

## NORSEMAN-Notizen – Die ersten Törns

Montag, 17. Juni 2024

Heute ist ein grosser Tag für die „NORSEMAN“ und seine Besatzung. Die erste Ausfahrt zur neuen Aufgabe steht auf dem Programm. Am Vormittag haben wir bei der Tankstelle einen Termin vereinbart, das Schiff soll erstmals voll gebunkert (aufgetankt) werden. Die Crew legt gekonnt an die Pier und wenig später sind mit 515 Liter getanktem Diesel-Kraftstoff die beiden Tanks (Fassungsvermögen Total 1'200 Liter) gefüllt.



Mit Freude und nicht ohne ein bisschen Stolz darf ich diese erste Tankfüllung mit einem symbolischen Goldfranken aus der Spenden-Schatztruhe bezahlen. Die Crew ist staunend dankbar. Danach macht die Besatzung die Leinen los, die „NORSEMAN“ legt ab und nimmt Kurs auf das erste Ziel im Norden der Insel. Mit an Bord nebst Crew und weiblicher Betreuung, 8 junge Studentinnen und Studenten ( 5 w. und 3 m.) aus verschiedenen Provinzen Italiens.

Die letzten Wochen waren nicht ohne Hektik. Denn der Termin der ersten Ausfahrt lag fest. Immer wieder war mein Wissen über Details am Schiff gefragt. Zu viele Dinge gab es ihrer Bestimmung zuzuordnen. Langsam jedoch wurde auch im Schiffsinernen Behaglichkeit eingerichtet. Auch die Segel waren inzwischen fachmännisch angeschlagen worden.

Das Törn-Programm teilt sich in 2 Gruppen. Zum einen die Freunde der „Legambiente“, welche den Schutz des Meeres sowie der Natur zum Hauptfach haben, zum andern dieses der „Diversamente Marinali“, welchen behinderten Menschen Urlaub auf dem Schiff ermöglichen wird.

Was das Leben an Bord betrifft, so sind die Volontäre gefordert. Es gibt keinen festen Schiffskoch, denn es gehört mit zum Programm, dass die Studenten selber einkaufen und sich gegenseitig bekochen. Das erste Menü gestern Abend, bestehend aus Reis mit Poulet und Gemüse, ist schon einmal mit 4 Sternen bewertet worden. Ein gutes Omen!

Die Zeremonie um die erste Ausfahrt ist von uns umfassend in Bild und Video festgehalten worden. Fotos werde ich beifügen, bzw. versuchen, mit Links den Zugang zu ermöglichen, si vedra?



Die erste Törn-Crew der „Legambiente“

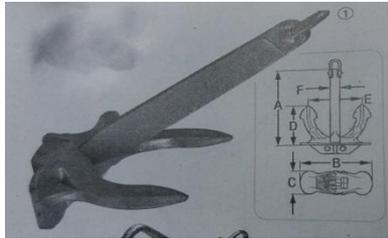
Mittwoch, 19. Juni 2024

Von Bord erhalte ich eine Nachricht mit Bild, dass ein Wantenspanner gebrochen sei. Das ist beinahe unglaublich, aber lt. übermitteltem Foto Tatsache. Diese langen Spannschrauben gehören zur Verstagung (festhalten) der beiden Masten in der Senkrechte, damit diese immer in der richtige Position gehalten werden. Wie dem auch sei, es ist richtig, aus Sicherheitsgründen gleichzeitig alle 4 Spanner des Besanmastes (der kleinere, hintere Mast) zu ersetzen.

Im weiteren meldet der Skipper, dass bei Procchio vor Anker liegend, dieser den nächtlichen Windböen von bis zu 30 Knoten nicht standzuhalten vermochte und das Schiff mehrmals abgedrftet sei und jedes Mal neu geankert werden musste.

Tatsache ist, dass ich mit der „NORSEMAN“ alle Ankerplätze sehr gut gekannt und immer möglichst auf felsigem Untergrund geankert hatte. Dafür war der angeschlagene Anker bestimmt.

Mit der neuen Aufgabe des Schiffes jedoch, wird jedoch primär in seichtem Wasser operiert und deshalb eher auf sandigem Grund und Seegraswiesen geankert. Für diesen Ankergrund ist der angeschlagene Stock- oder Admiralitätsanker nicht wirklich geeignet.



Für diese Fälle hatte ich an Bord immer zusätzliche 2 Anker als Reserve festgezurr, um je nach Situation den Anker entsprechend wechseln zu können. Und speziell für Sandgrund hatte ich einen 60kg schweren, sogenannten HALL-Anker zur Auswahl. Fakt ist, dass beide Reserveanker wie so vieles weitere, damalige Schiffzubehör aus welchen Gründen auch immer, unerklärlich verschwunden sind.

So fehlen im Weiteren ebenso die 2 schweren Doppelrollen Schiffsblock-Flaschenzüge, welche zur Verstagung des Grossmastes bei Starkwinden Bakbord und Steuerbord angebracht werden müssen. Manches Vorgefundene kann ich schlichtweg nicht nachvollziehen, aber es ist leider so.

Luca meldet mir, dass er im Internet einen in Frage kommenden, gebrauchten Sandanker gefunden habe. Für einen Drittel des Preises eines neuen Ankers eine gute Alternative. Dieser muss nun nur noch von Norditalien nach Elba gebracht werden – si vedra?

