



Ausgabe Nr. 1

Mai 2000

## INHALT

- 2 Leitartikel**
- 3 Die erste B-Schein Prüfung im Club - ein Törnbericht**
- 6 Meereskulinarium**
- 7 Erste Hafenspelunke in Wien-Erdberg**
- 9 Ausbildung seit 1997 ein Rückblick**
- 10 Ausbildung 2000**
- 11 Rund Korsika - ein Törnbericht**
- 13 „Törn 2000“ - das Projekt**
- 15 Malta 1997 - ein Törnbericht „classic“**
- 21 Aller Anfang ist schwer „der“ Törnbericht**
- Seefahrervereinigung Strongbow e.V.**  
**Dietrichgasse 18/60**  
**A-1030 Wien**



# Seemannsgarn

## S.F.V. STRONGBOW



## DIE 1. CLUBZEITUNG

### TÖRNS & BERICHTE

### AUSBILDUNG

### INFOS, TERMINE,

### VERANSTALTUNGEN

*Vereinigte Seefahrer!*

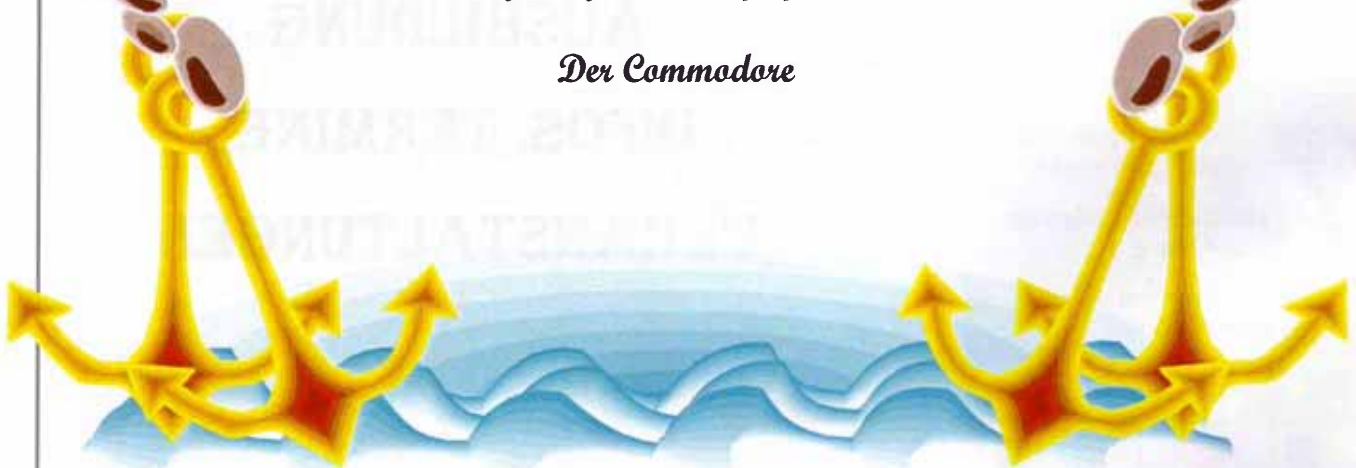
*Zum zweiten Mal seit Gründung der S.F.V. STRONGBOW habe ich die Ehre, den Leitartikel für die erste Ausgabe unserer Clubzeitung "Seemannsgarn" zu schreiben.*

*Nicht, daß der erste nicht für gut befunden worden wäre, zumindest warf mir das niemand vor - nein - wie Insider wissen, ist die ganze, fast fertige Erstausgabe vor ca. einem Jahr einem PC-Festplatten-Super-GAU im 6. Wiener Gemeindebezirk zum Opfer gefallen.*

*Diesmal ist alles anders. Zu dem Zeitpunkt, da ich diesen Leitartikel schreibe, haben alle anderen Poeten der Vereinigung ihre Beiträge bereits fix und fertig, auf Papier sowie auf allen erdenklichen elektronischen Speichermedien vor dem möglichen Untergang sicher, der Mit- und Nachwelt zum Gaudium bestimmt, abgeliefert (im Geiste wenigstens!).*

*Wie Ihr Euch, Vereinigte Seefahrer, die Ihr das "Seemannsgarn" in Händen hält, überzeugen könnt, ist es diesmal also gelungen. Viel Spaß damit!!*

*Der Commodore*



### Prüfungstörn vom 22.05.-29.05.99

Törn:	ACI-Marina Split - Icici
Yacht:	Bavaria 41 - 'Tonka'
Skipper:	Berndt Wesiak
Prüflinge:	Peter Brossmann Raimund Bröthaler Peter Preßnitz Roman Umschweif
Crew:	Christina Rosenstein
Passagier:	Franz Hebenstreit

Im Mai 99 war es, nachdem sich die theoretische und damit auch die praktische Prüfung unserer ersten Kandidaten doch recht lang hinausgeschoben hatte, endlich soweit, zur Praxisprüfung anzutreten. Zu diesem Behufe setzten sich am Abend des 21. die oben genannten in Richtung Split in Marsch, um dort die 'Bavaria 41' unseres guten Bekannten Dusko Mrduljas zu übernehmen.

Die Reise nach Split war für Raimund, Christina, Franz und den Autor allein schon ein Abenteuer, denn nachdem wir unsere Autos in der Marina 'Icici' nahe Opatija zurücklassen mußten, hieß es für uns die Weiterfahrt mit dem öffentlichen Bus zu bestreiten. Bei Temperaturen um die 40 Grad und einer Fahrtdauer von nahezu 7 Stunden war dies nicht wirklich ein Vergnügen. Nichts desto trotz erreichten wir alle wohlbehalten Split und übernahmen die Bavaria, um noch am selben Abend mit Kurs auf die Krka-Wasserfälle auszulaufen.

Schnell fanden sich an Bord die Wachmannschaften zusammen, denn es hieß für uns Kandidaten, die Tage bis zur Prüfung intensivst zu nützen. Peter Br. und Roman bildeten das eine und Raimund mit mir das andere Team. Uns oblag es auch - immer unter Aufsicht und mit dem Beistand von Berndt natürlich - das Schiff sicher nach Icici zu navigieren, wo wir am 28. unsere Prüfer an Bord nehmen sollten.

Wir erreichten Sibenik und steuerten durch den engen Kanal zu den Wasserfällen bei Skradin. Der kurze Aufenthalt dort wurde für einen kleinen Landgang von der einen Hälfte und zum Relaxen von der anderen genützt. Danach ging es 'washboards' bei aufkommendem Wind mit einem großen Schlag über die Kornaten nach Murter.

Herrlich! Der Wind stimmte - wenigstens von der Stärke her, nicht was die Richtung betraf (von recht voraus natürlich) - und wir hatten auch Gelegenheit eine Menge 'Kappe-über-Bord'-Manöver zu fahren und damit gleich für unsere Prüfung zu üben. Wir erreichten spät abends Hramina unter Maschine und nutzten die Zeit für ein ausgiebiges Abendessen. Hernach hieß es erneut 'Klar zum Auslaufen', denn wir wollten so viel Zeit als möglich in den ersten Tagen gut machen, man weiß ja nie, was noch alles passiert.

Und es war gut so!

Raimund und ich waren für die ersten Stunden dieser Nachtfahrt als Navigator (Raimund) und Steuermann (ich) dafür verantwortlich, unser Schiff sicher aus der Bucht von Hramina in den Vrgadski Kanal zu steuern. Langweilig wurde uns dabei sicher nicht, denn die vielen kleinen Inseln und teilweise unbeleuchteten Einzelgefahren, ganz zu schweigen vom restlichen Schiffsverkehr, verlangten höchste Konzentration und genaues Arbeiten. Müde übergaben wir an das Team Peter/Roman, die uns sicher nach Veli Losinj brachten. Dort wurde einmal gefrühstückt und sich die Nacht aus den Augen gerieben.



**Der total optimale Liegeplatz in Veli Losinj**

Bei totaler Flaute wurde nun die letzte Etappe für diesen Tag über die Enge von Osor nach Cres in Angriff genommen. Bedenken wegen des geringen Dieselstandes im Schiffstank - immerhin motorten wir schon die ganze Nacht hindurch - wurden von Berndt mit den Worten "des geht sich schon aus" abgetan.

Und es kam, wie es kommen mußte: Kurz vor Rt. Zaglav an der Westküste von Cres lief unser Aggregat trocken! Nur die Ahnung eines Windes und der eiserne Wille von Berndt,

Christina und Roman (und, nicht zu vergessen, ein Strom von 1 kn nach N; Anmerkung des Commodore) hauchten uns irgendwie nach Cres, während die restliche Crew sich mit den Geheimnissen des Tarock beschäftigte. Peter Br. und unser Passagier Franz schleppten uns im Dingi die letzten paar Kabel in die Marina Cres.



**Dingi schleppt Segelyacht !!!**

Alles in allem benötigten wir für diese etwa 15 M ganze 10 Stunden. Nach dem Bunkern von Diesel am nächsten Morgen, wurden unsere Nerven, Fingergelenke und unsere Geduld auf eine harte Probe gestellt !

Meine lieben Segelkameraden und Innen, achtet immer auf genug Diesel im Tank, sollte der Motor nicht ein 'Selbstentlüfter' sein und das sind die wenigsten! Wind war ohnedies wieder keiner vorhanden. Jedoch gerade genug um die 'Tonka' nach dem ersten Ausfall des Motors fast auf Felsen im Uferbereich zu drücken. Mit vereinten Kräften und allem an Tauwerk, das wir zur Verfügung hatten, konnten wir sie gerade noch stoppen und wieder verholen.

