

Segeltörn auf der mittleren Adria

vom 17. bis 24. September 2011

Unsere Crew:



Rupert



Andreas



Tom



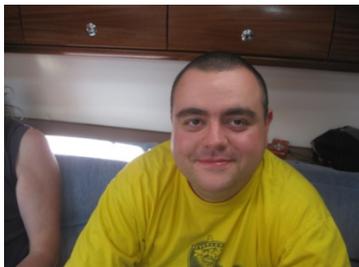
Albert



Wotan



Martin (R)



Christian



Martin (M)



Manfred



Skipper Romeo

Unser Schiff:



Schiffstyp:	Bavaria 49
Schiffsnamen:	Itt 2
Länge:	15,40 m
Breite:	4,48 m
Verdrängung:	11 t
Diesel:	79 HP

1.Tag: Samstag 17. September 2011

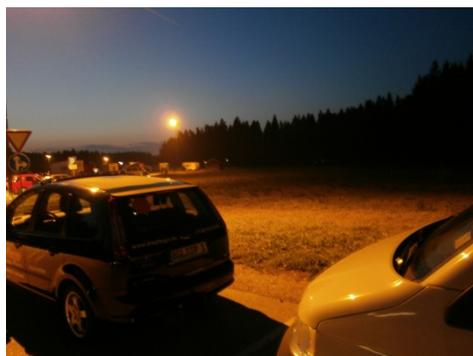


Die Münchner Andreas, Tom, Martin, Albert und Christian sind gegen 1.00 Uhr nachts bei mir in Bad Reichenhall



eingetroffen.

Nun ist es an der Zeit die Vorräte in den Bulli von Martin zu Laden, was angesichts von 10 Männern sehr schnell von statten ging. Wir konnten dann pünktlich um 2.00 Uhr Nacht Richtung Marina Sukosan aufbrechen.



Die Fahrt ging von Bad Reichenhall über Salzburg, Villach, Laibach und Rijeka zur Marina Sukosan Steg 2, wo wir um 12.30 Uhr ankamen.

██████████ erklärte, dass das Schiff um 15.00 Uhr für uns bereit sei, also beschlossen wir im Marinarestaurant etwas zu Essen und zu Trinken.

Um 14.30 Uhr machten Andreas (Coskipper) und ich mich auf den Weg um das Bavaria 49 zu übernehmen.



Sukosan Steg 2:

N 44°03', E 015°17'

Bei der Übernahme waren nur Kleinigkeiten zu bemängeln, nur 9 Löffel und in einer Kabine ist die Birne der Deckenleuchte ausgebrannt was umgehend bereinigt wurde.

Als wir die Crew holten verteilten wir die Kojen und verteilten die Bettwäsche und Decken. Jetzt wurde von den Kojen besitz ergriffen, danach begannen wir mit dem Bunkern der Lebensmittel und der Getränke.

Gegen 18.00 Uhr waren wir mit allem fertig und Andreas begann mit der Sicherheitseinweisung und verpaste jedem Crewmitglied eine Schwimmweste und einen Lifebelt, den wir hatten vor gegen 19.00 Uhr zu einer Nachtfahrt Skradin 45,91 Sm auszulaufen.



Andreas hat zwischenzeitlich die Crew Paarweise für die Nachtfahrt in Schichten eingeteilt (immer einer mit Segelerfahrung sowie ein Neuling).

Als wir ablegten begann es schon zu dämmern, sodass wir uns auf einen schönen Sonnenuntergang freuten.

Bereits im Dunkeln passierten wir die Enge zwischen Paskan und Babac und liefen auf das Leutfeuer Sv Katarina zu (B Bl(2) 8s 9m 8M).

Nun hatten die Jungs Hunger und Manfred bereitete für alle Wiener Würstchen mit Senf und Brot vor. Desweiteren hat dann Rupert 2 Kannen Kaffee (je 2 ltr.) frisch für die Nacht aufgebracht.

