

S.F.V. STRONGBOW



NAVIGARE NECESSE EST

Seemannsgarn

23. November 2001

Nr. 3

SEEFÄHRERVEREINIGUNG STRONGBOW



INHALT



Seite 01

Leitartikel

Das Wort des Commodore

Seite 02

Törn 2000

Modulübersicht

Seite 04

Modul 0A

im Schmecktempo durch's Adriatische Meer

Seite 06

Modul 0B

Die Aufholjagd

Seite 08

Modul 1

Die Atlantische Reise

Seite 10

Modul 8

Millenniumswechsel

Seite 12

Modul 9A

Überlebt!

Seite 14

Modul 9B

Sturm muss man nützen!

Seite 16

Modul 9C

Der Prüfungstörn

Seite 18

Modul 9D

Geoplates Licht am Horizont

Seite 22

Modul 9E

Ein Törn voller Überraschungen

Seite 24

Ausbildung

Seite 25

Segeln und Tauchen

im Roten Meer

Winter 2001 - 2002

Seite 27

Spaghettitörn

Kulinarium

Seite 28

Fotowettbewerb

Die Sieger



Vereinigte Seefahrer!

Im Leitartikel zur letzten Ausgabe des Seemannsgarns stand unter anderem "Die vorliegende Ausgabe ist daher die letzte vor dem Törn 2000, die nächste wird im Frühling des kommenden Jahres erscheinen und sich naturgemäß hauptsächlich um dieses dann hoffentlich erfolgreich vollendete Vorhaben drehen".

Nun - der Törn 2000 ist beendet, die Frage ob erfolgreich oder nicht, läßt einiges an Platz für Diskussionen oder mag aus der Sicht verschiedener Mitglieder bzw. Teilnehmer auch verschieden beantwortet werden.

Tatsache ist, daß wir die Highlights des Törns - die Atlantiküberquerungen und die Karibikmodule - wegen der inzwischen wahrscheinlich hinlänglich bekannten Probleme mit dem Schiff ausfallen lassen mußten.

Tatsache ist aber auch, daß insgesamt 23 Personen, davon 16 Clubmitglieder, insgesamt 5646 Meilen in sieben Monaten (bzw. nach Abrechnung der Liegezeiten in 3½ Monaten) gesegelt sind.

Neun Mitglieder haben an mehreren Modulen des Törn 2000 teilgenommen, vier Mitglieder haben im Rahmen des Törn 2000 ihre Praxisprüfung zur Erlangung des B-Scheins erfolgreich abgelegt.

Wir haben im Laufe des Törn 2000 viele für uns neue Reviere besegelt, so waren wir erstmals in Afrika (Algerien und Marokko), erstmals am Atlantischen Ozean (Kanarische Inseln und Madeira). Erstmals ist eine Crew der S.F.V.S. über sechs Wochen durchgehend unterwegs gewesen, erstmals wurden Überfahrten von mehreren hundert Meilen durchgeführt. Zwei der Skipper des Törn 2000 waren zum ersten Mal Skipper, sechs Mitsegler waren überhaupt zum ersten Mal auf einem Segelboot unterwegs.

Letztlich muß jeder für sich selbst entscheiden, ob der Törn 2000 ein Erfolg war oder nicht.

Ich persönlich glaube, daß die Durchführung und der Abschluß eines Projekts dieser Größe für uns als relativ kleinen Verein unbedingt als Erfolg gewertet werden muß.

Auch trotz oder gerade wegen der Widrigkeiten und der dadurch bedingten Planänderungen. Schließlich hieß das Projekt ja "Törn 2000" und nicht "Atlantiküberquerung 2000" oder ähnlich. Und als Törn war es in jeder Hinsicht ein interessantes, lehrreiches, nicht alltägliches Unternehmen - und damit auch ein erfolgreiches.

Das Präsidium der S.F.V.S. hat aus diesen Gründen beschlossen, daß wir uns mit dem Törn 2000 um den Miramarpreis, den Fahrtenseglerpreis des Österreichischen Segel-Verbandes, bewerben.

Die vorliegende Ausgabe des Seemannsgarn ist Teil der eingereichten Unterlagen und steht daher ganz im Zeichen der Berichterstattung und Analyse unseres Großprojekts.

Der Commodore

Törn 2000 - Übersicht

Modul	Route Name	Vorname	Zeitraum Funktion	Bord- tage	Distanz	davon gesegelt	Nacht- fahrten	Nacht- stunden	Überfahrten FB3	Überfahrten FB4
0A	Grado - Marsala		12 11 - 02 12 2000							
	Bröthaler	Raimund	Skipper							
	Pinkava	Peter	Wachführer							
	Ess	Walter	Wachführer	20	817	?	?	?	0	0
	Graf	Alfred	Crew							
	Rodler	Hans	Crew							
	Ruhland	Bernd	Crew							
0B	Marsala - Gibraltar		02 12 - 12 12 2000							
	Wesiak	Berndt	Skipper							
	Pinkava	Peter	Wachführer							
	Rosenstein	Christina	Wachführer	10	898	347	9	126	2	0
	Rosenberger	Josef	Wachführer							
1	Gibraltar - Las Palmas		13 12 - 22 12 2000							
	Wesiak	Berndt	Skipper							
	Pinkava	Peter	Wachführer	10	956	561	8	103	2	0
	Rosenstein	Christina	Wachführer							
	Rosenberger	Josef	Wachführer							
8	Las Palmas - Funchal - Gibraltar		23 12 2000 - 10 01 2001							
	Wesiak	Berndt	Skipper							
	Pinkava	Peter	Wachführer	18	919	518	7	98	3	1
	Rosenstein	Christina	Wachführer							
	Rosenberger	Josef	Wachführer							
9A	Gibraltar - Cartagena		07 04 - 14 04 2001							
	Preßnitz	Peter	Skipper							
	Oberascher	Klaus	Wachführer							
	Divoky	Rudi	Crew	7	301	68	2	23	2	0
	Wagensommerer	Leopold	Crew							
	Leopold	Herbert	Crew							
9B	Cartagena - Cagliari		14 04 - 23 04 2001							
	Wesiak	Berndt	Skipper	10	584	367	5	55	2	0
	Rosenstein	Christina	Wachführer							
	Hirsch	Christian	Wachführer							

Modul	Route Name	Vorname	Zeitraum Funktion	Bord-tage	Distanz	davon gesegelt	Nacht-fahrten	Nacht-stunden	Überfahrten FB3	Überfahrten FB4
9C	Cagliari - Napoli		24 04 - 30 04 2001							
	Prüfungstörn ÖSV FB 2 + 3									
	Wesiak	Berndt	Skipper							
	Rosenstein	Christina	WF/Kandidat							
	Hirsch	Christian	WF/Kandidat							
	Spet	Roman	WF/Kandidat	7	372	144	5	40	1	0
	Rosenberger	Josef	WF/Kandidat							
	Jarosch	Christian	Crew							
	Jäger	Harald	Prüfer							
	Mayrhofer	Werner	Prüfer							
9D	Napoli - Messina		30 04 - 06 05 2001							
	Spet	Roman	Skipper							
	Jarosch	Christian	Wachführer	6	228	17	3	24	0	0
	Kauer	Stefan	Crew							
	Wilfling	Natascha	Crew							
9E	Reggio di Calabria - Malta - Corfu		24 05 - 03 06 2001							
	Wesiak	Berndt	Skipper							
	Rosenstein	Christina	Wachführer							
	Oberascher	Klaus	Wachführer	10	571	203	6	49	1	0
	Harrach	Maria	Crew							
	Graf	Fred	Crew							
	Bregar	Werner	Crew							
Summen Törn 2000:				98	5646	2225	45	518	13	1
				Tage	Meilen gesamt	Meilen unter Segel	Nacht-fahrten	Nacht-stunden	Über-fahrten (FB3)	Über-fahrten (FB4)



Auftakt mit Pannen

Im Schneckentempo durch's Adriatische Meer

Modul 0A

Am 8.11.2000 vormittags fuhren Hans Rodler und ich nach einigen Verzögerungen endlich nach Grado.

Nach einer verhältnismäßig angenehmen Fahrt kamen wir am Nachmittag mit Hunger aber frohen Mutes im Centro Nautico di San Marco in Grado an. Wir parkten den Transporter und schlenderten zu unserem Schiff, der ONIRO II. Am Weg zur ONIRO fiel uns eine dürre Gestalt in einem selbstgestrickten Katamaran auf, die uns sehr ausgiebig musterte. Ich betrat die ONIRO, sperrte den Niedergang auf und stellte unsere Taschen in den Salon. Anschließend ging ich an Deck um nach dem Rechten zu sehen. Da fiel mir der Dürre wieder auf, der an der Mole neben der ONIRO lehnte und mich beobachtete. Ich grüßte ihn nochmals recht freundlich und fragte ihn ob er etwas wollte. Seine einzige Antwort war: "Schau da dei Schiff au." Ich schaute an den Freibord an beiden Seiten des Buges hinab und mein Herz war nahe an einem Stillstand. Die ONIRO hatte an beiden



Seiten Beschädigungen des Gelcoats und die Fußbreling war verbogen.

Nach einer Schocksekunde, drehte ich mich um und wollte den Dürren fragen ob er etwas wisse, wie dieser Schaden zustande gekommen war. Doch dieser war bereits, mit für mich unverständlichen Äußerungen, zu seinem Schiff zurückgegangen. Also lief ich ihm nach und stellte meine Fragen. Seine Antwort war, er wüßte von gar nichts und wir sollten die Küstenwache fragen.

Somit machten wir uns auf den Weg in die Altstadt von Grado, wo ich von einem früheren Aufenthalt wußte, wo die Küstenwache ihr Büro hat. Dort wurde uns nach einigen Sprachproblemen (nur einer sprach gebrochen englisch und wir kein Wort italienisch) klar gemacht, daß hier keine Meldung vorlag. Also zurück nach San Marco, wo mittlerweile jemand im Clubbüro saß. Dieser sehr nette Mann berichtete uns dann, daß unsere ONIRO sich am letzten Morgen durch ein starkes Gewitter, sowie starken Sturm und Strömungen im Kanal losgerissen hatte. Danach hätte die ONIRO an

von Raimund Bröthaler



der Vorleine hängend im Kanal getrieben und immer wieder mit den Seiten an der Mole gescharrt. Er habe dann mit einem Zweiten die ONIRO wieder vertäut und gesichert.

Also Resümee: Keine Fremdeinwirkung wie man aus den Worten des Dürren (Wir taufte ihn anschließend [Un]Gusti) entnehmen hätte können. Warum sonst Küstenwache?

Nach nochmaliger genauer Inspektion der ONIRO stellten wir fest, daß der Schaden an einigen Stellen sehr tief in das GFK ging und großflächig nur das Gelcoat beschädigt war. Die Fußbreling war zwar verbogen und irreparabel aber nach Demontage der Tapezierung in der Bugkabine stellten wir keinen Wassereintritt fest.

