

Seemannsgarn

S.F.V. STRONGBOW



NAVIGARE NECESSE EST

2.

CLUBZEITUNG

TÖRNS & BERICHTE
A U S B I L D U N G
I N F O S , T E R M I N E ,
V E R A N S T A L T U N G E N

INHALT

Seite 01

Leitartikel

Das Wort des "Comodore"

Seite 02

Seefest 2000

"Eine Nacht im Regen"

Seite 03

Clubjollen

"Die S.F.V. Armada"

Seite 04

Aus den Meeren

"Ein toller Hecht"

Seite 05

MSVÖ B/BP 03

"Muttertag und Vatertag"

Seite 06

MSVÖ BP 04

"Die Prüfung"

Seite 09

Ausbildung

"Daten und Fakten"

Seite 10

Törn 2000

"Das Ultimative Abenteuer"

Seite 11

Karten

"Törn-Routen"

Seite 12

Törn 2000 Übersicht

"Daten, Router, Preise"

Seite 13

Lavion - Grado

"Törn Navigator"

Seite 15

Balearen

"Der Flug der Möwe"

Seite 17

MSVÖ BP 05

"Pleiten, Pech, und Pannendienst"

Seite 18

Fotowettbewerb

"Die Besten werden erste sein"

Seite 19

Impressum

"Die Verantwortlichen"

Seite 20

Das Wort zum Schluß





Vereinigte Seefahrer!

Relativ kurze Zeit nach erstmaligem Erscheinen des Seemannsgarns, halten wir nun bereits die zweite Ausgabe in Händen. Eine tolle Leistung des Redaktionsteams und unserer Poeten – vor allem angesichts der schweren und langwierigen Geburt der Nummer 1.

Für diese literarische Arbeitswut gibt es natürlich Gründe, die man kennen sollte, um nicht enttäuscht zu werden, wenn es in Zukunft wieder längere Intervalle zwischen den einzelnen Ausgaben geben wird.

Zunächst haben wir im Moment noch jede Menge "Stoff" um das Seemannsgarn zu füllen. Über dreißig kürzere und längere Törns gab es seit Gründung der Vereinigung, an denen ich beteiligt war. Rechnen wir die Törns anderer Clubmitglieder hinzu, kommen wir auf über fünfzig. Dazu unsere Kurse, Seefeste und sonstige Veranstaltungen – das ergibt natürlich viele "Classic"-Berichte, die noch auf ihre Veröffentlichung warten.

Da wir aber natürlich auf Aktualität unserer Zeitung Wert legen, werden wir künftige Ausgaben nicht mit "alten Schinken" füllen, um kurze Erscheinungsintervalle zu ermöglichen, sondern das Seemannsgarn immer dann erscheinen lassen, wenn es genügend interessante neue Berichte gibt. Ein- bis zweimal jährlich sollte das gelingen. Der zweite Grund dafür,

Seemannsgarn Nr. 2

zur heurigen Generalversammlung fertigzustellen, ist unser Großprojekt – der Törn 2000.

Modul 0, der mediterrane Auftakt zur halben Weltumsegelung, beginnt am 10. November. Die vorliegende Ausgabe ist daher die letzte vor dem Törn 2000, die nächste wird im Frühling des kommenden Jahres und sich naturgemäß hauptsächlich um dieses dann hoffentlich erfolgreich vollendete Vorhaben drehen.

Viel Vergnügen also mit der zweiten Ausgabe des Seemannsgarns, von der ich hoffe, daß sie genauso gut gefällt wie die erste.

Der Commodore



SEEFEST 2000

oder

“Eine Nacht im Regen”

Das dritte Seefest der S.F.V. Strongbow in Mörbisch !



an nehme Wein, Bier, Cola, Almdudler, Koteletts,

Rindersteaks, eine Wiese mit Grillpavillon, zwei Jollen, zwei Bundesheerzelte und die Mitglieder der SFV Strongbow. Diese Kombination kann nur eines bedeuten: Seefest!!!!!!

Von Peter Preßnitz' Auto) ließen sie hinter sich. In Mörbisch angekommen begannen sie mit dem Ausräumen der Autos, dem Aufstellen der Zelte und dem Vorbereiten aller Sachen, die für das Grillen notwendig waren. Rindersteaks wurden in Öl und Salz eingelegt, Salate zubereitet und der Grill angeheizt.

Hilfe in Form von weiteren Mitgliedern und auch die ersten Gäste trafen laufend ein. Um ca. 1700 Uhr war



Am Wochenende vom 15. bis 16. Juli war es wieder einmal so weit. Zum dritten Mal wurde das Seefest der SFV Strongbow veranstaltet. Wie schon das erste im Sommer 1998 fand auch dieses auf der Wiese vor der Segelschule Lang im Seepark Mörbisch statt.

Samstag Mittag fuhren der erste Teil des Präsidiums und deren Helfer nach Mörbisch. Die ersten Probleme (Bergung

alles so weit fertig. Die ersten Fleischstücke wurden auf den Grill gelegt.

Das Fest dauerte bis ca. 0300 Uhr. In diesem Zeitraum waren insgesamt 18 Mitglieder der SFV Strongbow anwesend. Um genau zu sein traten fünf der 18 Mitglieder der SFV erst an diesem Abend bei. Das Feuerwerk der Mörbischer Seefestspiele war auch dieses Jahr eine schöne und lustige

Unterhaltung unseres Festes. Einige der Mitglieder testeten und erweiterten, mit der Golfausrüstung von Peter Brossmann, ihre Golfkenntnisse.



Commodore und die Neuen

Bis in der Früh wurden rund 50 Bälle in der Gegend und im See verteilt.

Leider war das Wetter nicht ganz auf unserer Seite. Die schönen Wochen zuvor forderten ein Wochenende mit Regen. Natürlich war es dieses. Doch dank der Zelte und des überdachten Grillers konnten alle im trockenen

Ein angemessenes Frühstück nach so einem Abend.

Leider geht alles vorbei. So auch dieses Fest. Am frühen Nachmittag wurde mit den



Dönerkebab oder was?

Aufräumarbeiten begonnen. Die Autos vom Peter und vom Berndt wurden bis unters Dach mit den



Karin auf dem Grill!

Resten des Festes aufgefüllt.

Die Jollen wurden wieder nach Oggau zurückgeführt und die Heimreise wurde angetreten.

Auf diesem Wege möchte ich mich nochmals bei Allen bedanken die beim Her- und Wegräumen so tatkräftig dabei waren.

Zum Schluss ist nur noch zu bemerken - dass trotz schlechtem Wetter, es wiederum ein schönes und lustiges Seefest war. Ich hoffe, dass dieser kurze Bericht und die Fotos auch die, die nicht dabei waren für das nächste Seefest begeistern können.

D´rum Mast und Schotbruch Roman Spet

sitzen und feiern.

Die zwei Jollen, die zum Segeln bereitgestellt worden waren, benutzte dieses Jahr keiner.

Muss wohl am Wetter oder der guten Stimmung gelegen haben.

Am nächsten Morgen wurde schon um 0900 Uhr der Grill angeheizt. Die letzten Fleischstücke, Würstel und Folienkartoffeln wurden zubereitet.



Clubjollen



Was ist ein Segelclub, der keine Boote irgendwelcher Art besitzt?

Ein Segelclub noch dazu, der sich zu einer seiner vordringlichsten Aufgaben die Ausbildung seiner Mitglieder in allen Belangen des Segelns gesetzt hat?

Nun - ich weiß es nicht. Solch ein Segelclub würde doch nicht glaubwürdig sein, vor allem in Bezug auf seine Zielsetzung.

Wir, die Seefahrervereinigung Strongbow, haben uns seinerzeit zur Gründung genau diese Aufgabe als eines der vordringlichsten Ziele gesetzt - die Erziehung unserer Mitglieder in allen Belangen der christlichen (und auch unchristlichen) Seefahrt.

Es mag nun jemand einwerfen: "Seefahrt bedeutet in (mehr oder weniger) großen Schiffen den weiten Ozean zu befahren eben - und nicht in kleinen Nußschalen auf kleinen Binnengewässern zu dümpeln!"

Dieser jemand hat recht. Aber....

Wer gelernt hat eine Jolle zu segeln, sämtliche Manöver beherrscht und damit aus Erfahrung weiß, was der ach so böse Wind mit einem Boot unter Segel so alles anstellt, der kann auch eine größere Yacht ohne viel Mühe bewegen.

Die Grundprinzipien sind ja die gleichen. Umgekehrt wird es schon sehr viel schwieriger. Von einem stabilen, fast sogar behäbigen, unkenterbaren Schiff auf einen kleinen wackeligen Nachen umzusteigen, der obendrein sofort umfällt, sobald auch nur einmal vergessen wird, die Schot rechtzeitig zu fieren oder Stützruder zu legen, ist ungleich komplizierter.

Plötzlich versteht man, warum die Yacht beim letzten Törn andauernd aus dem Ruder lief oder warum bei der Halse Stützruder zu legen ist. Und man wird sich dies merken, da sich die wenigsten eine Jolle mieten, sollten sie vorhaben, schwimmen zu gehen.

Aus diesen Gründen (und natürlich auch aus ganz banalen Gründen, wie unsere finanziellen Möglichkeiten...) haben wir uns letztes Jahr entschlossen, Jollen zu kaufen. Denn was ist ein Segelclub, der seine Mitglieder im Segeln unterweisen will, ohne entsprechende Mittel. Software ist gut und wichtig, aber ohne Hardware meistens ziemlich nutzlos - um mich des Computerjargons zu bedienen.

Aus - wie gesagt - eher banalen Gründen, wurde nun letztes Jahr ein sogenanntes Jollenfinanzierungsprogramm ins Leben gerufen und zugeschlagen. Unser aller Bekannter Fössleitner wollte sich von seiner "Jeton" (immerhin eine Jolle einer internationalen Regattaklasse) trennen und es fanden sich sehr schnell "Finanzierer", die mittels einer kleinen Zuwendung den Kauf ermöglichten.

