





Von Split zu den Kapverden - eine herbstliche Segelreise !

Ein Auftrag, eine Segelyacht – 51 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

Es ist verdammt hart in Zeiten wie diesen! Was ist das schon, was der Titel und die Textbrocken da oben ankündigen, wenn eben unlängst eine kaum 17-jährige Jessica Watson und andere auch eine ganze Weltumsegelung alleine bewältigen? Wie legt man es als Schreiber an, dennoch Aufmerksamkeit zu wecken und Spannung zu erhalten? Ist ja nur die Überstellung einer Yacht vom einem sich langsam in Ruhe begebenden kroatischen Herbststrevier zur wintertauglichen Inselgruppe der Kapverden draußen am Atlantik. Kein speziell für Langfahrten ausgerüstetes Schiff, eben nur eine einfache Charteryacht soll ins Saison verlängernde Klimagebiet versetzt werden. Die Akteure sind Normalbürger mit vorwiegend engem Urlaubskorsett, soweit sie nicht schon pensionäres Alter erreicht haben. Nur ein einfacher Törn ?

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. Dass Vereine für ihr Klientel immer auf Rundblick nach passenden und spannenden Programmen sein müssen, ist bekannt. Beim YCBS, 1993 aus einem kleinen Seglerstammtisch gegründet, gab es in der Aufbauphase zu gemütlichen Sommertörns und kleinen Wettfahrten bald auch viel Ausbildung. Rund 100 B-Schein-Skipper, viele mit FB3 sind heute eingeschrieben.

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.

Die herbstliche Überstellung hatte also einiges in der Ausrichtung zu leisten: Da war zum einen mittels Vertrag die klare Vorgabe der Charterfirma das Segelschiff in der vorgesehenen Zeit im Zielgebiet möglichst unbeschadet abzuliefern.

Zum zweiten die Club-Erwartungen, hier den Interessenten die Möglichkeit einer Langfahrt zu bieten und den FB4-Aspiranten Zugang zu praktischer Erfahrung sowie Absolvierung von Überfahrten-Erfordernissen gerecht zu werden.

Zudem muss ein solcher Törn durch eine interessante Etappen-Gestaltung mit sehenswerten Orten und Städten zwischendurch 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 Aufwand dieses Unternehmens dar. Eine nette Anzahl veröffentlichter Berichte in der Presse und ein Zugriffszähler von fast 7.000 auf dem eingerichteten WEBLOG - sh. unter www.ycbs.at > Berichte > Atlantik..... - brachten fürs erste, und als sehr erfreuliche Draufgabe die Zuerkennung des MIRAMARPREISES 2009 des ÖSV, den Dank. Auf der Website definiert sich das Projekt auf die Schnelle wie folgt:

Der kurze Überblick

Unter der YCBS-Führung von Commodore Ferdinand Brandstätter entwickelte sich der Plan zur Durchführung einer Langfahrt in Form einer Überstellung vom kroatischen Split zu den atlantischen Kapverden. Vicecommodore Christian Haidinger übernahm die projektmäßige Planung und Hochsee-Beirat Gerhard Nagy in großen Teilen die effektive Vorbereitung.



Alle drei beteiligten sich schließlich auch maßgeblich an der praktischen Durchführung als Skipper bzw. Gerhard Nagy als Co-Skipper und Bootsmann der gesamten Strecke. Am 26. Sept. 2009 ging es auf einer Gib' Sea 51 namens BELLISSIMA ab Kaštela bei Split los und in 6 Etappen über die Adria, das westliche Mittelmeer, die Enge bei Gibraltar, die Inselgruppen Madeira und Kanaren schließlich zu den Kapverden. Am 16. Nov. 2009 erfolgte der Landfall in Mindelo auf Sao Vicente. Nach einer Erkundungswoche



vor Ort konnte die Yacht der Charterfirma Trend Travel & Yachting am 20. Nov. ordnungsgemäß übergeben werden.



