„Holidays or adventure“, … der etwas andere Männer-Törn !

Kroatien, Zadar vom 14.05.2008 bis 21.05.2008

Wenn man(n) eines mit Bestimmtheit sagen kann, dann ist es, dass erstens immer Alles anders kommt als man denkt bzw. zweitens anders als erwartet. Insofern muss gleich zu Beginn des Törns gesagt werden, dass die im Vorfeld so penibel geplante Route aufgrund eines über eine Woche anhaltenden starken Schirocco mit Böen bis zu 50 Knoten nur annähernd eingehalten werden konnte; und von den angestrebten 300 gerade mal knapp 170 Seemeilen erreicht wurden. Dafür aber war der Törn (wie sich alsbald herausstellen sollte) ein wahres Erlebnis für Gourmets, Liebhaber kulinarischer Genüsse wie auch für Abenteurer.

Mittwoch, 14.05.2008

Der Anreisetag: Wie bei allen Törns ist dies immer jene Zeit, in der die Crew auf unterschiedlichste Art und Weise sowie über verschiedene Wege – bedingt durch deren Abfahrtsort – anreist. Während Erich und Rene aus Wien, Jörg und Christian aus Graz-Umgebung kamen, war Gerhard schon einen Tag zuvor zu mir nach Klagenfurt gekommen. So war es auch verständlich, dass wir nicht gemeinsam fuhren, sondern uns erst am frühen Nachmittag im alten Stadthafen von *Zadar (Marina Tankerkomerz*) beim regionalen Stützpunkt von Ecker-Yachting trafen.

Wenngleich wir zwar nicht jene Yacht bekamen, die wir gechartert hatten (die kroatischen Behörden hatten noch nicht alle Papiere fertig ausgestellt) verlief die Übernahme mit dem Personal von Ecker-Yachting tadellos. Insofern waren wir auch mit unserer „neuen“ Yacht mehr als zufrieden. Anstelle der ursprünglich gecharterten nagelneuen Jeanneau SO 42 konnten wir uns über eine etwas ältere Bavaria 50 freuen… Platz- gegen Alter. Ein Tausch, der aber der Crew entgegen kam.

Während Gerhard und ich wie vereinbart die letzten frischen Lebensmittel besorgten, bunkerte der Rest der Crew zwischenzeitlich alles andere ein. Hierbei fiel bereits auf, dass offensichtlich wieder einmal viel zu viel eingekauft wurde. Warum? Nun, wenn die Stauräume bei einer 50-Fuß Yacht zu wenig werden, und das bei einer nur 6 Mann starken Crew, … na ja! Nach einiger Zeit allerdings war alles einigermaßen sicher und segelfest verstaut.

Da ich meine Crew am ersten Abend schon mal ein wenig kulinarisch verwöhnen wollte, hatte ich die Idee, ein „Wein-Fondue“ an Bord zu machen. Festgemacht in der Marina ist dies auch eine ziemlich sichere Sache. Wie mir später berichtet wurde, ein grenzgenialer Einfall. Nicht nur, dass dieses erste Abendessen an Bord somit für uns alle etwas Einmaliges war, es war auch gleichzeitig die beste Methode, uns ein wenig näher kennen zu lernen.

Da wir nahezu „ewig“ auf das Fleisch warten mussten (der Wind blies uns nämlich immer die Flamme – und vor allem auch den köstlichen Geruch –) weg, blieb der Crew nichts anderes übrig, als sich zu unterhalten. Irgendwann begannen dann sogar schon einige aufgrund des anhaltenden Hungers, keine kleine Portionen sondern richtige „Hirtenspieschen“ ins Fondue zu stecken; was- wie man sich denken kann- auch nicht gerade zur schnelleren Erhitzung des Topfes beitrug.