Bei N 43°56' und E 015°25' änderten wir den Kurs Richtung Feuer Prisnjak (B Bl(3) 10s 19m 9M) und rundeten dann die Untiefe Hr Misine (C Bl 3s 9m 5M) um dann um 23.37 Uhr bei N 43° 51' und E 015° 36' um Kurs auf die Südspitze von Otok Tijat mit dem Feuer Rt Tijascica (Fl(3) 10s 13m 7M) zu nehmen.

2. Tag: Sonntag 18. September 2011

Die Position N 43°45', E 015°38' haben wir um 0.00 Uhr passiert.

Von nun an war es etwas schwieriger zu Navigieren, da die Einfahrt nach Sibenik zwar gut Betont ist und mit den Untiefen sehr genau



eingehalten werden sollte. Leider sind die massgebenden Lichter nicht immer die hellsten. Bei der Einfahrt in den Kanal S. Ante ist etwas Präzision von Nöten, bereitet sonst aber keine Probleme.

Um 4.05 Uhr haben wir dann die Hafgenbucht von Sibnik erreicht und konnten uns auf den letzten Teil der Nachtfahrt Richtung Skradin vorbereiten.

Die 1. Brücke über die Krka bereitete einigen der Jungs Kopfüzzerbrechen, da kommen wir ja nie durch, doch ich konnte sie beruhigen, dass täglich Schiffe unserer Größe die Krka hinauffahren. Leider war es sehr Dunkel kein Mond am Himmel und man konnte die Ufer mehr erahnen als sehen, so musste man sich von Fahrwassertonne zu Fahrwassertonne hangeln, was dann auch gut durchzuführen war, leider ist die Krka sehr Kurvig dass alles aus der Hand gefahren werden musste.



Als wir den See Prokljansko Jezero erreichten dämmerte es bereits, sodass wir den Anleger in Skradin bei Tageslicht durchführen konnten.



Unter der letzten Autobahnbrücke durch und wir sind bei der Marina Skradin um 6.50 Uhr angekommen. Wir haben uns darauf vorbereitet den Anleger komplett selbst durchzuführen, aber die Marineros waren bereits zur Stelle.

Skradin: N 43°49', E 015°55'. Wegstrecke: 45,91 Sm unter Maschinen.

Da es wider erwarten etwas anstrengend war die Krka heraufzufahren, war ich die ganze Zeit auf Deck und nun doch sehr müde. Doch für ein Frühstück ist immer Zeit.

Inzwischen sind alle wieder wach und an Deck, es ist Zeit zum Traditionellen Weißwurstfrühstück, was alle sehr genossen.



Die Nachtfahrt war dazu geplant gewesen, damit die Jungs genügend Zeit haben sie die Fälle anzusehen. Da ich selbst bereits einige Male in Skradin war habe ich beschlossen auf dem Schiff zu bleiben und das Essen zuzubereiten. Ich schickte Shorti (Andreas) zum einkaufen (9.00 Uhr), sie sind zu fünft losgezogen, kamen aber nicht zurück, sodass die anderen sagten dass sie nun um spätestens 13.00 Uhr mit dem Taxiboot Richtung Krka fahren würden, aber dann sind sie doch noch aufgetaucht und haben tatsächlich am Sonntag 3 kg Schnitzfleisch besorgt.

Als die Jungs weg waren habe ich erst mal klar Schiff gemacht, d. h. abspülen. Nun hatte ich die Muse mich mit dem Kochen zu beschäftigen, dabei habe ich 20 Schnitzel paniert, 3 kg Kartoffel geschält und gekocht für einen leckeren Kartoffelsalat.

Zwischenzeitlich an den Krkafällen:



Nachdem alle wieder zu Hause waren haben wir uns die Schnitzel und den Kartoffelsalat munden lassen. Danach wurde natürlich bei gemütlichen zusammensitzen einiges an Bier und Wein konsumiert. Gegen 24.00 Uhr war dann Zapfenstreich, es waren doch alle von der Nachtfahrt und dem sonnigen warmen Tag müde.