Bevor es los ging

Eine Langfahrt über einige Wochen mit mehreren Crewwechsel braucht Organisation und Vorbereitung was den grundsätzlichen Plan-Ablauf betrifft, aber natürlich auch hinsichtlich der Akquirierung und Zusammensetzung der Crews, der Ausrüstung von Schiff und Mannschaft, der Koordinierung von An- und Rückreisen, wobei gerade hier die Einhaltung von Zeitvorgaben wegen der fix zu buchenden Flüge leicht zum Knackpunkt werden kann.

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 astronomischen 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 Seenotfunkboje (EPIRB), welche im Ernstfall (bei Kontakt mit Wasser) automatisch via satellitengestütztem Meldesystem Hilfe anfordert. Sicherheit wird also für ein solches Unternehmen groß geschrieben.

Wenn dann alles gesammelt, gecheckt, der Papierkram erledigt, das Zeug verpackt, die Erstausrüstung verstaut ist, ja dann darf es losgehen.

Der Start in den Süden

Der September 2009 neigt sich dem Ende zu. Der 26. ist Samstag und Anreisetag 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. Parallel dazu haben bereits die Crew-Komplettierer - Lore und Werner Zarl - ihren Kleinbus bis zum Dach voll geräumt und lassen Willi Zadny als weitere Ergänzung zusteigen. Zusammen mit einem befreundeten Busrücksteller-Ehepaar starten sie eine Stunde später „roadpriceend“ in den Süden. Die Flieger sind schneller und haben bis zum Eintreffen der Tempomat-Gleiter - der Herbst beschert schon angenehme Verkehrsbedingungen - das Schiff in Kaštela bei Split übernommen. Natürlich sind diesmal besonders genaue Checks der Yacht und der Ausrüstung zu erledigen. Zum Verräumen des ersten Proviantes übernimmt das weibliche Crewmitglied (Frauen können das dank jahrelanger Praxis einfach effizienter) vorübergehend das Kommando - da muss auch der für die Komplettheit der Ausrüstung zuständige Co & Vollzeit-Bootsmann Gerhard einmal kurz schlucken - aber dann braucht er sich nur mehr den Anweisungen des Skippers beugen. Nach kleineren Basis-Erledigungen und einem erfolgreichen Testschlag kann die lange Fahrt beginnen.

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 erhalten. Zur Zeitverkürzung feiert man den 60. Geburtstag des Bordarztes, dennoch legt am frühen Morgen die Yacht unbeschadet in Dubrovnik-Cruž an.



Die Perle der Adria präsentiert sich in der späteren Besichtigung wie immer beeindruckend, innerstädtisch sowie von außen bei der folgenden Anker nacht vor Lokrum. Ein wenig Spannung liegt schon in der Luft, spez. die BELLISSIMA („SCHÖNSTE“) scheint nervös zu sein.

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, Gerhard bäckt Brot, der September wechselt mitternächtlich in den Oktober, erst nahe Italien gibt es Berufsschiffsverkehr, ab Donnerstag 11 Uhr wird inkliert. Die eingetroffene Wetterprognose aus Österreich (die Brandstätters 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 hat es aber schon wieder in sich. Ein Magen mag das nicht. Außer Plan wird Crotone angelaufen und der Entleerte tritt eine schonende Bahnfahrt nach Reggio di Calabria an, während die anderen weitermachen - die Zeit ist knapp bis zum Zwischenziel Palermo und den gebuchten Heimflügen. Entlang der kalabrischen Küste reißt das Genuafall und wird der Bezeichnung voll gerecht, es ist in den Mast gefallen, wie Skipper Christian während der Fahrt von oben betrachtend feststellt.



Zum Glück beruhigt sich die Wetterlage, in Reggio wagt sich der Landurlauber wieder auf die nun glatte See und gemeinsam beenden sie, nach der Straße von Messina nun recht westlich fahrend am Dienstag, den 6. Oktober um 3.30 Uhr früh, gerade noch in der Zeit, die erste Etappe. „Auftrag ausgeführt, siamo a (wir sind in) Palermo!“ meldet der Schiffsführer stolz nach rund 630 Seemeilen in die Heimat – es ist bereits sein 11. Bericht für die sich rasch mehrenden Weblog-Freunde. Ein kurzer Schlaf, danach Genuafall-Reparatur und Schiffspflege, etwas Stadtbesichtigung, dann steht der Heimflug an.

