

Prüfungs- oder Höllentörn... gibt's da einen Unterschied?

Bericht über den FB-3 Prüfungstörn im tyrrhenisches Meer, Italien 19. Mai bis 26. Mai 2007

Skipper: Berndt

Crew- bzw. Prüfungskandidaten: Fritz, Rene und Martin

Tag 1: Freitag, 18. Mai 2007

Eigentlich sollte es ja ein FB-4 Prüfungstörn werden, denn danach wurde das Revier und das Boot – eine nagelneue Bavaria 50 Cruiser – ausgesucht. Leider konnten unsere beiden FB-4 Kandidaten aber den Törn prüfungsbedingt nicht antreten, womit wir drei (Martin, Rene und ich) nun relativ „viel Platz“ und natürlich auch Arbeit hatten. Der erste Tag begann eigentlich damit, dass Rene zu mir nach Klagenfurt kam, wo wir noch vor der Abfahrt einkaufen waren. Als dies erledigt war, machten wir uns nachmittags auf den Weg nach Italien.

Da wir relativ wenig Verkehr hatten, und uns „Susi“ (unsere Navigationsstimme) mitteilte, dass wir schon kurz nach Mitternacht in Salerno ankommen würden, entschlossen wir uns, noch einen Zwischenstopp in Venedig zu machen. Ein kurzer Trip zum Markusplatz mit den „Vaporettos“ und ein anschließendes Abendessen am „Canale Grande“ ließen uns fälschlicherweise in Urlaubstimmung fallen; von der anstehenden Prüfung und etwaig damit verbundenen Anstrengungen war keine Rede.



Als wir dann abends weiter fuhren, hatten wir ebenfalls nahezu keinen Verkehr. Dies führte dazu, dass Rene und ich bereits um 03:30 Uhr in Salerno ankamen. Somit machten wir es uns im Auto bequem (soweit dies überhaupt ging) und schliefen bis zum Morgen noch ein paar Stunden.

Tag 2: Samstag, 19. Mai 2007

Martin wollte nachmittags mit dem Zug kommen, und Berndt kam abends mit dem Flugzeug an. So hatten Rene und ich die Gelegenheit, den Hafen und die noch provisorische Marina zu besichtigen. Auch lernten wir das Büro unseres Vercharterers „EVA MARE“, Antonio unseren Vercharterer und seine Mitarbeiter kennen. Da wir bereits „bunkern“

wollten, gingen wir zum Boot, der nagelneuen Bavaria 50 Cruiser mit dem Namen „EVA“! Leider mussten wir aber feststellen, dass die vorherige Crew gerade erst das Boot verließ. Damit war nach Rücksprache klar, dass wir erst gegen Mittag unser Boot betreten konnten, da es ja noch gereinigt werden musste. Wir allerdings, waren somit die erst zweite Crew an Bord dieses Schiffes.



Kurzentschlossen fuhren wir somit nach Salerno-City um ordentlich zu frühstücken und noch einkaufen zu gehen. Als wir gegen Mittag zu bunkern begannen, war es bereits so heiß, dass wir nahezu drei Stunden brauchten, um alle Sachen an Bord zu bringen. Noch dazu, war der Steg alles andere als nah oder gar gut zugänglich(!)

Gegen 16:00 Uhr kam Martin mit dem Zug an und wurde kurz von uns unterwiesen. Rene und ich machten uns dann gegen 18:00 Uhr auf den Weg, um Berndt vom Flughafen in Neapel abzuholen. Da sein Flug aber ein klein wenig Verspätung hatte, war es bereits knapp 20:00 Uhr als das Boot „übernommen“ und auslauffähig war. Nach einer kurzen Besprechung war unser erstes Ziel klar: „Salina“, in der Nähe des Vulkans „Stromboli“; dies bedeutete eine Überfahrt und somit machten wir uns klar zum Ablegen und zur Nachtfahrt gen Süden. Als „Skipper of the day“ hatte ich die Ehre des ersten Ablegens.