Nach diesem Vormittag hat sich ein jeder an Bord den Brief zum 'Bordmechaniker', allen voran Berndt, redlich verdient. Nachdem wir den Schiffsdiesel so an die 10 mal entlüftet hatten, verbrachten wir den Rest des Tages - nach Diesel stinkend und mit aufgerissenen Fingern - in der Marina und übten diverse Anlegemanöver. Dies wurde zu allem Überdruß von Roman auf Video gebannt, denn nach Studium des Videos wunderte es uns nicht schlecht, daß das Schiff während unserer Versuche keinen Schaden nahm, so wie manche der Kandidaten die Kaimauer zum Aufstoppen nutzten. Eine robuste Dame - die Bavaria 41!

Am späten Nachmittag liefen wir aus und nahmen Kurs auf Valun, wo einst die Fernsehserie 'Der Sonne entgegen' gedreht wurde, um dort zu Abend zu essen und die Nacht zu verbringen.



**Unser Coach mit den siegessicheren Prüflingen**

Der letzte Teil unserer Fahrt nach Ičići verlief geruhsam und wir 4 Kandidaten hatten Gelegenheit unsere letzten Lücken, die zweifelsohne noch bestanden (z.B.: Knotenkunde!), etwas auszumerzen.

Am 28. gegen Mittag trafen unsere Prüfer (Hr. Jäger und sein Beisitzer Hr. Mayerhofer) ein. Von da an hatten wir 4 Kandidaten keine ruhige Minute mehr. Entweder wir waren mit der Navigation betraut, standen am Ruder oder wurden aus Theorie geprüft, dazwischen bedienten wir die Leinen und versuchten dabei unseren Kameraden, der als Rudergänger mit der Durchführung der Manöver betraut war, so gut wie möglich zu unterstützen.

Noch nie erlebte ich während meiner ~3000 M, daß sich ein hartnäckiger Überläufer an der Schotwisch bildete. Kurz nach dem Auslaufen, mit 2 Prüfern im Nacken - prompt - Überläufer an MEINER Schotwisch! Einem mittleren Wunder kam es gleich, daß ich den Stopperstek auf Antrieb schaffte und wir den Überläufer lösen konnten. Ich habe bis heute keine Ahnung, wie mir dies gelang.

Den ganzen Nachmittag über wurde angelegt - auf alle nur erdenklichen Weisen und wir hatten doch einige Mühe immer zu verstehen, was die Prüfer eigentlich von uns wollten. Erste Handgreiflichkeiten konnten gerade noch vermieden werden und nach einem guten Abendessen an Bord glätteten sich

die Wogen - im wahrsten Sinne des Wortes, denn Aeolus schien sich schlafen zu legen.

Laut Prüfungsordnung ist für jeden Prüfling eine Nachtansteuerung verpflichtend. So „motorte“ (der Wind hatte sich komplett beruhigt) ich in den Hafen von Rijeka und Raimund segelte in die Bucht von Bakar, wo uns auf Grund der Düse eine recht frische Brise (natürlich!) entgegenblies. Danach hieß es für uns zwei: 'Ab in die Kojen!'.

Nach 2 (!) Stunden Schlaf fanden wir uns auf Krk wieder, wo Theorie und die Ankermanöver geprüft wurden. Das Wetter und allen voran Aeolus schienen unserem Vorhaben, endlich Skipper werden zu wollen, leider jedoch nicht sehr wohl gesonnen.

Es gab nicht die leiseste Brise und es ist leider vorgeschrieben, daß die 'Boje-über-Bord'-Manöver nun einmal auch unter Segel zu prüfen sind. Bei Flaute ein eher schwieriges Unterfangen!

Uns blieb nur zu hoffen, daß wir auf dem Weg retour nach Ičić eine 'Bö' erwischten, um uns ein zweites Antreten zu ersparen. Es sah sehr schlecht aus und als wir uns schon zum Einlaufen vorbereiteten, hatte Aeolus doch ein Einsehen und bescherte uns für ca. 3 Stunden einen schönen Wind mit 3 Bft. Dies reichte uns und den Prüfern - Aeolus sei Dank.

Nachdem in der Marina von Ičić noch jeder unter Beweis gestellt hatte, daß er auch auf engstem Raum ein Schiff sicher manövrieren kann, war unser Martyrium endlich beendet und wir Skipper!

Müde, jedoch froh traten Raimund, Roman und ich die Rückreise nach Wien an, während der frischgebackene 'Kapitän' Peter Br. seine neue Crew empfing und die 'Tonka' sicher zurück nach Split navigierte.

Rückblickend betrachtet war es ein sehr schöner Törn, wenn auch die eigentliche Prüfung stressiger war, als ich es angenommen hatte. Da wir jedoch alle sehr gut vorbereitet antraten, gab es, abgesehen von kleineren Mängeln, wenig von den Prüfern auszusetzen.

Lernt die Knoten, meine Damen und Herren, sie können euch das Leben retten!

Ich möchte hier im Namen aller Berndt ein herzliches Danke sagen für die Vorbereitung und die Unterstützung, die wir während all der Zeit und auch bei der Prüfung erhielten.

So darf ich hoffen, Euch auf einem der nächsten Törns zu sehen und wünsche allen **Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!**

Peter Pr.



Raimund, Peter Pr., Roman, Berndt, Franz, Peter Br., Christina (v.l.n.r.)



# Aus den Meeren

*Sehr geehrte Leser!*

*In diesem Teil unserer Zeitung werden wir uns bemühen, für Euch einige Fakten und Beschreibungen über diverse Meereslebewesen zusammenzutragen. Wir hoffen, daß diese Beiträge bei Eurem Fischkauf beim Fischer, Fischhändler oder im Restaurant im In- und Ausland helfen werden. Wir wünschen Euch viel Vergnügen beim Lesen und Sammeln.*

*Walter E.*

## PETERSFISCH

### Aussehen:

Länge meist 30 bis 50 cm. Rücken braungrau; die Seiten sind graugrün bis gelbgrau mit schwarzem, gelb umrandeten Fleck hinter den Brustflossen; der Bauch ist silbrig weiß, die Flossen grau und die Bauchflossen schwärzlichgrau. Die 1. Rückenflosse mit 9 bis 10 starken Stachelstrahlen und langen Hautlappen. Längs der 2. Rückenflosse und der 2. Afterflosse beiderseits je 1 Stachelreihe. Die Bauchflossen sind mindestens doppelt so lang wie die Brustflossen.



### Lebensraum:

In tieferem Wasser, vorwiegend über Sand und Schlammgrund, auch im Gefolge von Sardinen, Heringen usw., oft in kleinen Schwärmen. Mittelmeer, Atlantik bis Kanalküste als nördliche Grenze. In der Nordsee nur als Irrgast. Häufig als Beifang in Grundsleppnetzen und beim Sardinenfang. Sehr geschätzter Speisefisch mit schmackhaftem Fleisch.

### Internationale Namen:

L = Zeus faber, GB = John Dory, F = Saint Pierre, G = Christopsaro, I = Pesce San Pietro, HR = Kovac, E = Pez de San Pedro, D auch Königshering oder Heringskönig.

## 1. Hafenspelunke in Erdberg

Am 16. November 1999 um 19 Uhr war ein reges Treiben in der Dietrichgasse Nr. 18 zu beobachten. Wohin gingen die ganzen Leute eigentlich? Ein Haus, in dem nur Wohnungen und Büros sind, was kann da besonderes sein? Eine Privatparty oder eine Geschäftsbesprechung?

Obwohl es einige Anfangsschwierigkeiten gab und die technische Ausrüstung auch nicht die einer normalen Küche entspricht, stand um 20 Uhr ein Menü auf dem Tisch. Zuerst wurden wir mit einer Knoblauchcremesuppe verwöhnt, dann gab es Schweinsmedaillons mit Spätzle und zum Nachtisch servierte uns



Nein, wenn man sich an ihre Fersen heftete, sah man, daß alle im Keller verschwanden. Was mag da wohl vor sich gehen? Was tun die alle unten in einem Keller?

Na klar, das war der Auftakt des S.F.V.S. Clubgasthauses im Weinkeller, der von unserem Baumeister Fritz Ritter zur Verfügung gestellt wird.

Und je weiter man die Stufen runter stieg, desto mehr bekam man Appetit. Denn einer der Initiatoren, Roman Umschweif unser „Kiberr“, hängte sich das Küchenschürzchen um und begann wie wild zu kochen.



Roman Umschweif

Romans liebe Frau Karin einen ausgezeichneten selbstgemachten Marillen-Zwetschkenkuchen. Dazu gab es natürlich in Hülle und Fülle zu trinken.

Die Stimmung war ausgezeichnet und die hellen Köpfe dieser Idee - Roman Umschweif (Hauptinitiator des Clubgasthauses), Roman Spet (Zweiter Sekretär), und Berndt Wesiak (unser Commodore), die, wie könnte es anders sein, die Idee auf See geboren hatten - waren ganz begeistert, daß das so wunderbar funktioniert hat und es schon am ersten Abend viele neugierige Seebären/innen und Freunde in den Keller lockte.

So fand teilweise auch die Prominenz in den Weinkeller: Der Ö3-Wettermann Andreas Jäger.

Neben Essen und Trinken zeigten Mitglieder ganz professionell einige Photos vom Juni Törn 1999. Es war ein sehr gemütlicher und netter Abend und dauerte bis in die frühen Morgenstunden.

Seither gibt es

**jeden Dienstag ab 19 Uhr  
Clubgasthausbetrieb**

mit Roman Umschweif, Roman Spet vulgo Bleschl / Gösser oder Peter Pinkava alias Pink.

Wenn der Bleschl Dienst schiebt, dann wird die Mama Bleschl eingeteilt zum Kochen. Übrigens - auch sehr zu empfehlen diese Küche. Manch einer fragte sogar an, ob er nicht adoptiert werden könne.



