zu schaffen ist. Aeolus bläst die Francesca nicht ganz auf den richtigen Kurs. Franz will den Hafen von Stromboli durch Aufkreuzen erreichen, was um einiges mehr Zeit in Anspruch nimmt als die Direttissima. Er muss es wissen, hat er doch schon einmal den ganzen Atlantik mit einem Segelboot überquert. Der rötlich-blonde Bart muss jedoch noch ein ordentliches Stück wachsen, um ihn in den wilden Seewolf aus Jack Londons Roman zu verwandeln. Während das Boot an der Insel vorbeifließt, sitzt der Skipper konzentriert mit Zirkel und Lineal vor der Schiffskarte und rechnet. Dann – die Insel liegt bereits ein Stück hinter dem Heck der Francesca – muss alles ganz schnell gehen. Ein paar knappe Anweisungen gegen den Wind gerufen, ein fester Griff nach den Schoten, die Winschen drehen sich ratschend, Seile lockern und spannen sich wieder. Und schon zeigt der Schiffsbug direkt auf Stromboli. Der Wind fährt ins Tuch, bläst es auf, das Schiff neigt sich. Rasch nimmt es an Fahrt auf. Ein paar Minuten später nähert sich die Francesca dem Hafen. Noch zehn Minuten

bis zum Start der Führung an der Kirche mitten im Ort. Mit dem festen Boden unter den Füßen beginnt der Endspurt.

Fackel des Mittelmeers

Eine Gruppe von gut 30 Leuten macht sich auf den von Ginsterbüschen gesäumten Pfad zum Krater des Stromboli. Wieder ist es schwülwarm; Aeolus hat diesmal nur eine kurze Vorstellung gegeben. T-Shirts kleben schweißsnass an den Körpern. Die Helme, die der Touristenführer ausgegeben hat, drücken unangenehm in die Stirn, und die Abendsonne heizt zusätzlich ein. Erst kurz vor dem Gipfel verschwindet sie hinter dem Horizont und macht Platz für ein monumentales Schauspiel. Ein Knall lässt die Gruppe aufschrecken. Schon schießt eine Feuerfontäne aus einem der kleineren Krater. Ein Raunen geht durch die Reihe. Dem glühenden Szenario folgt ein Blitzlichtgewitter. Dann wieder ein Knall, die nächste Fontäne! Kaum einer kann sich satt sehen an dem Spektakel, das alle zehn bis 20 Minuten von Neuem beginnt. Erst als der Guide zum Rückmarsch mahnt, reißen sich die Augen los. Die Füße treiben im Lavasand abwärts, dem Hafen und der Francesca entgegen. Kein Lüftchen regt sich. Per Motor brummt das Schiff noch einmal auf die Südwestseite der Insel. Da, ein dumpfer Knall! Erneut richten sich alle Augen fasziniert auf den Feuer speidenden Berg.

Während die Francesca mit stinkendem Motor dem Festland bei Neapel entgegen brummt, scheint hinter ihrem Heck die Fackel des Mittelmeeres zu einer Feuerzungeflamme zu schrumpfen. Adios Hephaistos! Es geht Richtung Vesuv. Auf ein Wiedersehen mit dem feurigen Gott ist dort allerdings keiner scharf: Der 1281 Meter hohe Vesuv gilt als der unberechenbarste Vulkan in Europa. Seine Macht hat das sagenhafte Pompeji dem Erdboden gleich gemacht. 1944, bei seinem jüngsten Ausbruch, zerstörten die Eruptionen das Dorf Massa. Voller Ehrfurcht startete die Crew der Francesca in den 300 Meter tiefen Krater des gefährlichen Vulkans. Kein Detail verrät, dass, rein aus statistischer Sicht, ein Ausbruch überfällig ist. Für den Vesuv sind lange Ruhephasen bis zu hundert Jahren typisch, denen eine plötzliche Explosion folgt. Umso erstaunlicher, dass der Vulkan bis zu seiner Flanke dicht besiedelt ist. Die Millionen-Metropole Neapel liegt knapp zwölf Kilometer nordwestlich, etwa zehn Kilometer südwestlich spazieren Touristen durch die Überreste von Pompeji. Leben und Tod, Zerstörung und Fruchtbarkeit – jene Gegensätze liegen in der Asche des Vulkans ganz nahe beieinander.