Nach der telefonischen Information an unseren Commodore Berndt liefen in Wien die Telefone heiß. In der Heimat rauchten die Köpfe, wie man mit dieser Situation umgehen soll. Reparatur in einer Werft würde ca. eine Woche in Anspruch nehmen, somit kein Anlaufen vieler Reiseziele, die wir uns vorgenommen hatten. Die einzige Lösung, die wir nach vielen Telefonaten am nächsten Tag fanden, war eine notdürftige Reparatur in Eigenregie unter Mithilfe unserer gesamten Crew. Daraus folgend wurde in Wien emsig Material eingekauft, welches wir vermutlich brauchen würden und am nächsten Tag wurde der erste Teil von unserem Commodore nach Grado gebracht.

Von Freitag bis Samstag fand noch eine B-Schein Prüfung mit der ONIRO statt.

Am Sonntag früh kam der Rest der Crew: Walter Ess, Bernd Ruhland, Alfred Graf und Peter Pinkava.

Nach Inspektion der Schäden wurde das Gepäck aus den Autos entladen und an der Mole gestapelt. Während ich mir ernstliche Sorgen über unseren Platzaufwand für all diese Sachen machte, kam unser Vice-Commodore Peter Brossmann, um uns zu verabschieden und "Mast und Schotbruch" für das Projekt TORN 2000, mit einem Gläschen Sekt zu wünschen.

Danach wurde emsig weitergebunkert und Teile der Crew machten sich daran, mit den Reparaturarbeiten zu beginnen.

Noch am selben Abend verlegten wir uns in den

Stadthafen von Grado, da dort keine Strömung und kein Wellengang ist.

Am nächsten Morgen ging es weiter mit den Reparaturen und dem Verstauen unserer Lebensmittel. Doch leider spielte das Wetter nicht mit und es fing wieder an zu regnen. Somit war an ein Aufbringen des Polyester nicht zu denken. Unter diesen Umständen kamen wir zum Entschluß abzulegen und nach Piran in Slowenien zu fahren. Wir hatten zwei Wettermacher an Bord:

1. Walter Ess, der einige Törns zuvor berühmt wurde, daß immer wenn er an Bord ist kein Wind ist, und
2. Hansi Rodler, der immer seine persönliche Privatwolke hat und somit für Regen sorgt.

Bei dieser Überfahrt wurden beide ihres Rufes gerecht: Wir hatten keinen Wind, dafür aber Regen. In Piran ließ wenigstens die Wirkung von Hansi nach und es wurde trocken. Am nächsten Tag wurde zwischen einigen Regenschauern wieder emsig geschliffen und Polyester aufgetragen, sowie weiter geschlichtet um sich auf der ONIRO bewegen zu können. Abends klarierten wir aus Slowenien aus und legten mit Kurs Ancona ab. Beim Kap vor Piran erhob sich eine starke Dünung und der doch kräftige Wind (6 Bft) blies uns genau auf die Nase.

Bernd und Walter führten röhrende Gespräche mit Neptun woraufhin Bernd sich vom Wasser durchnäßt in die Kabine zurückzog und Walter tapfer an der frischen Luft blieb.

Am nächsten Tag probierten wir immer wieder zu segeln, aber der Wind blies uns auf die Nase. Später schlug wieder Walters Wirkung durch und der Wind schlief ein. Auch die Wirkung von Hansi wurde immer wieder aktuell und es wusch uns das Salzwasser, das uns die Dünung über Bord schleuderte, wieder ab.

Um 22.40 machten wir in Ancona fest und die gesamte Crew schlenderte noch kurz in die Altstadt.

Am nächsten Tag wanderten Walter, Hansi und ich von einem Bootszubehörgeschäft zum anderen um einerseits Anschlußstücke für unseren neuen Wassertank zu bekommen und einen Mechaniker für unseren Gasherd, welcher in Piran seit einer größeren Putzaktion nicht mehr funktionierte, zu finden. Der Rest der



Crew arbeitete an Bord am Polyester, kleineren Reparaturen und Verstauen der restlichen Materialien.

Wir hatten nur einen Teilerfolg: der Mechaniker für den Herd kam abends und reparierte den Herd, die Anschlüsse bekamen wir auch nach 4 Stunden und 8 Geschäften in ganz Ancona nicht.

Am nächsten Morgen ging es endlich weiter Richtung Süden, und es begann eine Suche die uns den ganzen Törn noch verfolgen sollte. Die Suche nach einer Tankstelle!

Der Nautische Almanach entpuppte sich als nicht sehr hilfreich, da die Informationen entweder nicht stimmten oder nur für die Sommermonate galten. Unser Versuch in Civitanuova zu tanken glückte, aber nur durch Tragen von mit Diesel befüllten Kanistern der einige hundert Meter entfernt liegenden Tankstelle.

Währenddessen ein kleiner Imbiß und weiter ging's auf dem Weg nach Süden bei schönem Wetter.

Am 18.11.2000 fuhren wir bei guter Stimmung Richtung Süden die italienische Küste entlang. Nur Bernd lag in der Kabine, solange wir unterwegs waren. Der Versuch in Pescara zu tanken mißglückte und somit ging es wieder weiter. Der nächste Tag begrüßte uns ungemütlich. Pünktlich nach Mitternacht frischte der Wind auf die Nase auf 7 Bft auf. Um circa 3 Uhr beschlossen wir nach Vieste abzulaufen, aber zu allem Überfluß machte sich unser nachgeschlepptes Dingi selbständig und wir brauchten circa 3 Stunden um es wieder einzufangen. Bilanz aus dieser Aktion war: Eine Genua verloren, Bootshaken kaputt, Schuh von Peter verloren und Mannschaft naß, müde und unterkühlt.

In Vieste war wieder keine Tankstelle (im Almanach sehr wohl) und nach 3 Stunden Abwettern verlangte der "Yachtclub" von uns 10.000,- Lire obwohl wir weder Strom noch Wasser genutzt hatten. Auch daß uns jemand fragen würde, ob wir Hilfe brauchen, kam den "Yachtclubbetreibern" nicht in den Sinn. Nur weg von hier war unsere Devise und so liefen wir abends im Hafen von Trani ein. Netter Hafen und reizender Ort aber wieder keine Tankstelle, die geöffnet hätte. Also essen und weiter!

20.11.2000 Eine wunderschöne Segelnacht und auch der darauffolgende Tag war wunderschön zum Segeln. Wir hatten sogar Sonne. Doch vor Brindisi, als wir den Motor zum Einlaufen starteten, starb er wieder ab und sprang erst nach einiger Zeit wieder an. Doch nach wenigen Sekunden kam Rauch aus

dem Motorraum. Wir trafen alle Maßnahmen um einen allfälligen Motorbrand zu löschen. Aber es war zum Glück nicht notwendig, da sich herausstellte, daß es nur Wasserdampf war. Wir mühten uns mit niederen Touren in den Hafen von Brindisi und Freds erste Diagnose war, daß die Zylinderkopfdichtung kaputt sei. Als wir endlich angelegt hatten kam auch unser kranker Mitsegler zum Vorschein, erklärte uns die Flaggleine sei verwickelt und ging zum Bahnhof, um einen Zug in die Heimat ausfindig zu machen.

Am nächsten Tag konnten wir über die Marina einen Mechaniker ausfindig machen. Dieser kam auch den Motor besichtigen und versprach uns Ersatzteile zu besorgen. Während dieser Zeit bemerkte Peter Wasser in den Stauräumen unter seiner Koje. Wir legten also die Backbordkabine trocken und versuchten den Grund zu finden, warum das Bilgewater in diesen Bereich kommt. Bernd verließ uns und fuhr mit dem Schlafwagen der Eisenbahn Richtung Österreich.

Nach einigen Telefonaten sagte man uns, daß der Mechaniker heute am 22.11.2000 zwischen 8 und



9 Uhr kommen sollte. Tatsächlich kam er aber erst um circa 11 Uhr und erklärte uns, daß er jetzt zu wissen glaubte, worin unser Problem bestünde. Die Wasserpumpe und der Wärmetauscher seien alt und undicht. Es war für mich fast unverständlich, da diese beiden Teile erst vor drei Monaten in Kroatien eingebaut worden waren. Der Mechaniker baute die Teile aus und nahm sie mit, nicht ohne uns das Versprechen zu geben, noch am selben Tag wieder zu kommen. Fred nutzte den Tag um sich intensiv um unseren Aussenborder zu kümmern und Walter und Hans betätigten sich als Einkäufer. Durch den Wassereintritt in die Bb-Kabine war unser Batterieladegerät unter Wasser gekommen und somit kaputt.

Unsere Einkäufer besorgten ein neues und versuchten auch Wassertankanschlüsse, eine Motorlichtabdeckung und einen Bootshaken zu bekommen. Leider alles vergeblich.

Am nächsten Nachmittag kamen nach unzähligen Telefonaten unsere Mechaniker und bauten unsere Teile wieder ein.

Probelauf! Alles funktionierte und der Motor wurde wieder gekühlt. Wir fuhren sofort zur Tankstelle und bunkerten Diesel, Walter ging einsteilen mit den Plastikkarten für den Mechaniker Geld holen.

Fertig zum Auslaufen! Doch als Walter zurück kam teilte er uns mit, daß der Geldautomat seine Karte geschluckt hatte und wir vor Morgen früh auf der Bank niemand erreichten. Also warten bis zum nächsten Morgen war die ungewollte Devise.

Am nächsten Morgen, nach Besorgung der Karte, legten wir ab und hatten schönes Segelwetter.

Den darauffolgenden Tag (25.11.2000) segelten wir, bei immer wieder durchgehenden Gewitterfronten, weiter Richtung Süden. Die Stimmung war etwas getrübt durch das schlechte Wetter und wurde nur durch Delphine ein wenig aufgelockert. In der folgenden Nacht verdankten wir der guten Aufmerksamkeit von Peter, daß wir nicht um 00.10 Uhr eine unbeleuchtete nachgeschleppte Bohrinsel rammten. Peter erkannte, trotz schlechter Sicht und der Tatsache, daß das Rücklicht des schleppenden Schiffes ausgebleicht war, daß etwas nachkommen könnte. Nach einigen Ehrenrunden tauchte aus der mondlosen Nacht eine Bohrinsel ohne Beleuchtung auf. Als sie an uns vorüber war, erkannten wir, wie zum Hohn, auf der Rückseite eine "Petroleumlampe" als Rücklicht.

26.11.2000 Nachdem wir Crotona passiert hatten, wurde das Wetter immer schlechter und schwere Gewitter gingen über uns hinweg. Wir versuchten hinter Landabdeckung zu kommen, um der starken Dünung zu entgehen. Bei diesem Versuch zerriß das Großsegel. Wir wetterten ab und segelten mit der gerefften Genua auf Raumschotskurs. Gegen 17 Uhr zerriß uns die Genua ebenfalls. Die herausgerissenen Teile flogen waagrecht davon. Diesel war spärlich und außerdem kamen wir mit der Maschine nicht gegen die Dünung und den Sturm an. Also blieb uns nur die Möglichkeit das Manöver "Lenzen vor Topp und Takel" durchzuführen.

Die nächsten eineinhalb Tage verbrachten wir in dieser mißlichen Lage. Das "Schiff" wurde von den Wellen herumgeschleudert, an Schlaf war fast nicht zu denken, alle waren müde, die Stimmung auf ihrem Tiefpunkt.

