

Bericht MARE VOSTRUM

Do. 25.09.2014 - Überfahrt Vis - Festland

Hat Tegetthoff die Rückfahrt von Vis schon am folgenden Tag angetreten, so habe ich meiner Crew noch einen Besichtigungstag in Vis gegönnt. Als Danke gibt es wunderbares Raumschotsegeln mit 6 bis 7 Knoten in Richtung Zirje.

Vorher wird aber noch die Gedenkpost für die Toten der Seeschlacht zu Lissa ausgesetzt. Der Angriff der Italiener auf Lissa, um die österreichische Flagge aus der Adria zu vertreiben, schlug fehl. Bei der Seeschlacht von Lissa mussten den Preis 650 Seeleute mit ihrem Leben bezahlen. Auch dieser vom Kaiserreich viel gerühmte Sieg konnte nicht verhindern, dass 52 Jahre später, im Jahr 1918, Lissa an das spätere Königreich Jugoslawien verloren ging. Schlussendlich gesehen waren sowohl die italienischen wie aber auch die österreichischen Opfer sinnlos!



Passend zur Stimmung wartete dann auf uns ein ordentliches Adriagewitter, durch das wir passieren müssen. 1 ½ Stunden Wolkenbruch Blitz und Donner toben sich aus, damit danach wieder die Sonne herauskommen kann. Es kühlt dabei ordentlich ab und beim Anlegemanöver in Biograd bläst dann schon die Bora. Michael meistert aber das schwierige Anlegemanöver mit Seitenwind und wir liegen fest vor zwei Moorings. Der Crewwechsel kann kommen. Morgen früh kommen Toni Herzog, der dann die Berichte direkt von Bord machen wird, und Claus Schreiner, der noch eine Woche Arbeit anhängen musste. Gegen Mittag wird uns Michael dann verlassen, der zurück muss.

Fr. 26.09.2014 - Crewwechsel und Start zur Adria-Expedition

In der Nacht orgelte wieder die Bora, aber es ist schon sternenklar und am Morgen lässt sie von uns ab. Um 07:15 treffen Toni Herzog und Claus Schreiner am Schiff ein. Sie sind am Vorabend bereits zuhause weggefahren und mit der Frühmaschine - Abflug 05:55 in Pula - nach Zadar geflogen.



Es gibt ein gemeinsames Frühstück und um 09:00 gehen wir bei moderatem Wind, strahlendem Sonnenschein und glatter See hinaus - Ziel ist Zadar. Die beiden neuen Crewmitglieder nehmen sofort Ihre Positionen

an Bord ein und mit ihrer Hilfe können wir dort um 11:00 Uhr vor Anker gehen. Gerhard macht noch ein Mittagessen für uns alle, zu dem auch Claus seine Position verlässt. Danach laufen wir in den Hafen und müssen Michael um 12:45 schweren Herzens absetzen, er war eine echte Bereicherung für unsere Crew und unseren Club. Er nimmt die Nachmittagsmaschine nach Pula und fährt dann noch nach Hause.



Unser erster Zielhafen der Adria-Expedition ist Vir, auf der gleichnamigen Insel nordwestlich von Zadar.

Wir sind das einzige Schiff an der Mole, an der wir mit dem Bug in Windrichtung an Steuerbord anlegen. Herrlich sauberes Wasser lockt uns in die noch ca. 24 Grad warme Adria.