Tag 3: Sonntag, 20. Mai 2007

Die getroffene Wacheinteilung (Wechsel alle drei Stunden) führte dazu, dass wir genügend Schlaf erhielten. Wir hatten eine reibungslose Nachtfahrt mit ruhiger See und entschlossen uns kurzerhand zu einem kleinen Richtungswechsel und somit zur Kurskorrektur Richtung „Stromboli“, um den Vulkan zu besichtigen.

Bereits als „Strombolicino“ sichtbar wurde, waren wir sehr aufgeregt, da der Vulkan durchschnittlich alle 15 bis 20 Minuten „spuckt“. Wir fuhren nahe an die Vulkaninsel heran und besichtigten neben der Hafenanlage der kleinen Ortschaft an der Ostküste des Vulkans vor allem den Lavahang an der Nordseite, an dem doch tatsächlich permanent Geröll und sonstiges Material ins Meer lief.

Nach einem kurzen Aufenthalt vor dem Hang, nahmen wir unseren ursprünglichen Kurs auf „Salina“, unserem eigentlichem Ziel für diese Etappe wieder auf. Als wir im Hafen angelegt hatten, gingen wir in die Ortschaft, um entsprechend „ortsüblich“ zu speisen. Nachdem wir außerordentlich gut gegessen hatten, machten wir uns wieder auf, um die nächste Nachtfahrt anzutreten. Zurück, diesmal Richtung „Ischia“ mit Rene als eingeteilten Skipper.



Tag 4: Montag, 21. Mai 2007

Wie auch bereits am Tage zuvor hatten wir während unserer Fahrt permanente Begleitung freundlicher Delphine, die immer eine gewisse Zeit lang mit uns, oder eigentlich vielmehr mit „Eva“ spielten. Auch dieser Tag war durch wunderschönes Wetter geprägt und somit verlief die Anfahrt nach Ischia reibungslos. Neben vielem theoretischem Prüfungsstoff, den wir gemeinsam wiederholten, gab es an diesem Tag auch nochmals ausgeprägte Knotenkunde. Als schönen Nebeneffekt erlebten wir den Besuch ein paar kleiner Zugvögel, die unser Boot offensichtlich als Rastplatz am weiten Meer nutzten.

Als wir früh abends in der *Marina Casamicciola* angelegt hatten bemerkten wir, dass neben uns eine deutsche Crew mit einer „Sunbeam 44“ mit Motorschaden lag; also verhielten wir uns als „Österreicher“ sehr ruhig. Erst als die italienischen Mechaniker den Schaden behoben hatten, gaben wir uns lautstark zu erkennen und teilten ihnen so ganz beiläufig unser Schicksal (Prüfungstörn) mit. An diesem Abend gingen wir nicht von Bord, sondern versuchten bei einem oder mehreren Gläsern Wein unsere Strategie für die anstehende Praxisprüfung zu besprechen.



Tag 5: Dienstag, 22. Mai 2007

Dieser Tag ließ uns die eigentliche Nähe der Prüfung erst so richtig wahr werden. Deshalb verbrachten wir den ganzen Vormittag damit, so ziemlich alle Hafenmanöver zu üben, was uns zwischenzeitlich auch sehr gut gelang.

Am Nachmittag segelten wir doch tatsächlich auch wirklich mal in Richtung Procida, wobei wir bei stetem Vorwindkurs einen schönen „Schmetterling“ fahren konnten; schulmäßig natürlich mit einem Bullenstander zur Sicherung.

Abends kamen wir in Procida an, wo wir steuerbord längsseits bei der neuen Tankstelle anlegten. Obwohl natürlich außerhalb der Saison und auch außerhalb der regulären Betriebszeit hofften wir dennoch, dass möglicherweise jemand zum Tanken vorbei kommen würde; allerdings vergeblich.