Balearen April 2000

Nach langer Planung und großer Vorfreude ging es am 23. April mit der First Class Airline "Futura" von Wien nach Palma de Mallorca. Peter Brossmann und wir beide - Karin und Fritz. Unsere Mitsegler Berndt (Skipper), Christina, Peter, Bernd und Edmund - hatten den beschwerlicheren Weg mit dem Auto und der Fähre auf sich genommen und waren schon lange unterwegs.



Die Segelcrew

Bei einem nun doch nicht so schlechten Bordmenu (wie es der Name der Fluglinie hätte erwarten lassen) teilte uns Peter doch etwas beschämt mit, daß er sich kurzfristig entschlossen hätte, dem feuchtröhlichen Segelvergnügen zu entsagen und einen bequemeren Aufenthalt in einem feudalen Hotel mit "Greens" und "Fee" gebucht hätte.

Wir bemitleideten den Armen entsprechend, denn welches andere Vergnügen kommt schon an eine Woche Katamaran auf rauher See heran. Dies bedeutete aber auch, daß wir unsere Anreise auf Mallorca umgestalten und Peter in seinem Hotel, an der Westküste gelegen, abliefern

mußten. Also Ankunft um 20.00 Uhr, vorreservierten Mietwagen am Flughafen abholen, etwas länger dauernde Infahrt zu Peters Hotel. Nachdem er glücklich sein Zimmer in Besitz genommen hatte, ging's retour nach Palma und von dort aus in Richtung Ostküste, wo die anderen, die das Schiff morgens übernommen hatten und bereits einen ganzen Tag gesegelt waren, schon unserer harrten. In Anbetracht der fortgeschrittenen Abendstunde und im Anblick einer Grillstation im Landesinneren nahmen wir dann unser schwer verdientes Mitternachtsessen ein.

Endlich frühmorgens um 00.30 Uhr erreichten wir Porto Cristo. Große Wiedersehensfreude und ein Einstandsfäßchen Rioja. Dann verließ uns Peter, der uns netterweise quer durch die Insel begleitet hatte, um in sein Hotel zurückzukehren.

Nach der ersten Nacht an Bord, die wir trotz Aufregung und dank Rioja bestens in unserer steuerbordseitigen Heckkoje verbracht haben und einem ausgezeichneten Frühstück an Bord nahmen wir unser Schiff genauer unter die Lupe. Es handelte sich um einen Katamaran Tobago 35 mit dem stolzen Namen "Taipan", der 1997 vom Stapel gelaufen war. Lüa 10,54m, Búa 5,75 m, Tiefgang 1,76 m, Masthöhe 15,37 m und eine Verdrängung von 5,531 t mit Doppelmotorisierung Yanmar. Geeignet für eine Belegung von 11 Personen würde jedem von uns 7 in der nächsten Woche doch genügend Platz und Freiraum bleiben.



Schiffs-Inspektorin

Nach den technischen Daten machten wir dann erst einmal in Sachen Kultur. Stadtbesichtigung Porto Cristo und ein malerischer Spaziergang zu den "Cuevas del Drach" (Drachenhöhlen), einer Kalksteinhöhle, die uns mit ihren meterhohen Stalagmiten und Stalagtiten sowie dem riesigen See begeisterte.

Nachdem wir nach Porto Cristo zurückgekehrt waren, stachen wir mittags endlich in See - in Richtung Mahón auf Menorca. Der Wind war mit 2 Bft beschaulich und auf Halbwindkurs genossen wir unseren ersten Segelschlag.

Nach einem kurzen Besuch von Mahón, der Stadt aus der die Mayonnaise kommt, ging es weiter nach Norden zur Umrundung von Menorca. Um das Abendessen ein wenig abwechslungsreicher zu gestalten erkoren wir Edmund zum Versorger des Tages, gaben ihm eine Angelrute in die Hand und wünschten uns viele gute Fische. Aber, welch Schreck Edmund holte die Leine ein und hatte, man wird es uns nicht glauben, eine Möwe an der Angel. Der arme Vogel hatte sich in der Leine verfangen.