Die Telefone liefen

heiß, als Peter Pinkava den Kochlöffel schwang. Er heimste sehr viel Lob ein, denn als er sich das erste Mal beweisen mußte, da schlug er sich sehr gut.



**Roman Spet (o.) Peter Pinkava**

Bisherige kulinarische Höhepunkte:

Man zaubert nicht nur typische Wiener Spezialitäten, sondern sie sind sogar sehr begabt, was die ausländische Küche betrifft.

Das Fondue: Da stand eine breite Palette zur Auswahl. Man konnte sein Fleisch oder das Gemüse (wie Champignons, Paprika, Zwiebel) in Fett oder Suppe hineinhalten, dazu gab es zahlreiche verschiedenen Saucen oder man tunkte Brot in das Käsefondue, welches sehr vorzüglich verfeinert wurde. Und wer noch immer nicht satt war, der konnte bei der Nachspeise noch kräftig zuschlagen. Da gab es Schokofondue mit Birnen und Bananen oder man tunkte einfach die Kekse in die Schokosauce.

Chili con Carne: Man braucht hier nicht mehr als 2 Worte, die diese Speise beschreiben, wie gut sie war: würzig und feurig.

Nur manchen Schiffseignern war es nicht peppig genug.

Chinesisches Essen: Suppe, Soja Sauce, Chili Öl, Salat, Schweinefleisch etc. und so manchen wuchsen die Schlitzaugen.

Pink la Douce: Ein Traum aus Banane, Biskotten und Schlagobers gekrönt mit Schokolade Croutons. Und das alles nur mit 17.000 Kalorien.

Wenn es darum geht, das Essen zu beurteilen, dann beobachtet man am besten Christian H. (unseren Gourmandkritiker), wenn er nach der ersten Portion "eine weitere" holt, dann ist das Essen ausgezeichnet. Nachdem das jedes Mal der Fall war, muß man nun mal unseren Hobbyköchen ein großes Lob aussprechen.

Die Hafenspelunke ist immer gut besucht und über die Sperrstunde wird so und so nie geredet. Es ist immer ein feucht-fröhliches Beisammensein der Mitglieder und dort wird nicht nur über dieses und jenes geplaudert und Blödsinn gemacht, sondern es werden auch die kreativen Seiten wach, denn es werden Segeltörns ins Leben gerufen und gleich geplant, Segelerinnerungen ausgetauscht und auch Photos gezeigt.

Auch das seglerische Wissen wird gefördert, indem man Vorträge abhält, wie zum Beispiel der Wettervortrag von Andreas Jäger.

Aber es werden genauso neue Mitglieder in den Club aufgenommen.



Also wie man hier entnehmen kann, steckt viel Mühe hinter dieser Gasthausidee und alle sind mit Euphorie dabei und wie es scheint, wird es noch viele nette und kreative Stunden im Weinkeller zum Gasthaustermin geben, denn nicht nur die Initiatoren sind begeistert sondern auch die zahlreichen Mitglieder und Freunde.

Christina R.



## Ausbildung 1997 - 2000 - Ein Rückblick

In meiner Funktion als Referent für Ausbildung der SFVS habe ich das Glück über ein sehr ergiebiges Thema berichten zu können. Seit Gründung der Vereinigung - ja, eigentlich schon davor, wenn man die Tätigkeit einiger späterer Mitglieder in der Vorgründungszeit beim österreichischen UN-Bataillon in Cypern mitrechnet - war die Ausbildung in allen seemännischen Belangen ein Hauptziel.

Begonnen wurde mit Segel-A-Schein-Kursen, dann kamen die Kroatischen Sportbootführerscheine dazu und seit Herbst 1998 gibt es laufend (!) ÖSV- und MSVÖ-FB2/3-Kurse.

Die bisherige Bilanz läßt sich durchaus sehen:

A-Schein:	1997: 7 MG (+3)	1998: 4 MG (+4)	1999: 7 MG	2000: 1 MG
A-Theorie:		1998: 3 MG (+1)	1999: 5 MG	
Kroatischer SBFS:	1997: 3 MG	1998: 16 MG (+7)	1999: 5 MG (+14)	
VHF-Upgrade zum SBFS:		1998: (+2)	1999: (+2)	
ÖSV-FB2/3 ("B-Schein"):			1999: 4 MG	
ÖSV-FB2/3 Theorie:			1999: 2 MG	2000: (+6)

Insgesamt haben wir also, zumindest statistisch betrachtet, 96 Personen, davon 57 Mitglieder der SFVS, ein Stück näher ans Ziel, das nur perfekte Seemannschaft heißen kann, gebracht.

Eines unserer Highlights am Ausbildungssektor war sicherlich der Seewettervortrag von Ö3-Wettermann Andreas Jäger. 20 Teilnehmer ließen die beiden Montagabende im Januar 2000 zu unserer bislang bestbesuchten Ausbildungsveranstaltung werden. Und daß Andreas uns das Wetter - das ungeliebte, weil undurchschaute Stiefkind in so manchen Seemanns Wissen - anschaulich näher brachte, darüber bestand unter den Hörern kein Zweifel.

Zum Zeitpunkt, da dieser Artikel verfaßt wurde (Ende April) waren natürlich auch einige Kurse im Gange bzw. in Vorbereitung: 2 B-Theoriekurse (B03A - MSVÖ und B05 - ÖSV) mit geplantem Abschluß Mitte Mai bzw. Juli 2000; ein Sportbootführerscheinkurs mit Prüfung am 7. Mai, ein A-Schein-Kurs mit Prüfung am 21. Mai und je ein B-Praxiskurs für ÖSV und MSVÖ im Juni. Und einige Vereinigungsmitglieder wagen sich seit kurzem sogar an die höheren Weihen der Navigation, der erste FB4-Kurs hat begonnen. Per aspera ad astra?!



Andreas Jäger

Abschließend ist es mir - als Commodore der SFVS - ein Anliegen, mich bei all jenen zu bedanken, die während der vergangenen Jahre durch ihre Teilnahme an diversen Kursen wesentlich zur Sicherheit auf See, ihrer eigenen und der ihrer Mitsegler, beigetragen haben. Die Tatsache, daß bei zwei unserer ÖSV-FB2/3-Theorieprüfungen und bei unserer bisher einzigen FB2/3-Praxisprüfung die Erfolgsquote 100 % betrug, beweist, daß unsere Mitglieder mit dem nötigen Ernst und dem Bewußtsein, daß ein gewisser Aufwand für den Erfolg unumgänglich ist, an die Sache herangehen.

Also weiter so - der alte, wenn auch falsch überlieferte, Satz 'non scholae sed vitae discimus' hat in der Seefahrt tatsächlich einige Körnchen Wahrheit in sich.

Der Commodore



## AUSBILDUNG 2000

Nach einem äußerst erfolgreichem Jahr 1999, werden auch heuer wieder für alle Mitglieder laufend Kurse rund um die Seefahrt angeboten:

### ÖSV-Befähigungsausweis FB 2/3 ("B-Schein")

Ab 1999 gibt es eine neue Prüfungsordnung, die Prüfungen in Theorie und Praxis sowohl für FB 2 als auch für FB 3 - unabhängig voneinander - vorsieht. Wir bieten kombinierte Kurse für FB 2 und 3 an, wobei die Entscheidung für welchen Fahrtbereich man antritt, erst kurz vor der Theorieprüfung getroffen werden muß:

- Theorie:
1. Abendkurs über ca. 4 - 5 Monate mit jeweils einem Abend pro Woche, insgesamt 20 - 25 Abende
  2. Wochenendkurs über ca. 5 Wochenenden
- oder
- Praxis: Einwöchiger Praxiskurs auf einer der Teilnehmerzahl entsprechenden Segelyacht in Kroatien  
Abschluß mit Praxisprüfung

Voraussetzungen: Seglerische Erfahrung und Grundkenntnisse  
ÖSV-Voraussetzungen zur Zulassung zur Praxisprüfung:  
FB 2: 800 Seemeilen,  
3 Nachtfahrten über 4 Std. mit Ein-/Aussteuerung.  
FB 3: 1500 Seemeilen,  
5 Nachtfahrten über 4 Std. mit Ein-/Aussteuerung,  
5 Überfahrten über 60 M.

### MSVÖ- Befähigungsausweis FB 2/3 ("B-Schein")

Parallel zu ÖSV-Kursen.

### Kroatischer Sportbootführerschein

Dieser Führerschein berechtigt zum Führen von Sportbooten und Yachten (Segel- und Motor-) sowie zum Betreiben von UKW-Seefunkanlagen in kroatischen Gewässern. Er wird auch in Slowenien, Italien, Griechenland und der Türkei anerkannt.

Der Sportboot-Führerschein ist auch für Inhaber von höherwertigen Befähigungsausweisen (z. B. ÖSV- oder MSVÖ-FB 2/3) interessant, da er die billigste Variante darstellt, zu einer, seit Oktober 1997 in Kroatien für Charterer vorgeschriebenen, UKW-Seefunklizenz zu kommen.

Der Kurs dauert, je nach Vorkenntnissen, ein bis zwei Tage oder drei bis vier Abende, die Prüfung wird beim Hafenskapitanat Rijeka oder Novi Vinodolski abgelegt.

Voraussetzungen: keine

### ÖSV "A-Schein"

Segelschein für Binnenschifffahrt. Theorie- und Praxisprüfungen laufend.

Voraussetzungen: keine

Weitere Kurse zur Erlangung kroatischer Befähigungsausweise (Mornar Motorist, GMDSS etc.), Segelgrundkurse, sowie Praxis- und Meilentörns und Skippertraining werden auf Anfrage ebenfalls angeboten.