Nach einem hervorragendem Abendessen (Martin übertraf sich jedes Mal selbst) legten wir in der Nacht Richtung Sorrento ab. Dort sollte die nächste Tankstelle auf uns warten. Selbstverständlich liefen wir Sorrento nicht direkt an, sondern erkundeten noch zuvor die Marina in Capri bei Nacht.

Als wir in Sorrento ankamen, machte uns zwar die Tatsache stutzig, dass dort keine einzige andere Segelyacht sondern nur Motorboote lagen, aber laut Hafenhandbuch war die *Marina Piccola* für uns geeignet. Wir legten längsseits einer Kaimauer an, die gerade erst gebaut bzw. gepflastert wurde. In dem Glauben, die Italiener werden nicht vor 09:00 Uhr zu arbeiten beginnen, legten wir uns erst lange nach Mitternacht schlafen; wir sollten uns täuschen.

Tag 6: Mittwoch, 23. Mai 2007

Bereits um 06:00 Uhr waren die ersten Bauarbeiter damit beschäftigt, uns aufzuwecken und uns von der Kaimauer wegzuscheuchen. Warum, ist uns eigentlich bis heute nicht klar, da ja nur gepflastert wurde und wir niemanden störten. Aber bitte, was soll's. Somit steuerten wir auf die logischerweise noch geschlossene Tankstelle zu und legten uns dort nochmals kurz schlafen. Dass wir verdächtig nahe am Ufer waren ließ uns zwar besondere Vorsicht walten, dennoch war laut Echolot „genügend Platz“ unterm Kiel; auch hier sollten wir uns wieder täuschen.



Als ob nicht der Tag alleine schon ein Horror für uns war (da wir ja heute die Prüfer aufnehmen sollten) gestaltete sich alles – sagen wir mal - etwas schwieriger als sonst. Nachdem wir gegen 10:00 Uhr rund 300 Liter Diesel getankt hatten, nahmen wir auch noch etwas Frischwasser auf; nur ein paar Liter. Als wir dann achteraus ablegen wollten, kam natürlich was kommen musste.

Obwohl wir ständig die Lage und das Schaukel unseres Bootes beobachteten, hatte sich unser Kiel durch die nun zusätzliche Last in den weichen Sand eingegraben und

von Auslaufen war selbst mit voller Kraft keine Rede mehr. Nicht einmal ein kleines Rucken oder Zucken durchfuhr unsere „Eva“.

Wenigstens trugen wir zur Erheiterung von allen Beteiligten (auch von uns selbst) bei, denn eigentlich war es ja lustig. Wie aus heiterem Himmel kamen von überall Personen her; von der Tankstelle, der Marina und andere Personen die sich gerade zufällig in der Nähe befanden. Alle halfen mit Leibeskräften unsere „Eva“ wegzuschieben. Erst als uns ein Mariniero mit seinem Beiboot half und ebenfalls achteraus zog, kamen wir frei... ein echtes Erlebnis. Schadenfrohe, aber freundliche Italiener, dachten wir uns.



Nach diesem Ereignis fuhren wir Richtung Küste Amalfi, wo wir vor Anker gingen und uns ein letztes Mal vor der Prüfung relaxen wollten. Das taten wir auch bei einem netten Bad vor Positano. Es war zwar etwas frisch, aber dennoch eine mehr als willkommene Abkühlung unserer erhitzten Köpfe und Gemüter. Selbst ein kleiner Regenschauer konnte uns nicht unserer noch guten Laune berauben.

Danach fuhren wir zurück nach Salerno. Der Ernst des Törns sollte beginnen; ich hatte die Prüfer abends in Neapel vom Flughafen zu holen und damit war dann Schluss mit lustig. Wengleich sie zwar betonten, dass die Prüfung erst an Bord

nach einer entsprechend ausführlichen Besprechung losgehen würde, hatte ich aber schon als ich sie im Auto hatte den Eindruck, dass die Befragung begonnen hatte.