Mast- und Schotbruch

Christian Haidinger



Bericht MARE VOSTRUM

Sa. 27.09.2014 - Hinein in das Reich der Bora

Um 08:30 Ablegen von Vir. Über dem Velebit stehen Wolken und je näher wir dem Gebirge kommen, desto bedrohlicher sieht die Situation aus. Dennoch wagen wir uns durch das Tor zur Borahölle, der Ljubacka Vrata. Lisa steuert uns gut, um nicht zu sagen „Obergut“, unter der Brücke zwischen Festland und der Insel Pag in den Velebitski Kanal, der im k.u.k. Segelhandbuch im unteren



ausgezeichneten Mostillion vom Obergut aus Braunau mitgebracht. Da lacht nun sogar die Sonne. Auch die Bora ist milde gestimmt und ausgenommen von ein paar



Teil Kanal Montana heißt. Nachdem Brücke kroatisch Most heißt, ebenso wie unser Nationalgetränk, so hat Toni vorgesorgt und einen





Böen bis knapp 20 kn lässt sie uns gewähren. Als einziges Segelboot im Kanal geht es vorbei an Starigrad und den Paklenica-Schluchten zur nächsten Durchfahrt, das Novsko Zdrilo - im Segelhandbuch Fiumera piccola genannt. Am Ende der schluchtartigen Durchfahrt werden wir mit den Resten der im Jugoslawienkrieg gesprengten Maslenica-Brücke daran erinnert, dass der letzte Krieg nicht 100 Jahre, sondern erst 20 Jahre zurück liegt. Dann öffnet sich das Novigradsko More, aber nicht für lange, denn unsere Expedition geht weiter in den Zrmanja-Fluß, der eine imposante Schlucht eingeschnitten hat, in die man hineinfahren kann. Karl May lässt grüßen und wir alle sind von der Landschaft und der Route begeistert. Unser Einlaufhafen ist Novigrad, wo wir mit sehr geringen Tiefen zu kämpfen haben. Wir verlegen uns zweimal, aber wir haben alle kein gutes Gefühl bei 0,3 m am Lot. Dann



folgen wir dem Tipp eines Einheimischen und gehen etwas weiter Ort auswärts, um im Ernstfall mit dem Bug in Windrichtung zu stehen, denn der Velebit zeigt noch immer drohende Wolken, auch wenn sie nun malerisch wirken. Mit zwei Moorings hängen wir uns, wie auch die beiden einheimischen Segelschiffe, von der Kaimauer weg und hoffen auf eine ruhige Nacht.

Mast- und Schotbruch

Christian Haidinger

Bericht MARE VOSTRUM

So. 28.09.2014 - Der Kanal Montana - die verborgene Schönheit

Mit Ausnahme von Plätschergeräuschen am Heck während einer nächtlichen Winddrehung hatten wir eine sehr ruhige Nacht und am Morgen lag der Hafen von Novigrad in völliger Windstille.



Novsko Zridlo in den Velebitski Kanal oder Kanal Montana, wie im k.u.k. Segelhandbuch genannt. Unglaubliche Windstille und ein wie mit Öl begossenes flaches Meer erwarten uns. Wir halten uns dicht an der Nordostküste und klappern Bucht für Bucht unter Maschine ab, um uns nach möglichen Fluchtorten umzusehen, sollte hier herinnen die Bora wüten. Der schroffe Velebit steht im Kontrast zu den kleinen, sehr gepflegten Siedlungen direkt an der Küste. Jeder Felsvorsprung, über den die Bora abgelenkt werden kann, ist genutzt. Wir fühlen uns wie an einen friedlichen See versetzt.



Heute soll es zuerst einmal ins Karinsko More gehen. Doch da gibt es eine Stromleitung mit 22 über dem Meeresarm. Leider finden wir keine Angaben zur Masthöhe in den Schiffsunterlagen. Nach einem Telefonat mit dem Stützpunktleiter Paolo entscheiden wir, die Durchfahrt nicht zu wagen. Damit drehen wir um, überqueren das Novigradsko More und passieren das





Zu Mittag gehen wir etwas von Land weg und lassen das Schiff einfach in der Strömung von einem halben Knoten Richtung Nordost treiben. An der Wassertemperatur erkennt man aber, dass dieser Meeresarm häufig aufgewühlt wird. Das Bad bei 19,5 Grad ist sehr erfrischend, aber trotzdem traumhaft schön. Alle Wolken haben sich verzogen und nun kommt auch noch Wind auf, der uns nun herrliche Kreuzschläge zwischen Pag und dem Festland ermöglicht und welcher uns fast bis zur Stadt Pag bringt, wo er für eine ruhige Nacht auch wieder schön brav einschläft.