Möwe Jonathan ??

Glücklicherweise war sein Flügel nicht gebrochen und wir konnten ihn, nachdem wir ihn an Bord geholt hatten, durch gemeinsames Bestreben befreien und ihm wieder die Freiheit schenken.

Abends ankerten wir in einer wunderschönen Bucht mit romantischem Mondschein und mitgebrachtem Essen. Bei gleichbleibendem Wind und stets guter Laune an Bord, mußte doch jeder auf dem Weg nach Alcudia auf Mallorca einmal ans Ruder,



Fritz am Schlag

Denn der angepeilte B-Schein verlangt seine Opfer. Das erste Mal war es wohl mit Herzklopfen, denn so ein 10 m langes Boot macht doch einen Unterschied zu einem Piraten, doch dann mit immer mehr Spaß an der Sache.



Weibsvolk bei der Arbeit

Nach unserer Ankunft in Port d'Alcudia um 22.10 Uhr gab es dann in einem netten kleinen Restaurant eine umso größere ausgezeichnete Pizza als Belohnung.

Am nächsten Tag war Port Söller an der Nordküste unser nächstes Etappenziel. Da Zeit genug war, besichtigten wir vor dem Ablegen Alcudia und auch die dort befindliche römische Siedlung "Pollentia" mit Amphitheater und Museum. Ob dort die Polenta erfunden wurde?

Mittags verließen wir Alcudia bei 24°C und 4 Bft. Leider ließ dann der Wind beim Cap de Menorca nach und wir mußten bei einer Windstärke von nur 1 Bft. zusätzlich den Motor anwerfen, um Meilen zu machen. Vor Cap de Formentor frischte der Wind wieder auf und ohne Motor Umrundeten wir das Nordkap Mallorcas. Danach blies uns ein steifer 7er Wind aus WSW voll ins Gesicht, was natürlich aufkreuzen bedeutete und

volle Action. Der starke Wind. und das stete Aufkreuzen waren entsprechend zeintensiv, so daß wir erst um 00.25 Uhr in Port Söller anlegten. Nach dazu war die Netzspannleine gerissen, die wir dann noch notdürftig reparieren mußten.

in Richtung Palma. Der Wind hatte sich in der Nacht gedreht und kam uns auf unserer Fahrt nach Dragonera zu unserem Glück mit einer fast gleichbleibenden Stärke von 3-4 aus nordwestlicher Richtung. Eine richtige Erholung nach dem Erlebnis



Port Söller ist ein relativ großer Hafen, von dem aus die mallorquinische Zitruserte nach Frankreich verschifft wird.

Am nächsten Tag verließen wir Port Söller um 09.00 Uhr

des Vortages. In weiterer Folge begleitete uns auf unserem Weg über Cap de Cala Figuera nach Palma noch eine Gruppe Delphine.

Am 28.04. erreichten wir Palma um 18.10 abends und

gönnten uns an diesem Abend den Luxus eines Hotelzimmers mit warmer Dusche und echtem Bett. Den nächsten Tag bummelten wir gemütlich durch Palma und trafen uns am Abend mit den anderen, die tapfer an Bord ausgeharrt hatten, zu einem



Abschlußessen in einem erstklassigen Fischrestaurant im alten Hafen von Palma. Die Autofahrer mußten aber um 22.00 Uhr noch die Fähre ans Festland erreichen, so daß der sehr nette Abend abrupt endete.

Leider geht jedoch alles Schöne einmal zu Ende, die Woche war wie im Flug vergangen, die Realität nahm wieder Besitz von uns, ein Flugzeug wartet nicht. Zurück

in Wien erinnern wir uns gerne an diese Woche, schauen öfters unsere Fotos an und wünschen uns, daß bald wieder so ein Segelurlaub am Programm steht, nur dann sicher mit einer Bugkoje, so daß uns nur die frische Luft um die Nase weht. Wien, am 19.09.2000 Karin Holzer und Fritz Ritter

Statistik:
Schiff: Katamaran Tobago 35 "Taipan"
Zeitraum: 22 - 29 April 2000
Revier: Balearen
Route: Palma Südküste Mallorcas Mahón/Menorca Ost- und Nordküste Menorcas Ciudadela Alcudia/Mallorca Nordküste Mallorcas Palma 275 NM, davon 190 unter Segel, 8:25 Nachtstunden
Caprain: Berndt Westak
Crew: Fritz Ritter, Christina Rosenstein, Karin Holzer, Edmund Kosel, Peter Pinkava, Bernd Ruhland.