Nach kurzer Vorstellung und der angekündigten Vorbesprechung sowie einer kleinen kulinarischen Stärkung an Bord ging es dann auch schon los. Erster Prüfungspunkt: die Nachtansteuerungen.

Tag 7: Donnerstag, 24. Mai 2007

Als erste Ziele hatten wir uns auf Amalfi und Capri geeinigt. Martin, Rene und ich waren nicht nur abwechselnd Wachführer, Rudergänger und Navigator sondern wir wurden auch permanent über alle möglichen (und unmöglichen) theoretischen Belange und Aspekte der Seefahrt gefragt bzw. echt geprüft. Der Stress war definitiv ärger, als wir es uns je vorstellen hätten können.

Im Morgengrauen liefen wir Capri an, und man ließ uns die Ankermanöver durchführen. Als wir dann vor Anker festlagen, durften wir uns für ganze 2,5 Stunden hinlegen. Anschließend ging es Richtung Ischia, um dort die entsprechenden Hafenmanöver zu zeigen. Wer jetzt aber denkt, dass wir einfach nur hinfuhren, der irrt gewaltig. Ein ewiges Fragen, Prüfen und Feststellen unseres Wissens begleitete uns. So richtig schlimm wurde es, als wir alle Segelmanöver fahren mussten. Jeder jedes, versteht sich. Darunter war die „MoB-Übung“ noch das kleinste Übel. Unheimlich großer Wert (nahezu schon übertrieben) wurde auf die ordnungsgemäße Kommandosprache sowie die richtigen Segel- und Trimmstellungen bei allen Kursen (Hart-am-Wind, Am-Wind, Halbwind, Raumer-Wind, Vor-Wind) gelegt. Halsen, Wenden und das ganze noch mal und abermals. Selbst unser tapferer Skipper Berndt, der sich bislang zurückgehalten hatte, griff dann irgendwann ein, um den Drill ein wenig aus der Prüfung zu nehmen.

Tatsache war nämlich, dass die Prüfer, so viele richtige Antworten man auch gab, nur die eine richtige Antwort hören und akzeptieren wollten, von der sie meinten es sei die Richtige. Besonders schlimm war, als Rene und ich aufgefordert wurden, die Fahrt durchs Wasser mittels Relingslog zu bestimmen. Ich wies Martin als unseren Rudergänger an, die Fahrt ein wenig zurück zu nehmen, was mir aber seitens des Prüfers untersagt wurde. So rauschten wir mit über 8 Knoten durchs Wasser und stoppten die Zeit eines Korkens, den ich als Relingslog benutzte. Als Rene und ich unser rechnerisch richtiges Ergebnis präsentierten sagte man uns, dass dies ungenau sei. Interessant war nur, dass der andere Prüfer, der erst jetzt hinzukam meinte, wenn man langsamer fährt kann man bessere und somit auch genauere Ergebnisse erzielen... nein, wirklich?! Tja, was soll's; so ist das nun mal bei Prüfungen. Wir dachten somit nur mehr: Augen zu und einfach durch!

In Ischia angekommen boxten wir unsere Hafen- und Anlegemanöver gekonnt durch. Längsseits an- und ablegen, Eindampfen in die Vorspring, römisch-katholisch, über Heckleine ablegen, usw... Auch hier konnten wir uns dem Eindruck nicht erwehren, dass die Prüfer solange was sehen wollten, bis endlich ein Fehler passieren würde. Diese „Freude“ bereiteten wir ihnen allerdings nicht. Denn hier auf Ischia hatten wir „Heimvorteil“ und die hier vorangegangenen Übungen waren noch zur sehr vertraut.