Laut Wetterbericht Split sollte es aber dafür morgen am Montag nicht so toll sein: auf der Mitteladria NW und NO Wind zunehmend auf 15 bis 34 kn, das Meer 3-4 zunehmend auf 5, sowie Regen und Gewitter.

3. Tag: Montag 19. September 2011

Heute soll es nach dem Frühstück die Krka wieder bei Tageslicht zurück gehen mit dem Ziel die ACI Marina Otok Zut. Auf den Berg hinter der Marina hat man einen grandiosen Rundblick.

Um 9:30 Uhr haben wir dann mit Richtung Zut abgelegt. Gegen 11.30 Uhr haben wir dann auch die Einfahrt nach Sibenik hinter uns gelassen und freuten uns auf einen schönen Segel Tag. Das Wetter war zwar nicht toll, aber wir hatten guten Wind von 5 bis 7 Beaufort.

Wir setzten alle Segel und es ging richtig zur Sache, leider nur ca. eine Stunde, hatte einen tollen Speed lt. GPS von 9,8 Kn über Grund.



Doch um 12:22 Uhr passierte es, als Tom am Steuerbordruder war, natürlich hatten wir eben 6 bis 7 Windstärken und Voll zeug draußen, aber das muss das Schiff abkönnen, aber leider ist beim Steuerbordruder eine Kette gerissen, da ich beim Backbordruder stand habe ich sofort übernommen, aber keinen 2 Minuten später ist auch bei mir eine Kette gerissen, wir waren also Steuerlos. Ich ließ Andres die Segel bergen, wären ich mich daran machte die Not pinne einzusetzen. Als alles erledigt war mussten wir feststellen, dass man mit der Not pinne elendiglich viel Kraft aufwenden muss, besonders wenn man nach Sukosan noch ca. 27 Sm vor sich hat, es ist nicht möglich schneller als



3 bis 4 Kn zu fahren, sonst kann man die Pinne nicht kontrollieren. Dann kam mir Gott seiß gedankt die Idee, dass der Autopilot noch funktionieren könnte, was er dann auch tat, also konnten wir mit ca. 7 Kn Richtung Sukosan laufen.

Inzwischen habe ich bereits beim Leiter der Marina angerufen, dass wir gegen 17.00 Uhr in der Marina einlaufen werden.



Leider hat sich das Wetter weiter verschlechtert, der Wind hat mit Windstärke 9 bis 10 geblasen, das Wasser kam tatsächlich Quer daher, außerdem kam es zu einem Gewitter, das es nur so Blitzte und Donnerte, habe meine Crew angewiesen von den Wanten bzw. von jeglichem

Metall fernzubleiben.



Aber so schnell dieser Sturm kam so schnell war er auch wieder vorbei, er hat gerademal eine knappe Stunde gewütet.

Als wir dann mit der Not pinne anlegten waren bereit 3 Monteure von [REDACTED] anwesend und haben uns beim Anlegen geholfen.

Wieder in Sukosan Steg 2, allerdings kostenlose Übernachtung. Wegstrecke 48,44 Sm, davon 7,31 Sm unter Segeln.

Jetzt hatten wir Muse zum Entspannen, einen anständigen Anlegerschluck hat es natürlich auch gegeben.

Die Marineros haben unsere Ruderanlage wieder repariert und waren gegen 19.00 Uhr wieder von Bord, wir freuten uns natürlich auf den morgigen Segel Tag. Es war besseres Wetter angesagt aber immer noch Windstärken um 6 aus NO.

Heute kocht Martin (M) Hühnerfrikassee mit Reis und einem Salat, was allen nach diesem etwas anstrengenden Tag auch gut mundete.

Gegen Mitternacht waren die meisten im Bett, nur die Jungen haben es bis 3 oder 4 durchgehalten, natürlich haben sie dafür am Morgen länger geschlafen.

4. Tag: Dienstag 20. September 2011

Rupert ist obwohl er oft mit den Jungen mithält, immer einer der Ersten die auf sind. Er sorgt dann dafür dass der Kaffeegeruch, welcher durch das Schiff weht alle zum Frühstück ruft.