Mast- und Schotbruch

Christian Haidinger

Bericht MARE VOSTRUM

Mo. 29.09.2014

Herbe Schönheit und schroffe Küsten - von Pag nach Jablanac

Der Wind in Pag ging tatsächlich schlafen und die Nacht war so, wie es sich jeder Skipper wünscht: ohne jede nautisch bedingte Unterbrechung. Am Morgen gehen wir es ruhig an. Es wird eingekauft - natürlich Paski Sir, der berühmte Käse von der Insel Pag, der Insel die im k.u.k. Segelhandbuch noch so heißt, wie ein österreichisches Fruchtsaftgetränk. Dass dieses nicht von der Insel sein kann, ist aber jedem klar, der die kahlen, von der Bora geschliffenen Hänge je gesehen hat. Heute muss die eiserne Genua für Vortrieb sorgen. Zu Mittag lassen wir bei bis zu 1 kn Strömung ohne Maschine das Schiff zum Essen und zum Schwimmen treiben. Es gibt kaum Häfen und Buchten, in denen man vor der Bora Schutz finden könnte. Auch Karlobag mit seinen 3 Molen ist nicht wirklich sicher. Bevor wir in Jablanac einlaufen, blicken wir noch über Bug in die Zavratinica-



Bucht, die zum Nationalpark Velebit gehört. Jablanac hat dann wirklich nur noch einen Platz frei, in dem wir uns zwischen zwei Schiffen zwängen. Nach einer fotografischen Ortsrunde gehen Lisa, Claus, Toni und ich über den Wanderweg in die Zavratica-Bucht. Die Sonne scheint genau in die Schlucht hinein - es gibt unglaubliche Spiegelungen. Am Grund der Bucht



liegt ein altes deutsches Landungsschiff aus dem 2. Weltkrieg, das hier 1944 versenkt wurde. Nach der Rückkehr, mit tollen Bildern auf den Speicherkarten, hat Gerhard schon aufgedeckt und es gibt Fischsuppe und Fisch aus der Bordküche.



Mast- und Schotbruch

Christian Haidinger

Bericht MARE VOSTRUM

Di. 30.09.2014 - Notfallplan und Rückkehr in die Zivilisation

Die Nacht in Jablanac war eiskalt und das Schiff ist am Morgen voll mit Tau bedeckt. Dafür ist der Himmel klar und die Sonne strahlt schon auf den Velebitski Kanal. Wir gehen hinaus und ein leichter Hauch aus NNE mit 5-6 kn lässt uns einige Kreuzschläge nach Norden machen. Um 11 Uhr meldet dann Rudergänger Gerhard mehrfach „Wir laufen unter 2 Knoten!“. So lass' ich mich erweichen für das Kommando „Maschine an, Genua bergen“ - und das bei der Ansteuerung von Senj. Wir müssen einen der wenigen Tage erwischt haben, wo in diesem Boraloch Flaute herrscht. Wir messen 0,5 kn wahren Wind.

Um 12:15 Uhr bemerke ich, gerade am Navitisch sitzend, eine Geruchsbelästigung, wie sie mir von Industrieanlagen geläufig ist. Ich gehe an Deck um dem nachzugehen, aber dort ist die Luft einwandfrei. Wieder unter Deck kommt der Geruch stärker. Ich rufe die Crew und sie bemerkt auch, dass da irgendetwas gasen muss. Fenster auf und dann nun wird das Schiff gecheckt. Gas OK, Maschine OK, aus dem Batterie-Schab



kommt der Geruch. Die Überprüfung der Ladeanzeige ergibt, dass die Starterbatterie über 16 Volt geladen ist, sie kocht. Sofort Maschine aus und lüften. Claus schließt das Ladekabel von der Lichtmaschine zu den Batterien ab, aber er warnt davor, dass bei dieser Überladung



Knallgas entsteht. Wir evakuieren den Salon, bereiten Feuerlöscher und das Beiboot für den Ernstfall eine Explosion vor. Mit dem Vercharterer wird vereinbart, dass wir Punat anstelle von Senj anlaufen sollten und dieser dorthin einen Mechaniker mit neuer Lichtmaschine und neuer Starterbatterie schicken würde.