Damit waren wir stolze Besitzer unseres ersten Club"schiffes"! Einen Namen bekam unser Flaggschiff, einer hoffentlich stetig wachsenden Flotte, natürlich auch und was lag näher, als die Jeton "Speedy" zu taufen. Überkomplett mit Trapezen, Spi plus dem Spibaum natürlich und doppelter Besegelung ausgestattet, wird unsere Speedy ihrem Namen mehr als gerecht. Jedoch ist einzuwenden, daß sie als Anfänger- und Lernboot aufgrund ihrer doch radikalen Auslegung eher bedingt geeignet ist.

Der nächste Schritt lag also nahe: ein gemütliches, anfängerfreundliches Schiffchen muß her, da unsere

Jollen ja vor allem zu Ausbildungszwecken benötigt werden. "Lollipop" war rasch gefunden. Weniger radikal, werden. "Lollipop" war rasch gefunden. Weniger radikal, höheres Freibord mit einer doch deutlich geringeren Segelfläche als Speedy, stellt Lollipop das ideale Gerät für den scheuen Beginner dar, ohne mit der Nervosität einer Regattajolle den Rudergänger zu fordern. Natürlich ist sie auch etwas langsamer.

Der Grundstein unserer Flotte war damit gelegt und nun galt es nur noch einen Liegeplatz zu finden. Dies aber war das schwierigere Unterfangen.

Ich möchte hier ein herzliches Dankeschön an unseren Mitsegler König richten, der uns ermöglichte, die Jollen bei seinen Eltern in Rust unterzubringen. Die Königs besitzen dort ein kleines Seehäuschen mitten im Schilf. Damit stand dann dem Segelvergnügen und der Ausbildung unserer Mitglieder nichts mehr im Wege (siehe Artikel in dieser Zeitschrift). Im Frühjahr dieses Jahres waren wir dann leider aus organisatorischen Gründen gezwungen, die Idylle in Rust zu verlassen und übersiedelten unsere Jollen nach Oggau, wo wir einen Liegeplatz fanden - leider ohne Häuschen und lang nicht so familiär.

Doch wir handelten offensichtlich in weiser Voraussicht, denn im Sommer dieses Jahres erweiterten wir unsere Flotte erneut und erstanden eine "Europe". Damit hätten wir das Platzangebot von Königs Hütte ganz sicher gesprengt.

Diese Europe ist ein echter Renner. In Topzustand und wahrscheinlich das schnellste Boot in unserem Besitz. Im Gegensatz zu unseren anderen Booten ist die Europe, mit Namen "The Only One", nur mit einem Groß getakelt, aber groß genug um auch zu zweit gesegelt zu werden.

Apropos Segeln: Natürlich ist jeder herzlich eingeladen unsere Jollen nach besten Kräften zu nutzen. Der Unkostenbeitrag, den wir dafür einheben müssen, beträgt: (Trailer inklusive) Kräften zu nutzen. Der Unkostenbeitrag, den wir dafür einheben müssen, beträgt: (Trailer inklusive) Speedy ATS 300/Tag, 200/Folgetag, 1100/Woche Lollipop ATS 200/Tag, 150/Folgetag, 800/Woche The Only One ATS 200/Tag, 150/Folgetag, 800/Woche

Nähere Informationen erhält ihr gerne von unserem Commodore, Berndt Wesiak, oder mir, dem Bootsmeister. Ich kann somit nur hoffen, daß möglichst viele von euch dieses Angebot auch nützen, denn wer rastet der rostet und ein Segler, der nicht segelt, legt, wie sein Schiff auch, Moos an. Und wer weiß, vielleicht haben wir ja einen zukünftigen Champion in unseren Reihen. 2 Regattaboote sind schon unser Eigen, Speedy und The Only One, die nur darauf warten, zu ihrem ersten Regattasieg gesegelt zu werden. Viel Spaß beim Trainieren, oder auch nur Genußsegeln, wünscht euch euer Bootsmeister. Peter Preßnitz

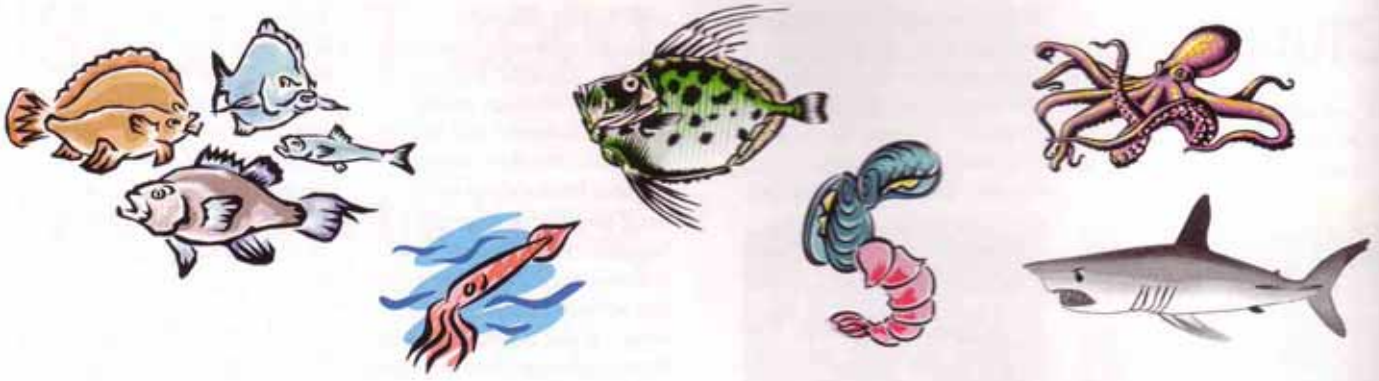


S.F.V. STRONGBOW

**JOLLEN
CHARTER**

HOT-LINE

**0676 /
3419301**



Aus den Meeren

Sehr geehrter Leser!

Der Seehecht ist ein sehr guter und schmackhafter Speisefisch, der ausgezeichnet zum Grillen und Braten geeignet ist. Wird er am Teller wie eine Forelle aufgelöst (den Rücken entlang aufschneiden und das Fleisch seitlich wegziehen), verbleiben sehr wenig bis gar keine Gräten im Fleisch. Gutes Gelingen und guten Appetit.

Walter Ess

SEEHECHT



(Merluccius merluccius)

Aussehen: Länge meist 50 bis 80 cm (auch bis 1,25 m) Rücken grau bis dunkelgrau oder braungrau, manchmal schwarz gepunktet; Seiten heller; Bauch schimmernd weißlich bis weiß; Flossen oft dunkel gesäumt; Maul und Kiemenhöhle schwarz. Kein Bartfaden am Kinn. Mund leicht oberständig, weit, kräftig bezahnt. 2. Rückenflosse und Afterflosse hinter der Mitte, am Rand leicht eingebuchtet; Schwanzflosse gerade abgestutzt; Bauchflossen gerundet, etwas kleiner als die Brustflossen.

Lebensraum: Im Mittelmeer, Atlantik und in der Nordsee, bodennah lebender, sich vorwiegend von kleineren Schwarmfischen ernährenden Räuber, tagsüber meist in größeren Tiefen, nachts höher, bei Laich- und Nahrungswanderungen manchmal im Flachwasser anzutreffen.

Internationale Namen: D = Hechtdorsch, E = Merluza (Pescadilla), F = Merlu (Colin), GB = Hake, GR = Bacaliáros, HR = Mol, I = Merlozzo

MSVÖ B/BP 03

“Alles Gute zum Muttertag, oder war's doch Vatertag”?

Der erste MSVÖ-FB3-Kurs im Club - Theorie und Praxis

Jahrelang nur mit dem "Grande Patente" aus dem ehemaligen

Jugoslawien ausgestattet unterwegs und speziell, nachdem ein Teil meiner Familie und einige Freunde mit Hilfe unseres Commodore Berndt Wesiak denselben Befähigungsausweis (sogar mit Funkberechtigung) an einem Wochenende bekommen hatten, entstand bei mir - motiviert durch Heini (Arch. Mag. Heinz Hübl) der Wunsch, mir wirkliches Wissen anzueignen.



Peter bringt Neptun ein Opfer

Berndt angerufen, einen Anfangstermin ausgemacht, eine kleine Kursgebühr berappt und schon ging es in unserem Clublokal los. Anfangs waren die Kursabende noch recht lustig



Peter und Heini an der Karte

- unsere Frauen wollten ebenfalls mitmachen - doch mit der Zeit entstand in uns immer mehr die Gewißheit, daß dieser ganze Stoff für uns doch zu umfangreich und zu schwer ist; außerdem befuhren wir ja die Meere auch bisher klag- und vor allem unfallos ... Kurz, während des letzten Winters

Hatten wir, auch durch meinen langen Auslandsaufenthalt Bedingt, einen "Hänger" und keinen lehrreichen Kursbesuch mehr.

Berndt ist es zu verdanken, der uns ermutigte, Weiterzumachen, daß wir dann - nach einem mehrwöchigen Intensivkurs, der seinesgleichen sucht, Anmerkung des Commodore



"Nachdenkpause"

- am Muttertag im Vergangenen Mai mit mulmigen Gefühlen aber vollgestopft mit Wissen zur Theorieprüfung antraten.