Sizilien - Mallorca

Die neue Crew samt Skipper Wolfgang Forstner erscheint abends planmäßig. Der als einziger in Palermo gebliebene Co und Vollzeit-Bootsmann führt in die BELLISSIMA-Besonderheiten ein. So funktioniert die Schiffsübernahme fernab der Basis ohne Informationsverluste bestens. 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. Bald entrückt das Schiff dem GSM-Empfangsbereich und erstmals kann ich satellitengestützt in der Heimatbasis Gerhards Testgespräch entgegennehmen. Etwas stotterig ist die Verbindung, aber die Lage im Tyrrhenischen Meer erfreulich – 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 – 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 Uhr morgens dann ein weiterer Schlag bis zur Isola di San Pietro zum nächsten Schutzhafen im Südwesten. Erst für Mittwoch sagen die Wetterfrösche einigermaßen denkbare Bedingungen für ein Auslaufen Richtung Mallorca 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 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 – ertschüttert im Stampfen gegen den Mistral. Somit heißt es bald wieder organisierend und reparierend tätig zu werden, denn auch das Genuafall ist neuerlich im Eimer, offenbar ein Kantenproblem oben im Masttopp.

Mallorca - Malaga

Beim diesmaligen Crewwechsel bleibt Skipper Wolfgang zwar, aber er geht von der ersten Reihe zurück. Es fliegen von den 7 Kämpfern nur 2 heim. Erststapenchef Christian reist an und übernimmt neuerlich das Kommando. Mit ihm kommt der sehr seeerfahrene Bodensee-Schwabe Wilfried. 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. Am Sonntag morgens verabschiedet sich die neue Crew zurückblickend auf die grandiose Kathedrale Sa Seu aus der Bucht von Palma. Als neuer Berichterstatter meldet Christian den Kurs vorbei an Formentera direkt nach Cartagena, denn schon wieder zeichnen sich Wetterprobleme ab. Mit Wind bis 30 kn raumschots kommt die Ibiza-Gruppe gut näher, aber um 17 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 Uhr meldet Wilfried „Land in Sicht“, aber noch über 30 Meilen geht's, sich schleifend der spanischen Küste nähernd, bis nach Cartagena. Bei der Annäherung wird über einen Skipper-Geschäftsfreund ein Hautarzt mobilisiert – es gibt ein größeres Sitzproblem, dafür ist diesmal das Schiff ohne Tadel. In der großen Hafenstadt an der Costa Blanca sollte nur kurz pausiert werden, aber schon wieder dieses verdammte Wetter. 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 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, Zusatzleinen sichern ab. Zur Mittagszeit ist der Spuk

vorbei, um 14 Uhr dann Start – 35 Stunden nach Plan bis Malaga. Wer glaubt, dass nun draußen die Wiese frisch gemäht ist, der hat sich leicht getäuscht – kurz vermerkt ein paar Einträge aus dem Alboranmeer:
 1300 Sonne, 5-10 kn, 26°C
 1400 ablegen – Zeit wird knapp
 1500 35 kn, 5 m Welle, kreuzen
 1600 detto, kaum Raumgewinn
 1700 knapp bei Land ist's besser
 2000 Tel. Toni: Wind wird re. drehen
 2100 Wind dreht nach rechts
 2200 Wind über 30 kn – reffen
 0030 Wind über 40 kn – 3. Reff
 0130 Wind geht zu Bett – Motor
 0600 Cabo de Gata querab
 0800 Almeria bleibt stb. liegen



Das nächste Setzen der Genua bringt eine Überraschung – die Rollreffanlage unten am Lager ist defekt. Zur Anforderung von Ersatzteilen nach Benalmadena bei Malaga gehen Bilder via Handy zum Tiroler Vercharterer. Eine weitere Überraschung ist ein Besuch des spanischen Zolls an Bord. Am Samstag, den 24. Oktober ist auch Etappe 3 geschafft, es ist 3.30 Uhr früh.