Am 28.11.2000 ließ am Nachmittag endlich der

Sturm ein wenig nach und wir konnten mit vereinten Kräften die Segel wechseln. Während dieses Manövers verließen Walter seine Kräfte, er brach und behielt keine Nahrung oder Flüssigkeit. Wir waren circa 70 sm sowohl von der kalabrischen als auch von der sizilianischen Küste entfernt.

Der nächste Tag wurde endlos lang, da der Wind immer schwächer wurde und wir unserem angesteuerten Ziel, Siracusa, nicht so schnell näher kamen, wie wir es gerne gehabt hätten. Walter jammerte vor Schmerzen und begann zeitweise zu phantasieren. Als wir in Küstennähe kamen, alarmierten wir über Funk die Coast Guard und es wurde eine Rettungskette aufgebaut. Als wir endlich in Siracusa eingelaufen waren, stand an der Mole bereits der Rettungswagen für Walter bereit und er wurde auch sofort vom Notarzt versorgt. Wir versorgten unser Schiff und gingen das Spital suchen, um den Zustand von Walter in Erfahrung zu bringen. Leider war es auch im Spital schwierig jemanden zu finden der englisch sprach.

Am nächsten Tag, dem 30.11.2000, waren wir wieder im Spital und besorgten Batterien für das Zuckermeßgerät von Walter. Nachdem wir erfuhren, daß wir Walter nicht in den nächsten Tagen aus dem Spital bekommen würden, versuchten wir Diesel aufzutreiben und unsere Fahrt fortzusetzen. Nach vielen Bemühungen und Hilfe durch die regionale Presse konnten wir um 22 Uhr tanken und setzten anschließend unseren Törn fort.

Am nächsten Tag hatten wir wieder gewohntes Wetter: Regenschauer und kein Wind. Gegen Abend legten wir in Licata an um eine Kleinigkeit essen zu gehen. Es hatte allerdings in diesem Hafen nichts geöffnet und so fuhren wir ohne Wind aber auch ohne Regen weiter nach Marsala, wo wir am 2. 12.2000 um 11:20 Uhr ankamen.

Die letzte Überfahrt war ruhig, aber wir hatten keine gute Stimmung, da alle an Walter im Spital dachten und hofften, daß er wieder soweit auf die Beine kommt.

Nach der Schiffsübergabe an Berndt, Seepel und Christina setzten sich Fred, Hans und mit Berndts Auto Richtung Siracusa, zu Walter ins Spital, in Bewegung. Zum Glück konnten wir Walter mitnehmen.

Abschließend kann man zu diesem Törn bemerken, daß wir durch schlechtes Wetter und die vielen Defekte sicher einen sehr schwierigen Törn erlebt hatten. Es wurden noch viele Diskussionen geführt, was man alles besser machen hätte können und was vielleicht nicht hätte passieren müssen. Nachher weiß man natürlich manches besser als im erlebten Moment. Ich glaube für uns war es ein lehrreicher Törn und ich persönlich bin sehr froh, daß schlußendlich alle gesund zu Hause angekommen sind.

Die Aufholjagd

Segeln im Westlichen Mittelmeer

von Christina Rosenstein

Modul 0B

Ich beginne diesen Bericht mit einem Auszug aus dem Logbuch vom allerersten Tag des Moduls 0B mit einem Zitat von Captain Berndt: "Unserem lieben Captain Raimund, seinen Reparaturtagen und Stürmen sei's gedankt, wir dürfen die Oniro II schon in Marsala, Sizilien übernehmen, ersparen uns so immerhin 1000 km Autofahrt und möglicherweise auch eine langweilige Woche in der Karibik."

Nachdem die Vorcrew es nur bis Sizilien geschafft hatte, machten Berndt, Seepel und ich uns am 01.12.2000 mit dem Auto auf den Weg nach Sizilien. Diese Fahrt wurde bereits zu einem Abenteuer.

Am 02.12., es war ca. 2 Uhr, nach Neapel, nahmen wir ein sehr merkwürdiges und lautes Geräusch am Auto wahr. Wir blieben sofort stehen und checkten alles ab. Es war nichts ungewöhnliches festzustellen. Also setzten wir unsere

Fahrt fort, doch das Geräusch wurde immer lauter und lauter. Seepel, der am Steuer saß, verringerte die Geschwindigkeit und da war es passiert. Der hintere linke Autoreifen wollte nicht länger an dieser Reise teilnehmen. Seepel bremste sofort und schaute, daß wir noch an den Pannestreifen kamen, doch da gab es keinen.

Wir standen mitten auf einer Brücke, in einer, Gott sei Dank, übersichtlichen Kurve. Ich machte mich

sogleich auf die Suche nach dem Reifen und Berndt und Seepel räumten das übervolle Auto aus, um zum Werkzeug zu gelangen. Ich fand den Reifen in circa 200 m Entfernung. Während die Jungs den Reifen wieder montierten, stand ich etwas vom Auto entfernt und leuchtete die vorbeifahrenden Autos mit einer Taschenlampe an und deutete ihnen, daß sie die Spur wechseln sollten. Nach einigen Minuten erschien auch die Polizei die dann den Verkehr regelte. Die Jungs schafften es schließlich, den Reifen wieder zu montieren und wir konnten unsere Fahrt fortsetzen.

Was war geschehen? Die Radbolzen hatten sich gelöst. Warum ist nach wie vor rätselhaft! Hatten wir also Glück gehabt.

In Marsala (Sizilien) zu Mittag angekommen, nahm uns eine etwas demotivierte und angefressene Crew in Empfang. Nachdem wir diese verabschiedet hatten, erledigten wir das Bunkern. War gar keine leichte Sache, denn wir mußten Berge an Ausrüstung und Verpflegung



unterbringen und dazu wirklich jeden Kubikzentimeter der Oniro ausnützen. Dazu noch das Füllen von mehr als hundert Wasserflaschen. Circa um Mitternacht waren wir fertig.

03.12.: Trotz schlechten Wetters (Regen) war die Stimmung an Bord sehr entspannt und heiter. Nach den letzten Vorbereitungen an Land ging der Segeltörn dann endlich los. Nach den ersten paar Meilen gab es bereits eine kleine Kotzorgie. Ich eröffnete und dicht hinter mir folgten Berndt und Pink. Seepel war der einzige, der sich zurückhalten konnte. Ich war dann streichfähig und zu nichts mehr zu gebrauchen. Berndt kochte eine leichte Mahlzeit - Tortellini - die in Etappen verdrückt wurde. Pink schlief dabei einige Male ein. Seepel entschloß sich dann schließlich nach dem Essen auch mit dem alten Neptun ein ernstes Wörtchen zu reden. Aber trotz Übelkeit und schlechten Wetters wir ließen uns nicht unterkriegen.

04.12.: Wir waren wieder alle so ziemlich fit, noch etwas flauer Magen und wenig Aufenthalt unter Deck. Wir waren bemüht herauszufinden, warum u n s a l l e n d e r m a ß e n s c h l e c h t geworden war. War es die Kreuzsee, das Essen oder das Schiff, das einen sehr intensiven unangenehmen Geruch von sich gab? Wir fanden es heraus. Keiner von uns war seekrank, nein es waren die Ausdünstungen des Schiffes. Wir fanden in der Backbord-Backskiste im Salon eine Nitroverdünnung die undicht war und die Dämpfe von sich gab, auch der Dieselgeruch aus dem Motorraum und der muffige Geruch im Schiff trugen zu diesem Desaster bei.

Aber nicht genug der Ereignisse an diesem Tag. Es ist zwar kein Vergleich zu Raimunds Orkan, denn wir können nur eine Wasserhose aufbieten, der wir im allerletzten Moment durch einen, von Seepel geistesgegenwärtig und heroisch durchgeführten Bugwechsel entrinnen konnten.

05.12.: Endlich, traumhaft schönes Wetter. Alles schön und gut, aber dafür hatten wir keinen Wind. Und damit wir nicht so sinnlos in der Gegend herumsaßen hatte Berndt eine glorreiche Idee. Wir könnten doch ein wenig am Schiff herumwerkeln. Aber wo sollten wir bloß beginnen? Wir entschlossen uns einmal, die Fock zu bergen, um das Passatrigg vorbereiten zu können. Nach einigen Stunden hatten wir dann das positive Ergebnis. Das Passatrigg war fertig und wir konnten so auch einige Zeit segeln. Es war echt super. Außerdem bekamen

wir an diesem Tag noch ein Crewmitglied dazu. Auto-Clausi sein Name. Er hält brav hinter dem Steuerrad die Stellung. Nur hin und wieder mußten wir ihn rügen, wenn er etwas vom Kurs abkam. Nur hin und wieder mußten wir ihn rügen, wenn er etwas vom Kurs abkam.

Wir hatten auch während unseren Arbeiten eine kleine Showeinlage. Delphine spielten direkt vor unserem Bug herum.

06.12.: Nachdem unser neues Crewmitglied das Steuern bravourös meisterte, konnten wir uns anderen Dingen widmen. Seepel verpaßte dem Tank etwas Füllung und Pink versuchte sich im Fischfang. Kurz dachten wir auch, er habe einen Megafisch an der Angel, doch wie es sich herausstellte, war es leider nur ein Stück Astwerk. Doch nichts desto trotz gab es wie jeden Abend eine vorzüglich Mahlzeit. Pink's Kochkünste waren einfach formidable.

07.12.: Pink wurde ins Masttopp gehievt. Dort brachte er die Flaggleine für die Clubflagge an. Er hatte aber immer wieder Schwierigkeiten sich festzuhalten, die Wellen störten ein wenig, und brachte die Arbeit nur langsam voran. Apropos - auf



dem Weg nach oben hatte sich der Radarreflektor verabschiedet, Teile davon treiben jetzt im westlichen Mittelmeer herum. Auto-Clausi war noch immer brav am Steuern.

08.12.: Endlich wieder Land in Sicht. Ansteuerung auf Cherchell (Algerien). Wurden da auch sehr freundlich empfangen. Für die Leute da muß es eine Seltenheit sein, eine Yacht zu sehen. Obwohl es Freitag (=Sonntag bei uns) war und noch dazu Ramadan, bekamen wir Diesel. Ich glaube, daß sich der ganze Ort im Hafengebiete versammelte und die Leute bestaunten uns, als ob wir Außerirdische gewesen wären. Und das beste an diesem Ort - das Ein- und Ausklariere und Tanken dauerte genau 2 Stunden. Ich glaub, so schnell waren wir noch nie! Zur Feier des Tages und weil Ramadan war, gab es bei uns Speck, Würstel und Bier.

09.12.: In der Früh schenkte uns Neptun als kleine

Gegenleistung für die 3 Paletten Bier, die die Crew des Moduls 0A bei ordnungsgemäßer Vorgangsweise geopfert haben muß, einen Calamar. Der von Pink solange gebadet wurde, bis ihn ein Kollege von der Angel fraß. Aufgrund des intensiven Windmangels wurde, unter Leitung des Ersten Bordingenieurs Pink, ein Projekt ins Leben gerufen, durchgeführt und mit folgendem Ergebnis erfolgreich abgeschlossen: Um den CW - Wert der Oniro II wesentlich verbessern zu können, ist es unabdingbar den Mast abzusprennen. Dadurch könnte es gelingen die vom Modul 0A verlorene Zeit wieder aufzuholen.