Wie sich allerdings herausstellte, war dies die beste Teambildungs- und Kennenlernmaßnahme; besser als bei jedem Managementseminar. Es wurde sonst nie wieder beim Essen soviel ge- und besprochen, diskutiert und erörtert; klar, man(n) war ja auch mit der „Nahrungsaufnahme“ beschäftigt. Wenngleich dieser Fondueabend gezwungenermaßen sehr lange dauerte, erhielt ich dennoch Lob von meiner Crew … wahrscheinlich aber eher für den guten Vorsatz.

Donnerstag, 15.05.2008

Nach einem –wie sollte es anders sein– langem und hervorragendem Frühstück war es dann endlich soweit. Wir machten unser Boot klar zum Auslaufen und bereiteten somit alles dazu Notwendige vor. Als dann schließlich auch der letzte Mann von der „Morgentoilette“ zurück an Bord war liefen wir bei nahezu Windstille unter Motor aus. Kurz nach der Ausfahrt aus *Zadar* übernahm Gerdschi das Ruder, der Wissbegierigste unter uns, da er gerade seinen A-Schein macht.

Als ihm dann jedoch ein Erfahrener (Name der Redaktion bekannt) ins Ruder greifen wollte, um einer Boje auszuweichen, welche kurz darauf hin wegflog, kam Gerhard die ganze Angelegenheit gleich zu Beginn schon etwas komisch vor…. fliegende Bojen mit Federn, denen auszuweichen ist??? Von da an wurden aber die Möven als solche auch immer gleich erkannt und nicht mehr als Bojen wahrgenommen.

Heutiges Zwischenziel waren die Bunkeranlagen von *Dragove* und *Bozava* an der Ostküste *Dugi Otoks*. Da wir allerdings genügend Zeit hatten, ließen wir den Motor kurz nach der Ausfahrt Zadars ruhen und fuhren bei SO 1-2 und strahlendem Sonnenschein mit ausgebäumter Genua und Groß einen schönen Schmetterling Richtung *Jidula*. Nach der Durchfahrt der Passage bei *Rt Sv Petar* liefen wir unter Motor unseren ersten Bunker an, der glücklicherweise sofort von uns unter Beschlag genommen werden konnte. So verbrachten wir ein paar nette Stunden vorm Bunker mit einer kleinen Besichtigungstour, baden und allerlei sonstigen sinnvollen Sachen; wie etwa wieder mal ausgezeichnet zu speisen, wofür hauptsächlich unserem Bordfotografen und Hobbykoch Christian eine Auszeichnung gebührt.

Da wir aber die Nacht in der Bucht *Pantera* verbringen wollten, mussten wir diesen schönen Platz verlassen und steuerten Richtung *Golac*, um das Nordende der Insel zu erreichen. Da wir ja noch vorsaisonal unterwegs waren, fiel uns die Platzwahl in der Bucht nicht schwer. Auch das erste Bojenmanöver gelang trotzt später Stunde und doch so manchem Flüssigem (wie gesagt, es war sehr heiß) außerordentlich gut; Und so lagen wir nur mit einem anderen Österreicher und einem Australier(!) zur Nacht in der nördlichsten Bucht *Dugi Otoks* – bewacht vom „Eierschalen – Leuchtfeuerturm“ *Veli Rat*.

Freitag, 16.05.2008

Obwohl über Nacht der Schirocco kräftig zugelegt hatte, wollten wir dennoch unsere geplante Route (vorerst noch) einhalten. Und so machten wir uns nach einem erfrischenden Bad bei ca. 18°C Wassertemperatur Richtung Nordwest auf. Danach kam der Schlag nach SO oder zumindest der Versuch dazu. Leider stellte sich bei „Fahrt auf der Kreuz“ heraus, dass unser Großsegel nicht aus dem Baum herauszubekommen war. Somit lag als Zwischenziel und quasi Reparaturbucht nur mehr *Sakarun* vor uns. Diese liefen wir auch brav unter Segel bei Böen bis zu 35 Knoten an. Da die Bucht aber gegen SO offen ist, war Wind und Welle alles andere als ruhig. Dennoch konnte meine Crew unter Anker das Großsegel wieder in Ordnung bringen, sodass wir anschließend die Fahrt gerefft wieder aufnehmen konnten. Wenngleich sich leider alsbald herausstellte, dass wir aufgrund der kurzen und steilen See sowie der echt starken Böen nicht wirklich Höhe machen konnten.