Der Commodore

## Rund Korsika

### Korsika-Törn - 03.-10.4.1999

Route: Rio Marina (Elba) – Cap Corse – St. Florent – Calvi – Bonifacio – Olbia – Porto Cervo – Porto Vecchio

Yacht: Katamaran Nautitech 435 „Aranui“

Skipper: Berndt Wesiak  
 Mate/Watch1: Peter Brossmann  
 Mate/Watch2: Roman Umschweif  
 Crew: Christian Fössleitner  
 Christoph König  
 Edmund Kosel  
 Christina Rosenstein

Am 2. April 1999 war es endlich soweit. Der mit Spannung erwartete Törn, der mich endlich einmal in andere Gewässer als in das Mare Adriaticum bringen sollte, konnte beginnen. Die obligate nächtliche Anreise mit dem PKW gestaltete sich diesmal durchwegs angenehmer als nach Kroatien, denn die lückenlose Verbindung über Autobahnen durch Österreich und Italien bis nach Pisa & Livorno führte zu wesentlich geringeren Verschleiß- und Ermüdungserscheinungen. Die kleine Strecke, die wir zwischen Piombino und Portoferraio noch mit der Autofähre zurücklegen mußten, nutzten wir bereits für das Frühstück. Die Künste der Ab- und Anlegemanöver des mehrere-Hunderttonners gereichte auch Kennern wieder zum Staunen.

Auf Elba angekommen ließ Edmund noch das letzte Stück Profil seiner Reifen auf der Straße, da die kurvige Berg- und Küstenfahrt von ihm unbedingt am Limit genommen werden mußte.

In Rio Marina fanden wir leicht unser Schiff, das noch eifrig von den Vercharternern gereinigt und instandgesetzt wurde. Unserer frühen Ankunft und der schon so oft erprobten geschickten Verhandlung von Berndt zu verdanken, konnten

wir auch noch den größeren von den beiden verfügbaren Katamaranen – die „Aranui“ – ergattern. Berndt und ich übernahmen und kontrollierten. Positiv überraschend war sowohl der Zustand und die komplette Ausstattung des Bootes wie auch das besonders professionelle und detaillierte Übernahmeprotokoll, das mit seinem Checklistencharakter ein Muster für das mediterrane Chartergeschäft war.

Wir beschlossen, den 3.4. noch zur Entspannung zu nutzen und erst am nächsten Tag loszusegeln. Dies taten wir dann am 4.4. bereits um 7:55 und konnten – trotz des guten Schiffzustandes – auch gleich unsere Reparaturkünste am Log beweisen, denn es war nur der Dummy eingeschraubt, was zunächst wenig brauchbare Daten lieferte. Doch das war eine einfache Übung.

Bei Wind von 1-3 aus NW bis SW ging es gemächlich dahin, zunächst über den *Canale di Corsica* zwischen Elba und Korsika, dann um das *Cap Corse* herum und schließlich richtung Süden in die Bucht von *St. Florent*, unserem ersten Hafen auf der großen Insel, in der wir gegen Mitternacht anlegen konnten. Gute 83 NM, zumeist gesegelt zierten bereits unser Log.

Auch der 5.4. begann mit etwas Nebel. Nach Einkauf und Frühstück in *St. Florent* legten wir um 10:50 „just in time“ vor der Einhebung der satten 800,-- FF Marinagebühr wieder ab. Für Roman und mich war diese Woche auch



Berndt, Christian, Peter, Christoph, Edmund, Christina, Roman

eine Übungswoche vor unserem Prüfungstörn (siehe Seite 3) und wir nutzten einige Stunden für MoB Manöverübungen. Edmund's Erzählungen über die kulturellen und kulinarischen Vorzüge von Calvi besiegten jedoch bald unseren Trainingswillen und führten uns bereits um 17:15 (Berndt traute sich bei Tageslicht anzulegen) in die malerische Bucht.

Am dritten Tag galt es nunmehr wieder einige Meilen zu sammeln und die restliche Westküste von Korsika wurde in Angriff genommen. Obwohl der Wind zumeist relativ schwach war, trieb uns Edmund diesmal an den meisten Städten – wegen seiner Erfahrung nach geringerer Attraktivität derer – vorbei und wir schafften es bis nach *Bonifacio* am Süzipfel; berühmt und berüchtigt wegen der gleichnamigen *Straße von Bonifacio* zwischen Korsika und Sizilien, die für besondere Stürme bekannt ist.

Den Vormittag des 7.4. verbrachten wir mit der Besichtigung von Bonifacio und liefen daher erst um 13:00 aus. Bei Windstärken von 3-6 Bft. aus Westen konnte unsere „Aranui“ zeigen, ob sie auch schnell sein konnte. Sie konnte. Sieben Segelstunden und 60 NM waren recht akzeptabel. Spass und Wind führten uns an diesem Tag zunächst nach *Olbia* im NO auf Sardinien und dann nach *Porto Cervo* zurück.



Ordnung muß sein

Der Westwind hielt auch am 8.4. an und gegen 17:10 erreichten wir *Porto Vecchio* im SO auf Korsika. Einige heftigere Diskussionen über Nachtfahrt oder nicht und wenn sich einer was aus dem Kühlschrank nimmt, ob er für die anderen auch gleich kochen muß, haben uns diesen Tag abwechslungsreich gestaltet. Auch die Unart, dem Rudergänger – ob gut gemeint oder nicht – in das Steuerrad zu greifen wurde als „must not“ der Seefahrt geächtet und derjenige Verfehlende mit Kojenarrest belegt.

Nächtens um 02:00 Uhr am 9.4. wurde nach einigen Verstrickungen mit den Nachbarschiffen um 02:45 losgefahren. Schließlich hatten wir noch die gesamte Überfahrt nach Elba vor uns. Die Wacheinteilungen wurden da-



durch, daß sich Roman das Dinner nochmals durch den Kopf gehen ließ und daraufhin beschloß, die heftigen Stampf- und Schlingerbewegungen unserer lieben Dame möglichst horizontal über sich ergehen zu lassen, bereits am frühen Morgen durcheinandergebracht. Wind von 4-5 und Seegang bis zu 3 machten die Aufgabe des Rudergängers zu einer, die gleichermaßen erfrischend wie anstrengend war. An der *Insel von Montecristo* vorbei quälten wir uns mit Motorunterstützung am Wind immer näher an Elba heran. Die BW (Beschickung für Wind) war recht beachtlich und der wechselnde Versatz erforderte immer wieder Neuberechnungen des Kurses. An diesem Tag führte Christian's Vermischung der Berechnung und der Ausführung eines Kurses zu seefahrerischen Gesprächen.

Doch am Abend waren alle – einschließlich des wiederauferstandenen Roman – stolz auf die 124 NM des Tages und die Tatsache, wohlbehalten in *Rio Marina* angekommen zu sein. Nach 19:15 Stunden auf See genossen alle die letzte Nacht dieses Törns.

Wir erfuhren einige Tage später, daß an unserem letzten Segeltag die Windgeschwindigkeit in der Straße von Bonifacio mit bis zu 12 Bft. gemessen wurde. So gesehen hatten wir wirklich Glück, daß wir diese Passage zwei Tage zuvor absolvierten.

Peter B.



## „Törn 2000“ – das Projekt

Der Törn 2000 - das Großprojekt der S.F.V. STRONGBOW - wurde in der ersten Hälfte des Jahres 1999 gedanklich ins Leben gerufen. Wie schon der Name sagt, handelt es sich hierbei um einen MILLENNIUMSTÖRN, der allerdings, im Gegensatz zu den meisten sonstigen Millenniumsveranstaltungen in dieser Welt, zum tatsächlichen Jahrtausendwechsel, also von 2000 auf 2001 stattfinden wird.

Die ersten Ideen und Besprechungen machten klar, daß dieser Törn in einem Revier stattfinden sollte, in dem man nicht jeden Tag (oder jedes Jahr) segelt und daß das eine oder andere seefahrerische Highlight enthalten sein müßte.

Also hatten wir uns bald auf die Karibik und eine Atlantiküberquerung geeinigt.

Zu Beginn des Jahres 2000 begann die Intensivplanungsphase und Interessentensuche. Mittlerweile präsentiert sich der Törn 2000 wie folgt:

Wir segeln den gesamten Törn mit einem Schiff, in 10 Modulen mit abwechselnden Crews, beginnend im November 2000, aus dem Adriatischen Meer über Gibraltar, Madeira, die Kanarischen und Kapverdischen Inseln nach Venezuela (um wirklich den ganzen Atlantik zu überqueren), wo wir Ende 2000 anzukommen gedenken. Das folgende Silvestermodul ist der Auftakt zur karibischen Phase des Törns die bis Ende Februar dauert. Anschließend geht es bis Ende April über die Azoren und Gibraltar zurück ins Mare Nostrum.

Unser Schiff ist die

### Sun Shine 38 "Oniro 2"

der Eignergemeinschaft Bröthaler/Traub/Bednarik, eine 11,10m lange und 3,85m breite Segelyacht, die 6 Seglern in Kabinen Platz bietet.

Als Skipper werden erfahrene Mitglieder der S.F.V.S. eingesetzt, Voraussetzung für diesen Job ist der ÖSV B- oder C-Schein.

Derzeit gibt es noch freie Plätze auf folgenden Modulen: 0, 4, 6, 7, 8.

Module 4 und 6 werden bei Interesse als kombinierte Segel-/Tauchmodule geführt, Modul 9 als Praxistörn für eine ÖSV FB2/3 - Prüfung.

Projektleiter für den Törn 2000 ist Fritz Ritter, Ansprechpartner für Taucher sind Peter Preßnitz und Raimund Bröthaler. Natürlich geben auch alle weiteren Präsidiumsmitglieder gerne Auskunft über den Stand der Dinge und weitere Details.

