

Von Split zu den Kapverden

Ein Auftrag, eine Segelyacht - 57 Fuß lang, ein Weg - 3.700 Seemeilen, knappe 8 Wochen als Zeitfenster, 6 Crews, 27 Segler, eine herbstliche See - erst die Adria, dann das westliche Mittelmeer, zuletzt ganz schön viel Ozean - YCBS-Atlantikfahrt Herbst 2009!

Nur ein Übersteller?

Kein speziell für Langfahrten ausgerüstetes Schiff, eben nur eine einfache Chartersyacht soll ins Saison verlängern- die Klimagebiet versetzt werden. Die Akteure sind Normalbürger mit vorwiegend engem Urlaubskorsett, soweit sie nicht schon pensionäres Alter erreicht haben. Nur ein einfacher Törn?



Die „Bellissima“

Ein Link zum ÖSYC

Hochsee Yacht Club-Mitglied Ferdinand Brandstätter (EDV-Mann von Profession) ist einer der Übersteller. Als Skipper mit FB4-Qualifikation schlüpft er einerseits Praxis ausübend in Etappe 4 mit seiner Crew durchs Nadelöhr Gibraltar in den Atlantik hinaus, andererseits ist er in seinem „Freizeitberuf“ Commodore des Yachtclub Braunau-Simbach (YCBS) und damit Jongleur und Richtung gebender „Chef“ einer über 200 Mitglieder zählenden Seglervereinigung am unteren Inn.

Auch der Weg ist ein Ziel

Eine logische Entwicklung stellte der Schritt zu FB4 - weltweite Fahrt - dar. Einige Mitglieder schafften bereits erfolgreich diese anspruchsvolle Lernübung.

Die nun durchgeführte Überstellung von Split zu den Kapverden war bewusst organisierter Teil der Zielsetzung einer höheren Ausbildungsebene im Club. Zudem muss ein solcher Törn durch eine interessante Etappen-Gestaltung mit sehenswerten Orten und Städten zwischen-durch auch Urlaubserlebnis versprechen, um so ausreichend Personal für lange Nachtfahrten und den nötigen Finanzeingang für die anfallenden Kosten zu garantieren.

Zu guter letzt war geplant, am Unternehmen Atlantikfahrt ein möglichst breites Publikum weitgehend aktuell zumindest virtuell und medial teilhaben

zu lassen. Die dafür nötigen laufenden Meldungen der Offshore-Crews zur Onshore-Base stellten einen nicht zu unterschätzenden, beträchtlichen Aufwand dieses Unternehmens dar. Der Dank: Eine nette Anzahl veröffentlichter Berichte in der Presse und ein Zugriffszähler von fast 7000 auf dem eingerichteten WEBLOG unter www.ycbs.at > Berichte > Atlantik..... - brachten fürs erste, und als sehr erfreuliche Draufgabe die Zuerkennung des MIRAMARPREISES 2009 des ÖSV.

Bevor es los ging

Exemplarisch seien nachstehend einige Ausrüstungsbedarfe aufgezählt: Neben einer guten persönlichen Ausstattung ist viel navigatorisches Equipment von Nöten wie Seekarten, Revierführer, Hafenhandbücher. Natürlich gehört heutzutage auch Elektronik dazu - GPS-, Kurzwellen- und Wetterempfänger, Radar, Sprechfunk, GSM-/Satellitenhandys für Gespräche, SMS-/Email-Versendung und Internet-Zugriff via Laptop.

Dazu kommt auch der klassische Sextant samt sonstigem astronavigatorschen Bedarf für Orientierungen an Sonne und Sternen zum Einsatz. Im Vorfeld gab es dazu für einige Teilnehmer ein ISAF-Sicherheitstraining, auch Kurse für Funk, Radar und den theoretischen Prüfungsteil für den FB4-Schein. Natürlich sind zur Sicherheit für alle selbst aufblasende, automatische Schwimmwesten an Bord, zudem eine Rettungsinsel für alle Fälle und eine Seerottfunkboje (EPIRB), welche im Ernstfall (bei Kontakt mit Wasser) automatisch via satellitengestütztem Meldesystem Hilfe anfordert. Sicherheit wird also für ein solches Unternehmen groß geschrieben.

Der Start in den Süden

Der September 2009 neigt sich dem Ende zu. Der 26. ist Samstag und Anrei-



setag nach Kroatien. Um 6 Uhr morgens starten die Haupt-Organisatoren, Christian Haidinger als erster Etappen-Skipper, Gerhard Nagy als Vollzeit-Co und mit ihnen die medizinische Sicherheit in Person von Dok Andessner für eine Flugreise ab München.