Nach einem kurzen Abwägen der Möglichkeiten, entschloss ich dann wieder auf der Innenseite *Dugi Otoks* runter nach *Bribinj* zu fahren; wo wir dann auch mit einem wunderschönen Bojenplatz in der Nordbucht belohnt wurden. Es ist nahezu unnötig zu erwähnen, dass nach diesem anstrengenden Segeltag ein köstliches Abendmahl serviert wurde.

Samstag, 17.05.2008

Heute hat mein „Kleiner“ (Sohn) Geburtstag… Wahnsinn, wie die Zeit vergeht. Leider kann ich nicht bei ihm sein und so versuche ich über Handy und Internet Kontakt mit ihm aufzunehmen bzw. ihm eine Nachricht zukommen zu lassen; letzteres gelingt dann glücklicherweise auch. Tja, eigentlich hätte er ja mitfahren sollen, da er mit seinen 16 Jahren das Durchschnittsalter der Crew sicherlich „verbessert“ hätte.

Nachdem wir also eine ruhige Nacht hatten und ich der Redaktion von OCEAN7 versprochen hatte, eine kleine Fotoserie und einen Artikel über Bojenmanöver bringen zu wollen, entschlossen wir uns dies an diesem etwas grauen, leicht verregneten aber durchaus ruhigen Tag zu tun. Insofern wurden die Vorbereitungen getroffen, um die verschiedenen Möglichkeiten an einer Boje anzulegen zu üben und zu dokumentieren. Dabei möchte ich nochmals meiner Crew einen großen Dank für die Zusammenarbeit aussprechen. Vor allem aber möchte ich mich bei Christian bedanken, der wie ein NAVY-Seal mit Neoprenanzug, Flossen und Kamera bewaffnet das Ganze aus dem Wasser heraus fotografierte.

Stunden später… nein, ernsthaft. Nach erfolgreichen Bojen-Manövern (und fast erfrorenem Christian) machten wir uns dann Richtung *Veli-Iz* auf. Da die Strecke eher kurz, die Mannschaft teilweise erschöpft war und der Wind uns auch noch auf die Nase blies, motorten wir die paar Seemeilen, um dann anschließend in *Veli-Iz* in der Marina römisch-katholisch anzulegen. Da das Anlegemanöver trotz Seitenwind nahezu perfekt war, gönnten wir uns auch gleich nach „Motor aus“ einen entsprechend wohl verdienten Schluck. Lustig dabei war gleich die Bekanntschaft mit dem Besitzer der benachbarten Motoryacht unter Schweizer Nationale, der da meinte: *Alles sei ihm lieb und recht, nur bitte keine „Männercrews“, die bis in die Nacht herumfeiern, denn zum Segeln seien sie (sprich wir) sowieso nicht am Meer!* Wow,… welch ein Empfang; als sich dann herausstellte, dass er ein Deutscher sei, dessen Firma in der Schweiz sei und somit auch das Boot dort gemeldet ist, war uns schon fast alles klar. Rene fügte sogar noch den leicht verständlich Satz hinzu: *„Keine Sorge, wir feiern nur so lange, bis uns der apokalyptische Reiter jenseits der Morgenröte holt“* (ich gebe zu, wir haben den Sinn bis heute noch nicht verstanden). Als wir uns aber im Laufe des späten Nachmittags mit unserem Nachbarn (und vor allem mit seiner charmanten Frau) unterhielten, fanden wir ja doch noch einen Kompromiss.