10.12. und 11.12. waren zwei langweilige Tage auf See, da kein Wind. Trotzdem sind wir gesegelt, um Sprit zu sparen.

12.12.: Um 0015 haben wir das Leuchtfeuer von Ceuta (Marokko) entdeckt. Nun war es nicht mehr so weit. Es konnte sich nur noch um Stunden handeln. Außerdem waren wir sehr schnell unterwegs, denn wir hatten einen Strom mit uns. "The Rock" tauchte plötzlich aus den Wolkenschwaden hervor. Ein schöner Anblick.

Schließlich lagen wir dann, nach Ein- und gleichzeitig Ausklariere, um 0630 in der Marina Bay in Gibraltar.

Fazit des Moduls 0B: Trotz anfangs schlechten Wetters wurde das Modul 0 zügig zu Ende gebracht. Allerdings wurde dafür auf Modul 0B nur zwei Mal angelegt, nämlich in Cherchell und in Gibraltar. Der Nachteil daran ist natürlich, daß wir wesentlich weniger Hafenspelunken als die Crew des Moduls 0A kennengelernt haben. Unser

zügiges Vorankommen lag aber keineswegs daran, daß die Oniro II nach der Übernahme perfekt funktionierte, nur feierten wir unsere Reparaturorgien auf See. Da brauchte man nicht so lange auf Mechaniker warten! Natürlich konnten wir auch einiges an Zeit sparen, indem wir auf Dinghi- und Segel-über-Bord-Manöver verzichteten.



Die Atlantische Reise

Ein Versuch mit untauglichem Objekt

Modul 1

von Christina Rosenstein

Nachdem wir am 12.12.2000 am "Rock" von Gibraltar den Geschwistern der Eignergemeinschaft unseres Trans Ocean Liners Urino (den berühmten Makaken) einen Besuch abgestattet hatten, legten wir am Folgetag um 0520 (2h nach Hochwasser in Gibraltar) ab, um mit optimaler Stromunterstützung durch die Straße von Gibraltar in den Atlantischen Ozean zu gelangen.

Es funktionierte tatsächlich! Unser Boot erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 9,1 Kn über Grund. Was aber auf der ersten Etappe von Modul 1 völlig fehlte, war der Wind. Wir tuckerten entlang der afrikanischen Küste, um jederzeit unsere Dieselvorräte auffüllen zu können.

Am 13.12. am Nachmittag war ziemlich hektisches Arbeiten an Deck zu bemerken. Pink hatte zwei Makrelen gefangen. Seepel und Pink erschlugen sie und entfernten auch sogleich die Innereien. Am Abend gab es dann köstliche Makrelen, zubereitet von unserem Angler Pink. Berndt stellte zwar später angesichts der Tatsache, daß dies die einzigen beiden selbstgefangenen Fische auf unserer Reise sein sollten, die Theorie auf, daß Pink die zwei Fische in Gibraltar am Markt gekauft hatte, einen Plastiksack nahm und diesen dann mit den Fischen am Heck befestigte und als wir dann alle mal nicht herschauten, die Fische herausholte und behauptete, er hätte sie gefangen. Aber egal wie es wirklich war, der Fisch schmeckte ausgezeichnet.

In der Nacht hatten wir noch einen Fischerslalom zu gewinnen und am nächsten Tag waren wir dann in Casablanca. Dort verbrachten wir allerdings nur einen Abend in einer archaisch anmutenden Marina, da wir mangels Polizei und Zoll nicht einklarieren konnten. Nach dem Dinner mit Schweinskoteletts alla Pink und dem letzten Moretti Bier (Wir hatten insgesamt 11 Flaschen, wir sind ja nicht Modul 0A) entschlossen wir uns, weiter nach Al Jedida zu segeln. Dort kamen wir am 15.12. um 1030 an, wurden von Hafenmeister, Zoll und Polizei und eigentlich von der ganzen Stadt sehr freundlich

begrüßt und aufgenommen. Die drei Beamten bekamen von uns auch ein Begrüßungsgeschenk - Kirschsafte!

Dafür kümmerten sie sich sogar darum, daß wir Diesel bekamen.

Also verbrachten wir diesen Tag hier, ergänzten

früher auf) zurückkamen, besuchte uns unser Schiffsnachbar, an dem wir im Päckchen lagen. Er brachte frischen Pfefferminztee, Brot und eine marokkanische Spezialität mit. Schade, daß wir los mußten. Wir legten also noch am selben Abend ab und begannen damit die Atlantiküberquerung.



Es sah so aus, als ob tatsächlich der Passat schon nach Lanzarote unterstützt, der Wind änderte bis dorthin weder seine Richtung noch seine Stärke wesentlich. Zustand der Crew zu diesem Zeitpunkt: Noch keine gravierenden Ausfallerscheinungen. Bis auf Auto-Clausi, der wurde zwischenzeitlich immer wieder krank!

Am 19.12. kamen wir in Arrecife (Lanzarote), nach einer nicht schweren Nachtansteuerung, am (Lt. Hafenhandbuch nicht in der Nacht geeignet, denn es sind schon einige deutsche Segler an den Felsen in der Hafeneinfahrt gescheitert. Ist uns unbegreiflich, denn es gibt ein schönes Lateralsystem hinein).

Der nächste Tag wurde zum Bunkern, Schiffeinigen und für einen Inselausflug genutzt. Über uns zog eine Warmfront (Regen!) vorbei, was laut Wögerer bedeutete, daß eine Kaltfront folgen würde = Passatwind, was für unser Weiterkommen von Vorteil gewesen wäre. Noch am selben Abend machten wir die Leinen los und setzten unsere Reise Richtung Cap Verde fort.

Am nächsten Tag (20.12.) hatten wir noch Handynet (Höhe Fuerteventura), erledigten wichtige Anrufe (wer weiß wann wir wieder dazu kommen würden) und Pink und Berndt checkten ihren Urlaub ab, denn sie verlängerten noch um eine

Woche, damit wir genügend Zeit in der Karibik haben würden.

unsere Vorräte und stellten zu unserer Freude fest, daß am Nachmittag ein kräftiger NE Wind mit Stärke 4 - 5 auf der Beaufort-Skala (entspricht Stärke 9 - 10 auf der Brö-Skala) einsetzte. Der Passat? Am Abend kam noch einer der drei Herren außer Dienst vorbei, damit wir ausklarierten konnten. Eine sehr nette Geste!

Als wir von unserem Stadtausflug und Abendessen (wegen uns sperrte extra ein Lokal

Am Donnerstag den 21.12. segelten wir am Wind mit einem Schnitt von 5 Kn. Am Nachmittag verschönerte Berndt das Cockpit. Er schraubte die achteren Holzsprießeln herunter und schrubbte den darunter befindlichen Grind mit Cif ab. Schaute nach der Verschönerung wesentlich besser aus als zuvor

und es hatte den Vorteil, daß man sich keine Holzspieße mehr einziehen konnte. Nach dieser schweren Arbeit entschlossen sich Berndt (der schwer schrubhte) und ich (war am Steuerrad) eine Siesta zu halten. Ihr werdet euch jetzt sicher fragen, warum ich das in diesen Artikel so ausführlich schreibe. Werdet es gleich lesen können.

1530: 26-18,8 N 015-07,1 W:
Berndt und ich wurden plötzlich von Seepels Geschrei aus dem Schlaf gerissen.

Er brüllte: "Berndt, Berndt, kummauß!"

Wir stürzten sofort aus der Kabine und da sahen wir das Unglück. Die Genuas samt Rollanlage pendelten neben dem Schiff. Dann gab es noch einen kurzen Ruck und das Ganze lag im Wasser. Eine schöne Bescherung. Berndt, noch im Niedergang stehend, gab Seepel das Kommando, sofort abzufallen. Dann übernahm ich gleich einmal das Steuer, Seepel hielt das gebrochene Gut an der Schot beim Schiff. War gar keine leichte Aufgabe, denn wir hatten eine See Stärke 3 - 4 und der Wind war 5 - 6 Bft. Berndt spannte sofort das Spifall und die Toppnant nach vorne, damit sich der Mast nicht verabschieden konnte. Währenddessen bekam Seepel immer längere Hände. Es wäre für die drei Jungs ja gar kein Problem gewesen das Ganze aus dem Wasser zu ziehen, doch unser Problem war, daß die Genuas unterm Boot durch, bis auf die andere Seite schwammen. Also mußten wir eine Halse machen, damit wir die Teile wieder auf der richtigen Seite hatten. Das gelang uns auch und in mühevollster Kleinarbeit bekamen wir alles an Bord. Nachdem wir die Rollanlage samt Genuas an

Bord gelascht hatten und wir einmal zum Nachdenken kamen, war Zittern angesagt. Würde uns jetzt noch was brechen?

Angesichts dieser Misere mußten wir unser Reiseziel ändern. Die ganze Sache passierte circa 150 sm südlich von Gran Canaria. Die Cap Verde

Großsegel 4 kn, es schüttete und die Gischt kam über uns. Wir waren naß bis auf die Haut, obwohl wir Ölzeug an hatten.

In der Früh des 22.12. konnten wir dann die Maschine starten, weil der Wind und die See ruhiger wurden. Am Abend kamen wir dann in Las Palmas an. Noch an diesem Abend wurde die Eignergemeinschaft verständigt, was uns passiert war und daß damit die Atlantiküberquerung abgebrochen sei, denn in Las Palmas konnten wir niemanden mehr auftreiben, der uns noch schnell die Segel nähen würde und auch den Teil der Pütting, der gebrochen war, anschweißen würde, denn es war ja zwei Tage vor Weihnachten und keiner nahm mehr eine Arbeit an. Vor Ende Dezember hätte nichts repariert werden können. Dann aber wäre es sich zeitlich nicht mehr ausgegangen, rechtzeitig zum ersten Karibikmodul drüben zu sein. Außerdem, wer weiß, was noch alles passiert wäre....



Die Schadensfeststellung:

Aluprofil an mehreren Verbindungen geknickt; Stag (Stahlseil) offensichtlich ok, aber nicht aus dem Profil lösbar; Fußbeschlag gebrochen, war bereits angerostet; Kopfbeschlag ok, nur herausgeschraubt; beide Genuas leicht beschädigt und oberste der drei Fußbeschlagsschrauben des Achterstags (!) gebrochen.

Inseln wären noch zu weit weg gewesen, also nahmen wir Kurs auf Gran Canaria, denn so konnten wir einfach nicht weitersegeln. Es mußte ja repariert werden und in Las Palmas hätten wir die ganzen Einrichtungen zur Verfügung gehabt. Die Nacht war nicht besonders angenehm. Wir segelten nur mit dem

Wir beendeten also Modul 1 in Las Palmas, ließen die Module 2 - 7 ausfallen und gingen zu Modul 8 (=Atlantiküberquerung West-Ost, 2. Teil) über.

Wichtig

Wichtig

Wichtig

S.F.V. Strongbow Hemden und Polos ab sofort erhältlich.

Info beim Präsidium.