Eine Reise in Etappen

Ein wenig Angewöhnung und Einsegeln sollte sein. Erst kommt ein Hüpfen nach Split mit Besichtigung des Diokletian-Palastes, dann ein Badestopp und eine Nächtigung in Milna auf Brač.

Am Montag beginnt die Arbeitswoche mit vorerst gutem Segelwind, aber ab dem Abend bis zum Morgen, es ist die erste Nachtfahrt mit Wache-Eingewöhnung, muss der Motor herhalten. Zur Zeitverkürzung feiert man den 60. Geburtstag des Bordarztes, dennoch legt am frühen Morgen die Yacht unbeschadet in Dubrovnik-Cruz an. Die Perle der Adria präsentiert sich in der späteren Besichtigung wie immer beeindruckend, innerstädtisch sowie von außen bei der folgenden Ankernacht vor Lokrum.

Dalmatien - Sizilien

Eine letzte heimlich ruhige Nacht für die BELLISSIMA vor den Mauern Dubrovniks ist vorbei. Noch abmelden in Kroatien und es kommt der erste längere Schlag – exakt am 18. Meridian für 132 Meilen nach Süden – nach Brindisi. Die Bedingungen sind ruhig, kaum Wind, viel Motor. Erst nahe Italien gibt es Berufsschiffsverkehr, ab Donnerstag 11 Uhr wird einklariert. Die eingetroffene Wetterprognose aus Österreich (die Brandstatters sind hier wahre Experten) warnt vor kommendem Schwerwetter, also schnell versorgen und ab mit Hoffnung auf Santa Maria di Leuca, Italiens Fersenspitze. Es ist zu spät, Bari sendet Gale Warning, der Wind draußen jetzt schon gut über 30 Knoten auf die Schnauze. Skipper Christian beugt sich rechtzeitig den kommenden höheren Gewalten und gibt Anweisung zur Rückkehr. Brindisi ist hafengroß, aber Platz gibt es kaum. Garniert mit etwas Militärstreit und ausgezeichnetem Skipperessen in der Via Appia (alle italienischen Gänge) bleibt die Crew bis Samstag 6

Uhr früh. Das Wetter ist besser, der Wind stark, aber passend – bei bis zu 40 Knoten zeigt die Logge über 12 an, die Ferse wird gerundet, der Golf von Taranto. Zum Glück beruhigt sich die Wetterlage. Am Dienstag, den 6. Oktober um 3.30 Uhr früh, gerade noch in der Zeit, ist die erste Etappe geschafft. „Auftrag ausgeführt, siamo a (wir sind in) Palermo!“ meldet der Schiffsführer stolz nach rund 630 Seemeilen in die Heimat.

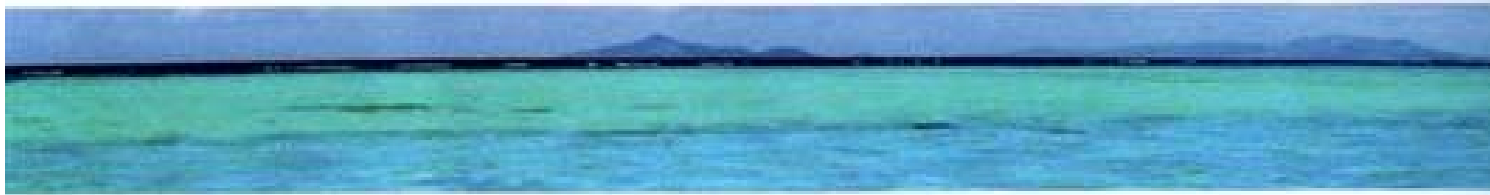
Sizilien - Mallorca

Bereits am nächsten Tag, nach Auffüllung des Dieseltanks (4 Liter pro Stunde war der Durst) und der Weinbestände (auch an einer Zapfstelle) liegt Sizilien achteraus und Sardinien nähert sich erfreulich rasch – herrliches Segeln mit achterlichen Winden – noch 150 Seemeilen bis Cagliari.