An diesem Abend war (nach einer kleinen Zwischenmahlzeit an Bord, versteht sich) mal essen gehen angesagt. Schließlich wollte ich ja auch mit meiner Crew auf den Geburtstag meines Sohnes anstoßen. Und so machten wir uns auf, um in einem ausgezeichneten Restaurant am Pier zu speisen bzw. eine Kleinigkeit zu trinken. Obwohl wir dann doch recht spät zum Boot zurückkamen, waren wir dennoch recht ruhig; wie uns am nächsten Morgen unser Bootsnachbar versicherte… hehe!

Sonntag, 18.05.2008

Der Tag, der uns noch lange in Erinnerung bleiben wird. Ich sage nur: 48 Knoten und Kreuzsee! Aber alles der Reihe nach. Der Morgen war zwar windig, aber die Sonne verhieß uns einen wunderschönen (zumindest) Vormittag. Während wir noch beim Frühstück saßen, bemerkten wir allerdings einige Skipper und Wetterfröschler, die aus dem Hafen Richtung Küste gingen und nach einer Weile kopfschüttelnd wieder zurückkamen. Dieser Zeremonie musste ich natürlich folgen; dann wusste ich auch, warum bei manchen Skipperkollegen diese Reaktion hervorgerufen wurde. Es war zwar schön, aber draußen blies es derart stark, dass sogar Wellenkämme brachen und die See mehr als nur aufgewühlt war. Nun, was sagte unsere bislang 100% verlässliche Wetterprognose? 35-45 Knoten aus SO sowie eine Unwetterwarnung. Also entschlossen wir uns ein wenig zu warten und erst später rauszufahren.

Kurz vor Mittag wurde es dann auch wirklich ein wenig ruhiger und das nahmen einige Yachten sofort zum Anlass um abzulegen und wieder dem Ruf des Meeres zu folgen… ja, ja, die Seekrankheit ist schon was Schlimmes. Da diese aber auch uns voll angesteckt hat, liefen wir kurzerhand Richtung SO aus; wir wollten ja noch nach *Telascica*.

Anfangs war alles locker und wir segelten -wie Profis eben- mit entsprechend gerefften Vor- und Großsegel. Nur die Welle, die aus SO kam, wurde immer größer und vor allem stärker. Als wir dann aufgrund der Abdrift auch so gut wie keine Höhe mehr machten und unter Motor gegen die See fuhren, wurde die Fahrt alles andere als gemütlich. Von nun an stampften wir durch die See, wobei jede zweite bis dritte Welle nicht nur über Bug brach, sonder bis in die Pflicht kam und das Cockpit mehrmals unter Wasser setzte. Darüber hinaus benötigte man(n) jetzt zwei Hände fürs Boot. Wenn wir aus dem Wasser schossen, um anschließend wieder darauf aufzuklatschen, meinte man, der Rumpf würde gleich zerbersten. Letztendlich entschied ich, aufgrund der starken Bewegungen und Schläge aufs Wasser die Crew sicherheitshalber die Schwimmwesten anziehen zu lassen, da ich dann bei einem etwaigen MOB ein besseres Gewissen hätte.

Wenngleich Christian die ganze Sache im Salon scheinbar verschlief, sollte ich dennoch recht behalten. Die See wurde immer rauer und wir fingen sogar einen MAYDAY-Ruf einer SY in unmittelbarer Nähe auf, die bis heute morgen noch neben uns in *Veli-Iz* lag. Ruderbruch; aber glücklicherweise war die kroatische Küstenwache (koordiniert über Küstenfunkstelle *Rijeka*) bald zur Stelle. Es ist immer besonders schlimm, wenn man die Leute kennen gelernt hat, und dann solche Dinge erfährt. Ein weiterer MAYDAY-Ruf ging auch noch ein. Aber außer die Position zu markieren (die für uns einfach unerreichbar war) konnten wir wieder nur zuhören. An diesem Punkt sei gesagt, dass die Hilfeleistung der Kroaten in diesen Fällen wirklich vorbildlich war … wie wir selbst auch noch erfahren sollten. Außerdem konnten wir selbst sehen, wie tags darauf Boote der Küstenwache an strategisch wichtigen Punkten bereits warteten bzw. verstärkt Patroulie fuhren.