FEUER AN BORD IN DER STRASSE VON BONIFAZIO

Wie wichtig das Thema „Sicherheit an Bord“ ist und welchen Stellenwert die auf Urlaubstörns oft stiefmütterlich behandelte Übung von Notfällen (Funkverkehr, Räumung des Schiffes, Umgang mit Rettungsorganisationen etc.) haben sollte zeigt ein aktueller Augenzeugenbericht.

Am 18.8.2012 startet die Segelyacht "Coral" bei der Regatta von Palermo nach Montecarlo. Ich war mit an Bord als Trainer für den Skipper, der sich bei der Nutzung einer neuen Software für Routenoptimierung und Wetteranalyse spezialisieren wollte und um ihn seglerisch während der Regatta zu unterstützen. Segelwelt.at, stellt professionelle Crew und Trainer für Yachten als Teil der Unternehmenstätigkeit.

Am 20.8. um Mitternacht erreichte die Yacht die Inseln an der Nordostecke Sardinens, passierte Maddalena und segelte in die Straße von Bonifazio bei mondloser Nacht, 15kn Wind hart am Wind und 9 bis 10kn Bootsgeschwindigkeit..... Ich steuerte die Yacht, der Skipper und ein Crewmitglied waren an Deck, der Rest der Crew schlief unter Deck als am 21.8. um etwa 0140 Brandgeruch an Deck wahrgenommen wurde. Aufgrund der Finsternis konnte der Skipper erst am Niedergang angelangt die Rauchentwicklung im Inneren der Yacht feststellen, alarmierte die schlafende Crew, half Crewmitgliedern an Deck, stellte die Vollständigkeit fest, löste mich am Steuer ab und übergab mir die Feuerlöcher. Zu diesem Zeitpunkt alarmierten wir auch die italienische Coast Guard per Funk.

Aufgrund der extremen Rauchentwicklung war ein Vordringen in den Niedergang erst möglich als die Yacht den Kurs änderte und Luken zum Rauchabzug geöffnet wurden. Im etwa 1m tiefen Luftkeil im Rauch konnte ich den Brand im Bereich des Navigationstisches lokalisieren und Flammen durch die Lüftungsschlitze eines Panels erkennen. Mit den beiden zur Verfügung stehenden Pulverfeuerlöschern war jedoch nur die Ausbreitung des Brandes an Oberflächen zu bekämpfen, nicht jedoch hinter den Verkleidungen. Ein weiteres Vordringen und Herangehen an den Brandherd war aufgrund des dichten Rauches nicht möglich. Weitere Feuerlöcher waren im Inneren des Schiffes nicht mehr zugänglich.

Als die beiden Feuerlöcher aufgebraucht waren, begannen sich die Flammen sofort mit überraschender Geschwindigkeit über weitere Bereiche des Innenraumes auszubreiten und die Hitzeentwicklung war beachtlich. Es war offensichtlich, dass wir das Feuer nicht weiter bekämpfen können und das Schiff verlassen müssen. Inzwischen waren von anderen Crewmitgliedern die beiden Rettungsinseln der Yacht vorbereitet und zu Wasser gelassen worden. Ich verließ als Letzter

die Yacht und schwamm mit dem Funkgerät zur Rettungsinsel, die nicht vom Skipper besetzt war. Dort nahm ich wieder mit der italienischen Coast Guard Kontakt auf und signalisierte unsere Position mit zwei Fallschirmraketen. Um etwa 0220 wurde die gesamte Crew an Bord eines Schiffes der Coast Guard genommen und in den nahegelegenen Hafen von La Maddalena gebracht.

Schon beim Erreichen der Rettungsinsel stand die gesamte Yacht lichterloh in Flammen, wenige Minuten später stürzte der Mast brennend in sich zusammen und noch vor Eintreffen der Coast Guard waren Flammen durch die Schiffseitenwände gedrungen. Vermutlich ist die Yacht innerhalb kurzer Zeit gesunken.