Um 13:50 starten wir die Maschine und sie läuft an, ohne dass es zu einer Komplikation kommt. Wir wechseln nun wieder in einen aufmerksamen Beobachtungsstatus und laufen nach Punat – zurück in die Zivilisation. Der zwischenzeitlich eingetroffene Mechaniker kann die Probleme auch nicht vollständig lösen, sodass wir nun zwar eine neue Starterbatterie

und eine neue Lichtmaschine haben, aber die Ladung der zwar vollen Starterbatterie nicht funktioniert. Sollten wir neuerlich Probleme bekommen, so würde der Servicemann morgen nach Rijeka fahren, was als unser nächstes Ziel vorgesehen ist.

Danach gehen wir wieder in den Normalbetrieb über und da wir schon in der Zivilisation sind, wird nun geduscht. Man sollte es nicht glauben, wie verändert Menschen nach dem Besuch im Sanitärhaus aussehen können. Den ereignisreichen Tag schließt ein Skipperessen im Marinahotel ab.

Mast- und Schotbruch

Christian Haidinger



Bericht MARE VOSTRUM

Mi. 01.10.2014

**Rijeka im Dunst zeigt,
was Segler und Motorbootfahrer unterscheidet**

Pünktlich mit Oktober mischt sich Grau ins Wetter ein und wir ziehen uns lieber einigermaßen wasserdicht an, da es nach Regen aussieht. Kurz nach dem Auslaufen müssen wir feststellen, dass nun die Servicebatterien überladen werden und bereits leicht gasten. Claus klemmt sie von der Lichtmaschine ab. Jetzt können wir nur noch im Hafen - unter der Voraussetzung, dass es Strom gibt - laden.

Bei diesem mistigen Wetter kann man nur eines tun, seine Crew oder zumindest den weiblichen Teil davon zu verwöhnen, was dann auch mit interessantem Lesestoff und einer Latte macchiato gelingt.



Die Sicht ist ganz schlecht und wir laufen nach der westlichen Rundung der Insel Krk nun Kurs 000°, also genau Nord und das Radarbild deckt sich sehr gut mit der Seekarte. Langsam taucht Rijeka, der ehemalige ungarische Hafen mit dem italienischen Name Fiume, aus dem Dunst auf.



Am Jachtsteg liegt auf der südlichen Seite die VO70 E1, also der Ex-Volvo-Ocean-Racer Ericsson One, der nun am Rumpf eine PEWAG-Aufschrift trägt. Meine Vermutung bestätigt sich, dass das Schiff einem Österreicher gehört. Eigner ist Ädyd Pengg, dem auch Pewag, die Kärntner Schneekettenfabrik gehört. An Bord bereitet sich eine kroatische Crew anscheinend auf einen Überstellungstörn vor. Sie winschen ein Crewmitglied in den beeindruckend hohen Mast.



Wie sich dagegen Motorbootfahrer auf einen Überstellungstörn vorbereiten, das sehen wir ebenfalls im Hafen von Rijeka.