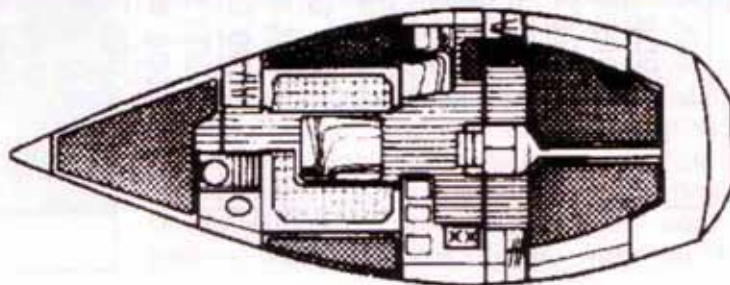
Also - heuert an, oder wollt Ihr riskieren, daß der beste aller Millenniumstörns ohne Euch stattfindet.

Der Projektleiter und der Commodore



### SUN SHINE 36 / 38

Kojen/Skipperkojen/Salon	6/0/4
Länge über Alles	11,10 m
Breite über Alles	3,85 m
Tiefgang	1,90 m
Verdrängung	5.400 kg
Segelfläche am Wind	72 m <sup>2</sup>
Dieselmotor	22 kW ( 30 PS)
Wassertank	200 l
Dieseltank	85 l





# TÖRN 2000

## ÜBERSICHT



MODUL	DATUM/ZEIT	ROUTE	SKIPPER	PREIS pro Person (pro Woche)
0	November 2000 3 Wochen	Grado – Gibraltar	Bröthaler	ATS 5.700,- (ATS 1.900,-)
1	Dezember 2000 1 ½ Wochen	Gibraltar – (Madeira) – Islas Canarias (- Cabo Verde)	Wesiak	ATS 3.750,- (ATS 2.500,-)
2	Dezember 2000 2 ½ Wochen	Islas Canarias/Cabo Verde – G. Paria – Trinidad	Wesiak	ATS 5.750,- (ATS 2.300,-)
3	Silvester – 14 01 2001 2 Wochen	Trinidad – Martinique/Gouadeloupe	Wesiak (-0701) Ritter	ATS 14.000,- (ATS 7.000,-)
4	14 – 28 Jan 2001 2 Wochen	Martinique/Gouadeloupe (Segeln und Tauchen)	Preßnitz	ATS 13.000,- (ATS 6.500,-)
5	28 Jan – 11 Feb 2001 2 Wochen	Martinique/Gouadeloupe – Virgin Islands	Brossmann	ATS 13.000,- (ATS 6.500,-)
6	11 – 25 Feb 2001 2 Wochen	Virgin Islands (Segeln und Tauchen)	Bröthaler	ATS 13.000,- (ATS 6.500,-)
7	Feb/März 2001 4 Wochen	Virgin Islands – Acores	Bröthaler	ATS 6.000,- (ATS 1.500,-)
8	März – April 2001 1 ½ Wochen	Acores – Gibraltar	Bröthaler	ATS 3.750,- (ATS 2.500,-)
9	April 2001 2 Wochen	Gibraltar – Murter	Wesiak	ATS 5.000,- (ATS 2.500,-)

## Törnbericht „classic“

*In dieser Rubrik bringen wir Artikel, die wir in Ermangelung einer früheren Ausgabe noch nicht veröffentlichen konnten, wollen den lesenswerten Stoff aber unseren Mitgliedern nicht vorenthalten.*

### Malta-Törn vom 2.10.-13.10.97

Törn: Corfu-Malta-Dubrovnik  
 Yacht: Diva 399 - „Green Spleen“  
 Skipper: Berndt Wesiak  
 Crew: Konstantin Boulgaropoulos  
 (Kotso)  
 Christian Hirsch  
 Peter Preßnitz  
 Fritz Ritter  
 Peter Patek (Perry)

Strecke gesamt: 909 NM  
 davon unter Segel: 515 NM  
 Überfahrten: 2  
 Nachtfahrten: 5  
 Nachtstunden: 67:15

Nach monatelanger Vorarbeit - insbesondere unzähliger Telephonate durch unseren lieben Berndt - war es schließlich soweit. Der "Malta Törn 1997" konnte beginnen.

Die Anreise war gut organisiert, aber nicht immer ganz ohne Entbehrungen. Zuerst ging es in der Nacht vom 01. bis 02. 10, mit Kotso's Golf nach Venedig. Man muß sich das einmal vorstellen. Berndt, Christian, Peter und Kotso in einem kleinen Golf, dazu noch Unmengen von Gepäck, Verpflegung, Getränken, Ersatzteilen für die "Green Spleen" und Berndt's



Kotso

gigantischen Skipperkoffer. Ich hatte ihn die ganze Fahrt auf den Knien. Wir kamen gerädert in Venedig an. Kotso und sein kleiner Golf hatten Großartiges geleistet. Kotso hatte durchgehalten, und sein Golf ist nicht zusammengebrochen.

Man begab sich in der Folge auf die "Eritokritos" von Minoan Lines. Hier verbesserte sich die Stimmung unseres Chronisten schlagartig. Würzige Meerluft umgab uns, wir glitten an der atemberaubenden Kulisse von Venedig vorbei, die ersten Bierdosen der Reise wurden geöffnet, und Berndt zündete sich zufrieden sein erstes Pfeiferl an.

Noch war die Crew allerdings nicht komplett, Fritz sollte in Corfu auf uns warten, und Perry sollte in Malta zu uns stoßen. Wir waren die einzigen Deckpassagiere auf der Eritokritos, und hatten es folglich auch recht gemütlich. Das Bordrestaurant sowie die Bars sind mir auch in guter Erinnerung geblieben.

Am Freitag, den 03.10. gingen wir in Corfu von Bord, trafen auf unseren lieben Fritz, hatten noch einen Abend in Corfu, und segelten in aller Herrgottsfrühe um 0600h Richtung Malta ab.

An diesem ersten Tag auf See war das Wetter sehr gut, jedoch verloren wir aufgrund ungünstiger Winde in der Straße von Corfu sehr viel Zeit, die wir in den nächsten Tagen jedoch wieder aufholten. Mein (nicht ganz ernst gemeinter) Wunsch das 15 Seemeilen südlich von Corfu liegende Antipaxoi anzusteuern, dort kann man im kristallklaren Wasser herrlich baden, rief bei unserem Skipper wenig Begeisterung hervor. Wir wären vermutlich nie in Malta angekommen, trotzdem schade.

Berndt war außerdem gerade mit der Erstellung einer Mängelliste beschäftigt, diese wurde immer länger und länger, was uns im Endeffekt dazu veranlaßte, unsere "Green Spleen" liebevoll in "Grünspan" umzutaufen.

Die Stimmung an Bord war ausgezeichnet, die S.F.V.S. Flagge gehisst und wir freuten uns auf den Törn, der noch vor uns lag.

Leider fiel gleich am ersten Tag der Gasherd an Bord aus, Grund war ein defektes Ventil bei der Gasflasche, und wir mußten folglich bis Malta ohne Gaskocher auskommen. Also gab es entweder kalte Kost oder wir wärmten die Dosen eingeklemmt in den Motor, oder im heißen Wasser in der Spüle. Alles nicht so

tragisch, solange uns nur nicht das Bier ausgeht.

Wir entfernten uns von Corfu, und nach einiger Zeit gingen die Handys nicht mehr, also blieben uns nur noch Fritz's Tamagotchi (kleine piepsende Wetterstation, die er immer um den Hals trug) und Berndt's neues GPS zum spielen. Gegen Abend frischte der Wind dann auf, auch die Wellen wurden stärker. Wir hatten zwei Wachen zu je vier Stunden. Wache 1 waren Fritz und Christian und Wache zwei Peter und Kotso. Da auch Berndt während der Nacht viel Zeit an Deck und am Kartentisch verbrachte, kann man sagen, daß während der zwei Nächte Richtung Malta niemand sehr viel zum schlafen kam.



**Fritz**

Während dieser Nacht machten wir gute Fahrt, und Fritz erwies sich als der geborene Rudergänger. Die wachsamen Augen ständig auf die Sterne, die Segelstellung und auf den Kompaß gerichtet steuerte er das Schiff stundenlang durch die Nacht. An den Einsatz des Autopiloten war nicht zu denken. Dafür war der Druck auf das Ruder zu stark. Generell habe ich bei diesem Törn festgestellt, daß der Lieblingsplatz unseres lieben Fritz auf einer Yacht die Ruderbank ist. In dieser Nacht bekamen wir auch so manche Gischt Dusche ab.

Am nächsten Morgen flaute der Wind ab, und wir mussten den Motor starten. Wir hatten zu diesem Zeitpunkt laut Log bereits 160 M gemacht.

Der 05.10. - der zweite Tag auf See - begann sehr geruhsam. Es war fast windstill, wir fuhren unter Motor, und die Sonne schien. Also machten wir uns daran, einige Mängel am Schiff zu reparieren. Erste Priorität hatte das undichte Vorluk. Unser armer Fritz wäre während der Nacht fast gebadet worden. Wir bastelten eigentlich den gesamten Törn an dem

verdammten Luk herum, aber so richtig dicht haben wir es nicht bekommen. Am besten erwies sich noch die Methode mit dem Silikon.



**Peter**

Mehr Erfolg hatten wir mit dem Luk des Niederganges und einer Reihe von anderen kleineren Reparaturen. Am späten Vormittag frischte der Wind wieder auf, und wir konnten wieder segeln.

Irgendwann, ich hatte es mir während der Mittagshitze gerade in meiner Koje gemütlich gemacht, wurden wir mehrmals von einem Hubschrauber der italienischen Küstenwache überflogen. Offenbar nimmt man in Italien die Überwachung der EU Außengrenzen sehr ernst. Im Laufe dieses Tages verirrte sich auch ein kleiner Nautilus auf unser Deck, der leider in der unbarmherzigen Sonne des Mittelmeeres rasch vertrocknete. Peter, unser Meeresbiologe an Bord hatte trotzdem seine Freude mit dem armen Tierchen.