Gefahrenanalyse, Verhalten, Seenot:

Per Definition waren Yacht und Mannschaft in Seenot, da über UKW Funk ein "Mayday" Ruf abgesetzt wurde und in Folge rote Signalraketen abgeschossen wurden, beides Signale für Seenot.

Während des gesamten Hergangs bestand die größte Gefahr für die schlafenden Crewmitglieder durch die Rauchgase, die Salzsäure und Dioxin enthalten. Als die gesamte Mannschaft an Deck versammelt war, war auch die unmittelbare Lebensgefahr gebannt und der weitere Verlauf von den Entscheidungen und dem Verhalten der Mannschaft abhängig. Für das Verhalten bei Notfällen auf See gibt es Verhaltensroutinen, die in Trainings nach Vorgaben des Weltsegelverbandes ("Special Regulations") unterrichtet werden, Segelwelt.at führt diese Trainings in Österreich durch. Nach dem Verlassen der Yacht bestand für die Crew keine unmittelbare Gesundheits- oder Lebensgefahr unter der Annahme, dass die "Abholung" durch die Coast Guard funktionieren würde. Fehlentscheidungen oder unvorhergesehene Zwischenfälle hätten die Situation sehrwohl wieder umschlagen lassen können.

||end

Nebenaspekt gestrandet in Europa: Die gesamte Mannschaft wurde aufgrund der Geschwindigkeit im Ablauf der Ereignisse nur mit der Kleidung am Leib gerettet. Wir hatten kein Geld, kein Mobiltelefon, keine Papiere und teilweise keine Schuhe mit. Zumindst war es warm und die Kleidung trocknete mit der Zeit auch in der Nacht. Bis wir Geld organisiert hatten wurden wir aus einer Bank verwiesen, die ohne Schuhe nicht betreten werden durfte, konnten nur per geborgter Computer Nachrichten versenden, waren nicht erreichbar, konnten uns nichts zu essen oder trinken kaufen und waren vom touristisch pulsierenden Leben um uns vollkommen ausgeschlossen. Nach mehreren Fußmärschen durch Maddalena waren unsere Füße sichtlich ungewaschen was uns im Zusammenhang mit der unpassenden Bekleidung auch manchmal Ablehnung einbrachte.

(Quelle: http://new.segelwelt.at/joomla/index.php?option=com_content&task=view&id=634&Itemid=1, 05.01.2013)

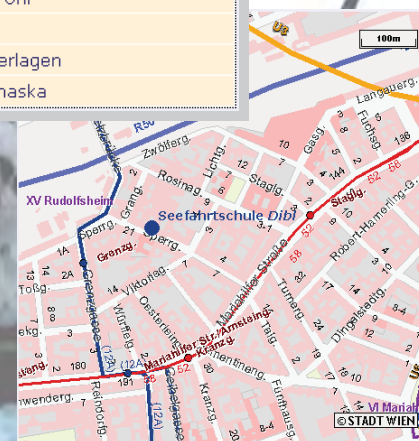
ERSTE HILFE MEDIZIN AUF SEE

Mit unserem Ausbildungspartner, der Seefahrtsschule Dibl, bieten wir für Clubmitglieder einen 16-stündigen Erste-Hilfe-Kurs inclusive Spezialinfos zum Thema „Medizin auf See“ an.

Das Kursprogramm beinhaltet die Wiederholung und Auffrischung von lebensrettenden Sofortmaßnahmen am Unfallort und vor allem die praktische Übung von Herz-Lungen-Wiederbelebung – Herzmassage und Beatmung nach neuesten Erkenntnissen und Reanimationsrichtlinien. Themen zur Vermeidung, Erkennung und Versorgung kleinerer und größerer Unfälle auf See sowie die richtige Ausrüstung der Bordapotheke stehen als yachtspezifische Ergänzung auf dem Programm

- **ACHTUNG:** begrenzte Teilnehmerzahl – verbindliche Anmeldung erforderlich!
- Kursort: 1150 Wien, Sperrgasse 14 (Schulungslokal der Seefahrtsschule Dibl)
Erreichbar mit Straßenbahnlinie 52 bzw. Autobuslinie 12A