Neptun war uns gewogen und gutgemeinte Ratschläge des Prüfers, wie einfach ein Blatt Papier an die nicht ganz passende Karte anzuheften um den Kurs weiterzeichnen zu können, pflasterten



Der Chef macht's Persönlich

Unseren Weg zu Erfolg. So freuten Heini und ich uns Schließlich auf die "g'machte Wies'n" der Praxisprüfung, denn fahren mit dem Boot konnten wir ja schließlich. Berndt organisierte die Prüfer und meinte, als der Termin feststand, daß es gut wäre, ein paar Tage früher schon zu üben, und so fuhren wir bei

noch prächtigem Wetter mit unserer Evina 2 vor der Küste Südfrankreichs, machten Peilungen, lernten noch schnell eine neue Art, den Palstek zu "knüpfen", koppelten unseren Kurs entlang und fuhren in der Nacht Häfen in der Umgebung an, wobei ein grünes Feuer auch durchaus weiß erscheinen kann. "In der Nacht ist alles viel leichter, du hast ja die Feuer



Peter mit Prüfungskommission

Und sonstigen Lichter zur Verfügung", so sprach unser Berndt ... Es waren zwei sehr schöne Tage, auch Berndt genöß das Fahren in der Sonne auf spiegelglatter See - ausnahmsweise mit einem Motorboot - und wir genossen das Volle Vertrauen unseres manchmal müden Instruktors.

Ing. Jäger und Ing. Neubauer, unsere Prüfer, machten uns aber sehr bald wieder bewußt, daß das eine Prüfung war und kein Urlaubswochenende Natürlich war auch eine Nachfahrt Teil dieser und so fuhren wir, diesmal bei strömendem Regen, mit unserer nach oben offenen



Berndt mit Prüfungskommission

Evina 2 durch die Nacht, bis wir alle so naß waren, daß

Die Prüfer meinten, es wäre OK und uns den Heimathafen Port Grimaud ansteuern ließen. Letztendlich war unsere "g'machte Wies'n" eine auch mit Theoriefragen gespickte Prüfung, wobei Heini und ich pausenlos

"dran" waren, wir waren eben nur zwei Kandidaten.



Heini, Berndt und Peter



Peter und seine "EVINA 2"

So ging auch das Vatertagswochenende für uns mit gutem Erfolg vorüber, wir sind nun stolze Besitzer des Befähigungsausweises für den FB 3 und wissen eine ganze Menge mehr von dem Spruch "Navigare necesse est ..."

Statistik:

Yacht:

M/Y Pershing 38 "Evina 2"

Revier:

Port Grimaud - Golf von St.

Tropez

Zeit:

7 - 11 Juni 2000 (Praxis- und Prüfungstörn)

Crew:

Instructor:

Berndt Wesiak

Kandidaten:

Peter Krasny (Eigner- Autor) und Heinz Hübl

Prüfer:

Harald Jäger und Gerald Neubauer

Daten:

159 NM,

24,7 Betriebsstunden,

4,3 Nachtstunden

MSVÖ-Praxisprüfung FB 3, beide Kandidaten bestanden



BP 04

“Die Prüfung”

Wieder einmal ein Prüfungstörn

Die Blitze gaben den Blick auf eine schäumende See frei - grau-grünes Wasser, brechende Wellen, Gischt. Die Sterne waren verschwunden, ein schwarzes Wolkenungetüm hatte sich über uns ausgebreitet. Der stöhnende Motor drehte den Bug der "Green Spleen" durch den Wind: Die Dalbenstraße nach Grado war im Unwetter nicht zu bewältigen - auch wenn wir es uns gewünscht hätten, auch wenn wir schon Stunden zuvor an der Mole der Marina festmachen hätten wollen. Wir hatten

Gedanke kam, "den Skipper mach' ich selber". Aber das können wir überspringen, auch die "kleine Matura", die sechsstündige Theorieprüfung. Mit einiger Zuversicht, zahlreichen Büchern und dem Skriptum im Gepäck brachen wir im Juni 2000 zum Prüfungstörn auf.

Das war die erste Herausforderung. Die harmlos "Grünspan" genannte "Greenspleen" lag in Grado, die "Oniro II" in Medulin. Erste Aufgabe: Boot finden, zweite: in Pula zusammentreffen.

Die "Grünspan": Das Schiff mit dem krummen Mast in der Marina San Marco, war eine unbestreitbar klare Aussage des Commodore. Thomas, Gerd und Otto trafen auf Berndt, Fred und Michi, als diese einige Lichtmaschinen für den Bordmotor aus dem Kofferraum holten. Dem Vermehmen nach hatte die



Die Oniro II Crew

unser Boot treffsicher ins Unwetter gesteuert. Wenn so etwas passiert - dann leidet ein Prüfer mit, dann geht es um den "B-Schein".

"Yacht Master's Licence": Diesen Schein bekommt man nicht einfach mit einem wilden Ritt durchs Gewitter. Unsere Geschichte beginnt deshalb viel früher. Im Weinkeller in der Dietrichgasse vielleicht, wahrscheinlich noch davor, als jedem von uns der

Grünspan daran Bedarf. Die "Oniro"-Crew hatte es etwas schwieriger. Das Schiff verfügt nur über einen Geraden Mast, überdies wurde es von Raimund von Ilici nach Medulin verlegt, als die Crew noch auf der Autobahn war. Nicht die ganze Crew:

Josef näherte sich der Prüfungsangelegenheit mit dem Zug von Süden - was heißt: Er kam zu spät. Das bedeutet: Fritz, sein Etappen-Chauffeur, musste



Grünspan im "Sail-In"

stundenlang warten. Was macht ein Skipperkandidat, wenn er an einem Samstag im Juni in Rijeka fest sitzt? Ein Bier am Hafen wäre eine Möglichkeit, ein Tee gegen die flackernden Nerven in der Altstadt wäre denkbar. Fritz besuchte den Hafenskapitän - und machte das kroatische Küstenpatent. Das Schiff haben dann auch noch alle gefunden.

Die Performance der Beteiligten ermöglichte es tatsächlich, irgendwann in der Nacht im Hafen von Pula zusammen zu treffen. Das konnte auch die unbeleuchtete zehn Meter lange, einbetonierte Steinpier, die sich im Vorhafen tückisch und überraschend in die Kurslinie der "Grünspan" schob, nicht verhindern. Von da an ging's nach Süden. Zum Beispiel ins "Sail-in" in Veli Losinj. Das ist ein winziger Hafen mit einem Restaurant just an jener Mole, an der man fest macht. Der Motor läuft noch, wenn der Kellner schon die Bestellung entgegen nimmt.

An dieser Stelle wollen wir Michael Dank sagen. Er, ein unsteter Geist, wechselte während des Essens mehrfach den Sitzplatz. Der nette Ober, auch ein aufmerksamer Kellner kann seine Augen nicht überall haben, stellte einen leeren Sessel just in jenem Augenblick weg, da sich Michael niedersetzen wollte. Michis Bruchlandung auf dem Betonboden, er blieb unverletzt, ließ in der Bedienung trotz unseres befreienden, brüllenden Gelächters schlechtes Gewissen keimen. Wir haben Michael und dem Kellner für eine Runde Pelinkovac zu danken.

Am nächsten Morgen wechselten die Skipper, Berndt telefonierte wieder oder immer noch. Raimund ließ Thomas, Gerd und Otto bei den Manövern durch alle Reifen springen. Halse, Wende, Boje über Bord immer nur zu zweit und das mit Backstagen. Der Wind legte auf Beaufort 6 zu und nach stundenlangem Training hatten wir Arme wie



Berndt und Bernd im "Boot"

Schimpansen. Die Boje fanden wir inzwischen auch immer öfter wieder. Der Blick zur Oniro zeigte: Das Schwesterschiff tanzte auch wie eine Primaballerina durch die Wellen - Vorwind-Halbwindkurs, stehende, einfallende Fock, die Mannschaft zeigte alle Kunststücke.

Die "Oniro" gab den Takt an: Anlegen in Silba-West. Fritz, Josef, Bernd T., Michael und der Commodore schafften es an die Mole, um zu erkennen: Bei diesen Wellen wird das keine ruhige Nacht und für die "Grünspan" ist kein Platz mehr. Wir rundeten also Silba, durften für die Ansteuerung des Osthafens eine Wende im Strom rechnen - und konnten uns dem Sun-Downer widmen

Der Sun-Downer heißt wahrscheinlich so, weil die geneigte Kundschaft nach dem Genuss rasch die Sonne untergehen sieht. Seebären können das weg stecken, können das Schiff immer noch landwärts verlassen und ein Restaurant aufsuchen. Das Erscheinen der heiteren Prüfungsgilde zauberte dem Gastronomen ein Lächeln ins Angesicht. Auch Biergärten, die sich nächtens in den Weg schoben, konnten uns an der Heimkehr aufs Schiff nicht hindern.

6 Uhr, das ist viel zu früh, um aus dem Hafen auszulaufen? Ein Etmal von 70 Seemeilen ist andererseits viel zu weit, um wesentlich später auszulaufen.

Verschlafene Matrosen, Kaffee erst auf See kochen, mit der heißen Tasse dem Sonnenaufgang und der Durchfahrt von Ilovik entgegen blinzeln: Sechs Uhr ist durchaus eine gute Zeit, einen Hafen zu verlassen.

Wenn wir von ein paar Pannen absehen. Wir wollen nicht berichten, dass das Banana-Boat der "Oniro" Wasser schöpfte, dass die "Oniro" Achter fahren musste, um es zu bergen, dass dann dabei ein paar Teile in die See fielen und weitere Manöverkreise angesagt waren, dass die Oniro Hilfe brauchte, der Funk just da versagte und auf der Grünspan nur unverständlich krächzte.

Berichten wir von glücklicheren Manövern: Rovinij - eine große Marina, die sich vorzüglich für



Instruktoren-Team

Hafenübungen eignet. Längsseits gehen, Eindampfen

in die Spring auch aus dem 90-Grad Winkel: Wir schafften alles, ohne die Boot zu zerstören oder ein Boot zu versenken. Dann begann das Ankermanöver: Die Grünspan stellt sich mitten in die Fahrwasserrinne vor der Marina und läßt den Anker fallen - die Kette frißt sich schnell in der Winsch fest, nichts geht mehr. Die Kette ist seit der Indienstellung des Schiffes zu einem kompakten Eisenklumpen zusammengeroftet.