Die Nacht vom 05. auf den 06.10. war ruhiger als die Nacht zuvor. Peter studierte anhand eines Fachbuches die Sternzeichen, Fritz nahm während unserer Wachen wieder seinen Lieblingsplatz am Ruder ein.

Abwechslung bot eine Propellermaschine, die circa zwanzig Minuten im Tiefflug mit eingeschalteten Landelichtern in unserem Bereich kreiste. Mehrmals überflog sie auch uns wobei sie jeweils die Landelichter abschaltete. Unsere Spekulationen reichten von einem verirrt Piloten bis hin zu Drogenschmugglern, die in stockfinsterer Nacht das Zeug über Schiffen abwerfen, die das Zeug anschließend übernehmen. Oder - und das erschien uns am wahrscheinlichsten - war es ein Überwachungsflugzeug der italienischen Küstenwache.

Kurz darauf befanden wir uns auf Kollisionskurs mit einem Trawler. Wir stoppten, und er dampfte in Rufweite an uns vorbei. In der Nacht, auf offener See ein beeindruckender Anblick.

Auch der dritte Tag auf See begann sehr geruhsam. Wir hatten noch circa 60 Meilen bis



Malta. Mit einem Schnitt von 6 M pro Stunde würden wir am frühen Abend da sein. Das Wetter war wieder ausgezeichnet, der Wind brauchte ein bißchen Zureden um aufzu-



**CISK Bier zum Feiern**

frischen, inzwischen waren uns auch die Drachmen knapp geworden, um den Aeolus zu bestechen, und Berndt stellte komplizierte Berechnungen an, wie lange es auf dem Postweg dauert, bis unser Geld diesen Herren auf dem Olymp erreicht, schließlich waren wir längst nicht mehr in griechischen Gewässern, und bis der Wind, den er uns schickte auch bei uns ankam.

So vertrieben wir uns den Vormittag, und fuhren teils mit Motor, teils segelten wir mit ein paar Knoten dahin. Aeolus schickte uns den Wind schließlich am frühen Nachmittag, und auch sonst hatten wir keine Probleme, denn mittlerweile hatten wir uns daran gewöhnt, den alten Poseidon reichlich mit Alkohol zu versorgen. Das sind halt so die besonderen Connections der österreichischen Marine seit Tegetthoff.

Im Laufe dieses Nachmittags passierten merkwürdige Dinge auf der "Grünspan". Plötzlich rief jemand: "Wir haben Handyempfang!!", und auf einmal füllte sich das Cockpit der Yacht und alle saßen da und telephonierten aufgeregt durcheinander. Es muß ein Anblick für Götter gewesen sein.

Irgendwie schafften wir alle es während der gesamten Hinfahrt immer wieder in nördlicher Richtung vom Kurs abzukommen. Berndt's

nautisches Können unterstützt durch sein GPS brachten uns jedoch immer wieder auf den Kurs zurück.

An diesem Tag gelang mir erstmalig "der doppelte Hirsch". Unterstützt von den Schlingerbewegungen des Schiffes setzte ich mit einem Sprung über die Treppe zum Cockpit hinauf, bekam die Großschot zu fassen, und machte mehr oder weniger elegant im Affentempo zwei 360° Drehungen gegen den Uhrzeigersinn. Sehr zur Begeisterung meiner Mitsegler.

Am Abend des dritten Tages, so gegen 1800h war es Peter, der als erster Land sah, und bald erschien vor uns die beeindruckende Kulisse von Valetta. Die Hafeneinfahrt besteht aus einer überwältigenden Collage aus Festungsmauern, hervorspringenden Forts, Palästen, klassizistischen Tempeln, barocken Kirchen, und alles aus dem sandstein-farbenen Maltastein zu dieser Stunde hell in orangem Scheinwerferlicht angestrahlt. „*Son et lumière*“ auf maltesisch.

Nach den Zollformalitäten legten wir auf einem Liegeplatz in der nördlichen Marina an. Ich versuchte aufgeregt unseren Perry zu erreichen, jedoch gingen auf Malta unsere Handys nicht. Wir aßen zu Abend sehr stilvoll in der "Black Pearl", einem alten Dreimaster, den man an Land gehoben hatte. Wir genossen saftige Peppersteaks, und dazu gab es den hervorragenden Maltawein "La Valetta", der bei dieser Reise noch eine Rolle spielen sollte.

Am nächsten Morgen - ich wollte gerade die Yacht verlassen, um meinen Freund Perry zu suchen - stand dieser plötzlich mitsamt Scooter und Helm breit grinsend vor dem versperrten Zugang zur Mole. Auf seine Freunde ist eben doch Verlaß. Wie er uns gefunden hat, bleibt mir immer noch ein Rätsel. Es wurde auf der Terrasse des Marinalokals ausgiebig (mit reichlich CISK Bier - siehe Foto links oben) das Zusammentreffen gefeiert.

Berndt ergriff die Gelegenheit, daß auf der Nachbaryacht gerade ein Experte von AUTOHELM werkte und ließ unseren fast völlig kaputten Autopiloten reparieren. Im Anschluß machten wir uns an einen Stadtspaziergang, besichtigten die wunderbaren Sehenswürdig-



**Peter nach einer langen Nacht**

keiten von Malta (Großmeisterpalast u.a., für mich als Kulturfreund und Hobbyhistoriker genau was ich brauchte), kauften gemütlich ein und entspannten uns im berühmten "Cafe Cortina".

Am Abend speisten wir sehr gut in einem Restaurant in St. Julien's mit malerischem Blick auf den Fischerhafen, und anschließend tauchten wir ins Nachtleben Valettas ein. Eine feine Sache, gute Stimmung, gutes Bier, nach Malta kann man reisen. Leider stürzte unser lieber Peter ab (Foto) und unser lieber Kotso lachte sich eine Sizilianerin an, von der er am nächsten Morgen feststellte, daß sie eigentlich grundschiach war (kein Foto).

Irgendwann im Morgengrauen brachte Berndt unseren Peter, Saloniki (oder wie sie auch hieß) von der sich unser Kotso nicht trennen wollte und eben unseren Kotso auf das Schiff zurück. Perry und ich schliefen bereits, und Fritz nächtigte im Hotel.

Nachdem unser armer Peter wieder aus dem Hafenbecken gefischt wurde - ob er nur vor der aufdringlichen Saloniki flüchten wollte, oder beim Versuch auf das stark schwankende Schiff zu steigen gestolpert ist, ließ sich nicht mehr rekonstruieren - beschloß man so gegen 0800h nach Gozo zu fahren. Irgendwann wachte ich plötzlich durch ungewöhnliche Hektik an Deck auf, und merkte sehr bald was passiert war.

Erstens wir befanden uns auf See und waren offensichtlich nicht mehr im Hafen. Und zweitens fuhr der Skipper gerade ein Mann-über-Bord-Manöver, um unseren Peter wieder ins Schiff zu holen. Der arme war nämlich im Großsegel gelegen, um seinen wohlervorbenen Rausch auszuschlafen, und wurde durch ein plötzliches, unerwartetes Wendemanöver des Autopiloten aus diesem geschleudert, wodurch er zuerst unsanft auf der Reling aufkam, um dann weiter ins Wasser zu klatschen. Ich habe den Skipper noch nie so bleich gesehen. Mann über Bord ist eine der ernstesten Situationen auf See, auch bei Schönwetter. Gott sei Dank ist ihm nichts passiert.

Kotso stellte sehr bald fest, daß ihm die Saloniki eigentlich doch überhaupt nicht gefiel. Weil er sich von ihr abwandte und schlafen ging und ihr heimlicher Schwarm Peter scheinbar in der Koje lag, mußte es der arme Perry ausbaden, den sie wirklich sehr unsittlich belästigte ( ..... ;;;; ..... ;;;;;; ... ;;;; ... ). Ich habe den armen noch nie so sauer erlebt, ich habe so etwas überhaupt noch nie erlebt. Das zweite Mann-über-Bord-Manöver führen wir dann wegen Salonikis Schlapfen, der allerdings nicht mehr gefunden wurde.

Kurz vor Gozo fanden wir heraus, daß auf unseren lieben Fritz in Malta vergessen wurde. Der nahm es allerdings, als wir am Abend zu unserem Liegeplatz zurückkehrten ziemlich cool. Über Gozo möchte ich nichts schreiben weil es mir dort im Unterschied zum Berndt und Kotso nicht gefallen hat. Ich kann der Insel keinen Reiz abgewinnen.



**Peter & Kotso bei wunderschönem Wetter**

Von Gozo zurückgekehrt bunkerten wir Proviant für die Rückreise, und in letzter Minute organisierte ich kurz bevor der Rollbalken geschlossen wurde eine neue Gasflasche und ein neues Gasventil. Die Saloniki kochte uns noch ein wirklich gutes italienisches Essen an Bord zum Abschied, und am Donnerstag den 09. 10. um 0840h verließen wir die Customs von Valetta, nachdem wir vorher noch Wasser und Diesel getankt haben.

Drei Krisen zeichneten sich jetzt bereits schon ab. Erstens schien am Autopilot doch mehr kaputt zu sein, als ursprünglich erkennbar. Zweitens: wir hatten offenbar nicht genug Bier !!! So etwas wünsche ich nicht einmal meinen Feinden. Wir hatten zwar alles gekauft, was es am Tankschiff gab, aber das war leider nicht genug. In der Folge stritten Berndt und

ich darum, wer von uns an der Malaise eigentlich schuld sei. Eine komplizierte Auseinandersetzung unter Juristen - lösen konnten wir die Frage jedoch nie. Jedenfalls hatten wir ein echtes Problem an Bord, und wir hätten weiß Gott was gegeben für eine schwimmende Bierinsel auf hoher See.