Beginn:	Samstag, 16. März 2013
Kurstag(e):	Samstag, 16. und Sonntag, 17. März 2013
Kurszeit(en):	0900 – ca. 1700 Uhr
Kursdauer:	2 Tage
Kursbeitrag:	€ 120,- inkl. Unterlagen
Vortragende/r:	Dr. Roswitha Prohaska



SICHERHEIT FÜR DICH UND DEINE CREW

Dieses 2-tägige Sicherheitstraining, ist ein so genannter "ISAF Approved Offshore Personal Survival Training Course" und richtet sich an alle Segler, die einmal live den Umgang mit einer Rettungsinsel kennen lernen und ein umfangreiches praktisches und theoretisches Training zur Sicherheit an Bord absolvieren möchten. Der Kurs ist von der International Sailing Federation (ISAF) offiziell zugelassen und zertifiziert, und trägt das Siegel "ISAF approved".

Das Wissen hilft nicht nur dir, sondern auch deiner Crew bei jedem Törn und jeder Regatta ...

Zeitplan (Änderungen vorbehalten)

Beginn Samstag, 10:00 Uhr, Theorie und Praxis (Feuerlöschen) bis ca. 18:00 Uhr.

Sonntag, Hallenbad am Vormittag und Ende mit Pyrotechnik Praxis um ca. 18:00 Uhr



Inhalt der Praxis und Theorie

Rettungsinsel und Rettungswesten, Brandvermeidung und Brandbekämpfung, Einsatz von Feuerlöscher und Löschdecke, Herzkreislaufwiederbelebung und Erste Hilfe, Kommunikationsausrüstung (UKW; GMDSS), Pyrotechnische Seenotsignale und Seenotfunkbaken/EPIRB's. Pflege- und Instandhaltung der Sicherheitsausrüstung, Sturmsegel, Leckabwehr, Schadenskontrolle und Reparatur, schweres Wetter, Crewroutine, Schiffshandling, Treibanker, Mann über Bord - Prävention und Rettung, Hilfeleistung im Seenotfall, Unterkühlung, Suche und Rettung - SAR-Methoden und -Organisation, Wettervorhersagen.



WANN? 9.-10. März 2013
WO? Wr. Neustadt
KOSTEN: €295,-
 (abzügl. 5% ÖSV-Rabatt)
ANMELDUNG: office@segelwelt.at

ISAF empfiehlt Sicherheitstraining alle 5 Jahre

Die International Sailing Federation (ISAF) empfiehlt Skippern und Crewmitgliedern ein solches Training alle 5 Jahre zu absolvieren. Die ISAF schreibt sogar vor, dass mindestens **30% der Crew** (inklusive Skipper), in den 5 Jahren vor einem Start zu einer Regatta der Kategorie 0/1/2 (z.B. Daimler Chrysler North Atlantic Challenge, Fastnet Race, Middle Sea Race) an einem solchen ISAF-zertifizierten Sicherheitstraining teilnehmen müssen.

Zusatzinfos für die Praxis

- Ölzeug, Segeljacke, Stiefel, Unterwäsche, Handtuch und Waschzeug zur praxisnahen Erprobung im Bad.
- Persönliche Rettungsweste (Automatikwesten aller Marken können von uns im Anschluss an das Training gewartet werden). Leihwesten stehen in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Bitte vorreservieren.
- Gummistiefel
- Für die Brandschutzübung werden feste Schuhe sowie Arbeitskleidung benötigt (die auch schmutzig werden können).

CHARTER & TRAINING

MSVÖ-ANERKANNTÉ und ÖSV-GEPRÜFTÉ und damit ISAF-ZERTIFIZIERTÉ AUSBILDUNGSSTÄTTÉ

LAUFEND KURSE - von A-Schein bis Astronavigation:

AKTUELL:

Seit 8. August 2012 ist die **Neuregelung des österreichischen Prüfungswesens** zur Erlangung von Befähigungsausweisen (BFA) und International Certificates of Competence (ICC) für die Führung von Yachten auf See mit Zustellung der Feststellungsbescheide an die Prüfungsorganisationen durch das BMVIT **abgeschlossen**. Unter anderen ist der Motorboot-Sportverband für Österreich (MSVÖ) nun berechtigt, Segel- und Motoryacht-Prüfungen durchzuführen und die entsprechenden Befähigungsausweise auszustellen, auf Grund derer die viaDona anschließend die ICCs ausstellt.