Der „NORSEMAN“-Törnplan sieht so aus, dass das Schiff jeweils freitagabends in einem Hafen von Elba (normalerweise in Portoferraio) einläuft und am Samstagabend mit einer neuen Studenten-Gruppe wieder zur Ausfahrt bereit ist. Jeweils ein arbeitsreicher Tag für die Besatzung, um Rein-Schiff“ zu machen, zu putzen, frisch zu bunkern und mit Lebensmitteln zu versorgen.

#### Donnerstag, 27. Juni 2024

Ich frage bei Luca nach, wie ich an den Bericht über den Verlauf der ersten Törnwochen aus der Sicht der Volontäre gelangen kann? Dafür habe die Gruppe „**Diversamente Marinali**“ eine **Facebook-Seite**, worin alle 2 – 3 Tage Text und Fotos geladen und alle Vorkommnisse geschildert werden.

Bis dato hatte ich mich strikt geweigert, mich diesem Virtuellen Medium anzuschließen.

Äusserst widerwillig loggte ich mich erstmals ein, musste dafür jedoch ein „Account“ eröffnen. Nun bin also auch ich Mitglied dieser Milliarden-Community, sofern ich mich dann ggf. mit weiteren Kontakten anbieten möchte?

Schnell fand ich die o.e. Facebook-Seite und auch sogleich meine gewünschten Informationen.

Ich zitiere: „Vor einer Woche reisten jeder/jede dieser begeisterungswilligen Freiwilligen alleine, nur mit dem Rucksack zum Schiff, ohne genau zu wissen, was passieren würde...“

Die „Norseman“ verwandelte in kurzer Zeit die einzelnen Personen zu einer vereinten Crew“.

#### Auf dem Programm standen:

1. Die beiden Strände von Viticcio und Crocette von Unrat säubern und diesen Katalogisieren.
2. Ein Natur-Spaziergang über die Halbinsel von Biodola.
3. Den Strand von Fetovaia absuchen nach Spuren von Seeschildkröten und die Touristen diesbezüglich zu sensibilisieren.
4. Im weiteren Ausbildung in Seemannschaft an Bord, viel Badespass und sich Vergnügen.



Das Meeres-Schildkröten-Programm

Freitag, 28. Juni 2024

Von Bord erreicht mich die Nachricht, dass sich während der Einfahrt in den Hafen von Marciana Marina das Getriebe plötzlich nicht mehr umschalten (vorwärts/rückwärts) lässt. Das Hydraulische Wendegetriebe war der erste grosse Umbau, welchen ich damals an der NORSEMAN vorgenommen hatte. Das alte 2-Scheiben-Kupplung/Getriebe rein mechanischer Art war unzuverlässig geworden.

Ich übermittelte Francesco, dem Skipper, WhatsApp sei Dank, 1 zu 1 alle möglichen Kontrollen, welche er als erstes vornehmen soll, um den Defekt zu eruieren, aber nichts half. Dass es sich beim Defekt nicht um einen Schaden am Getriebe, sondern lediglich an der Kupplungsscheibe handeln könnte, daran hatte ich zuerst gar nicht gedacht. Diese hatte ich vor Jahren speziell für diese Motor-/Getriebe-Kombination von einer Deutschen Spezialfirma für Marine-Antriebe herstellen lassen und damit waren alle früheren Probleme bis dato behoben.

Wird während dem Vor-Rückwärts-Schaltvorgang das Getriebe nicht während einigen Sekunden Zeit auf Neutralstellung belassen, dann wird diese Kupplungsscheibe jedes Mal übermässig beansprucht. In weiser Voraussicht hatte ich damals gleichzeitig 2 solcher Kraftübertragungs-Scheiben bestellt und die eine als Reserve im hintersten Stauraum im Heck des Schiffes versorgt. Tatsächlich wurde mir wenig später gemeldet, dass dieses wertvolle und teure Ersatzteil gefunden worden sei, immerhin.

Nun gilt es als erstes zu überprüfen, ob diese Motor-/Getriebeverbindung tatsächlich die Ursache des Problems ist. Dafür hatte ich vor Jahren in die Getriebeglocke ein kleines „Guckloch“ gebohrt, um mit einem Endoskop oder einer Mini-Stablampe diese Verbindung zu überprüfen. Nun warte ich auf den Bescheid?

Dienstag, 02. Juli 2024



Um 11:59 erreicht mich von Luca die Nachricht mitsamt Foto der beschädigten Kupplungsscheibe. Dazu ein Bild mit der bereits eingebauten, neuen Kraftübertragung. Das Problem scheint gelöst – Gottseidank! Es gilt noch, das Getriebe wieder anzuf lanschen und das kurze Antriebswellenstück zu montieren. Eine happige Arbeit, aber Morgen müsste die „NORSEMAN“ eigentlich wieder zum Auslaufen bereit sein? Gerne warte ich auf diesen Bescheid.

Je länger je mehr bekomme ich Hochachtung dafür, wie gut die „Diversamente Marinali“ vernetzt sind und bis dato alle Probleme in jeweils kurzer Zeit mit den entsprechenden Fachleuten zu lösen im Stande waren. Das sind keine Laien, sondern wirklich erfahrene Seeleute und geübte Handwerker, worüber ich mich umso mehr freue.

WENN DAS KEINE GUTE NACHRICHT IST?

18:22 WhatsApp-Sprach-Nachricht von Luca:

*„Ciao Walter, die Zwischenwelle ist auch eingebaut, das Getriebe funktioniert und das Schiff wird Morgen wieder zum Auslaufen bereit sein“!*

**E LA NAVE VA!**