Der Autopilot gab den Geist endgültig auf. Der Techniker hatte zwar den schadhafte Steuerriemen sowie einige kaputte Lager getauscht, aber dieser Defekt lag offensichtlich bei der Elektronik. Als wir versuchten, den Autopiloten nach Handbuch neu zu justieren, und zu diesem Zweck einige Runden im Kreis fahren mußten, erhielten wir Besuch von aufgebrachten maltesischen Fischern die uns aufgeregt beschimpften. Diese glaubten nämlich wir wollten mit unseren Manövern - in der Nähe waren einige Netze ausgelegt - ihre Fischschwärme vertreiben. Berndt versuchte sie zu beruhigen, aber sie waren offenbar nicht wirklich helle, daher dauerte das Palaver ziemlich lang. Leider haben wir vergessen sie zu fragen, ob sie nicht ein paar Bierdosen für uns hätten.

Den Autopiloten konnten wir jedenfalls nicht reparieren. Sonst tat sich an diesem Tag nicht sehr viel. Der Wind blies aus der falschen Richtung oder wir hatten Flaute. Abgesehen davon, daß wir hinter den Zeitplan gerieten, war der restliche Tag ganz gemütlich. Denn noch hatten wir Bier !!

Wir hatten bei der Rückfahrt drei Wachen, Wache 1 und 2 wie bei der Hinreise und Wache 3 waren Berndt und Perry. In der Nacht vom 09. auf den 10.10. bekamen wir Schmuddelwetter, das ist das wozu die Soldaten Jägerwetter sagen. Fritz und ich hatten Glück, Wache 2 und 3 bekamen das Wetter jedoch voll ab. Ich habe nur gehört, daß irgendwann ein fliegender Fisch an Bord war, eine große Welle hatte ihn Perry vor die Füße geschwappt, und das wild zappelnde Etwas hat unseren guten ziemlich verwirrt. Unser Meeresbiologe an Bord hatte wieder große Freude an dem Besucher, bewunderte den seltsamen Gast und beförderte ihn wieder in seine vertraute Umgebung zurück.

Der 10.10. - ein Freitag - war wieder wunderschön, der Wind blies mit circa 4-5

Beaufort aus raumschots oder von achterauss und wir kamen gut voran. Wir hatten gerade guten Wind von achterauss segelten mit Bullenstander, da brachte Perry, er saß gerade am Steuer bei einer günstigen achterlichen Welle die Yacht für einige Sekunden ins Gleiten. Log und GPS bestätigten eine Geschwindigkeit von 14 Kts. Ein irres Gefühl, ich habe so etwas noch nie vorher erlebt. Am Nachmittag ließ der Wind kurz nach, und ich nutzte die Gelegenheit um kurz vom Heck der Yacht in die Fluten zu springen. Ich war zwar viel mit Segelbooten zum Baden unterwegs, aber irgendwo auf hoher See südlich des Stiefels von Italien im Oktober in das warme Mittelmeer zu springen und der beidgedrehten, langsam abtreibenden Yacht nachzuschwimmen, 2300m unter mir der Meeresgrund, das ist schon etwas sehr schönes.

Am darauffolgenden Tag tat sich einiges. Wir wurden von einigen Delphinen begleitet, unser Perry begrüßte sie mit dem entzückten Ausruf: "Hallo Jungs". Das Bier ist uns definitiv ausgegangen, und wir wurden von der Italienischen Küstenwache mehrmals im Tiefflug überflogen.

Wie sie uns über Funk mitteilten, hatten sie das automatische Seenotsignal einer Seenotboje empfangen. Dieser mit GPS gekoppelte automatische Sender wird aktiviert, sobald er ins Wasser geworfen wird. Wir hatten so ein



Perry



Ding definitiv nicht an Bord, offenbar hatte es ein Frachter verloren. Wir teilten dem Flieger mit, daß wir keine Probleme hätten, und das Flugzeug suchte weiter. Ein beruhigendes

Gefühl trotzdem zu wissen, daß man im Ernstfall nicht alleine ist. Der Flieger drehte erst ab, nachdem Berndt dem Piloten mehrmals versichert hatte, daß bei uns alles in Ordnung sei. Abgesehen von dem Bierproblem natürlich. Wir hätten ihn fragen sollen, ob er uns nicht nachher ein paar Steigerl vorbeibringen könnte.

Der Wind war günstig - fast genau achterlich - und ich überredete den Berndt es mit dem Spinnaker zu versuchen. Aber es kam wie von ihm befürchtet. Die Wellen waren zu stark, und das Schiff schlug quer, kaum daß der Ballon stand. Also mußten wir wieder reffen - schade.

Der Biermangel drückte sich negativ auf unsere Stimmung aus. Auch, daß wir mit rund einem Tag Verspätung rechnen mußten. Berndt bot alle seine Psychologie auf, um mir meine Vorräte herrlichsten Valettaweines rauszureißen. Ich gab sie am Ende doch heraus. Unter Schmerzen. Unsere Rettung waren jedoch die beiden „Captain Morgan“ Rumflaschen aus denen der Skipper herrlichen Grog braute.

Am nächsten Tag, dem 12.10. hätten wir in Dubrovnik sein sollen. Berndt dirigierte die Ablösecrew - sie waren mit meinem Auto unterwegs und deshalb war ich leicht besorgt - hinunter und den näher gelegenen montene-

grinischen Hafen Bar.

Als wir, vom Schirokko gebeutelt, endlich am Abend in Bar eintrafen, fehlte jede Spur von unseren Freunden. Diese wurden von den kroatischen Grenzbeamten nicht über die Grenze gelassen. Also verließen wir trotz Wellen und Schirokko das niedliche Bar und fuhren heftig stampfend gegen Sturm und Wellen nach Dubrovnik. Alles nicht so schlimm, denn in Bar haben wir "Bier gebunkert und unser Perry konnte die kaputte Toilette zerlegen. Da war allerdings nichts zu machen, der Pumpenmotor war hinüber. In Dubrovnik trafen wir wohlbehalten alle zusammen, und nach einen köstlichen Fischessen war der Malta-Törn am 13.10.98 um 1530h beendet.



Christian





## „Noch ein Törnbericht „classic“

*Dieser klassische Artikel wird oft auch als „der“ Törnbericht bezeichnet. Obwohl auf diesem Törn viel fotografiert wurde, ist wegen dessen Ausgang leider kein Bilddokument überliefert. Für alle Nicht- oder Wenigsegler sei hier noch angemerkt, daß dieser Artikel nicht 100% ernst genommen werden sollte, jedoch sind Ähnlichkeiten der Darsteller mit gelegentlich segelnden und gott-sei-dank noch lebenden Personen nicht zufällig.*

### „Aller Anfang ist schwer“

#### Zu den Personen:

**Peter C.:** Auf diesem Törn der Skipper. Sonst hochintelligenter Vercharterer.

**Peter P.:** Auf diesem Törn der Smutje. Sonst hochintelligenter Alleswisser.

**Christian H.:** Auf diesem Törn der Passagier. Sonst hochintelligenter Allesesser.

**Werner A.:** Auf diesem Törn der \_\_\_\_\_ Sonst hochintelligenter Zweifler.

**Dusko M.:** Hochintelligenter Schiffswart.

#### Die Anreise

Am 1. April um ca. 8 Uhr morgens sitzt Peter C. im Cafe Westend und bestellt sich einen Kaffee und ein Stück Kuchen. Kurz danach betritt Werner A. das Lokal. Er setzt sich zum Tisch und überlegt die Gefahren, sich einen Kaffee zu bestellen. Peter P. sieht man auf seinem Fahrrad mit 2 Taschen und 3 Kisten mit diversesten Speiseutensilien sich dem Lokal nähern. Ca. um  $\frac{3}{4}$  9 Uhr trifft Christian H. im Lokal ein. Verputzt noch die letzten Reste des Kuchens von Peter C. und trinkt den Kaffee von Peter P. Werner A. beschließt doch keinen Kaffee zu trinken, da das Risiko eines Herzinfarktes zu groß ist.

Um  $\frac{1}{2}$  10 Uhr begibt sich die Crew, im Auto von Christian H., auf den Weg nach Split. Die Fahrt verlief relativ gut. Alle 100 km Öl tanken und Sprit nachsehen. Peter P. bereitete während der Fahrt Kaffee zu und legte den Speiseplan zur Kenntnisnahme vor. Christian H. durchforscht die Essenskiste von Peter P. nach Eßbarem. Werner A. überlegte die Risiken dieses Törns und Peter C. kümmerte sich um die Bordkasse.

### Die Übernahme

Gegen 18 Uhr trafen alle vier in Split ein. Sie suchten die Marina und riefen den Dusko an. Eine  $\frac{1}{2}$  Stunde später übernahmen Sie das Boot. Peter C. in seiner Eigenschaft als Skipper zählte die Bordkasse, Peter P. räumte die Kombüse ein, Christian H. fotografierte die Gegend, das Schiff und das Meer, Werner A. schrieb eine Verzichtserklärung.

### Der Törn

Nach einer genauen Übernahme legten die vier um  $\frac{3}{4}$  7 Uhr am Abend ab. Das Ablegen war recht leicht. Peter P. führte eine Belehrung über die Wichtigkeit der richtigen Knoten durch. Christian H. legte sich in die Sonne und fotografierte den Hafen, andere Schiffe, das Meer und die Wolken. Peter C. übernahm das Kommando und erteilte Werner A. den Befehl abzulegen. Werner A. gab zu bedenken, daß diese Entscheidung nicht ohne Folgen sein könnte. Einige Minuten später verließen sie den Hafen. Peter P. referierte über die Arten der Segel die es an Bord geben sollte. Peter C. kümmerte sich um die Navigation in dem er Werner A. den Auftrag gab den Kurs zu berechnen. Werner A. wiederum legte die ausgearbeitete Verzichtserklärung vor um sich von allem schadfrei zu halten. Christian H. machte sich einen Sandwich aus zwei Broten und fotografierte das Meer, das Schiff und wunderschöne Wellen.