Freitag, 9. 10. schon vor Mittag ist die sardische Hauptstadt erreicht und kurz darauf geht ein besorgter Anruf von Vercharterer durch Albert Grassl dort ein: „Gott sei dank seid ihr schon da – Sturmwarnung für das Seegebiet –



Abendlicht – und wieder steht eine Nachtfahrt bevor.



zwischen den Balearen und Sardinien wird es üppig. 9 Bft sind vorhergesagt! Also auch für Crew 2 „Bitte warten“. Cagliari wird besichtigt, Biere getrunken, die Sardinien bestaunt, das Schiff für die Weiterfahrt vorbereitet, dann die Entscheidung, sich im Windschatten an die Südspitze der Insel umzuplatzieren. In Teulada wird weiter zugewartet - fallweise 45 kn im Hafen, mistralige Strandspaziergänge, recht einsam hier. Es kommt schon der Dienstag ins Land und wiederum wird es höchste Zeit für ein brauchbares Überfahrtsfenster zu den Balearen. Ab 8:00 Uhr morgens dann ein weiterer Schlag bis zur Isola di San Pietro zum nächsten Schutzhafen im Südwesten. Erst für Mittwoch sagen die Wetterfrosche einigermaßen denkbare Bedingungen für ein Auslaufen voraus.

In Carloforte stimmt Skipper Wolfi seine Mannen und das Schiff auf schwere See und eine Spritztour ein, zu lange ist der Sturm schon aktiv. Eine Nacht noch warten und um 9:00 Uhr starten, so der neue Plan. Es kommt der Morgen und noch ein Morgen und um 10:15 dann eine sehr schwer verständliche SAT-Call-Verbindung: 25 Stunden unterwegs,

Schiff ok, 2 Mann seekrank, Wind aus NNW 30 kn zunehmend, Wellenhöhe bei 4 Meter, noch 120 sm bis zur Südspitze Mallorcas, bitte Frauen und Clubchefs informieren. Dann nur noch Windpfeifen und Gerhards Stimme verhallt in den Wellenkämmen des westlichen Mittelmeeres. Freitag um die Mittagszeit, nach 50 Stunden Achterbahnfahrten, ist Palma de Mallorca erreicht - was fehlt ist viel Energie und Schlaf und leider auch der Anker samt Kette - verchüsselt im Stampfen gegen den Mistral.

Mallorca - Malaga

Das Schiff ist wieder komplett repariert und auch nachgebunkert, zudem befindet sich nun auch ein vom Vercharterer gelieferter SAT-Transponder zur Verfolgung der Schiffsposition an Bord. Und schon wieder zeichnen sich Wetterprobleme ab. Mit Wind bis 30 kn raumschots kommt die Ibiza-Gruppe gut näher, aber um 17:00 Uhr ermüdet er und ruft nach der Eisernen Genua für eine mondlose, aber klare Nacht mit grandiosem Sternenhimmel. Ab dem Morgen aber gibt's wieder Gratisantrieb - stabil wie auf Schienen Richtung Cabo de Palos.

Um 11:34 wechselt die GPS-Länge von E auf W, später wird behauptet, man hätte den Null-Meridian ganz deutlich im Wasser schwimmen gesehen - ja ja, diese Seemänner mit ihrem Garn. Gleich westlich von Greenwich gibt es zur Feier des Tages dazu einen passenden Drink für die Mannschaft und bald darauf auch Hühnerkeulen mit Röstkartoffel a la Gerhard. Bereits um 13:00 Uhr meldet Wilfried „Land in Sicht“, aber noch über 30 Meilen geht's, sich schleifend der spanischen Küste nähernd, bis nach Cartagena.

Eine mächtige Front zieht über Westspanien ins Mittelmeer und erzwingt einen herrlichen Stadtabend, ausklingend bei köstlichen Tappas, so gut, dass „Ströme“ von Cerveza nachgeschüttet werden müssen. Wiederum wird die Pause ungebührlich lang. Wüstes Wetter tobt draußen am Meer, also Kulturprogramm für Dienstag - Römisches Museum. Ein Auslaufplan gegen 22:00 Uhr muss neuerlich revidiert werden. In der Nacht geht's kulturell weiter - Orgelmusik um Mast und Wanten. Zeitsprung zum Donnerstag. Am Morgen Gischt ums Schiff, irgendwann zeigt das Display über 40 Knoten, an die 60 wären es sicher draußen. Eine Cockpitwache wird eingerichtet. Die BELLISSIMA tanzt einen Flamenco, das Hafenbecken kocht, Fender müssen laufend neu platziert werden. Zusatzleinern sichern ab. Zur Mittagszeit ist der Spuk vorbei, um 14:00 Uhr dann Start - 35 Stunden nach Plan bis Malaga.

Am Samstag, den 24. Oktober ist auch Etappe 3 geschafft, es ist 3:30 Uhr früh.