Strongbow Sailing veranstaltet ab sofort alle Theorie- und Praxisprüfungen zur Erlangung von BFA FB1 - 4 mit dem MSVÖ nach der behördlich genehmigten Prüfungsordnung des MSVÖ.

Die Prüfungsordnung, Durchführungsbestimmungen, Lernzielkataloge und Prüfungsfragen sind auf der Website des - MSVÖ - www.msvoe.at - veröffentlicht.

B-Kurse 20 (Segel und Motor FB2/3) und **21** (Segel und Motor Upgrade FB3) wurden mit der Theorieprüfung am **12. August erfolgreich abgeschlossen** - B20 mit 100% Erfolgsquote, bei B21 gibt es für einige Nachzügler am 24. Februar 2013 eine weitere Theorieprüfung.

Unser neuer B-Kurs, B22 (Segel und Motor FB2/3) hat am 27. September begonnen, die Theorieprüfung findet voraussichtlich im Februar 2013 statt (Anm. Das Ergebnis stand zu Redaktionsschluss noch nicht fest).



Weiters:

- **MSVÖ-FB1-Kurse** jederzeit auf Anfrage
- **GMDSS-Kurs für SRC**, durchgeführt von unserem Partner Martin Wolf, finden laufend statt, **LRC-Kurse** sind in Vorbereitung.
- Eine Neuauflage des **Radarkurses** gibt es sobald sich genug Teilnehmer gefunden haben. Interessant und wichtig für alle, die in nächster Zeit vorhaben, eine FB3 oder FB4 Prüfung zu machen.
- **ISAF Sicherheitstraining** wird in Zusammenarbeit mit Segelwelt.at (Andreas Hanakamp) von 9.-10. März 2013 in Wr. Neustadt veranstaltet
- Ein 16stündiger **Erste-Hilfe-Kurs** (incl. Spezialthema „Medizin auf See“) findet mit unserem Partner Wilhelm Dibl von 16.-17. März 2013 statt.

Info und Anmeldung bei Berndt Wesiak unter 0676 4090065 oder commodore@sfv-strongbow.com, bei Stefan Kreml unter 0676 4421488 oder stefan@segelcrew.at, bei Renate Amrhein-Kreml unter 0676 5489202 oder renate@segelcrew.at. Oder allgemein unter training@sfv-strongbow.com.

Das komplette Ausbildungsprogramm findet ihr auf unserer Homepage unter www.sfv-strongbow.com.

Wissen für Skipper I: Psychologie an Bord

Spektakuläre Mordfälle auf Yachten machten in den letzten Jahren Schlagzeilen. Wie kam es dazu? Weshalb sind langjährige Freunde oft schon nach wenigen Tagen heillos zerstritten? Für den, der die verborgenen psychologischen Verhaltensmuster kennt, ist vieles vorausschaubar und deshalb vermeidbar. Auch der leidigen Seekrankheit ist mit psychologischen Kniffen beizukommen, sicherer vielleicht als mit jedem Medikament. Radar-Fehlinterpretationen haben ebenso ihren psychologischen Hintergrund, wie uns allen bekannte Sinnestäuschungen auf See plötzlich durch die Psychologie eine verblüffende Erklärung finden. Und weshalb bewegen wir uns rechts herum im Kreis, wenn wir die Orientierung verlieren?

Der Inhalt umfasst Themen wie z.B.

- Kinder an Bord
- Crewzusammenstellung bei Chartertörns
- Wachpläne und Wachsysteme an Bord
- über Skipper-Persönlichkeiten
- Wahrnehmungsphänomene auf See, insbesondere „optische Täuschungen“

Der Autor ist Segler und Professor für experimentelle Psychologie an der Universität Bremen.