“ÜBERLEBT!“

Modul 9A

Dies ist der einzige Modulbericht, der nicht von einem Teilnehmer am gegenständlichen Modul, sondern, angesichts der fehlgeschlagenen Disziplinierungs- beziehungsweise Motivierungsmaßnahmen, vom Commodore selbst geschrieben wurde. Versuchen wir also zu ergründen, warum Skipper Peter Preßnitz bis zur letzten Minute nicht in der Lage war, einen seiner Mitsegler oder sich selbst dazu zu bewegen, über Modul 9A zu berichten.

Modul 9A begann mit der kompliziertesten und logistisch aufwendigsten Anreise, verglichen mit allen anderen Modulen. Da es das erste postgibraltensische Modul war, ließ es sich der Commodore nicht nehmen, selbst, einen Tag vor der geplanten Ankunft der restlichen Crew, mit Harry und Leopold nach Gibraltar zu reisen, um der Oniro den letzten Schliff in Form einer neuen Rollanlage - zu verpassen. Wir flogen also früh morgens von Wien nach Zürich und von dort weiter nach Madrid, von wo aus wir die letzten läppischen 600 km mit einem Mietwagen zurücklegten. Das taten wir natürlich nicht aus Lust am Reisen, sondern weil es um Ostern eben keine besseren Flugverbindungen gab.

Nichtsdestotrotz kamen wir so rechtzeitig in La Línea de la Concepción, der letzten spanischen Stadt vor Gibraltar, an, daß man uns noch einen vorzüglichen Lobino (oder einen seiner Verwandten) in Salzkruste servierte. Wir aßen also ausgezeichnet und reichlich zu Abend, und das war gut so. Am nächsten Tag mußte nämlich die Rollanlage montiert werden, was mit einigen Aufstiegen ins vierzehn Meter hohe Masttopp der Oniro verbunden war. Auf meine Frage, wer schwindelfrei genug sei, die Arbeit im Mast zu verrichten, winkte Harry gleich ab, Leopold meinte, er könnte es sich vorstellen. Gut, dachten wir, er war der leichteste.

Am nächsten Morgen wurde die Rollenverteilung angesichts des vorherrschenden Westwindes dann doch wieder geändert, und ich übernahm den Part in luftiger Höhe. War *mir persönlich* auch nicht ungenehm, ich wurde insgesamt fünf mal mit dem Bootsmannsstuhl ins Topp gekurbelt, genoß die wunderbare Aussicht auf die Gibraltar Bay, den "Rock" und Afrika. Harry meinte jedoch im nachhinein, daß es doch recht anstrengend gewesen war, ausgerechnet mich, den schwersten, so oft hinaufzuziehen.

Wie auch immer, wir wurden fertig, die drei Segel, die wir im März dem Segelmacher übergeben hatten, waren repariert und wurden abgeholt, der Motor war getestet und funktionierte ebenfalls, kurz, die Oniro war wieder seetüchtig.

von Berndt Wesiak

Am späteren Abend erwarteten wir Peter mit der restlichen Crew, Rudi und Herbert, die dann in den frühen Morgenstunden des Sonntags auch eintrafen. Ihre Anreise war der unrigen nicht unähnlich, allerdings flogen Peter und Rudi über Zürich nach Madrid, während sich Herbert einen gemütlichen Tag in Brüssel machte. Laut eigener Aussage hatte er dort irgendein Flugzeug versäumt. Dadurch hatten Peter und Rudi wiederum die Gelegenheit, den Flughafen der spanischen Hauptstadt intensivst kennenzulernen. Irgendwann fanden sie dann doch alle zusammen und traten die Autofahrt nach Gibraltar an.

Sonntag morgens übergab ich also Peter das Schiff und fuhr dann mit ihm nach Algeciras um seinen Mietwagen zurückzugeben. Dabei hatten wir an der spanischen Grenze noch ein nettes Erlebnis mit einem Zöllner, der unbedingt Pinks Riesentrossack, den ich nach Wien mitnahm, unter die Lupe nehmen wollte. Blöderweise, war der Trossack versperrt, der Schlüssel bei Pink und Pink in Wien. Der spanische Zoll zeigte sich jedoch von seiner flexibelsten Seite und erinnerte sich an die Durchleuchtungsapparate, die, offensichtlich aus Zeiten schlechterer nachbarschaftlicher Beziehungen, im heute eher verwaisten Zollgebäude zur Verfügung standen. Der Trossack hat's also überlebt.

Das nächste unerwartete Erlebnis erwartete uns jedoch bereits. Algeciras hat nämlich am Sonntag geschlossen inklusive Autovermieter. Wir ließen also Peters Wagen stehen, die Crew des Moduls 9A könnte ja erst einmal Gibraltar besichtigen und dann am nächsten Tag mit der Oniro nach Algeciras fahren um den Papierkram zu erledigen. Ich setzte Peter daraufhin an der Grenze zu Gibraltar wieder ab und fuhr nach Málaga um den Heimflug anzutreten.

Und jetzt begann's richtig. Peter, offensichtlich noch vom Bundesheer etwas ausbildungsgeschädigt, beschloß, nachdem er sich an Bord so richtig ausgeschlafen hatte und dann der Motor nicht gleich ansprang, seine Crew erst einmal ordentlich zu beüben und gab folgende Lage aus: Ein subversiver Commodore hat den Tank leergefahren; wichtigste Maßnahme: Entlüften; die Dieselpumpe wurde sofort als "schlafende Zelle" erkannt und durch nachhaltige Zerstörung ihrer Entlüftungsschraube ausgeschaltet. Das war der Auftakt zu einem dreitägigen Dieselmotorentlüftungsseminar, an dem alle Mitsegler teilnahmen und das auch alle mit Auszeichnung bestanden. Daß der Motor eingangs nicht aus Dieselmangel sondern wegen des hängengebliebenen Nullförderungshebels nicht angesprungen war, tut eigentlich nichts zur Sache.

Dieselmotorentlüftungsseminar, an dem alle Mitsegler teilnahmen und das auch alle mit Auszeichnung bestanden. Daß der Motor eingangs nicht aus Dieselmangel sondern wegen des hängengebliebenen Nullförderungshebels nicht angesprungen war, tut eigentlich nichts zur Sache.

Nach der Abschlußfeier anlässlich des gelungenen Seminars, ging's dann ans Segeln. Man verließ Gibraltar in Richtung Isla de Alborán, absolvierte zwei Überfahrten und kreuzte schließlich der spanischen Küste entlang bis Cartagena.

Bei der Übernahme nahm ich, als Skipper des Folgemoduls wieder vor Ort, erstaunt zur Kenntnis, daß sich die Halterung der Badeleiter ohne jegliche Gewalteinwirkung und völlig von selbst durch den Heckspiegel bohren kann, und daß es Leitende Bordingenieure gibt, die es vorziehen, bei Ausfall der Elektrik der High-Tech-Bordtoilette ein neues Kabel mitten durch den Salon zu verlegen, statt den Sicherheitsknopf zu drücken.

Abschließend sei noch erwähnt, daß bei künftigen Dieselmotorentlüftungsseminaren die Verwendung von Atemschutzausrüstung empfohlen wird. Zwei der Mitsegler, Leopold und Herbert, hatten eigentlich geplant, auch die erste Woche des Folgemoduls mitzumachen, mußten aber, durch die Dieseldämpfe geschwächt, davon Abstand nehmen. Oder war's simple Seekrankheit?

Der wertere Leser wird sich mir anschließen, wenn ich dem Skipper und seiner Crew, angesichts der schier unlösbaren Schwierigkeiten auf diesem Modul, mein Mitgefühl ausspreche. Kein Wunder, daß da keiner mehr einen Bericht schreiben kann.

Der Commodore



URKUNDE

Das Präsidium der S.F.V. STRONGBOW
gratuliert Herrn

Kapitän Peter Preßnitz

zur erfolgreichen Durchführung
des ersten dreitägigen

DIESELMOTORENTLÜFTUNGSSEMINARS

als Seminarleiter

an Bord der S / Y ONIRO II
im Hafen von Gibraltar von 8. bis 10. April 2001

Capt Peter Brossmann
Vice - Commodore

Capt Berndt Wesiak
Commodore

Capt Roman Spet
Erster Sekretär

Wien, am 12. April 2001

Sturm muß man nützen!

Modul 9B

von Christian Hirsch

Oft beginnen die schönsten Törns unter schlechten Vorzeichen.

Gleich bei unserer Ankunft am 14.04. in Cartagena mußten Berndt, Christina und ich erfahren, daß Leopold und Herbert, die sich schon eine Woche auf dem Schiff befanden von **P a n n e n u n d R e p a r a t u r e n** (Dieselmotorentlüftung) auf unserer schönen Oniro II sowie von widrigem Wetter und Seekrankheit so zermürbt waren, daß sie die zweite Woche mit uns nicht mehr segeln wollten. Also waren wir nur zu dritt, hatten mehr Platz und hatten einen wunderschönen Törn vor uns, und machten die Erfahrung, daß mehrtägige Überfahrten mit Nachtfahrten auch von einer relativ kleinen Crew gut und ohne Mühen bewältigt werden können, wenn das Ausbildungsniveau hoch ist.

Nach der Übernahme der Oniro II sowie eines umfangreichen "Reparaturenbriefings" und Verabschiedung unserer Freunde bestand unsere erste Tätigkeit in der Demontage der durch das Heck eingebrochenen Badeleiter und des Verkittens der Löcher im Heckspiegel, bevor wir an Bord ein "gepflegtes" Abendessen genossen und müde von der langen Autofahrt in unsere Kojen fielen.

Am Vormittag des 15.05. starteten wir schließlich die Maschine und verließen bei wunderschönem Wetter und einer leichten Brise die Marina der alten Hafenstadt Cartagena, und glitten schon nach kurzem unter Segeln durch das Mittelmeer. An diesem Tag, dem Ostersonntag sahen wir einen springenden Schwertfisch, ein beeindruckender und in dieser Gegend nicht alltäglicher Anblick.

In der Nacht des 16.05. liefen wir dann nach einer ruhigen Überfahrt im Yachthafen von Ibiza ein, und nahmen ein spätes Abendessen in der Altstadt von Ibiza ein.

Den Ostermontag verbrachten wir mit Einkaufen, Ölwechsel sowie mit der Erkundung dieser liebenswerten Insel, bevor wir um 17h bei 4 Beaufort aus Osten ausliefen. Beim Ablegen hatten wir die Mooringleine in Lee, und der Wind drohte uns mit der Schraube in die Leine zu drücken. Also zog Berndt die Mooringleine unter dem Schiffsrumpf durch und wir legten mit der Leine in Luv ab. Ein für mich sehr lehrreiches Manöver, das abgesehen vom Verlust eines Fenders der sich in der Mooringleine verfangen hatte, sehr gut gelang.

Als der Wind später weiter auffrischte riß beim Einbinden des 3. Reffs um 18.30h das Großsegel und Berndt und Christina führten einen Segelwechsel bei Windstärke 6 durch, während ich am Steuer stand. Unser Vorhaben Mallorca anzulaufen mußten wir aufgeben, da der Wind zu stark wurde und gleichzeitig wie üblich aus der



falschen Richtung kam.

Daher wurde beschlossen, Mallorca im Süden liegen zu lassen und gleich nach Menorca weiter zu segeln. Wir segelten an der schroffen und unbesiedelten Nordküste Mallorcas bei Wind von 5-6 Beaufort entlang, machten gute Fahrt und freuten uns auf Menorca.