Cool, oder?!

Bernd gibt Hilfe durch Zuruf: Nehmt den Hammer! Kein Hammer an Bord. Wir dreschen mit dem Franzosen auf die Glieder, das Ding bewegt sich zehn Zentimeter und der vorherige Zustand ist wieder hergestellt.

Berndt kommt an Bord, wir fädeln die gesamte Kette aus und entwirren das Gewurl. Einschäkeln ist dann ein Job für einen kleinwüchsigen

Akrobaten mit Händen, in denen sich das Gefühl eines

Chirurgen und die Kraft eines Freistilringers vereinigen. Verzweiflung kam jedoch eher bei unbeteiligten Seekameraden auf: Allzu viele versuchten die Ankerboje als vermeintlich vergessenen Fender an Bord zu nehmen - und bekamen rote Gesichter, als sie unwissentlich an der Ankerkette zerrten.

Die Häfen Istriens bis Grado wollten wir uns ansehen, die Ansteuerungen bei der Prüfung auswendig wissen. Zum Beispiel die von Vrsar. Weil, Vrsar ist sozusagen ein Hund. Da lockt den aus Süden kommenden Segler der "Canale di Giuseppe", der in keiner Seekarte verzeichnet ist. Die dachten sich schon etwas, die Seekartenzeichner, aber der wahre Seebär mißtraut eindimensionalen Darstellungen. Der Kurs der Oniro entfernte sich jedenfalls markant von jenem der Grünspan. Das zog eine inquisitorische Befragung des diensthabenden Navigators nach sich - und eine krasse Kursänderung weg von der drohenden Untiefe. Die Vögel sitzen noch heute auf den Riffen, die die Oniro gerade nicht nicht abgeschremmt hat.

Pula 1000 Uhr, die Oniro ist in Richtung Grado unterwegs, als die Prüfer an Bord der Grünspan gehen. Die Herren Friedrich und Werner haben klein bedruckte Listen mit, müssten wir jede Aufgabe gesondert absolvieren, wären wir Wochen unterwegs. Souveräne Prüfer können das seglerische Vermögen ihrer Kundschaft aber auch im Überblick gut einschätzen. Der Skipper der Stunde, der Navigator des Entsetzens und der Rudergänger des Horrors sind rasch eingeteilt und wir schippern in den Fazanski Kanal. Hinter einer Inselfüse steigt die Windstärke von 0 auf 2 Beaufort, eine gute Gelegenheit für die Segelmanöver. Jeder schafft es, die Rettungsweste im ersten Versuch aus dem Wasser zu bekommen.

Wenig Wind, wenig Segel viel

motoren, wir kommen nach Rovinij. Wir schaffen die Anlegemanöver, die Stege bleiben stehen und die anderen Boote unversehrt.



Captain Raimund am Ruder

Beiläufige Hinweise auf das vergangene Ankermanöver, die Kette, die Winsch und die damit verbrauchte Zeit, geben einen Gutpunkt in Ehrlichkeit ohne Ankereinfahren. Die Zeit danach wird uns mit dem Wetter vertrieben. Wir wissen, wo rechts ist, wenn der Wind aus Westen kommt und warum, sowie, was eine Barographennase ist.

erreicht. Dann wurde es finster. Wir liefen aus und zählten uns an den Kennungen der Leuchttfeuer die Augen aus

dem Kopf, bis wir die Wiederkehr eines Zastava-Blinklichts erkannten. Rt Savudrija und der Leuchtturm von Triest tauchten auf, da konnte fast nichts mehr passieren. Bis auf das Wetter. Der Himmel wechselte von finster auf bedrohlich schwarz, aber die Kenner der sieben Weltmeere entschieden: wir laufen nicht



Leben an Bord

Schon sind wird in Novigrad: Dort läßt sich nur ankern und oder in der schmalsten Marina zwischen Friesland und Feuerland festmachen - oder ein Prüfer kennt die Beamten und das Schiff darf am Zollsteiger längsseits gehen. Wenn der Prüfer dann auch noch das beste Restaurant in der Stadt kennt und die Wirtsleute den Prüfer kennen, dann ist zwar noch nichts gewonnen, aber ein angenehmer Aufenthalt

nach Piran , es geht sich aus.

Es ging sich nicht aus.

Die Ansteuerungsfunzel in Sicht, die leuchtende Kulisse Grados vor Augen kam das Gewitter. Ein Gewitter? Es war eine Kaltfront mit allem Drum und Dran in die wir in der Direttissima hineingesteuert waren. Die ersten Böen ließen Gerd kräftiger am Ruder zupacken, die ersten Tropfen veranlassten Thomas und

einen Prüfer ins Ölzeug schlüpfen, der erste Blitz veranlasste Otto einen letzten Positionsfix vor dem Weltuntergang zeichnen. Da kam der Regen. Regen? Eine Wassermauer stand vor uns, alle Lichter ringsum schinonen verloschen, der Kurs war: Wellen so ansteuern, dass die Brecher uns nicht vollends unter Wasser setzen.

Später tauchte das weiße Ansteuerungslicht von Grado wieder auf, anliegen konnten wir die Dalbenstraße nicht. Eine Gewitterzelle zwang uns zur Wende in die Gegenrichtung.

0530, Marina San Marco, das Grado-Erlebnis: Die Grünspan ist in ordentlicher See und reifem Wind an die Mole gebracht, da wird das Meer glatt, der Wind erstirbt. Mannschaft und Prüfer sitzen einander mit geröteten Augen gegenüber. Das ist der Moment des Verdikts.

Aus dem Stadtkanal von Grado motorte die Oniro heran, nervöse Matrosen machten Bilderbuch-Palsteks und vertäuten das Boot, als wäre Hurrikan-Saison. Für Fritz, Josef, und Bernd T. begann, was Thomas, Gerd und Otto ausgestanden hatten: Manöver, Wetterkunde, Nachtfahrt durch den Fazanski Kanal und dort nicht auf das Strandcafé zuhalten. Die Reste des Unwetters hatten sie auch noch auszustehen.

Ihr habt viel seglerisches Herz bewiesen, ihr habt euch überdurchschnittlich gut geschlagen, beschieden uns die Prüfer: "bestanden". Möge Äolus gnädig sein.

Statistik:

Schiffe:
Green Spleen und Oniro II

Datum: Juni 2000
17 - 24 (Green Spleen)
17- 25 (Oniro II)

Revier:
Nördliche Adria:
Grado bzw. Medulin - Pula
- Losinj - Silba - Pula -
Grado -Pula

Crews:

Green Spleen:

Captain:
Berndt Wesiak
Kandidaten:
Otto Ranftl (Autor),
Gerd Heyny, Thomas Hell
Crew:
Alfred und Michaela Graf

Oniro II:

Captain:
Raimund Bröthaler
Kandidaten:
Bernd Traub, Fritz Strobl,
Josef Berthold
Crew:
Michael Schramm

Prüfer:
Friedrich Schwarzenberger
und Werner Sponger

Daten (Green Spleen):

Strecke gesamt: 307 NM,
davon unter Segel 148
NM; 2 Nachtfahrten, 9:40
Nachtstunden, 7 Tage
ÖSV-Praxisprüfung FB 2;
alle Kandidaten haben
bestanden.

Otto "Skipper" Ranftl



AUSBILDUNG 2001

Nach einem äußerst erfolgreichem Jahr 2000, 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, Abschluß mit Theorieprüfung
- 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.

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



Törn 2000



achdem mittlerweile hinlänglich bekannt sein dürfte, was der Törn 2000 ist, gehe ich ohne einleitende Erklärungen in medias res: Zum Zeitpunkt, da dieser Artikel geschrieben wurde, hatten wir die Planungsphase endgültig abgeschlossen und die intensiven Vorbereitungen begonnen. Zum Zeitpunkt, da ihr diesen Artikel lest, sind wir bereits auf hoher See. Was gibt es also Neues?

Abweichend von der ursprünglichen Planung gab es eine kleine Änderung in der Moduleinteilung: Modul 3, das Silvestermodul, wurde wegen der Schwierigkeiten zum Jahreswechsel Flüge zu einigermaßen vernünftigen Preisen zu bekommen, aufgelöst bzw. aufgeteilt. Modul 3A ist eine Verlängerung der Atlantiküberquerung (M1-2), Modul 3B ist - für einige Mitsegler - der Auftakt oder die Eingewöhnungsphase zu Modul 4. Zwischen Modulen 6 und 7 wurde ein zusätzliches zweiwöchiges Modul T und eine Vorbereitungswoche für

die Rückfahrt über den Atlantischen Ozean eingeschoben. Dies hauptsächlich aus zeitlichen Gründen. Berichterstattung während des Törns: Wir werden laufend Berichte und Photos, die wir während des Törns 2000 von unterwegs bekommen, auf der SFVS-Website veröffentlichen: <http://sfv-strongbow.2cool.de> Geplant ist grundsätzlich, daß wöchentlich Berichte über e-mail von den einzelnen Crews geliefert werden, während der Atlantiküberquerungen, werden wir uns vermutlich länger

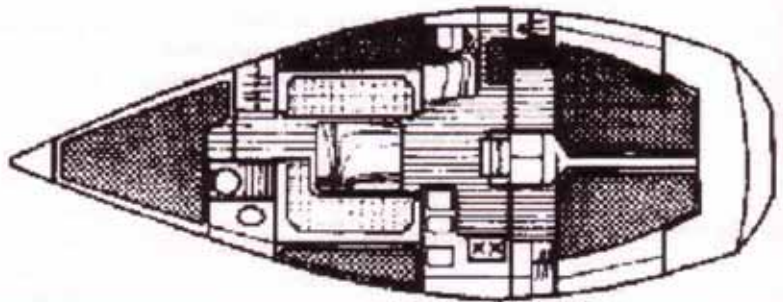
gedulden müssen, sonst hoffen wir, daß es funktioniert. Abschließend noch ein Insider-Tipp: Sollte es unter unseren geschätzten Lesern und Segelfreunden tatsächlich noch jemand geben, der sich seine Teilnahme am besten aller Millenniumstörns noch nicht gesichert hat, meldet euch, vielleicht haben wir ja noch den einen oder anderen Platz frei.