Mast- und Schotbruch

Bericht MARE VOSTRUM

Do. 02.10.2014 - Opatija und die Rückkehr der Bora

Beim Ablegen in Rijeka sieht man neben dem grauen Himmel auch schon ein paar blaue Flecken. Heute ist eine leichte Bora angesagt und bereits auf der Höhe der Werft können wir mit Halbwind segeln. Hier wurde angeblich die Szent Istvan gebaut, die 1918 vor Premuda durch die Italiener mittels Torpedo versenkt wurde. Danach segeln wir die Küste von Opatija ab. Anfänglich lässt uns der Wind etwas im Stich und wir kämpfen bei achterlichem Lüftchen mit einer widerspenstigen Genua. Dann, in der Vela Vrata, wandelt sich die die Burina (kleine Bora) in eine ausgewachsene Bura (Bora). Der Wind geht über die 20kn-Marke und der Ruderdruck mahnt uns ans Reffen. Mit verkleinerter Segelfläche geht es nun deutlich besser und es gibt



phantastisches Segeln bei bis zu 27 kn Wind. Den Einlaufhafen Valun, wo wir der Sonne entgegen segeln wollten, müssen wir aber aufgeben, denn bei diesen Windverhältnissen ist es dort nicht sicher. Wir gehen nach Cres. Nach dem Rt. Prestenice kommen wir unter Landabdeckung der Insel (die im alten Hafenhandbuch Cherso genannt wird) und haben tolles, flaches



Wasser und etwas weniger Wind. Das Ausreffen der Genua bestraft aber die Bora postwendend mit einem Sonnenschuss, also wieder hinein mit der Wäsche. In unserem Zielhafen, der Werftmarina in der Stadt Cres, liegt nur ein Motorboot. Wir gehen achteraus an die Hafenummauer und machen eine Achterleine fest. Das Kommando „Maschine voraus“ hilft aber nichts, die Schraube läuft stattdessen rückwärts. Nach kurzem Rätseln und schnellem Hantieren an der Mooring haben wir die Sache im Griff und wissen, was da los ist. Der Bowdenzug des Getriebes ist gerissen und wir können nicht mehr in den Vorwärtsgang schalten. Toni kennt das Problem, er hatte es bereits beim 1. YCBS-Cup damals im Rasafjord. Eine Reparatur mit Bordmitteln ist nicht möglich und so kommt die Idee von Claus, es so zu machen wie früher, nämlich mit „Maschinentelegraph“. Claus geht direkt an das Getriebe des Schiffes und gibt dort über ein weitergeleitetes Kommando des Rudergängers den Vorwärts-, Leer- oder Rückwärtsgang hinein.

Auf diese Art werden wir auch morgen ablegen und zurück in den Ausgangshafen Pula-Veruda laufen, wo wir am Abend im Museum der Festung eine Führung durch die Baron-Gautsch-Ausstellung bekommen.

Mast- und Schotbruch

Christian Haidinger

Bericht MARE VOSTRUM

Fr. 03.10.2014

Ums Kap Promotore und Anlegen mit Maschinentelegraph

Heute müssen wir früh raus, denn auf Grund der technischen Probleme am Schiff wollen wir früher zurück sein, damit früher mit den Reparaturen begonnen werden kann. Das Ablegen erfolgt schon mit „Maschinentelegraph“ Claus und funktioniert problemlos. Dann laufen wir erst unter Maschine und dann mit gerefften Segeln bei gut 20 kn Wind raumschots über den Kvarner, der im Segelhandbuch Quarnero heißt. Ansteuerungspunkt ist das Kap Promotore oder besser bekannt als Rt. Kamenjak oder gleich vulgo Porer. Um Mittag laufen wir in der Veruda-Bucht ein, wo wir uns zuerst zur Tankstelle und dann zu unserem Liegeplatz tasten, da ja die Veränderung von Vorwärts- zu Rückwärtsfahrt nur mittels Weitergabe des Kommandos in

den Motorraum funktioniert. Paolo, der SCS-Stützpunktleiter, entschuldigt sich für die Probleme und sagt, dass er froh sein, eine so erfahrene Besatzung auf dem Schiff gehabt zu haben. Crew und Skipper nehmen das natürlich sehr wohlwollend zu Kenntnis.

Nun sind wir zurück und der Lissa- und Adriaexpeditionstörn ist gefahren. Heute um 17:00 Uhr geht es auf die Festung zur großen Baron-Gautsch-Ausstellung.





Mast- und Schotbruch Christian Haidinger