In Menorca, genauer gesagt in der pittoresken kleinen Hafenstadt Ciudadela trafen wir am Mittwoch den 18.04. um 22.40h ein, gerade noch rechtzeitig, um im Hafen in einem der dort so berühmten Fischlokale unser wohlverdientes Abendessen einzunehmen.

Wir aßen lokale Vorspeisen, Schwertfisch, Tintenfisch, und spülten diese Köstlichkeiten mit ausreichend Bier und spanischem Rotwein hinunter. Überhaupt war in kulinarischer Hinsicht dieser Törn in jeder Beziehung *der* totale Wahnsinn. Auch und sogar ganz besonders was wir an Bord kochten war für einen verwöhnten **M e n s c h e n u n d** Restaurantfreak wie mich geradezu megatoll (man verzeihe mir das dumme Wort). Ich denke da an unsere gewaltigen Thunfischsteaks mit Kapern und Oliven, die m i t g e b r a c h t e n **a r g e n t i n i s c h e n** Jungochsensteaks oder Berndts einfallsreiche Pastakreationen. Und dazu das frisch eingekaufte

Gemüse, und die lokalen Weine...

Auf unserer Yacht duftete es immer im Inneren wie in der Küche eines mediterranen Restaurants und draußen in der Pflicht hatten wir das Meer, den Wind und Delphine (ich hatte gar nicht gemerkt, daß wir gesunken waren, Anmerkungen des Commodore und Kapitäns), denen unsere Essensreste wohl auch schmeckten. Unser Skipper bekam an Bord sein Bier "geschüttelt und nicht gerührt" serviert und folglich war Neptun uns gnädig gestimmt.

Ach ja, wo waren wir? Jetzt bin ich vor lauter Schwelgen in Erinnerungen an unser gutes Essen vom Thema abgekommen.

Wir waren in Ciudadela in Menorca.

Die malerische kleine Hafenstadt Ciudadela ist Schauplatz eines bis heute ungeklärten jahrtausendealten Naturphänomens das sich circa einmal pro Jahr wiederholt, der Rissgale. Dabei verschwindet plötzlich und ohne Vorwarnung das gesamte Wasser aus dem fjordähnlichen Hafenbecken, um circa eine halbe Stunde später mit einer Flutwelle wieder zurückzukehren. Dabei kann es schon vorkommen, daß Material zu Bruch geht. Wir hatten einen gemütlichen Tag in Ciudadela mit Shopping, Flanieren und ausgiebigem Kaffeehausbesuchen.

Am Nachmittag schlugen wir an Stelle der Genua die Fock an der Rollanlage am Vorstag und die Genua behelfsweise am Spifall an, da wir bei der Überfahrt nach Korsika starken Wind aus NE erwarteten. Wir hatten also ein improvisiertes Passatrigg, eine Konstruktion, die sich beim nachfolgenden Prüfungstörn als sehr nützlich erweisen sollte. Wir lagen in Ciudadela zwischen einer kleinen Ketsch, die Pete, einem schwedischen Aussteiger und Einhandsegler, gehörte, und einem großen Dreimaster jüngerer Datums, der gerade emsig





von Studenten und Mitgliedern des *Instituto Hidrográfico Menorca* überholt wurde, um während der Saison als schwimmende Tauchbasis zu dienen.

Am Do, den 19.04.01 um 20.25h verließen wir Ciadadela mit einem schlechten Wetterbericht. Es war nämlich Starkwind bis Sturm aus NE vorausgesagt, aus genau der Richtung, in der unser nächstes Ziel lag, Bonifacio, in der gleichnamigen Straße zwischen Korsika und Sardinien. Dort sollte das Modul 9B enden und unsere Freunde Roman und Jesch zu uns stoßen. Nach dem Ablegen herrschten ruhige See und wenig Wind, und wir hatten die idealen Bedingungen, um unsere berühmten Thunfischsteaks zu genießen. Segelbarer Wind kam erst in der Nacht auf.

Am nächsten Morgen, es war bereits der 20.07. um 07.30h war klar, daß wir unseren Kurs nicht weiter nach Bonifacio fortsetzen konnten, da der Wind nun kräftig aus Nordosten blies wie uns der Hafenmeister in Ciadadela noch kurz vor der Abfahrt mitgeteilt hatte. Also entschloß sich unser Skipper, daß wir auf halbem Wind Cagliari, die Hauptstadt Sardiniens im Süden der Insel anlaufen. Dann mußten Roman und Jesch eben nach Cagliari kommen. Heute in der Zeit der Mobiltelefonie ist das alles kein großes Problem.

Wir segelten also den ganzen Freitag, den 20.04. und Samstag, den 21.04. mit sehr gutem Wind, der zuerst aus NE kam und später, als wir Sardinien bereits an Backbord hatten, drehte er auf NNW. Um 19.00h am Samstag mußten wir das Großsegel, das wir bereits im dritten Reff haben, überhaupt bergen und segelten nur noch der gerefften Fock, da der Wind bereits auf 9 bezogen mit 10er-Böen, also Sturmstärke, angewachsen war. Nur mit der Sturmfock machten wir gute Fahrt und pflügten mit beachtlichen 8 Knoten durch das Wasser, der sardischen Küste entlang.

Bei Starkwind und Sturm beginnt sich das Meer aufzuwühlen, und die Folge ist ein gewaltiger Wellengang. Das ist eine Binsenweisheit, die jeder kennt.

Was aber nicht jeder kennt, ist wie das Meer sich darstellen kann, wenn der Wind oder Sturm vom Land her bläst und man sich selbst unter Land

befindet. Da ist das Meer im Verhältnis zum Wind oft erstaunlich ruhig. Und genau so eine Situation hatten wir. Es war garnicht schlecht. Während andere Skipper mit einem Blick auf das Brö... äh, Anemometer vielleicht auf den Gedanken gekommen wären, vor Topp und Takel zu lenzen, stellte Berndt zufrieden fest:

“Sturm muß man nützen.”

Eine Aussage, die unter den gegebenen Umständen ihre Richtigkeit sicherlich hatte. Bevor wir jedoch unter Land gekommen waren, watschte uns eine aufgespitzte Welle noch fürchterlich ab. Berndt, der am Steuer stand und sich gerade eine Zigarette anzündete, wurde die Zigarette aus dem Mund gerissen und sein Feuerzeug vernichtet. Das hinter dem Mast an Deck festgezurrte Dingi hätte es beinahe über Bord gerissen. Christina und ich unter Deck bekamen das ganze als einen gewaltigen Rumms gefolgt von einem Wasserschwall der sich in das Schiffsinne ergoß mit, so als hätte uns ein Frachtergerammt.

Gegen Abend wurde der Wind wieder schwächer und wir begannen mit der Ansteuerung von Cagliari. Der Hafen liegt in einer weitläufigen Bucht mit großen für Öltanker reservierten Sperrzonen, die aber unübersichtlich befuert sind. Genau durch so eine Zone fuhren Christina und ich (der Skipper befand sich in der Koje), weil die Befuerung die die Zone markieren sollte, die gleiche Kennung hatte wie die Befuerung der Hafeneinfahrt nämlich Blitz grün.

Die Ansteuerung des Hafens der sardischen Hauptstadt in der Nacht vom 21.04. auf den 22.04. gestaltete sich kurzzeitig etwas gefährlich, da ein plötzlich aufkommender Gewittersturm uns kurz vor der Einfahrt jede Sicht auf die Leuchttürme nahm und die orkanartigen Böen das Schiff gegen einen Wellenbrecher aus Felsblöcken zu drücken drohten, weil unser 27 PS Schiffsmotor diesem Sturm nicht gewachsen war. Ernste Gefahr bestand jedoch nicht, da wir immer noch abdrehen und auf der offenen See das Ende des Sturms abwarten hätten können. Schließlich blies der Sturm vom Land auf die See. Wir waren aber sehr glücklich, als wir um 02.50h

im Handelshafen gegenüber der Polizeistation sturmgeschützt (ein Anlegen im Yachthafen war uns unter den gegebenen Umständen zu riskant) von Cagliari festgemacht hatten, aßen nachdem wir uns aus unserem nassen Ölzeug geschält hatten aus Wien importierte argentinische Steaks (köstlich) und fielen nachher todmüde in unsere Kojen.

Am nächsten Morgen weckte uns ein neuerlicher Sturm und als wir aus den Luken schauten, um zu sehen ob die Festmacherleinen hielten staunten wir nicht schlecht, denn neben uns hatte eine gigantische Fähre wenige Meter entfernt mit dem Bug zu uns festgemacht. Wir fühlten uns wie eine Maus neben einer Giraffe.

Den Sonntag, den 22.04., gingen wir sehr geruhsam an. Schließlich hatten wir uns das verdient. Nach dem späten Frühstück gingen wir Sightseeing und genossen die sardische Gastfreundschaft. Der Liegeplatz stellte sich als ideal heraus, wir lagen dort sehr zentral und kostenlos. Duschen konnten wir uns im nahen Yachtclub. Den Montag, den 23.04., verbrachten wir mit Einkaufen, Schiffsreparaturen und sehr gutem Essen, und warteten auf unsere Freunde Roman und Jesch, die am Dienstag in der Früh mit der "gigantischen Fähre", der DOMIZIANA kommen sollten. Mit den beiden stachen wir am Dienstag, dem 24.04., wieder in See Richtung Neapel und begannen somit das Modul 9C, den "Prüfungstörn".



Die Prüfung

von Christian Hirsch

Modul 9C

Logbucheintragung am 30.04.01:
14.30h Ende der Prüfung alle Kandidaten
bestanden.

Eine weiße Fahne am Schluß also.

Obwohl wir während der Prüfung oft gewaltig ins Schwitzen kamen. Da gab es ausgefallene Leuchttürme während Nachtsteuerungen, eine vollgelaufene Motorbilge und vor allem beinahe zuwenig Wind für die zu fahrenden Prüfungsmanöver. Dabei bewährte sich Berndts Passatriggkonstruktion vom Modul 9b. Dazu kam neben der Anspannung zuwenig Schlaf während der mehr als 48-stündigen Prüfung sowie trotz aller Vorbereitung immer wieder kleine Fehler und Wissenslücken die uns gelegentlich fast aus der Fassung brachten. Allerdings war es doch die gute Vorbereitung und Routine bei der Führung des Schiffs, sowie das kameradschaftliche Zusammenspiel der Kandidaten und unseres Bordtechnikers Jesch, die dazu führten, daß alle Kandidaten die Prüfung bestanden.

In Erinnerung bleiben werden mir die Ankermanöver in der Marina Piccola im schönen Capri und das elegante „Mayrhofersche“ Ablegemanöver über die Achterleine in Sorrento,



das uns Prüfer Mayrhofer zeigte, ein Manöver, das übrigens einige Monate später in der Yachtrevue im Artikel „der Trick mit der Hilfsleine“ beschrieben wurde.

Alles in allem eine sehr anstrengende Prüfung, bei der wir alle noch etwas dazugelernt haben.

Doch beginnen wir eine Woche bzw. 372 Meilen zuvor.