Der Projektleiter und der Commodore

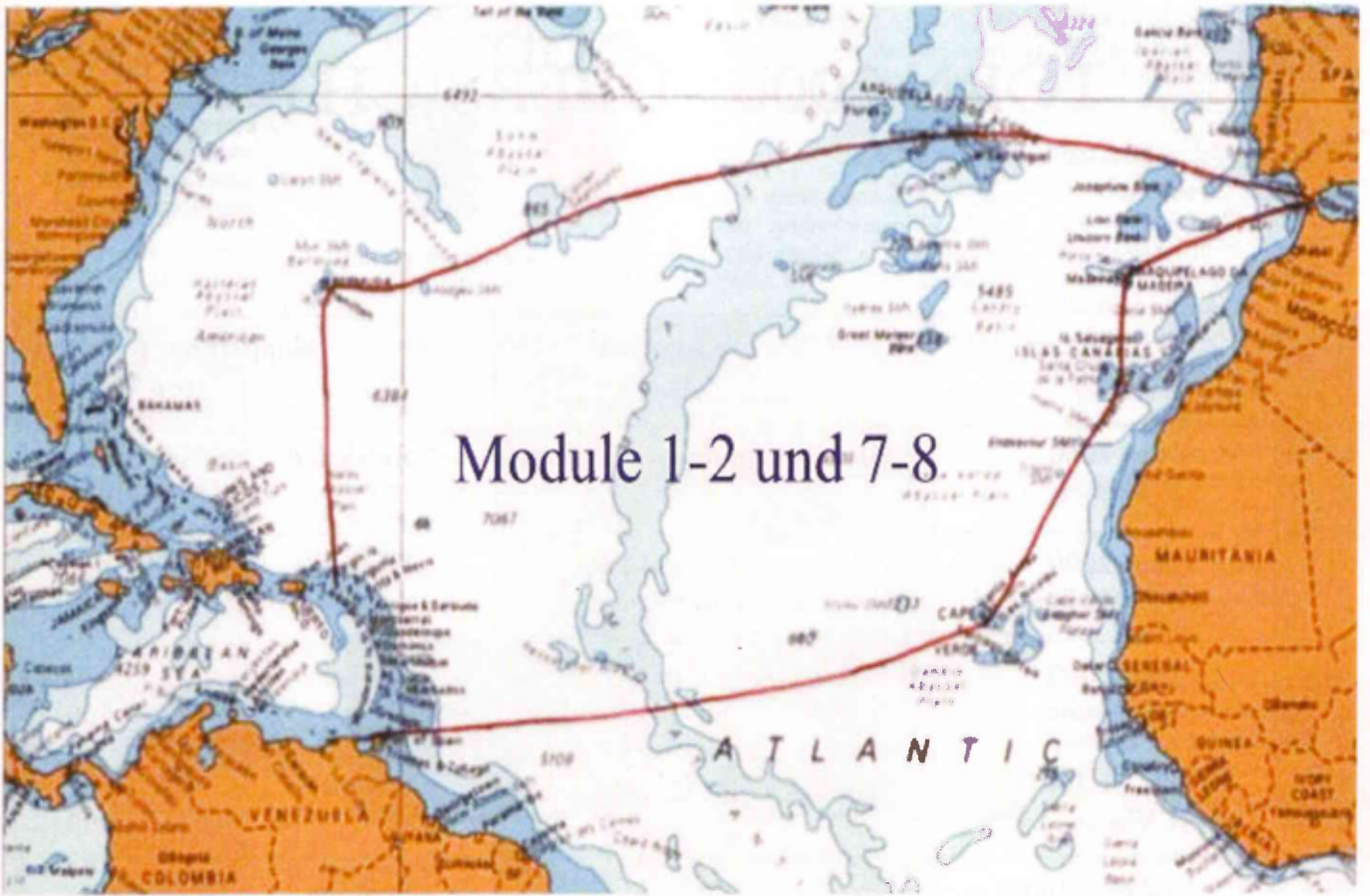


SUN SHINE 36 / 38

Kojen/Slupper/Salot	6/2/4
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 ²
Dieselmotor	22 kW (30 PS)
Wassertank	200 l
Dieseltank	85 l



Module 0 und 9



S.F.V. STRONGBOW - TÖRN 2000



TÖRN 2000 - ÜBERSICHT

Modul	Datum/Zeit	Route - Aktivitäten	Skipper	Preis p. Person (pro Woche)
0	Nov. 2000 3 Wochen	Grado - Gibraltar	Bröthaler	ATS 5.700,- (ATS 1.900,-)
1	Dez. 2000 1,5 Wochen	Gibraltar-(Madeira)-Islas Canarias - (Cabo Verde)	Wesiak	ATS 3.750,- (ATS 2.500,-)
2	Dez. 2000 2,5 Wochen	Islas Canarias/Cabo Verde G. Paria - Trinidad	Wesiak	ATS 5.700,- (ATS 2.300,-)
3a	1 - 7.1.2001 1 Woche	Trinidad - Martinique	Wesiak	ATS 4.000,- (ATS 4.000,-)
3b	7 - 14 1.2001 1 Woche	Martinique - Martinique	Preßnitz	ATS 4.000,- (ATS 4.000,-)
4	14 - 28.1. 2001 2 Wochen	Martinique - Martinique Segeln und Tauchen	Preßnitz	ATS 13.000,- (ATS 6.500,-)
5	28.1.-11.2.2001 2 Wochen	Martinique - Gouadeloupe	Brossmann	ATS 13.000,- (ATS 6.500,-)
6	11 - 25.2.2001 2 Wochen	Gouadeloupe-Gouadeloupe Segeln und Tauchen	Bröthaler	ATS 13.000,- (ATS 6.500,-)
7	17.3.-15.4.2001 4 Wochen	Virgin Island - Acores	Bröthaler	ATS 6.000,- (ATS 1.500,-)
8	15.4.-28.4.2001 2 Wochen	Acores - Gibraltar	Bröthaler	ATS 3.750,- (ATS 1.875,-)
9	April/Mai 2001 2 Wochen	Gibraltar - Corfu Prüfungstörn FB 2/3	Wesiak	ATS 5.000,- (ATS 2.500,-)

Lavrion - Grado



Überstellungstörn vom
25.12.1998 - 03.01.1999
Törn: Lavrion (Griechenland)
- Grado (Italien)
Yacht: Diva 399 - "Green
Spleen"
Skipper: Berndt Wesiak
Wachführer: Roman Spet und
Seepel Rosenberger
Crew: Alfred Graf, Robert
Opperer, Claus Ringseis,
Christina Rosenstein

In der Nacht vom
24. auf den 25.
Dezember 1998
traten Berndt,
Seepel und die Autorin die
Reise nach Griechenland an.
Wir kamen am Nachmittag
des 25., nach einem sehr
angenehmen Flug und einer
turbulenten Taxifahrt,
wohlbehalten in Lavrion an.
Dort bezogen wir als erstes
das Schiff. Der erste Eindruck:
Es muß wohl jemand am
Schiff gewesen sein, denn es
sah nicht gerade so aus wie
es die letzte Crew verlassen
hatte und die ganzen
Polsterungen waren ziemlich
feucht, da das Boot doch ein
ganzes Monat gestanden war.

Nachdem wir alles verstaut
hatten wollten wir ablegen,
doch nach einigen Metern
gaben wir es wieder auf, da
bei Einbruch der Dunkelheit
der starke Wind für äußerst
unangenehme Temperaturen
sorgte. Also entschlossen wir
uns umzukehren und erst am
nächsten Tag in der Früh die
Leinen los zu machen.
Dafür wollten wir uns einen
sehr gemütlichen Abend in
Lavrion bei einem guten
Essen und einem guten
Tröpfchen Wein machen.
Demzufolge machten wir uns
auf die Socken und suchten
ein nettes Restaurant. Doch
schon bald mußten wir leider
mit Bedauern feststellen, daß
am 25. Dezember kein
Restaurant offen hat. Cafes
waren zuhauf geöffnet, doch

das befriedigte uns nicht
wirklich und unsere Mägen
schon gar nicht. Mit dieser
traurigen Tatsache mußten wir
uns abfinden und gingen
schweren Mutes und leeren
Magens wieder zum Schiff
zurück. Dort machten wir es
uns gemütlich (jedenfalls so
gut es ging) und jausneten ein
wenig, denn zum Glück
hatten wir wenigstens Speck,
Brot und eingelegte Gurken



und Pfefferoni mit. Wir
kuschelten uns so richtig
aneinander, denn es war



doch ziemlich kühl und
feucht. Nach unserem
königlichen Mahl wollten wir
eigentlich in die Hapfen, doch
es war uns einfach zu kalt,
deshalb entschlossen wir uns
noch in das nächste Cafe zu
gehen, um dort einen Tee mit
Rum zu trinken. In dem Lokal
rissen wir uns dann um den
besten Platz bei der Heizung
und wärmten uns einmal so
richtig auf. Das Tüpfelchen
auf dem I war dann noch der
heiße Tee mit Rum, die
ersehnte Wärme von innen.

Nach der Aufwärm-session
eilten wir zum Schiff und
murmelten uns nach einem
Schluck "Captain Morgan" in
die Schlafsäcke.
Am nächsten Morgen liefen
wir schon ziemlich früh aus,
um pünktlich in Athen zu sein,
denn dort kam die restliche
Crew hin. Fred, Roman, Claus

und Robert sind nämlich mit
der Fähre von Venedig nach
Corfu und von dort weiter mit
dem Flieger nach Athen.