Malaga - Madeira

Crewwechsel in Benalmadena bei Malaga: Christian, Gerhard und Wilfried bleiben und nach kommen 4 Mann, darunter der neue Skipper mit FB4-Schein, es ist der YCBS-Chef himself, Ferdinand Brandstätter. Um 12.45 findet die Kommando-Übergabe vom Piccolo zum Grande Commodore statt. Den Restsonntag danach nutzt man für einen Landausflug per Mietautos zum Felsen von Gibraltar – affengeil die Aussicht von oben – und entgegnet so dem Zeitverlust der verzögerten Genua-Reparatur, denn der Profurl-Ersatzteil lässt auf sich warten.



Ein crewseitiger Reparaturversuch am Montag - der österr. Nationalfeiertag wird zum Tag der Arbeit - scheitert an einer unlösbaren Schraube. Erst am Dienstag kann ein kompetenter und ausgerüsteter Mechaniker motiviert werden. Um 14.30 Uhr dann aber nichts wie ab 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 Cardenal Mendoza wird bei Skipper „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. Klaus und Ferdinand machen sextantische Sonnenschüsse und rechnen sich die Finger wund, bis selbst das GPS ob der Genauigkeit vor Neid erblasst. Exakt Ende Oktober um Mitternacht macht die BELLISSIMA auf Madeira fest – 610 sm als Etappenstrecke. Alle unsere „Heiligen“ Seefahrer beginnen den November motorlärmschädigt – nur



noch ein Dieselrest befindet sich im Tank. Nachrichtenoffizier Christian liefert letzte Berichte aus der Marina Quinta do Lorde, seine Einsatzzeit ist bald vorbei.



Die Folgecrew ist bereits in Funchal eingetroffen und in einem Hotel abgestiegen. Diesmal gibt es wieder gemeinsame Ausflüge – die Blumeninsel lädt zum Erkunden ein. Zum Abschluss läuft noch ein Geburtstagsfest, es ist Christians Abend zum Ende seines Übersteller-Einsatzes.

Madeira - Lanzarote

Josef Pagitz ist der nächste Schiffsführer und 3 neue Segler dazu, zusammen sind sie nun sechs. Gerhard, neuerlich berichtend, meint, auch medizinisch wäre die Versorgung nun wieder bestens – gleich zwei Doktoren mit dabei, wobei er sie Akademische Fischer nennt. Wie sich später heraus stellt, erweckt das bei den Kiemenatmern im Ozean wenig Eindruck. Mit rund 300 Meilen steht nun die kürzeste Etappe zu den Kanaren bis Lanzarote an. Am Dienstag, den 3. Nov. um 10.30 Uhr heißt es Leinen los und Silk an Heck. Bald gibt es recht brauchbaren Wind – halb bis achtern – dazu aber öfters recht unangenehme Welle.



Gerhard kocht Ripperl, weil es keine Fische zum „Abfieseln“ gibt. Die Ilhas 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. Letztlich stationiert man sich aber im Süden in der Marina Rubicon. Da werden die Akademiker doch noch fündig – 8 Barsche besuchen den Angelhaken. Später gibt es dann Spezial-Paella – vom Skipper selbst gekocht - schließlich ist man ja aus portugiesischen Gewässern fliehend wieder gut in spanischen Gefilden. Neuerlich bringt ein Mietauto einen herrlichen Inselftag – die Hauptstadt Arrecife, Marktstände, Strand, Vulkanlandschaften und bald schon wieder Flughafen – die alten weg, die neuen her, nur Gerhard und der Fiat Ducato sind für beide zu haben.

Lanzarote – Sao Vicente

Im Logbuch der BELLISSIMA vom Sonntag, den 8. Nov. steht als nächster Skipper Klaus Schäfer eingetragen. K-Laus (weil's auch einen C-Laus in der Crew gibt) war schon bei Etappe 4 mit dabei, ist zudem ein recht guter Kapverden-Kenner, zwei Törnrs erfreuten ihn schon dort, drum führt logischerweise er die letzte Crew bis ins Zielgebiet.