Es gibt Brot mit Wurst, Marmelade, Käse und heute hätten wir frische weichgekochte Eier bekommen sollen, haben aber obwohl hartgekocht geschmeckt.

Um 10.20 Uhr haben wir dann abgelegt und sind mit Kurs auf Molat mit der kleinen Insel Otok Brguljski losgebraust.

Da der Wind super stand haben wir den NO ausgenutzt und alle Segel gesetzt, was uns mit ca. 7 bis 8 Kn weiterbrachte. Um 10.50 Uhr haben wir um der Crew ein Gefühl für das Schiff zu geben einige Wenden und Halsen gefahren. Da es so gut lief haben wir beschlossen weiter nach Olib zu laufen.

Da wir auf Backbordbug segelten war natürlich das Steuerbordruder besetzt und es ist nicht zu glauben, es gab einen starken Ruck und



wieder ist die Kette gerissen, habe das Schiff sofort in den Wind gestellt und die Segel einholen lassen. Das Backbordruder funktionierte noch, also änderten wir unseren Plan und sind unter Motor weiter nach Murter gelaufen. Da Tom Mechaniker bei Liebherr ist erklärte er sich bereit, wenn wir in Murter an der Boje liegen nach dem Rechten zu sehen.

Wieder rief ich in der Marina an und erklärte, dass wir dieses Mal nicht zurückkommen werden und eine Reparatur selbst durchführen werden.

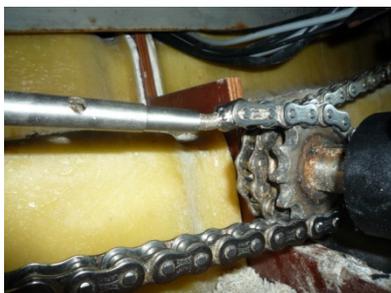
Murter (N 44°22', E 014°50'): 24,92 Sm, davon 14,12 Sm unter Segel.

Als Tom nachsah, stellte er fest, dass der Anschlag für das Ruderblatt verbogen ist und die Kette deshalb einen weiteren Weg zurücklegen kann als vorgesehen. Da man bei Reparaturen alleine immer ein Depp ist, hat Martin (M) ihn bei der Reparatur unterstützt. Dadurch ist der Kettenspanner auf das Zahnrad aufgelaufen und hat die Gewindestange verbogen, wodurch diese natürlich geschwächt wurde und sehr leicht brach, allerdings hatten die Jungs von de Marina leide keine Originalersatzteile und haben diese dann geschweißt, was natürlich nicht halten kann.



Ich habe Tom gebeten den rechten Steuerstand zu reparieren, er konnte aus 4 Ketten tatsächlich 2 Ketten bauen die nicht verbogen waren. Die Ketten genau eingepasst und natürlich dürfen wir beim Rückwärtsfahren nicht bis an den Anschlag kommen. Passiert meistens beim Anlegen, wenn unerfahrene

Skipper einfach das Ruder fahren lassen und es mit Wucht gegen den Anschlag kracht.



Mit dem Reparierten Steuerstand konnten wir nun endlich unseren Segelurlaub genießen.

Wie sich heraus stellte war Christian ein Hobbykoch der ab heute den Job des Smutjes übernahm.

Heute gibt es Hirschragout mit Spätzle und Salat. Danach haben wir ausgiebig einen zur Brust genommen, denn unser Schiff war endlich in Ordnung.



5. Tag: Mittwoch 21. September 2011

Nach dem Frühstück legten wir um 9.10 Uhr von der Boje ab mit dem 1. Ziel, dem Wrack vor Veli Rat. Nachdem wir dieses besichtigt hatten fuhren wir auf der Außenseite von Dugi Otok zur Telascicabucht mit dem Salzsee Mir.



Heute war uns der NO wieder treu und wir konnten unter vollen Segeln bei Windstärke 4 bis 5 runter zur Telascica ziehen.



Leuchtturm Veli Rat

Da die Crew heute viel Hunger hatte, hat Martin (M) uns mit einer Französischen Zwiebelsuppe, natürlich mit Käse überbacken serviert. Die Suppe war so gut, dass alle mindestens 2 Teller davon aßen.