Nachdem aber auch für uns die Situation eher unangenehm war, ließen wir unser Ziel vorerst außer Acht und liefen *Sali* an. Dieser Hafen ist zwar gegen SO offen, allerdings war es aufgrund der vorherrschenden Situation die einzig richtige Entscheidung. Vor allem deswegen, da mir Rene (mein Co-Skipper und Rudergänger zu der Zeit) starke Vibrationen am Ruder meldete. Darüber hinaus wurde unser Inventar bei nahezu jedem Aufschlagen auf eine nicht mehr zu vermeidende Welle stark beansprucht… mit „einem“ Wort: einfach nicht mehr lustig!

Als wir uns der Hafeneinfahrt *Sali* näherten erblickten wir schon, wie eine Menschenmenge am Kai zusammenlief und wild gestikulierte. Nun, nachdem wir hier den SO als perfekten Querwind mit Böen bis zu 48 Knoten hatten, konnte das Anlegemanöver recht interessant werden. Wie recht ich doch hatte! Da meine Crew aber keine Anfänger waren, und eine Weiterfahrt so gut wie ausgeschlossen war, versuchten wir unser Bestes. Komplett gegen den Wind und quer zur Kaimauer fuhr ich die Anlegestelle achtern an. Kurz vor der benachbarten Yacht, steuerte ich nach Backbord um das Heck in die Nähe der Kaimauer zu bringen. Für einen kurzen Moment gelang das auch und wir konnten die Luv-Heckleine übergeben. Diese wurde nun von ca. 8-10 Männern gehalten bzw. versucht am Poller festzumachen. Gleichzeitig wurde uns die Mooring herausgehoben. Es war allerdings unmöglich, aufgrund der Querwinde diese durch meine zwischenzeitlich drei Bugmänner auch nur im Entferntesten einzuholen. Auch slippten wir ein wenig mit der Heckleine, da der Zug einfach zu groß war. Selbst der Einsatz des Bugstrahlruders und „Fahrt voraus“ (in Heckleine eindampfen) brachten unseren Bug nicht gerade. So standen wir in einem ca. 45° Winkel zur Kaimauer im Abstand von ca. 2m von Yacht und Mauer entfernt.

Uns blieb somit nichts anderes übrig, wie wir nach einigen Schrecksekunden feststellten, uns mithilfe der zur Verfügung stehenden (zwischenzeitlich sicher 20) Personen und dem einsatzwilligen „Mariniero“ der auf unser Boot sprang, zu verholen. Dazu wurde eine lange Festmacherleine zuerst am Bug einer bereits festliegenden Yacht fixiert und über die Arbeitswinsch wurde unser Boot zuerst einmal gerade „gepullt“. Anschließend wurde auf dieselbe Art und Weise das ganze Boot parallel zu den anderen Yachten gezogen und festgemacht. Es ist unnötig zu erwähnen, dass wir uns bei allen uns unterstützenden Personen ausreichend für deren Hilfe bedankt haben. Dies verringerte zwar unseren Getränkevorrat gewaltig, kam aber gut an und war zwingend notwendig.

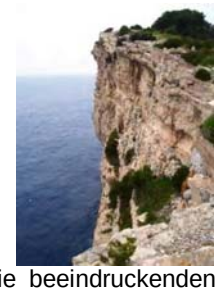
Wie wir im Laufe des Nachmittags (mit)erleben konnten und mussten, waren die Anlegemanöver der anderen Yachten nicht weniger unspektakulär. Die ankommenden Segelyachten „schossen“ nur so aus dem Wasser…. und das im Hafenbecken (siehe roter Pfeil) bei Anlegeversuchen!