Die ersten paar Stunden des
26. auf See waren die
schlimmsten, es ging zwar ein
toller Wind und wir kamen
wirklich gut voran, aber die
Kälte machte uns schon sehr
zu schaffen. Wir waren
eingewickelt wie die Eskimos
und trotzdem war es noch
unangenehm.

Eine kriechende Kälte.
Heilfroh waren wir, als wir im
Hafen von Athen in Kalamaki
einliefen. Und so wie wir fest



gemacht hatten, wurde es
wärmer. Es war wie verhext. In
Athen besorgten wir uns ein



Taxi, fuhren in die Innenstadt
und gingen sehr vorzüglich
essen (Gott sei Dank hatten
da die Restaurants auf!).
Um 2200 trafen wir dann die
anderen, die auch eine
spannende Anreise hatten.
Mit Bier verschönerten sie sich
die Überfahrt auf der Fähre,
in Corfu angekommen,
standen sie dann am
Flughafen vor verschlossenen
Türen und waren ganz aus
dem Häuschen. Berndts
Handy lief heiß! Wir
amüsierten uns köstlich. Der
einzige von den
Ausgesperrten der wirklich
froh war, war Fred, denn der
hat nicht so eine Freude mit
dem Fliegen. Die Anderen
lullten ihn etwas mit Bier ein,
damit er vom Flug nicht so
viel mit bekommt.
Nachdem sie uns die
erheiternde Geschichte
erzählt und das ganze

Gepäck verstaut und die
einzigen 5 Dosen Bier
vernichtet hatten, liefen wir
dann um 2230 aus.

Wir konzentrierten uns jetzt
auf das nächste Ziel, Istmmia
Der südöstliche Ort vom
Kanal von Corinth. Als uns
am 27.12. die Pforte des
Kanals geöffnet wurde, waren
wir sehr beeindruckt. An
Backbord und an Steuerbord
ragen die Felswände empor,
ein atemberaubender Anblick.
Na da wurden dann wieder
einige Fotos verschossen!
Immer diese Touristen! Den
Kanal hinter uns gelassen
segelten wir in Richtung
Navpaktos (Nordseite vom
Golf von Corinth).

Die Abandansteuerung war
etwas sehr Besonderes, denn
von See aus sah die Stadt
sehr entzückend aus. Alles
versorgt und das Schiff klar
gemacht, enterten wir das
nächst beste Lokal. Und es
war gut so! Dort bekamen wir
Portionen, wie wir es zuvor
noch nie gesehen hatten.

So jeder hatte Mühe, alles
aufzuessen und das heißt was,
wenn man die Burschen
kennt! Kaum aufgegessen,
hieß es dann schon wieder
"auf und weiter geht's!". Es
drängte uns nämlich die Zeit,
denn wir mußten am 03.01.
in Grado sein und keinen Tag
später.

0200 - Alles klar zum
Auslaufen! Nachdem wir aus
dem Hafen draußen waren,
mußten wir feststellen, daß ein
sehr guter Wind war, also
"aufe mit der Wäsch!" Ca.
nach einer Stunde kam dann
der plötzliche Befehl vom
Herrn Kapitän "alles klar zur
Wende?" und so schnell
konnten wir gar nicht
schauen, wie wir gewendet
hatten. Warum? Gott sei
Dank hat Berndt doch hin und
wieder gute Augen in der
Nacht, denn er sah plötzlich
eine unbeleuchtete Mole aus
dem Meer ragen und dank
seiner schnellen Reaktion sind
wir damit nicht kollidiert.
Aufregung pur und während
uns noch der Schock in den

Gliedern saß, kam gleich der nächste auf uns zu, denn auf einmal konnte der Steuermann das Rad nicht mehr bewegen. Der Grund dafür, die Steuerkette der Ruderanlage sprang vom Zahnkranz und machte das steuern so gut wie unmöglich. Alle 10 Minuten wurde der Mann am Steuer abgelöst. Die Krämpfe machten sich bemerkbar und kaum einer konnte noch. Die Kräfte von 10 Elefanten wären von Nöten gewesen! Es war die Hölle! Murphy's Law - was sonst!

Bis ca. 0600 Früh wurde gekämpft und wir waren alle auf Wachposten! Am Vormittag wurde dann das Übel behoben und der Wind wie könnte es anders sein, da war einfach keiner! Nächster kurzer Aufenthalt: Levkas und danach Corfu! Die Autorin machte eine Stadtbesichtigung und die Burschen blieben an Bord, bunkerten und werkten ein wenig am Schiff herum. Als die Autorin vom Stadtausflug zurückkam, mußte sie in schwindelige Höhen - ins Masttopp. Dort mußte am Vorstag eine Schraubklemme angebracht werden, um das abgescherte Profil zu fixieren. Als die Arbeit vollendet war, setzten die Jungs unten wieder die Fock und da geschah es dann!

Das Vorstag brach und die Autorin pendelte noch immer im Masttopp herum! Somit hatten wir dann auch gleich den Bananenmast der Green Spleen wieder etwas gerade gebogen. Somit war nichts mit ablegen in den nächsten Stunden, jetzt gings ans basteln. Und die Jungs machten ihre Sache gut und machten das Segeln wieder möglich. Von Corfu segelten, eher motorten wir nach Korcula. Dort klarierte Berndt gleich mit einem Glas Travarica ein, denn der Polizist hatte am 31.12. seinen letzten Arbeitstag. Von Korcula segelten wir dann nach Hvar, wo wir um

2330 anlegten. Um 2400 wurden die Sektkorken knallen gelassen und Berndt schoß die Signalmunition aus, doch im Notfall wären wir ziemlich aufgeschmissen gewesen.

"Silvester - Prosit Neujahr!" Die einzigen die sich ins Getümmel trautes waren Seepel und Robert. Berndt teilte ihnen nur mit, daß sie spätestens um 0300 wieder an Bord sein müssen, denn da legen wir dann ab. Es verging die Zeit und um Punkt 0300 kam der erste Besoffene an Bord. Robert hatte wirklich Probleme seinen Körper an Bord zu bringen, doch nach ein paar Minuten hatte es er dann geschafft. Nachdem er noch ein Bier bestellte und auch ein paar Schluck davon nahm, ließ er sich ins Bett fallen. Berndt weckte ihn wieder und erkundigte sich, wo eigentlich Seepel stecke und sehr schwer verständlich kam zurück, daß er ihn verloren hatte. Also jagte Berndt Robert wieder auf, damit er ihn sucht. Keiner hatte es für Möglich gehalten, daß Robert seinen Körper noch einmal in Gang kriegen würde. Nach einigen Minuten verließ er dann das Schiff und Berndt schrie ihm noch nach, "um Punkt 0400 legen wir ab, wenn ihr nicht da seit, dann liegen eure zwei Pässe, auf dem Poller!" Robert kehrte um und meinte nur dazu, " aber bitte gib es in ein Plastiksackerl, damit die Pässe nicht naß werden".

Dann wankte er davon und verschwand hinter der nächsten Ecke. Und wirklich kurz vor vier tauchten zwei, sich aneinander stützende Gestalten auf. 0400: Maschine an, Leinen los und ab ging die Post. In der Früh des neuen Jahres segelten wir durch die Kornaten . Wir hatten tollen Wind! Am späten Nachmittag fing es dann an zu regnen und wir hatten dann alle 2 / 3 Stunden Wachablöse, nur Seepel und Robert waren noch immer klinisch tot. Irgendwann fing dann Fred an

er möchte doch so schnell wie möglich Land betreten denn er müsse dort ganz dringend was erledigen. Also suchte Berndt einen Ort in der Nähe auf der Seekarte und da war nur Molat.

Also kreuzten wir da im strömenden Regen und bei Gischt hinein. Als wir an Land festgemacht waren, sauste Fred wie ein Pflitschpfeil los und machte sich auf die Suche nach einem Lokal. Nach ein paar Minuten kam er zurück und war ganz aufgelöst, denn da war keines. Also mußte der Bagger herhalten! Nachdem er sich seiner Last befreit hatte, konnten wir den Boxenstop beenden und segelten nach Pula. Nein, eigentlich waren es nur Seepel und Robert die ihre Sünden abbüßen mußten. Wie so das alles? Na weil sie zu Silvester soooo pünktlich waren. Kurzer Stop noch in Pula (Stadtbesichtigung und Essen) und dann nichts wie nach Grado.

03.01.1999 - 0140: Die Maschine wurde angeworfen, die Segel wurden geborgen und so konnte man mit der Nachtansteuerung von Grado beginnen.

Doch es sollte den Jungs nicht leicht gemacht werden. Nebel setzte ein. Normalerweise sieht man das Ansteuerungsfeuer von Grado aus 10 Meilen Entfernung, doch diesmal waren es nur 200 Meter. Die Dalben wurden mittels Taschenlampe eruiert, das Nebelsignal von Grado - zuerst wurde es für ein Schiff gehalten - tönte, es war sehr gespenstisch. Und wie könnte es anders sein, als wir dann vor der Drehbrücke an der Tankstelle festgemacht hatten, verschwand der Nebel im Nullkommanix. Immer das gleiche! In der Früh wollten wir dann das Schiff auf die andere Seite der Drehbrücke in die Marina stellen, doch wie wir nach langem Fragen herausfanden, war der

Brückenwart gerade auf Urlaub in Österreich. Also machten wir es an einer öffentlichen Mole fest, räumten das Schiff aus und putzten es noch. Dazwischen holten Roman, Seepel und Robert den Espace aus Venedig. Schweren Herzens fuhren wir dann weg, denn es war ein sehr schöner und aufregender Törn.