Als wir abends mit ihnen essen gingen, wurde das Endprogramm der Prüfung besprochen. Nach einer kurzen Rast und dem Einholen der zur Verfügung stehenden Wetterinformationen war noch eine Nachtfahrt nach Procida und Sorrento geplant und am nächsten Tag die Rückfahrt nach Salerno, wo ich die Prüfer wieder zum Flughafen bringen würde.

Tag 8: Freitag, 25. Mai 2007

Die Nachtfahrt gestaltete sich im Vergleich zu der vorigen Nacht als richtig angenehm. Vielleicht lag es daran, dass einer der Prüfer schlafen ging und somit nur mehr einer fragen konnte. Als wir Procida angesteuert und im kleinen Hafenbecken unsere Runde gedreht hatten, fuhren wir Richtung Sorrento; zu unserer Baustellenmauer. Dort gegen 03:00 Uhr angekommen und mit dem Wissen um 06:00 Uhr wieder weiter fahren zu müssen, konnten wir uns noch nicht gleich schlafen legen da wir ja noch Prüfungsunterlagen über Wetter und Radar bekamen, welche wir bei der Rückfahrt erklären sollten. Also, nochmals Navtex und sonstige Wettermeldungen strebern, bevor es in die Koje ging.



Man muss sagen, dass auf der Rückfahrt nach Salerno bis auf die lästigen Prüfungsfragen über das Wettergeschehen alles in allem nunmehr eher einer Unterweisung als der bis dahin gewohnten strengen Prüfung glich.



Vielleicht lag es auch daran, dass die Prüfer sahen, wie wir unter dem Druck und Schlafmangel dennoch unsere „Eva“ sicher durch die Gewässer steuerten. Eine neue Erfahrung war beispielsweise das Steuern einer Bavaria 50 bei 8 Knoten mithilfe nur der Notpinne.... ein Wahnsinnsgefühl!

In Salerno angekommen, fuhren wir noch kurz zur Tankstelle und anschließend Richtung „Heimatsteg“. Während dieser letzten paar Meilen konnten es sich die Prüfer nicht verkneifen, nicht doch noch lästige Fragen zu stellen. Aber vielleicht war das auch nochmals notwendig, um die bis dahin getroffenen Prüfungsentscheidungen ein letztes Mal - das Ziel in Sicht - zu bestätigen. Als wir angelegt hatten, zogen sich die Prüfer kurz mit unserem Skipper zur Beratung zurück um uns anschließend die Ergebnisse mitzuteilen: Kurz und schmerzlos war es zwar nicht, aber dennoch.... herzlichen Glückwünsch! Alle bestanden!

Bei der abschließenden Besprechung und Verabschiedung wurde selbstverständlich nochmals auf die Stärken und Schwächen jedes einzelnen eingegangen und letztendlich erwiesen sich die Prüfer auch als durchaus nette Menschen. He,he, ...wer hätte das gedacht. Nein, im Ernst! Sie erklärten uns, warum sie so (streng) vorgegangen waren und letztendlich machte das auch Sinn. Wir Prüfungskandidaten werden diesen Törn jedoch anders in Erinnerung behalten als unser Skipper oder eben unsere beiden Prüfer.



Wenngleich Martin, Rene und ich zwischenzeitlich ein eingespieltes Team waren, gebührt ein großer Dank auch unserem Skipper Berndt, der sich während der Prüfung hin und wieder für uns lautstark einsetzte und uns letztendlich auch oftmals hilfreich zur Hand ging.



Unser Dank gebührt neben Berndt natürlich auch Raini, der sich an vielen Abenden im Kurs und entsprechend viele Tage auf den Ausbildungs- und Übungstörns mit uns quälen musste. Danke nochmals euch beiden dafür.

Eigentlich können Berndt und Raini einem jetzt leid tun; denn wie sagt schon Vettermann bei Barawitzka: "Lauter Kapitäne und keine Matrosen mehr..."

In diesem Sinne: Navigare necesse est!
Euer „Skipper“ Fritz