Malaga - Madeira

Um 14:30 Uhr geht es ab in Richtung Gibraltar, um 15:50 ist erstmals Afrika in Sicht, um 23 Uhr der Europa Point querab, d.h. es ist sich terminlich gerade noch ausgegangen für den nördlichen Gegenstrom, um so mit der Westtrift und zudem Ostwind durch die Enge zu fahren - dabei jede Menge Schiffsverkehr, aber das Radar arbeitet gut. Ein Cardinal Mendoza wird bei Skip-



Roscherfahrt



per „Brandy“ zum Anlass verteilt, dann kommt ein neuer Tag und dann, dann geht es hinaus auf den Atlantik - tiefer Raumschotkurs mit 18, später auch 30 und 40 kn Wind aus 150. Erst noch etwas Verkehrstrenngebiet, dann direkter Kurs 250° nach Madeira, den restlichen Donnerstag bis zum Sonntag. Nach 100 Meilen Atlantik ist die Luft aus den Segeln draußen.

Exakt Ende Oktober um Mitternacht macht die „Bellissima“ auf Madeira fest - 610 sm als Etappenstrecke.

Madeira - Lanzarote

Mit rund 300 Meilen steht nun die kürzeste Etappe zu den Kanaren bis Lanzarote an. Am Dienstag, den 3. November um 10:30 Uhr heißt es Leinen los.

Bald gibt es recht brauchbaren Wind - halb bis achtern - dazu aber öfters recht unangenehme Welle. Die Ihas Desertas und später auch die Selvagens bleiben gut seitlich liegen. Regenphasen kommen, dazu Motor, dann wieder Wind - gemischte Kost am Tag wie in der Nacht.

Am Donnerstag, 5.11. ist die „Bellissima“ wieder landfest, eine schnelle Überfahrt bis Graciosa im Norden Lanzarotes, nur 5 Motorstunden diesmal. Stationiert wird im Süden in der Marina Rubicon.

Die längste Strecke bisher: Lanzarote - Sao Vicente

Die Strecke ist die längste bisher - fast 1000 Meilen non stop. Um 15 Uhr gib's viel Seitenwind beim Ablegen.

Den Vulkan Teide peilend macht man gut Meilen und schwenkt später südlicher, um zwischen Teneriffa und Gran Canaria zu passieren. Da ist schon nächster Morgen. Die Sonne kommt blutrot über Afrika hervor.

Geprägt wird die lange Fahrt von einer sehr stabil ausgeglichenen Luftdrucklage, damit sehr mäßigen achterlichen Winden, langer Atlantikwelle, dem Wache-Rhythmus, viel Schlaf, immer wärmer werdenden Temperaturen und sternklaren Nächten.

Wieder muss über weite Strecken der Motor unterstützen, dann auch der Spi und letztlich mitunter die Geduld - ein Bad im unendlichen Meer ist eine willkommene und kühlende Abwechslung.

Einmal kommt ein Frachter auf Kollisionskurs daher, dann erschrecken sich Wale vor den nackten Oberkörpern der Segler, einmal wird der UV-Schutz der Genua genäht, am 11.11. macht man auf Narrenschiff und am Freitag, den 13. läuft ihnen keine schwarze Katze über den Weg, aber es springt eine Goldmakrele mit 1,5 kg auf den Mittagstisch - Pech gehabt. Dann, am Montag, der 16. Nov. gib't die frohe Nachricht:

Kapverden - wir sind da!

„Ja, wir sind da! Wir liefen heute morgen auf den Kapverden bei der Insel Sao Vicente in die große Bucht ein und sind seit 7:20 Uhr Ortszeit in der Marina in Mindelo fest - unsere Position 16°53,2'N und 024°59,5'W.“

Die herzlichen Gratulationen aus der Heimat kommen schon wieder über's GSM-Netz - für den 95 Stunden-Schlag und die 947 Seemeilen ohne nennenswerte Probleme.

Nun geht die „Bellissima“ endgültig zum Stützpunkt und damit an Trend Travel & Yachting retour.

Etwas Wehmut bleibt bei ihr zurück, aber eindrucksvolle Erlebnisse werden in der Erinnerung mitgenommen. Noch ein nettes Treffen der Crew mit einer ranghohen, sehr herzlichen Politikerin, noch eine Hotelnacht mit herrlichem Strand, dann eine lange Heimreise ins inzwischen recht feuchtkalte Österreich.

Auf zu neuen Ufern

Ein kleiner Ausblick: Der YCBS veranstaltet im Sommer/Herbst 2011 in einer etwas anderen Form wiederum eine mehrwöchige Segelreise.

Auf den Spuren des antiken Seehelden Odysseus werden dessen Irrfahrten nachvollzogen - aber keine Angst, wir haben eine ausreichende Zahl ausgezeichneten Navigatoren, nun auch schon Sterndeuter im Club, zudem gib't GPS.

Anton Herzog

YCBS-Beirat für Öffentlichkeitsarbeit



Es war ganz deutlich zu sehen, wie der Null-Meridian im Wasser schwimmt!