Eine recht versierte Mannschaft steht im zur Seite, zusammen sieben Mann hoch. Ein opulentes Abendessen leitet die Törnzeit ein (ich erinnere mich an einen sehr amüsanten Anruf zwischen Hauptgang und Nachspeise, wo es vorwiegend um die edle Qualität von Carlos Primero im Schwenker ging), aber am nächsten Morgen sind alle fit und wiederum, diesmal in besonderem Maße, wird das Schiff geheckt, rundherum aufgefüllt, servisiert, Aufgaben verteilt, Notfälle durch besprochen, denn die Strecke ist die

längste bisher – fast 1000 Meilen non stop. Um 15 Uhr gib's viel Seitenwind beim Ablegen, danach ein Danke-Bier mit Flügelr ins Schlauchboot der helfenden Marineros und schon ist Lanzarote Geschichte. 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. Gerhard hat Steuerwache - es ist bereits sein 42. Tagesanbruch bei dieser Reise – einer der schönsten, wie er berichtet.



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, sternklaren Nächten mit besten Bedingungen für die Astronavigation – Sirius, Capella, Altarus und auch der Planet Venus werden „abgeschossen“, Stille, schauen, genießen, lesen, Gespräche – lustig, blöd, gescheit, Segel trimmen, navigieren, steuern, kochen, essen.



Einzig das Vorwärtskommen gestaltet sich eher träge. 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.



Die regelmäßigen kurzen Infos via SAT-Telefon in die Heimat funktionieren ausreichend gut, die stabilen Wetterprognosen wandern retour und die Homepage-Surfer segeln recht aktuell begleitend mit. Dann, am Montag, der 16. Nov. gibt's 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. Was nun folgt, das ist ein Nachlauf-Urlaub für die restliche Woche. In kurzen Worten: erst wird Mindelo unsicher gemacht, dann kommt eine Fährenfahrt und ein Auto-Landausflug auf der nordwestlichsten Kapverden-Insel Sao Antao.



Anschließend folgt noch ein Erkundungsschlag zur südöstlicher gelegenen Insel Santa Luzia.



Nun aber 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.



Resümee im Rückblick

„Nur ein Übersteller“ hatte, so meine ich, schon seine beachtlichen Herausforderungen, organisatorisch und logistisch, seitens der Durchführung, Wetterkapriolen betreffend, technische Probleme bedingt, aber über allem war es ganz sicher ein tolles Erlebnis. Jetzt, fast ein Jahr nach dem Start der YCBS-Atlantikfahrt hab ich nach besonderen

Eindrücken zu dieser Reise gefragt – hier ein paar Statements:

Ganz besonders freut es mich, dass dieses gemeinsame Handeln, dieses aufeinander angewiesen sein in unmittelbarem Kontakt mit der elementaren Natur und die hervorragend unterstützende Mitwirkung von zu Hause aus zu einem wirklichen Gruppenerlebnis geworden ist. Dies hält stolz Commodore Ferdinand Brandstätter dazu fest.

Gibraltar mit dem erstmaligen Schritt hinaus auf den Atlantik beeindruckten mich persönlich ganz besonders, meint Club-Vice Christian Haidinger.

Nach vielen tausend Seemeilen mein bislang aufwändigster, aber auch unvergesslichster Törn, schreibt mir Vollzeit-Co-Skipper Gerhard Nagy.

Besonders eingebraunt hat sich bei mir, als nach Tagen einsamer Fahrt plötzlich wie aus dem Nichts ein Frachter auf Kollisionskurs daher kommt – erzählt Gerhard Schmidhuber als eine der Stimmen aus den Crews.



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 ausgezeichneter Navigatoren, nun auch schon Sterndeuter im Club, zudem gibt's GPS.

Liebe Leser, habt alle eine gute Zeit – daheim und oft draußen am Meer !

Anton Herzog
YCBS-Beirat für Öffentlichkeitsarbeit