Allerdings entwickelten wir alle dann schon eine gewisse Routine für diese wirklich außergewöhnlichen Manöver. Hier auch noch mal ein großes Lob an meine Crew, die zu jedem Zeitpunkt „ihren Mann“ stand. Selbst jene Yachties, die mit dem Bug voraus einfahren wollten, erlitten das gleich Schicksal. Nur mit vereinten Kräften aller Anwesenden, sowohl jener an Bord wie auch derer an der Kaimauer, waren die Anlegemanöver einigermaßen zu bewerkstelligen. Also hieß es für alle: Heck zum Bug des bereits festgemachten Schiffes und anschließend den eigenen Bug zur Kaimauer verholen lassen. Skipper und Crews, die zu diesem Zeitpunkt in *Sali* waren – somit auch wir – beherrschen dieses Manöver nun perfekt … und haben auch jetzt was zu erzählen.

Montag, 19.05.2008

Nach einer (aufgrund lautstarker Feste rund um uns) etwas unruhigen Nacht, sollten wir aber heute für den gestrigen Tag und dessen Aufregungen reichlich belohnt werden. Als wir nach einem wie immer ausgezeichneten Frühstück bei wunderbarem Sonnenschein endlich Richtung *Telascica* aufbrachen, folgten uns scheinbar viele andere Yachten. Offensichtlich hatten einige von ihnen das selbe Unterfangen gestern aufgrund der Widrigkeiten vorerst aufgegeben. So war es auch nicht verwunderlich, als wir bei der Durchfahrt *Mala-Proversa* ziemlich viele, für die Jahreszeit eigentlich unüblich, andere Yachten bei bzw. mit uns hatten.

Ursprünglich wollten wir bei *Vela-Proversa* mit ihrer „Steinpeilung“ zwischen den *Kornati* und *Dugi Otok* durchfahren. Da wir aber 2m Tiefgang hatten, war dies leider nicht möglich. So fuhren wir also nahezu im Konvoi bei *Mala-Proversa* durch, um anschließend gleich einen Schlag in Richtung Bucht *Mir* zu machen.



Dort angekommen, stellten wir selbstbewusst unsere zwischenzeitlich schon nahezu perfekten Bojenmanöver zur Schau und wasserten unser Beiboot. Dann schickte sich die Crew an, bei einem Landgang den Salzsee und die beeindruckenden Steilwände zu erkunden. Da ich die Region von anderen Törns her bereits gut kenne, konnte ich derweil in aller Ruhe allerlei an Bord erledigen.

Nach kurzer Rast schipperten wir dann weiter unter Motor in die letzten Winkel von *Telascica*, um für zukünftige Fahrten hierher, geeignete Anlege- und Ankerplätze ausfindig zu machen. Nachdem das erledigt war, setzen wir die Segel und verließen diese traumhafte(n) Bucht(en), um nochmals *Mala-Proversa* zu passieren. Gleich danach wurde Kurs SO gesetzt und wir konnten gemütlich den *Zutski-Kanal* runter kreuzen. Auf Höhe *Kamenar* liefen wir dann mit Halb-wind Richtung *Murter*, um abends in *Zminjak* wieder einmal essen zu gehen. Als nach einiger Zeit das *Leuchtfeuer Prisnjak* zu sehen war, wurde uns bewusst, dass dies eigentlich die letzte Station vorm Ende unseres Törns war.

Diesmal hatten wir eine wundervolle ruhige Mondnacht, und so blieben wir alle nach dem Abendessen noch lange an Deck um Sterne, Mond (und wer weiß, was sonst noch) zu beobachten und in Gedanken zu verweilen. Beim anschließenden Karten- und Würfelspielen ging es dann natürlich wieder etwas anders zu.