Neben zahlreichen Forschungsarbeiten und Publikationen zur Allgemeinen Psychologie, Kognitionsforschung, der Forensischen Psychologie, zur Geschichte und Aktualität der Gestalttheorie sowie der Synergetik legte Stadler auch eine Reihe von Publikationen auf dem Gebiet der Numismatik und der Nautik vor, ein Ausdruck seiner mehr persönlich-privaten Neigungen.

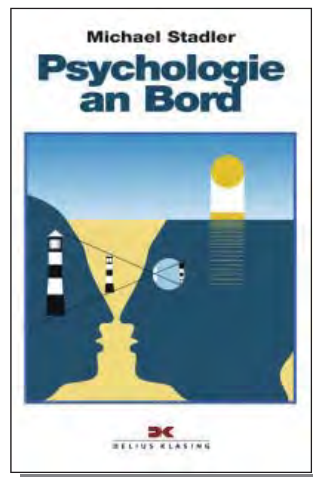
Weitere Bücher des Autors sind u.a.:

Persönlichkeitsentwicklung an Bord

1988, ZIEL-Verlag Lüneburg, 88 Seiten, ISBN 392905860X

Seefahrtpsychologie (hrsg. mit H. Gottschlach)

1990, Wirtschaftsverlag Bremen,



Psychologie an Bord

Michael Stadler,
Verlag Delius Klasing
Yacht-Bücherei Band 74,
6. überarbeitete Auflage 2007,
168 Seiten, 5 Farbfotos, 36 zweifarbige
Zeichnungen,
Format 13 x 20,1 cm, kartoniert,
ISBN: 3874121216



Das Buch der Vorleute

Seemannschaft

Karl-F. Brückner, Peter Gruhke u.a.

Verlag: Hauschild, Bremen

1. Auflage 2000,

176 Seiten, über 200 Abbildungen, davon 55 farbig,

Format 21 x 27 cm, Efalinleinen mit farbigem Schutzumschlag.

ISBN: 9783897570696

Nachdem uns LAVAZZA schon seit Jahren mit Kaffee für unseren Auftritt auf der Austrian Boatshow in Tulln sponsert, konnten wir jetzt die Zusammenarbeit noch intensivieren:

Wir haben nun eine SAECO PREMIUM Maschine und LAVAZZA A MODO MIO Kaffee ganzjährig für Weinkeller und Events zur Verfügung.

Mitglieder der SFV Strongbow können die SAECO PREMIUM und LAVAZZA Kaffee zu Sonderpreisen beziehen.

Näheres bei Werner Bregar

Wissen für Skipper II: Das Buch der Vorleute der DGzRS

Skipper blicken jetzt schon sehnsüchtig auf die kommende Saison. Wer segelt oder Motorboot fährt kann sich jetzt mit einem Buch als Skipper fit machen, das wir nur wärmstens empfehlen können: Seemannschaft bei gutem und bei hartem Wetter von jenen Profis, die zweifellos über die besten Erfahrungen ihren Seegebieten verfügen: Den Vorleuten der Seenotretter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger DGzRS.

Ursprünglich ist es gedacht, das Wissen der älteren, überaus erfahrenen Vorleute, also der Skipper der Seenotrettungskreuzer, an Jüngere weiter zu geben. So finden sich viele Hinweise und Ratschläge, welche die Kreuzer, die Rettung, das Fahren der Tochterboote und ähnliches zum Inhalt haben.

Wertvoll für Freizeitskipper sind auch diese Tipps allemal. Dazu kommt grundlegendes zu Wetter (mit Blick auf Nord- und Ostsee) und Vorhersage.

Interessant für alle sind die Erläuterungen zu Seegang, Wellenbildung und zum Fahren in harter See. Auch die Segler können davon profitieren.

Ganz nebenbei ist es ein spannend zu lesendes Buch, das viel Wissen vermittelt. Damit, so heißt es im Vorwort: „Heute und in Zukunft soll gelten, mit Mut und Respekt, nicht aber im Zorn oder zögerlich, mit großer Zuversicht und Können, eben mit guter Seemannschaft in die schwierigen Einsätze zu gehen, nicht die See bezwingen zu wollen, wohl aber mit ihr im Einklang und Frieden zu sein.“

(Rezension von dgzrs)