Um 14.30 Uhr legten wir in der Telascicabucht an der Boje an.

Telascica (N 43°53', E 015°09'), 33,59 SM, davon 27,4 Sm unter Segel



Die Jungs sind dann gleich losgedüst um die Naturschönheiten der Telascica zu erforschen.

Natürlich haben sie auch etwas gesehen:



Während die Jungs auf Besichtigungstour waren, habe ich mal wieder Klarschiff gemacht. Heute war auch wieder ich mit dem Kochen dran, es gibt Rindergoulasch mit Semmelknödeln, und Krautsalat.

Nach dem Essen haben wir den Tag dann feucht fröhlich ausklingen lassen. Natürlich sind immer welche dabei die nicht ins Bett gehen können.



So endet ein beschaulicher Tag, welcher uns keine unvorhergesehenen Katastrophen beschert hat.

6. Tag: Donnerstag 22. September 2011

Nach dem üblichen ausgiebigen Frühstück, legten wir gegen 10.00 Uhr von der Festmacherboje in der Telacicabucht ab mit dem Ziel Zirje Stupika.

Da jedes Crewmitglied mindestens eine An- bzw. Ableger fahren sollte und dies durch Steuerungsprobleme der letzten Tage mehr möglich war,



überlegten Andreas und ich wie wir 2 Highlights hinzufügen konnten. Da wir Richtung Zirje durch die Kornaten fahren wollten würde uns die schmale Durchfahrt Dugi Otok – Katina entgehen. Also beschlossen wir diese zu durchfahren und die 2 hinter der Durchfahrt liegenden Inseln in einer 8 umfahren um die Durchfahrt ein 2. Mal

zu durchfahren um 2 Crewmitgliedern die Möglichkeit zu geben die Besonderheit zu steuern.

Andreas und ich wetteten wann der erste der Jungs bemerken würde das wir im Kreis gefahren seien.



Sie merkten es tatsächlich erst, als wir wieder in die Durchfahrt einliefen. Da wir nun genügend An- und Ableger, bzw. andere Besonderheiten hatten, waren alle zufrieden und wir konnten unseren Kurs Richtung Zirje durch die Kornaten wieder aufnehmen.

Nach dem anstrengenden Manöver 2-mal durch die Meerenge zu fahren, war es bereits wieder nach 12.00 Uhr und alle hatten Hunger.



Also mussten Andreas etwas kochen das schnell geht. Andreas beschloss Chili zu machen, ist ja nur im Topf zu erwärmen und mit etwas Brot sehr



schmackhaft ist. Natürlich hat Andreas das Chili noch etwas aufgepeppt, indem er eine Knolle Knoblauch hinzugefügt hat. Geruch egal, haben ja alle gegessen.

Nachdem wir in die Kornaten eingelaufen sind konnten wir wieder alle Segel setzen und eine leichte Brise von 3 bis 4 Windstärken aus NW schob uns mit ca. 5 Kn Richtung Zirje.



Gegen 16.00 Uhr legten wir in Zirje an der Boje an.

Zirje Stupika (N 43°38', E 015°41'), 35,94 Sm, davon 27,3 SM unter Segel.



In der Konoba Stupika wollten wir heute Abend dann zum Fischessen gehen.

Zum Fisch gab es dann einen Kartoffelsalat sowie einen gemischten Salat, was uns sehr mundete, natürlich floss auch reichlich Bier und Wein, sodass die Rückfahrt mit dem Dingi eher zu einem Abenteuer wurde.



An Bord wurde dann noch weitergefeiert, da dies ja unser letzter Tag auf See war und wir Morgen wieder in Sukosan einlaufen würden. Wir beschlossen am nächsten Tag erst gegen 12.00 Uhr abzulegen, da ja noch einige die Ruine besuchen wollten.