Nachdem Berndt, Christina und ich am 22.04.01 im wunderschönen Cagliari, der sardischen Hauptstadt von einem Gewitter gebeutelt eingetroffen waren, verbrachten wir die Zeit bis zum Eintreffen von Roman und Jesch am 24.04.01 mit ausgiebigen Reparaturen sowie technischen Verbesserungen (Verlegung des Autoclusi¹ an den Navtisch und Anschluss der E-Toilette an ihren üblichen Stromkreis), Einkaufen, Dinieren und Entspannen.

ein, wo uns Seepel schon freundlich grinsend erwartete.

Der kleine Hafenort, der Hauptort der Pontinischen Inseln, beeindruckt sehr mit seinen schroffen und einmaligen Gesteinsformationen, aus dem Meer aufragenden spitzen Felsnadeln im Bereich der Hafeneinfahrt, die aussehen als würden sie dem Pinsel eines Fantasyzeichners entstammen.

Nach Dusche und Kaffee übten wir bis zum Abend in dem verträumten kleinen

Am 24.04.01 trafen schließlich Roman und Jesch bepackt mit einigen Paletten GOSSER Bier zu uns, sie kamen mit der Fähre aus Civitavecchia und mit der somit verstärkten Crew stachen wir am Nachmittag des selben Tages bei leichtem Wind aus Südost in See Richtung Ponza wo wir Seepel treffen sollten. Die Strecke bis Ponza (225 sm) bewältigten wir in circa 48 Stunden, die wir bei größtenteils anhaltendem Wind aus SE unter Segeln fuhren. In Ponza trafen wir am 26.04. um ca. 15.00h

Hafen von Ponza Anlegemanöver wie zum Beispiel Eindampfen in die Vorspring.

Nach einem guten Abendessen liefen wir am 27.04. um 01.00h aus Ponza aus und fuhren unter Maschine bei völliger Windstille weiter Richtung Osten nach Ventotene. Die See war dabei so spiegelglatt wie ein Bergsee in den Alpen bei Windstille. In Ventotene liefen wir im Morgengrauen um 06.30h ein, nachdem Seepel und ich vor Sonnenaufgang die genau im Horizont stehende Venus, den Morgenstern, noch für ein entferntes Schiff auf Kollisionskurs gehalten hatten. Ventotene ist eine hochinteressante kleine Insel. In der Römerzeit hatten Sklaven den bis heute in Verwendung befindlichen Hafen aus dem Felsen gehauen, man erkennt noch die Anlage zum Absperrn der Hafeneinfahrt, die Sliplanlagen u.s.w. Später wurde die lasterhafte Agrippina von ihrem Mann, dem Kaiser, auf die Insel verbannt, was sie aber nicht daran hinderte, sich dort weiter mit ihren unzähligen Liebhabern zu vergnügen. Unmittelbar neben



Ventotene befindet sich die kleine Gefängnisinsel S. Stefano, Italiens berühmtestes Mafiagefängnis bis 1997 und seitdem ein Naturschutzgebiet. Ein Gegenstück zu Alcatraz.

In Ventotene zeigte die Crew bereits große Anzeichen von Übermüdung, trotzdem ließ unser Skipper uns vier Prüfungskandidaten nicht schlafen, sondern wir begannen gleich in der Früh mit der Ausbildung und Prüfungsvorbereitung. Die Übermüdung zog sich von nun an wie ein roter Faden durch den gesamten Prüfungstörn.

Nach Durchführung von Ankermanövern, Leinenkunde u.s.w verließen wir um 17.30h Ventotene und segelten mit gutem Westwind an der Gefängnisinsel vorbei weiter Richtung Osten. Neapel² hieß das Ziel, dort sollten wir unsere Prüfer aufnehmen, und bis dorthin hatten wir noch ein



umfangreiches Vorbereitungsprogramm zu absolvieren. Christina und ich hatten es da leichter, da wir uns bereits seit dem 14.04. auf dem Schiff befanden und Berndt mit uns zweien (nicht immer zur Freude von Christina) schon einiges durchnehmen, üben und auffrischen konnte.

Nach Ventotene konnten wir bei gutem Wind mit Windstärke 4 alle Segelmanöver durch üben, ebenso wie das Mann über Bord Manöver unter Segel und Maschine sowie den Einsatz der Notpinne. Dabei besserte sich die Stimmung der Crew sichtlich, und hier zeigte sich nicht nur die (fast) perfekte Beherrschung des Schiffs inklusive Segelsetzen und -bergen durch alle Prüfungskandidaten, sondern auch das (fast immer) gute Zusammenwirken der gesamten Crew. Ein Umstand, der von den Prüfern auch lobend hervorgehoben wurde.

Der „fast zu höfliche Umgangston“ untereinander während der Manöver, über den sich die Prüfer



etwas mokierten, hat seinen Ursprung sicher darin, daß wir uns alle schon ziemlich lange kennen, daß wir alle sicher keine Neulinge an Bord mehr sind und daß unser Lehrer Berndt bei allen Törns (von wenigen Ausnahmen abgesehen) auch immer einen sehr höflichen und ruhigen Führungsstil an den Tag gelegt hat.

Mit Abschluß der Segelmanöver, die uns, wie gerade ausgeführt, gut gelangen, legte sich der Wind gänzlich (ich war wegen eines Befehls des Skippers schon lange nicht mehr in einer Kirche

gewesen, um um Wind zu beten, weil wir daraufhin immer Sturm bekommen hatten), und sollte nur kurz während der Prüfung für die unerläßlichen Segelmanöver wieder zurückkommen.

Also fuhren wir weiter unter Maschine Richtung Osten.

Am späten Abend des 27.04. entschloß sich Berndt, der die Übermüdung der Crew nun doch ernst nahm, in Ischia den „elitären“ Hafen Casamicciola anzulaufen, wo wir um 24.00h mit Bug zur Mole festmachten und uns duschen³ und so richtig ausschlafen konnten.

Am nächsten Morgen machten

wir uns ausgeruht und durch ein Frühstück gestärkt auf die letzte Etappe, die verbleibenden 21 sm bis Neapel, wo wir um 14.00h in der Marina Sta. Lucia festmachten. Um 18.00h kamen schließlich unsere Prüfer Harald Jäger und Werner Mayrhofer an Bord. Zuvor mußten wir noch unseren vorderen Stauraum, auch Vorkabine genannt, ausräumen, damit die beiden dort zumindest ihr Gepäck abstellen konnten.

Damit konnte die Prüfung losgehen.



¹ Für nicht Eingeweihte: Autoclausi ist der sensible Autopilot auf der Oniro, der wie sein Namensgeber Claus sehr präzise steuert, im Unterschied zu seinem Namensgeber aber den Dienst völlig quittiert wenn er einmal naß wird oder einen Tritt abbekommt. Daher war sein ursprünglicher Platz im Cockpit bei den Füßen des Steuerannes denkbar ungeeignet, da es bei rauherer See immer wieder vorkam, daß er von einer Welle gebadet wurde oder vom Steuermann einen Tritt abbekam. An seinem neuen Arbeitsplatz neben dem Funkgerät fühlte sich Clausi ohne Seewasserdusche und Tritte sichtlich wohl, und dankte, frisch eingestellt von Seepel, seine Ortsveränderung mit großem Arbeitsseifer ohne Krankenstandstage.

² Vom Autor ständig mit Genua, Palermo und vielen anderen Städten verwechselt, . . . äh.

³ Duschen an Bord war nicht möglich weil der Wassertank ein Leck hatte, und das ausgeronnene Wasser über die Bilge ins Meer gepumpt werden mußte.



Kein grünes Licht am Horizont

Modul 9D

von Stefan Kauer



Mo 30. 04. 2001

Stefan und Natascha sammeln ihre ersten Meeres-Segelerfahrten bei Ankunft in Neapel um 12 Uhr 30. Nach einigen Telefonaten stand zumindest Santa Lucia als Aufnahmehafen fest, die Ankunftszeit wiederum war nicht eindeutig bestimmbar. Schluß endlich konnten sie jedoch die Oniro II beim Einlaufen beobachten. Danach dauerte es nur mehr zwei Stunden, und sie konnten auch schon an Bord gehen.

Unterdessen herrschte auf der Oniro noch reges Treiben, bedingt durch den Abschluß der Prüfung und das Räumen der Kajüten von Christina, Seepel, Christian und Berndt.

Letzterer wies Captain Roman ein, während Jesch die Auspuffanlage einer eingehenden Untersuchung unterzog um festzustellen, daß das Wasser in der Motorbilge nicht von dort kommt.

In der Marinagebühr von stolzen LIT 100.000,- war zwar das „Taxi“ vom Boot zum Steg inbegriffen, nicht jedoch Dusche bzw. Toiletten, ebenso wenig Strom an der Stelle die dafür vorgesehen war. Seepel ließ sich circa eine halbe Stunde lang mit dem Bootstaxi im Hafen herumchauffieren, fand aber trotzdem keine Dusche. Infolgedessen packte er kurzerhand den Bordwasserschlauch aus, um sich am Steg zu säubern, was noch von Bedeutung sein wird.

Nach Erledigung aller notwendigen Formalitäten (Crewfotos, Gepäck verladen, Schuhe nachreichen, etc.) begab sich die alte Crew von Bord, um das letzte Wagnis des Törns zu bestreiten. Die Taxifahrt durch Neapel. Die neue Crew folgte der alten dabei.

Das eigentlich geplante gemeinsame Abendessen zur Überbrückung der Wartezeit bis, der Zug fährt, fiel mangels Wartezeit aus. So versorgten sich die Reisenden bei diversen, zum Teil unaussprechlichen Imbißstuben, wohingegen sich die Verbleibenden den kulinarischen Genüssen eines Hafenrestaurants hingaben, der nur durch die mangelnde Kenntnis des Kellners hinsichtlich der korrekten Speisefolge ein wenig getrübt wurde.

Nach dem nun das vorsorglich durch Natascha und Stefan aus Österreich importierte Bier annähernd

kühl geworden war, begab sich die Mannschaft an Bord, um den Tag mit einem genießbaren Bierchen ausklingen zu lassen.

Di. 01. 05. 2001

Der nunmehr wirklich erste Tag des Törns begann mit zärtlichen Weckversuchen, die heftiger werdend schließlich zum Ziel führten. Also, ½ 9 Uhr aufstehen.

Nach kurzer Einigung wer einkaufen geht, wer derweilen an Bord aufräumt und was wovon in welcher Menge die Einkaufenden zu besorgen haben gingen Stefan - qualifiziert als „von den Anwesenden noch am Besten Italienisch Sprechender“ und Roman - qualifiziert als „der Skipper putzt ned“ in Richtung Supermarkt, dessen Lage wir vorher noch

vom Stegnachbarn erfragt haben.

Doch in welch unerwarteter Leere präsentierte sich uns Neapel, dreispurige Straße mit nur zwei Autos und eine himmlische Ruhe.

Wir revidierten unsere Annahme vom Vortag, daß am 1. Mai Geschäfte offen seien und entschieden uns nach 20-minütigem Spaziergang für eine der beiden offenen Bars, um zumindest das Nötigste in Form von Wasser und Cornetti einzukaufen.