Aber das wars noch nicht: Als wir dann auf dem Weg Richtung Udine noch eine Pizzeria suchten, denn der Hunger war groß, passierte noch etwas ganz tolles. Cervignano (15km nach Grado): Wir fuhren gerade mit dem Espace bei einer Pizzeria vor. Berndt kuppelte, es machte einen lauten Klopfer und das Auto stellte sich von selbst ab. Berndt wollte natürlich sofort wissen was das sein könnte und Gott seis gedankt, wir hatten den lieben Fred unseren Bordmechaniker mit, der warf gleich einen Blick unter die Motorhaube. Er tauchte ab und werkelt am Motor herum. Nach einiger Zeit streckte er den Kopf hervor und sagte nur: "Da kann ich gar nichts machen, der Motor ist im Eimer, ein Ventil ist gebrochen, das Auto braucht einen neuen Motor!" Das war nun natürlich Pech. Berndt organisierte einen Abschleppdienst und Roman, Fred, Claus, Berndt und die Autorin fuhren mit dem Taxi nach Udine. Dort gingen wir am Bahnhof in eine Pizzeria und ließen diesen aufregenden Törn Revue passieren. Und zu guter Letzt: Die Jungs kamen am Morgen des 04.01.1999 gerade noch rechtzeitig in die Kaserne zum Hackeln!

Christina Rosenstein.



Balearen

April 2000



Nach langer Planung und großer Vorfreude ging es am 23. April mit der First Class Airline "Futura" von Wien nach Palma de Mallorca. Peter Brossmann und wir beide - Karin und Fritz. Unsere Mitsegler Berndt (Skipper), Christina, Peter, Bernd und Edmund - hatten den beschwerlicheren Weg mit dem Auto und der Fähre auf sich genommen und waren schon lange unterwegs.



Die Segelcrew

Bei einem nun doch nicht so schlechten Bordmenu (wie es der Name der Fluglinie hätte erwarten lassen) teilte uns Peter doch etwas beschämt mit, daß er sich kurzfristig entschlossen hätte, dem feuchtföhlichen Segelvergnügen zu entsagen und einen bequemeren Aufenthalt in einem feudalen Hotel mit "Greens" und "Fee" gebucht hätte.

Wir bemitleideten den Armen entsprechend, denn welches andere Vergnügen kommt schon an eine Woche Katamaran auf rauher See heran. Dies bedeutete aber auch, daß wir unsere Anreise auf Mallorca umgestalten und Peter in seinem Hotel, an der Westküste gelegen, abliefern

mußten. Also Ankunft um 20.00 Uhr, vorreservierten Mietwagen am Flughafen abholen, etwas länger dauernde Irrfahrt zu Peters Hotel. Nachdem er glücklich sein Zimmer in Besitz genommen hatte, ging's retour nach Palma und von dort aus in Richtung Ostküste, wo die anderen, die das Schiff morgens übernommen hatten und bereits einen ganzen Tag gesegelt waren, schon unserer harhten. In Anbetracht der fortgeschrittenen Abendstunde und im Anblick einer Grillstation im Landesinneren nahmen wir dann unser schwer verdientes Mitternachtsessen ein.

Endlich frühmorgens um 00.30 Uhr erreichten wir Porto Cristo. Große Wiedersehensfreude und ein Einstandsfläschchen Rioja. Dann verließ uns Peter, der uns netterweise quer durch die Insel begleitet hatte, um in sein Hotel zurückzukehren.

Nach der ersten Nacht an Bord, die wir trotz Aufregung und dank Rioja bestens in unserer steuerbordseitigen Heckkoje verbracht haben und einem ausgezeichneten Frühstück an Bord nahmen wir unser Schiff genauer unter die Lupe. Es handelte sich um einen Katamaran Tobago 35 mit dem stolzen Namen "Taipan", der 1997 vom Stapel gelaufen war. Lúa 10,54m, Búa 5,75 m, Tiefgang 1,76 m, Masthöhe 15,37 m und eine Verdrängung von 5,531 t mit Doppelmotorisierung Yanmar. Geeignet für eine Belegung von 11 Personen würde jedem von uns 7 in der nächsten Woche doch genügend Platz und Freiraum bleiben.



Schiffs-Inspektorin

Nach den technischen Daten machten wir dann erst einmal in Sachen Kultur. Stadtbesichtigung Porto Cristo und ein malerischer Spaziergang zu den "Cuevas del Drach" (Drachenhöhlen), einer Kalksteinhöhle, die uns mit ihren meterhohen Stalagmiten und Stalagtiten sowie dem riesigen See begeisterte.

Nachdem wir nach Porto Cristo zurückgekehrt waren, stachen wir mittags endlich in See - in Richtung Mahón auf Menorca. Der Wind war mit 2 Bft beschaulich und auf Halbwindkurs genossen wir unseren ersten Segelschlag.

Nach einem kurzen Besuch von Mahón, der Stadt aus der die Mayonnaise kommt, ging es weiter nach Norden zur Umrandung von Menorca. Um das Abendessen ein wenig abwechslungsreicher zu gestalten erkoren wir Edmund zum Versorger des Tages, gaben ihm eine Angelrute in die Hand und wünschten uns viele gute Fische. Aber, welch Schreck Edmund holte die Leine ein und hatte, man wird es uns nicht glauben, eine Möwe an der Angel. Der arme Vogel hatte sich in der Leine verfangen.



Möwe Jonathan ??

Glücklicherweise war sein Flügel nicht gebrochen und wir konnten ihn, nachdem wir ihn an Bord geholt hatten, durch gemeinsames Bestreben befreien und ihm wieder die Freiheit schenken.

Abends ankerten wir in einer wunderschönen Bucht mit romantischem Mondschein und mitgebrachtem Essen. Bei gleichbleibendem Wind und stets guter Laune an Bord, mußte doch jeder auf dem Weg nach Alcudia auf Mallorca einmal ans Ruder,



Fritz am Schlag

Denn der angepeilte B-Schein verlangt seine Opfer. Das erste Mal war es wohl mit Herzklopfen, denn so ein 10 m langes Boot macht doch einen Unterschied zu einem Piraten, doch dann mit immer mehr Spaß an der Sache.



Weibsvolk bei der Arbeit

Nach unserer Ankunft in Port d'Alcudia um 22.10 Uhr gab es dann in einem netten kleinen Restaurant eine umso größere ausgezeichnete Pizza als Belohnung.

Am nächsten Tag war Port Sóller an der Nordküste unser nächstes Etappenziel. Da Zeit genug war, besichtigten wir vor dem Ablegen Alcudia und auch die dort befindliche römische Siedlung "Pollentia" mit Amphitheater und Museum. Ob dort die Polenta erfunden wurde?

Mittags verließen wir Alcudia bei 24°C und 4 Bft. Leider ließ dann der Wind beim Cap de Menorca nach und wir mußten bei einer Windstärke von nur 1 Bft. zusätzlich den Motor anwerfen, um Meilen zu machen. Vor Cap de Formentor frischte der Wind wieder auf und ohne Motor Umrundeten wir das Nordkap Mallorcas. Danach blies uns ein steifer 7er Wind aus WSW voll ins Gesicht, was natürlich aufkreuzen bedeutete und

volle Action. Der starke Wind und das stete Aufkreuzen waren entsprechend zeitintensiv, so daß wir erst um 00.25 Uhr in Port Sóller anlegten. Noch dazu war die Netzspannleine gerissen, die wir dann noch notdürftig reparieren mußten.

in Richtung Palma. Der Wind hatte sich in der Nacht gedreht und kam uns auf unserer Fahrt nach Dragonera zu unserem Glück mit einer fast gleichbleibenden Stärke von 3-4 aus nordwestlicher Richtung. Eine richtige Erholung nach dem Erlebnis



Port Sóller ist ein relativ großer Hafen, von dem aus die mallorquinische Zitrusenernte nach Frankreich verschifft wird.

Am nächsten Tag verließen wir Port Sóller um 09.00 Uhr

des Vortages. In weiterer Folge begleitete uns auf unserem Weg über Cap de Cala Figuera nach Palma noch eine Gruppe Delphine.

Am 28.04. erreichten wir Palma um 18.10 abends und

gönnten uns an diesem Abend den Luxus eines Hotelzimmers mit warmer Dusche und echtem Bett. Den nächsten Tag bummelten wir gemütlich durch Palma und trafen uns am Abend mit den anderen, die tapfer an Bord ausgeharrt hatten, zu einem



Abschlußessen in einem erstklassigen Fischrestaurant im alten Hafen von Palma. Die Autofahrer mußten aber Um 22.00 Uhr noch die Fähre ans Festland erreichen, so daß der sehr nette Abend abrupt endete.

Leider geht jedoch alles Schöne einmal zu Ende, die Woche war wie im Flug vergangen, die Realität nahm wieder Besitz von uns, ein Flugzeug wartet nicht. Zurück

in Wien erinnern wir uns gerne an diese Woche, schauen öfters unsere Fotos an und wünschen uns, daß bald wieder so ein Segelurlaub am Programm steht, nur dann sicher mit einer Bugkoje, so daß uns nur die frische Luft um die Nase weht. Wien, am 19.09.2000
Karin Holzer und Fritz Ritter

Statistik:
Schiff: Katamaran Tobago 35 "Taipan"
Zeitraum: 22 - 29 April 2000
Revier: Balearen
Route: Palma Südküste
Mallorcas Mahón/Menorca Ost- und Nordküste
Menorcas Ciudadela Alcudia/Mallorca Nordküste
Mallorcas Palma
275 NM, davon 190 unter Segel, 8:25 Nachtstunden
Captain: Berndt Wesiak
Crew: Fritz Ritter, Christina Rosenstein, Karin Holzer, Edmund Kosel, Peter Pinkava, Bernd Ruhland.



Seebär muß Leiden

Die gute Nachricht zuerst. Es sind alle wieder daheim. Die Rede ist vom großen Segeltörn, den Kapitän Berndt, sein Co Andreas, Maat Clemens und Smutje Heinz sowie ich, der 1. Klasse-Passagier, vom 21. bis 31. Oktober in der nördlichen Adria zelebrierten. Das Unternehmen stand unter dem Stern Pleiten, Pech und Pannen.