Peter P. setzte mit einem Referat über die Sicherheitsbestimmungen an Bord fort und stellt im gleichen Augenblick fest, daß es kein Rettungsboot, keinen Rettungsring und kein Schwimmlicht gibt. Werner A. gab zu bedenken, daß bei der Übergabe alles da war, Christian H. fotografierte das Meer und wunderschöne Wellen. Peter C. übernahm selbst das Ruder und mußte feststellen, daß es an Bord kein Steuerrad gibt. Auch eine Pinne war nicht vorhanden. Peter P. setzte gerade das Segel. Christian H. verputzte die letzten offenen Speisereste und fotografierte die wunderschönen Wellen, das Meer und das Boot. Werner A. legte die einzige Schwimmweste, die es an Bord gab,

an und überlegte die Risiken, auf die er sich mit diesem Törn eingelassen hat.

Peter P. baute den Anker aus um sich von der korrekten Funktion zu überzeugen. Peter C. änderte den Kurs mit einer behelfsmäßigen Pinne aus einer Kombination aus Schraubenschlüssel, Besen und Bratpfanne, die Peter P. noch konstruierte. Christian H. dokumentierte alles mit Fotos. Werner A. stellte in Frage ob dies auch rechtlich abgesichert wäre. Peter C. legte die Kajüteneinteilung fest in dem er sich die größte aussuchte. Peter P. war in diesem Moment gerade damit beschäftigt, das Abendessen zu kochen. Christian H. leckte noch die Dosen aus bevor er sie weg warf. Peter C. übergab das Ruder wiederum an Werner A. der sich immer noch um die Haftung auf diesem Törn Gedanken machte. Christian H. fotografierte noch die wunderschönen Wellen, die sich gerade ergaben.

Durch eine Windbö riß das Großsegel. Worauf Werner A. das Ruder an Christian H. übergab um nicht Schuld an dem Segelriß zu sein. Christian H. übernahm freudig das Ruder und fing an zu fotografieren. Um die wunderschönen Wellen vor dem Schiff zu fotografieren lehnte er sich über Bord und hielt sich an einer Klampe fest. Diese brach sofort aus. Peter P., der gerade den Sitz der Nationalflagge kontrollierte, konnte ihn noch rechtzeitig auffangen. Werner A. stellte wiederum die Frage der Haftung, Peter C. richtete sich in seiner Kajüte ein, Peter P. holte das zerrissene Großsegel ein und fing an es zu nähen. Werner A. schrieb sein Testament, Christian H. fotografierte das Segel und die wunderschönen Wellen. Das Schiff drehte sich im Wind, und die Genua riß ebenfalls. Peter P. ging aufs Vorschiff und wollte die Genua nähen. Peter C. stellte fest, daß die Kajüte, die er sich aussuchte, doch nicht seinen Ansprüchen gerecht wurde. Christian H. fragte wann das Essen fertig ist. Peter P. gab zu bedenken, daß alles noch auf dem Herd steht. Werner A. fragte ob dieses Schiff auch auf Feuer versichert ist. Peter C. räumte alles in die andere Kajüte. Peter P. sagte, daß vor dem Schiff Land ist. Christian H. nahm dies zur Kenntnis und fotografierte die wunderschönen Wellen. Werner A. wollte wissen, ob dieses Schiff auch ohne Risiko an diesem Land anlegen dürfe. Peter C. war gerade fertig mit dem Einräumen seiner neuen Kajüte, Christian H. ging in die Kombüse und holte sich etwas zu essen. Peter P. war fertig mit dem Nähen der Genua und machte sich wiederum daran, das Großsegel zu nähen. Gleichzeitig hielt er ein Referat über die Wichtigkeit und die Varianten

der verschiedenen Stiche beim Nähen der Segel. Werner A. fragte ihn ob dies auch rechtlich abgesichert sei.

In diesem Augenblick lief das Schiff auf Grund. Peter P. gab bekannt, daß er darauf aufmerksam gemacht hatte, daß da Land ist. Peter C. sicherte die Bordkassa, Christian H. sicherte die Speisereste und fotografierte das Land und die wunderschönen Wellen. Werner A. fragte, ob er auch nicht haftbar gemacht werden kann - für den unerlaubten Kontakt mit dem Grund. Peter P. warf den Anker aus, der nicht mehr am Schiff festgemacht war.

Peter C. stellte fest, daß das Schiff sinkt. Werner A. wollte wissen ob er wegen Umweltverschmutzung zur Rechenschaft gezogen werden kann. Christian H. fotografierte das sinkende Schiff und die wunderschönen Wellen. Peter P. hielt ein Referat über die Möglichkeiten auf einer einsamen Insel zu überleben. Werner A. gab bekannt das er für keinen Schaden aufkommen würde.

### Das Ende

Alle Vier stellten sich auf den Felsen auf den sie aufgelaufen waren, Christian H. fotografierte die wunderschönen Wellen, Werner A. machte sich Sorgen über die Haftung gegenüber dem Vercharterer, Peter P. schickte eine Flaschenpost ab um Hilfe herbeizuholen und Peter C. zählte die Bordkassa.

Nach ca. 10 Minuten war das ganze Schiff gesunken - alle Vier sahen zurück in Richtung Hafen und stellten gemeinsam fest: „Es ist 7:20 Uhr und die ersten zwei Meilen sind geschafft“.



„Jetzt weiß ich, wieso du bei der Marine nur Koch warst!“

**CZIPIN  
CHARTER**

Peter Czipin Dabschstr. 10 A-2102 Bisamberg Tel. + Fax +43226262015  
Mobil +436643560396 e-mail: [pczipin@utanet.at](mailto:pczipin@utanet.at) <http://www.pczipin.at>

**YACHTURLAUB FÜR SELBSTFAHRER ODER MIT CREW  
SEGELYACHTEN KATAMARANE MOTORYACHTEN  
VERKAUF VON NEUEN UND GEBRAUCHTYACHTEN**



**SLOWENIEN**



**KROATIEN**



**ITALIEN**



**FRANKREICH**



**SPANIEN**



**PORTUGAL**



**GRIECHENLAND**



**TÜRKEI**



**KUBA**



**KARIBIK**



**MALEDIVEN**



**SEYCHELLEN**



**THAILAND**



**AUSTRALIEN**



**NEUSEELAND**



**POLYNESIEN**

**BESSER BEI CZIPIN CHARTERN...**

# Termine

**Clubgasthaus** - jeden  
Dienstag ab 19 Uhr, im Wein-  
keller in Wien 3, Dietrichgasse  
18 (bei „Konferenzraum“ läuten)

**Törn Murter-Krk-Murter**  
27.5.-4.6.2000 - Infos beim  
Commodore - 0676/409-00-65

**Törn Côte d'Azur** - Prü-  
fungstörn - 7.-12.6.2000 - Infos  
b. Commodore - 0676/409-00-65

**Törn Golf von Venedig** -  
Prüfungstörn - 17.-25.6.2000 -  
Infos beim Commodore -  
0676/409-00-65

**Törn Murter-Murter**  
9.-16.7.2000 - Infos bei Raimund  
Bröthaler - 0664/30-11-833

**Seefest der S.F.V.S.**  
14.-16.7.2000 - in Mörbisch am  
Neusiedlersee - Einladung folgt

**Törn nördliche Adria**  
16.-30.9.2000 - Infos b. Raimund  
Bröthaler - 0664/30-11-833

**Törn südliche Adria**  
7.-21.10.2000 - Infos b. Raimund  
Bröthaler - 0664/30-11-833

**Törn Corfu-Grado**  
21.10.-1.11.2000 - Infos beim  
Commodore - 0676/409-00-65

**Törn 2000**  
November 2000 bis April 2001 -  
Infos beim ersten Sekretär -  
0664/340-37-73

**Generalversammlung  
der S.F.V. STRONGBOW**  
3. 11. 2000 - Einladung folgt

**Ausbildung**  
laufend - siehe Seite 10

Die SEEFÄHRERVEREINIGUNG STRONGBOW  
ist Verbandsverein bei



und Partner von



## Kontakt:

S.F.V. STRONGBOW e.V.  
A-1030 Wien, Dietrichgasse 18/60

## Präsidium:

**Berndt Wesiak** - 0676/409-00-65  
(Commodore + Referent für Ausbildung)

**Peter Brossmann** - 0664/30-80-588  
(Vice-Commodore + Referent für Öffentlichkeitsarbeit)

**Fritz Ritter** - 0664/340-37-73  
(Erster Sekretär + Referent für Jugendarbeit)

**Roman Spet** - 0664/384-90-91  
(Zweiter Sekretär + Referent für Informationstechnologie)

**Peter Preßnitz** - 0676/341-93-01  
(Bootsmeister + Referent für Tauchsport)

**Walter Ess** - 0699/1-033-60-44  
(Erster Zahlmeister)

**Alfred Stechauner** - 0676/429-19-58  
(Zweiter Zahlmeister + Referent für Seefahrt & Veranstaltungen)

## e-mail:

[sfv.strongbow@gmx.at](mailto:sfv.strongbow@gmx.at)

## Internet:

[sfv-strongbow.2cool.de](http://sfv-strongbow.2cool.de)



## Impressum:

**Herausgeber:** Seefahrervereinigung Strongbow e.V., A-1030 Wien, Dietrichgasse 18/60, **Redaktion:** Präsidium der S.F.V.S.,  
**Druck:** Kopieranstalt WLK, A-2340 Mödling, Wiener Str. 59-61.