7. Tag: Freitag 23. September 2011

Weil wir fast kein Brot mehr hatten, hat Rupert gestern Abend noch 1 ½ Brot in der Konoba abgestaubt, sodass wir heute noch ausgiebig frühstücken konnten.

Jetzt sind dann doch noch einige auf die Ruine



gelaufen.

Um 11.30 Uhr hat dann Rupert den Ableger gefahren und wir sind wieder auf den Weg nach Sukosan. Da wieder Mittag war musste aus den zur Neige gehenden Vorräten etwas gezaubert werden. Es gab eine Suppe mit Würstchen, was dem Appetit keinen Abbruch tat.

Leider kam heute der Wind wieder aus NW, so dass wir gegenanfahren mussten. Am Anfang konnten wir noch Segel setzen, da unser Kurs nach NO ging, wobei wir das Schiff trotzdem gegen den Wind knüppeln mussten. Zum Aufkreuzen hatten wir leider keine Zeit, da wir vor 18.00 Uhr in der Marina zum Tanken sein wollten.



Als wir Murter passierten mussten wir gegen den Wind anlaufen und haben uns entschieden mit Maschinenkraft in Sukosan einzulaufen.

Sukosan: 36,02 SM, davon 14,12 Sm unter Segel.

Nach dem Tanken haben wir wieder an Steg 2 angelegt. Die Marineros waren sehr freundlich und fragten nach dem Anlegen wie es denn nun gelaufen sei mit dem defekten Ruder.

Tom hat ihnen die Bilder gezeigt und erklärt was er gemacht hat, das Schiff sei im jetzigen Zustand keinesfalls guten Gewissens raus gelassen werden. Die Monteure erklärten, dass das Nächste Woche nicht verchartert sei und sie die nötigen Reparaturen in Ruhe durchführen könnten, was ich ihnen auch glaubte, den mit [REDACTED] hatte ich nie wirklich Probleme.

Für die entgangenen Urlaubsfreuden und den Ärger den wir hatten, hat man mir versprochen, dass ich auf das nächste Schiff einen zusätzlichen Nachlass erhalten würde.

Da unser letzter Abend an Bord nun anbrach, konnte Christian das letzte Essen an Bord zubereiten, es gibt gefüllte Schweine Medaillons in Tomaten / Oliven Sugo mit Petersilienkartoffeln.

Natürlich wurde auch dem Bier zugesprochen, denn alles was wir trinken brauchen wir nicht mehr mit nach Hause nehmen.

Es wurde ein noch sehr langer Abend, der erst in den Morgenstunden endete.

8. Tag: Samstag 24. September 2011

Um 7.00 Uhr war die Nacht dann allerdings zu Ende, wir kauften noch etwas Brot ein um Frühstück zu können.

Um 8.00 Uhr machten wir das Schiff leer um es wieder übergeben zu können, abgetaucht war es bereits. Die Übergabe erfolgte in der gewohnten Präzision und es war nicht zu beanstanden.



Um 9.30 Uhr haben wir dann die Marina mit unseren Autos Richtung Heimat verlassen.

Als wir die Grenze Kroatien / Slowenien passierten 13.45 Uhr (Kroatien Autobahn, Slowenien Landstraße bis Postoina) ist ca. 2 km nach der Grenze ein Brauereigasthaus, das hausgemachte Bier und das sehr gute Essen laden hier tatsächlich zum verweilen ein.

Gegen 20.00 Uhr sind wir dann in Bad Reichenhall angekommen, die Münchner hatten noch 1 ½ Stunden Heimfahrt vor sich.

Fazit:	Fahrstrecke	unter Segel
Sukosan – Skradin	45,91 Sm	
Skradin – Sukosan	48,44 Sm	7,31 Sm
Sukosan – Molat	24,92 Sm	14,12 Sm
Molat – Telascica	33,59 Sm	27,40 Sm
Telascica – Zirje	35,94 Sm	27,30 Sm
Zirje – Sukosan	36,02 Sm	14,12 Sm
Gesamt:	224,82 Sm	90,25 Sm

Ein gelungener Törn mit einer meiner besten Crews.

Eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wüscht Euch
Romeo