Dienstag, 20.05.2008

Der grausamste Tag an jedem Törn; nämlich dann, wenn es heißt, die heimatliche Basis der SY wieder anlaufen zu müssen. Einzig wirklicher Trost war wie schon sooft das Wetter. Es herrschte zwar noch immer bzw. schon wieder ein starker SO mit Böen bis zu 40 Knoten, aber genau das war unser Kurs nach *Zadar*. So machten wir platt vorm Wind mit gereffter Genua nahezu 9 Knoten. Nur die von hinten einfallende Welle machte uns bzw. unserem Gerdschi - zwischenzeitlich ein „Meister“ als Rudergänger – ein wenig zu schaffen.

Wenngleich wir auch unserem Törnende entgegen fuhren, war die Stimmung an Bord eher ausgelassen und echt toll. Ich glaube, es wollte niemand so richtig wahr haben, dass nun bald Schluss ist. Jedenfalls ließen wir Neptun noch ein paar Tropfen kosten… was sollten wir auch sonst tun. Wetter, Wind und Welle trieben uns förmlich zurück nach *Zadar*.

Nachdem wir auch den obligatorischen Tankvorgang beendet hatten, blieb uns definitiv nichts anderes mehr übrig, als schweren Herzens in die Marina einzulaufen und somit einen durchaus nicht gerade üblichen Männertörn zu beenden. Als unser Anlegemanöver zu Ende war und wir brav römisch-katholisch wieder am Steg lagen, folgte auch prompt die Übernahme durch das Ecker-Team. Wir machten auf die uns vorgekommenen Ereignisse aufmerksam, berichteten kurz was uns aufgefallen sei, und gingen dann die Checkliste gewissenhaft durch. Anschließend konnten wir alles, was wir nicht mehr brauchten bereits ausräumen und wieder in unseren Autos verstauen.

Wenngleich wir noch einige Lebensmittel – zumindest jene für ein letztes Frühstück – an Bord hatten, verbrachten wir den Abend in der schönen Altstadt von *Zadar* bei regional typischer Küche in einem dalmatinischen Restaurant. Letzten Endes war an Schlaf an Bord unserer Yacht diese Nacht kaum zu denken. Einerseits lagen wir alle mit den Empfindungen und Ereignissen die wir erlebt hatten wach und andererseits wurde uns das Schlafen durch eine Hochzeitsfeier (Luftlinie ca. 10m) im benachbarten Lokal unmöglich gemacht.

Mittwoch, 21.05.2008

Der Tag der Abreise; und obwohl ich mir zu Beginn des Törns so meine Gedanken über die Zusammensetzung meiner Crew gemacht habe; …ob es wohl passen würde, ob sich die doch so unterschiedlichen Charaktere meiner Crew vertragen würden oder ob sie nicht gleich alle gegen ihren Skipper meutern würden…. muss ich gestehen, dass ich von dem Bordleben, dem Zusammenhalt und der jederzeitigen Hilfeleistung (vor allem in den doch etwas brenzligen Situationen) meiner Mannschaft über alle Massen begeistert war und bin. Scheinbar dürfte das aber auch auf Gegenseitigkeit beruhen, da sie mir ebenfalls zusicherten gerne wieder mit mir als Skipper segeln zu gehen; vor allem, da dies ein durchaus etwas anderer Männertörn war, als jeder andere den sie bislang erlebt hatten.

Insofern möchte ich mich nochmals bei meiner Crew (*Jörg, Christian, Erich, Rene und Gerhard*) recht herzlich für das Engagement und den Einsatz während des gesamten Törns sowie für die Mithilfe bei der Erstellung der Fotoserie für den Artikel im OCEAN7 bedanken!

Somit euch allen „immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel“ wünschend
euer Skipper Fritz

Randbemerkung für jenen Skipper, der meinte, uns über Schirocco, Dugi-Otok, Bora, usw. unterweisen bzw. belehren zu müssen: Der SO hielt noch knapp eine Woche mit Böen bis 50 Knoten an!