Der Start in Grado mit der gecharterten "Green Spleen" verlief bilderbuchmäßig, obwohl die Batterie bereits andeutete, keine große Lust für diese Wertungsfahrt zu haben. Dem seemännischen Können der vorherigen Crew war es zu verdanken, daß Großfall und Dirk - für Landratten: zwei Segelleinen - sich eng aneinander schmiegen und so die Manövrierfähigkeit des Bootes sehr einschränkten. Erst in der Uvala Zagracina, einst U-Boothafen der JVA, konnten wir eine einvernehmliche Scheidung herbeiführen. Ohne dies groß zu planen, sondern ganz spontan, gelang es Co-Skipper Andreas beim Anlegen im Hafen von Novigrad die Symbiose von Schiffsschraube und Mooringleine herzustellen. Freudig tauchten am nächsten Morgen er und der Käpt'n in dem schätzungsweise zwölf Grad warmen Wasser, das überdies durch die ungeklärten Abwässer von Novigrad veredelt wurde, um diese, nach ungeschriebenem Seemannsgesetz, verbotene Liaison zu beenden. Dieser Erfolg vergrämte aber den Startermotor so sehr, daß dieser am nächsten Tag bei der Abfahrt in der Uvala Mir den Dienst verweigerte und in einen unbefristeten Streik trat. Dies gab mir als Erstem

Passagier die Möglichkeit, länger als geplant am Silbersee zu verweilen. Allerdings ist es mir trotzdem nicht gelungen, den berühmten Schatz zu finden. Als Streikbrecher trat nun das



"Grünspan vor dem Sail-In"

Schwesterschiff "Oniro II" auf den Plan, und die Seekameraden schleppten die "Green Spleen" nach Zadar. Dort wurde der Startermotor gegen eine hohe Ablöse ausgetauscht. Dieser Trennungsschock ging den Batterien so sehr an die



"Der Retter Captain Bröthaler"

Nieren, daß die Spannung auf ein Minimum absackte und die Crew für sie zu beten begann. Nur mich als Ersten Passagier störte dies herzlich wenig, denn ich war vollauf damit beschäftigt, mich an den

Sehenswürdigkeiten entlang der vorausgeplanten Reiseroute zu erfreuen. Ich hatte sogar noch das Glück, neben den eingeplanten Sehenswürdigkeiten (schloß Miramare, Leuchtturm Sveti Ivan na Pucini, K.u.k. Kaserne in Pula, ...) eine völlig überraschende bewundern zu dürfen. Im Hafen von Triest lagen Teile der italienischen Marine. Diese waren über den Nachrichtendienst natürlich wieder bestens über die Feindlage informiert. Da keine Marinesoldaten zu sehen waren, ist anzunehmen, daß sie ihre ärgsten Feinde, Einsamkeit und Durst, in den Hafenkneipen von Triest bekämpften. Bei der Einfahrt in den "Heimathafen" Grado nützte alles beten nichts mehr, die Batterie entschlummerte sanft in ein besseres Jenseits - hoffentlich ins Altstofflager zur Entsorgung! Gott sei Dank gab es bei der Heimfahrt, auf dem Festland, von Grado nach Graz keine Unterbrechung der Pannen. Die Autobatterie von Berndts Wagen hatte ebenfalls den Geist aufgegeben. Mit Fremdstrom wurde gestartet, und frohen Mutes brachen wir nach Kranjska Gora auf um, erstens, eine neue

Autobatterie zu besorgen und den dortigen Gourmettempel zu besuchen. An der Grenze zu Slowenien fiel den Zöllnern die Dienstpragmatik ein und sie filzten uns dementsprechend. Wir sicherten uns zusätzliche

Sympathien, indem wir immer kräftig Gas gaben, damit der Motor nicht abstirbt. Der Staatsakt, verbunden mit dem Batteriewechsel, hatte immerhin zur Folge, daß wir so spät in Kranjska Gora eintrafen, daß wir nur noch Pizza zu essen bekamen. A propos Essen: Smutje Heinz war so um unsere Gesundheit besorgt, daß er stets darauf achtete, daß der Cholesterinspiegel nicht absinkt. Zusätzlich muß er irgendwo gelesen haben, daß Fett das Immunsystem stärkt. Zumindest hier stimmte dies - niemand verkühlte sich, nicht einmal unsere beiden Taucher. Für Berndt zählte dieser Törn zur Vorbereitung für die in Kürze bevorstehende Atlantiküberquerung. Nachdem er all diese Pannen schadlos überstanden hat, scheint er auch das Rüstzeug für ein derartiges Unternehmen zu haben

meint der Erste Passagier

Franz Hebenstreit

Statistik:
Ausbildungstörn BP05
21. - 31. Oktober 2000
Schiffe und Crews:
Green Spleen: Berndt Wesiak (Kapitän), Andreas Handler, Clemens Neuner, Franz Hebenstreit, Heinz Jelinek
Oniro II: Raimund Bröthaler (Kpt.), Roman Spet, Fritz Ritter, Michael Schramm, Christian Jarosch, Karin Holzer
Routen:
Green Spleen: Grado - Pula - Dugi Otok - Novigrad - Silba - Kornaten - Dugi Otok - Zadar - Losinj - Pula - Prian - Triest - Grado
Oniro II: Murter - Zadar - Ancona - Losinj - Silba - Kornaten - Dugi Otok - Zadar - Losinj - Pula - Prian - Triest - Grado
Daten (Green Spleen): 492 NM, davon 197 NM unter Segel, 35 NM geschleppt; 5 Nachtfahrten, 51 Nachtstunden



Ausschreibung des 1. Fotowettbewerbs der S.F.V.S.

Vereinigte Seefahrer!

Das Präsidium der S.F.V.S. lädt alle Mitglieder zur Teilnahme an einem Fotowettbewerb ein. Das erste Thema lautet - nona - "Segeln". Ob von einem Törn, von einer Prüfung, von einem Besonderen Ereignis (mit dem Thema Segeln) egal schickt Eure Fotos, denn es gibt folgende Preise zu gewinnen.:

**1. Preis:
eine Woche Segeln**

**2. Preis:
ein Kursgutschein im Werte von ÖS 1.500,--**

**3. Preis:
ein Gutschein für ein Wochenende mit einer Jolle**

Ausschreibungsbedingungen:

Die Fotos müssen auf Fotopapier im Format 10 x 15 cm zur Verfügung gestellt werden.

Jedes Mitglied der S.F.V.S. hat das Recht maximal 3 Fotos zum Wettbewerb einzureichen.

Die Fotos müssen in einem geschlossenen Kuvert mit Absender und dem außen deutlich sichtbaren Vermerk "Fotowettbewerb Segeln" entweder postalisch oder persönlich an die Vereinigungsadresse zugestellt oder einem Mitglied des Präsidiums übergeben werden.

Das Präsidium wird eine 2-köpfige Kommission (Anonymisierung und Ablauf) und eine mindestens 3-köpfige Jury (Bewertung nach Punktesystem) stellen.

Etwaige weitere Details werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Abgabeschluß ist der 31. März 2001

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen

Wir ersuchen hiermit alle Mitglieder, sich an diesem Wettbewerb zu beteiligen. Rückfragen sind an den Vice - Commodore unter 0664 / 308-05-88 zu richten.

Der Commodore



Berndt Wesiak



Der Vice-Commodore



Peter Brossmann

S.F.V. STRONGBOW



NAVIGARE NECESSE EST

Impressum:

Herausgeber:

Seefahrervereinigung Strongbow e.V.
A - 1030 Wien, Dietrichgasse 18 / 60

Redaktion:

Präsidium der S.F.V.S

Grafik & Layout:

Aleksandar Miskovic

Druck:

Repro Team Druck
A - 8010 Graz, Jauerburggasse 25

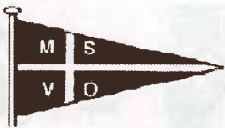
TERMIN E

Clubgasthaus

jeden Dienstag ab 19.00 Uhr, im Weinkeller in Wien 3,
Dietrichgasse 18 (bei "Konferenzraum" läuten)

Grado - Gibraltar	12.11. - 03.12. 2000	Martinique - Gouadeloupe	28.01. - 11.02. 2001
Gibraltar - (Madeira) - Islas Canarias - (Cabo Verde)	03.12. - 13.12. 2000	Gouadeloupe - Gouadeloupe (Segeln und Tauchen)	11.02. - 25.02. 2001
Islas Canarias / Cabo Verde Venezuela - Trinidad	13.12. - 31.12. 2000	Virgin Islands - Azores	17.03. - 15.04. 2001
Trinidad - Martinique	01.01. - 07.01. 2001	Azores - Gibraltar	15.04. - 28.04. 2001
Martinique - Martinique	07.01. - 14.01. 2001	Gibraltar - Corfu (Prüfungstörn FB 2/3)	April / Mai 2001
Martinique - Martinique (Segeln und Tauchen)	14.01. - 28.01. 2001	Ausbildung siehe Innenteil	Seite 09

Vereinsmitglied von:



Partner von:



**CZIPIN
CHARTER**

KONTAKT

S.F.V. STRONGBOW e.V.

A-1030 Wien, Dietrichgasse 18/60

e-mail: sfv.strongbow@gmx.at Internet: sfv-strongbow.2cool.de

Namen - Titel - Nummern - Ressort

Berndt WESIAK
Commodore

0676/409-00-65
Ausbildung

Peter-BROSSMANN
Vice-Commodore

0664/308-05-88
Öffentlichkeitsarbeit

Fritz RITTER
1. Sekräter

0664/340-37-73
Jugendarbeit

Roman SPET
2. Sekräter

0664/384-90-91
Informationstechnologie

Peter PRESSNITZ
Bootsmeister

0676/341-93-01
Tauchsport

Walter ESS
1. Zahlmeister

0699/103-36-044

Alfred STECHAUNER
2. Zahlmeister

0676/429-19-58
Seefahrt Veranstaltungen