In Vergegenwärtigung der mangelnden Infrastruktur der Marina mußten wir uns am Rückweg noch einen Kaffee einverleiben, um die Toilette ungeniert benutzen zu können.

Zurück an Bord ging alles recht fix und wir konnten schon um ¼ 12 ablegen. Einen Hinweis folgend überprüften wir alle Möglichkeiten und entschieden



uns schließlich um ½ 12 wieder anzulegen um ein „Schlauch-am-Steg-vergessen-Manöver“ zu fahren. Was uns inklusive des Wiederablegens in starken Verzug bezüglich der Manöverbiere brachte, doch wir waren guten Mutes, das bei Zeiten aufholen zu können. (Bei genauerer Berechnung fiel der Rückstand jedoch schon sehr groß aus, da wir vergessen hatten, die Umschiffung eines offensichtlich seiner Wahrnehmungssinnesorgane beraubten Schwimmers mitzurechnen. Gott sei Dank war er beim Wiederauslaufen schon an seinem Ziel in Form eines Wellenbrechers)

Nun ging es flott Richtung Capri, wobei wir ein gutes Stück segeln konnten und um ½ 5 auf altbekannte Weise anlegten. Vor der nun doch schon sehnsüchtig erwarteten Dusche galt es noch eine Kleinigkeit in Form der Auspuffreparatur zu erledigen. Der Schlauch des Auspuffs nämlich hatte einen Riß, der

für Gin Tonic vergessen!!!) Begannen wir um ½ 11 unsere erste Nachtfahrt und tuckerten durch die Nacht mit Kurs auf San Marco. Diese Nacht gab den Neulingen die Möglichkeit, zu entdecken was man in der Nacht sieht, und das nicht immer das was man sieht, das ist was man zu sehen glaubt.

Mi. 02. 05. 2001

Noch immer auf See. Unser Skipper stand um 5 Uhr auf, um die Ansteuerung auf San Marco zu machen, während Stefan den Strapazen der Aufholjagd (siehe Manöverbierverszug) Tribut zollen mußte und schlafen ging, was nur von kurzer Dauer sein sollte. Gegen 6 Uhr erreichten wir San Marco, wo entgegen der Angaben im Hafenhandbuch keine Tankstelle auszumachen war. Um zu erfragen, ob es tatsächlich keine gab und wo die nächste wäre, mußten wir leider auf Stefan zurückgreifen, der darüber - gelinde gesagt

Kanistern bewaffnet, auf den Weg, der uns über eine zerklüftete Steinküste führte, da wir die Straße links 50 m über uns ließen.

Guten Mutes trafen wir bei der Tankstelle ein, lediglich der Tankwart war gerade kurz im Supermarkt. Kaum eine ¼ Stunde später war er auch schon wieder da und entpuppte sich als Tankwartin. Für den Rückweg wählten wir doch die Straße, schon weil die Tankstelle ohnehin auf Höhe der Straße lag. Zurück an Bord fanden wir Jesch erwartungsgemäß so vor, wie wir ihn verlassen hatten, tankten und setzten Kurs auf Camerota, da wir befanden, in Agnone ohnehin mehr gemacht zu haben, als dort üblicherweise überhaupt möglich ist.

Nach Umschiffung des Capo Pelimiro trafen wir um 15 Uhr in der Marina di Camerota ein, wo unser erstes Ziel die Tankstelle war. Zwar hatte Stefan sich wieder hingelegt, nachdem Jesch jedoch nur seine



in etwa seinem halben Umfang entsprach und aus eben diesem spuckte er Wasser ins Schiff.

Nach fachkundiger Begutachtung durch Jesch und nicht ganz unbrauchbaren Einwüfen Stefans (der deswegen oder aus anderen Gründen im Zuge der Reparatur vom Baum an Bord begrüßt wurde) amputierte Jesch das Leck und der Dusche stand nichts mehr im Wege. Die Nachfrage bei der Tankstelle am Weg ergab, daß es heute keinen Diesel mehr gibt - was noch von Bedeutung sein wird.

Der nachfolgende Einkauf wird dem lokalen Alimentarius vielleicht noch in längerer Erinnerung bleiben, unsere Sinne waren schon auf das Abendessen konzentriert wofür wir Seepels „da geh ich nicht rein, der hat mich angesprochen“-Lokal auswählten. Laut Roman und Jesch war es die bessere Wahl als das andere.

Nach der Vervollständigung der Einkäufe (Zitronen

- nicht erbaut war.

Es stellte sich heraus, daß es zwar eine Tankstelle gab, diese aber nur für Fischerboote vorgesehen war. Laut Auskunft Einheimischer gäbe es aber eine im nächsten Hafen und der sei nur eine ½ Stunde Fahrzeit entfernt.

1 Stunde und 40 Minuten später erreichten wir den kleinen, feinen, sichtlich gerade erst ausgebauten, unbelebten Hafen von Agnone. Die Ortserkundung ergab, daß sich ganz Agnone in diesem unbelebten Zustand präsentierte, doch konnten wir zumindest die Auskunft ergattern, daß im nächsten Ort eine Tankstelle und diese nur 500m entfernt wäre. Die Frage nach einem Taxi löste eine Reaktion zwischen ungläubigem Schauen und blankem Unverständnis aus.

Nachdem Jesch verdiensterweise in waagrechter Stellung verharrte, gaben wir uns zu dritt, mit zwei

abgelaufene Kreditkarte mitgenommen hatte, konnten wir nicht umhin, ihn wieder „in Dienst zu stellen“. Die Tankung ergab 62 Liter was in Anbetracht der davor eingefüllten mehr als 20 Liter den Schluß zuließ, daß es vorher schon sehr knapp war.

Beim Ortsrundgang mit Eis, Kaffee und kleinen Einkäufen einigten wir uns, an Bord zu essen und gleich weiterzufahren.

Vor dem Ablegen versuchten wir noch Wasser zu bunkern, was nach einigen Überlegungen und einer kurzen Testreihe zum Erfolg führte, da wir dann wußten, daß die Wasserleitung nur einen Niveauunterschied von maximal 20 cm schafft.

Voll Stolz in Anbetracht unserer physikalischen Kenntnisse schipperten wir Richtung Maratea, unserem heutigen Tagesziel. Die Zeit nutzten wir an Bord zu kochen, zu essen und die auftauchende



Jesusstatue in 60 m Seehöhe über dem Ort zu bewundern.

Ihre helle Beleuchtung konnte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß die grüne Hafeneinfahrtbeleuchtung nicht funktionierte.

Gegen 22 Uhr hatten wir festgemacht und beschlossen, den Ort noch einer kurzen Besichtigung zu unterziehen, die aufgrund des ausgefallenen Bankomats kürzer währte als geplant, also beschlossen wir auch diesen Tag mit einem inzwischen schon wirklich kalten Bier an Deck.

Do. 03. 05. 2001

Nach fast planmäßigem Aufstehen um 9 Uhr (geplant 7 Uhr, gesollt 8 Uhr) und erfolgloser Suche von Duschen bzw. Toiletten legten wir um 9 Uhr 45 von Maratea ab. Kurs auf Tropea setzend, den wie üblich das eifrigste Crew-Mitglied exekutierte, der Autopilot Clausi, genehmigten wir uns ein ausgedehntes Frühstück an Deck. Das behelfsmäßig gesetzte Sonnensegel, das den Verbrannten unter uns Gelegenheit geben sollte, auch tagsüber nicht unter Deck sein zu müssen, lieferte zwar brauchbare Dienste, mußte jedoch einem vollkommen unvorhersehbaren Ereignis weichen - Wind! Zwar aus der falschen Richtung, aber Wind. Also, nichts wie los und gekreuzt, was das Zeug hält. Allerdings stellte sich heraus, daß die Oniro nur auf einem Bug wirklich „Meter macht“, aber auch das konnte vorerst unsere Freude nicht trüben - immerhin ist es unter Motor verdammt schwierig, sich ein Manöverbier zu verdienen. Nach gut vier Stunden legte sich aber auch der „falsche“ Wind und Autoclaus übernahm wieder das Steuer.

Der Sonnenuntergang verzögerte die Vorbereitung des Abendessens, da sich Stefan in der Rolle des

Smutjes beharrlich weigerte auch noch abzuwaschen und Jesch seinerseits den Sonnenuntergang nicht versäumen wollte. Roman war ohnehin der Meinung, daß der Skipper nicht abwäscht und Natascha erhielt von Stefan Abwaschverbot, da sie immer mitkochte.

Gegen 23 Uhr konnten wir also doch noch essen und legten dann die Wacheinteilung fest.

Fr. 04. 05. 2001

Bei der Ansteuerung von Tropea waren gerade Roman und Stefan im Dienst und einigermaßen verwirrt über die große Anzahl von roten Lichtern an der Küste. Sie einigten sich, daß wenigstens eines davon die Hafeneinfahrt signalisierte, konnten aber nirgends das dazugehörige grüne Licht ausmachen. Die frisch gesammelten Erfahrungen halfen ihnen auch darüber hinweg, da sie sich darauf verständigten, daß das grüne wohl ausgefallen oder noch nicht geliefert worden sei. Stefan stiefelte also in den Bugkorb, um die Küste zu betrachten

und tatsächlich fand sich

eine Hafenmauer mit Gestell oben drauf, daß sich bei Tageslicht wirklich als grünes Licht offenbarte.

Nach einem Hafenrundgang - unfertig, wird aber sicher schön (= > keine Dusche, Toilette) - legten sie sich gegen 6 Uhr noch einmal aufs Ohr.

Gegen 13 Uhr kam wieder Leben in die Besatzung, mit Ausnahme von Natascha natürlich, die schon um 9 Uhr aufgestanden war. Nach einem raschen Kaffee machten wir uns auf in die Stadt und vor allem auf die benachbarten Campingplätze, um eine Duschmöglichkeit „aufzureißen“. Schon beim ersten Versuch wurde uns eine Gratisdusche versprochen, solange es nur für vier Personen und nur einmal ist.

Dadurch motiviert nahmen wir die Treppe nach Tropea-Centro in Angriff - 103 Stufen laut verlässlicher Zählung unseres Skippers - um linker Hand ins erstbeste Terrassencafé mit herrlicher Aussicht auf die Isola Bella von Tropea einzufallen. Nach ausgiebigem Toilettenbesuch (9 Stufen aber abrupt auftauchend in der Finsternis) stiefelten wir noch

ein wenig durch Tropea um danach an Bord zurückzukehren. Am Fuße der anderen Treppe (187 Stufen) kehrten wir noch in einer kleinen Kombination von Trattoria/Alimentarius ein, wo uns schmerzlich bewußt wurde, daß wir am Hinweg der Aufforderung der Wirtin, doch lieber etwas zu essen, nachkommen hätten sollen. So blieb es bei einem Bier und nachfolgendem Einkauf.

Zurück an Bord verkosteten wir das frisch gekaufte (erste) italienische Bier - unser, wenn auch großer, Vorrat an österreichischem Bier war verbraucht - und dazu herrliche Oliven.

Irgendeiner der Götter durchkreuzte danach zumindest Nataschas Pläne von einer angenehmen Dusche mit anschließendem Abendessen. Von Übelkeit gezeichnet mußten wir sie mit einem Handy zurücklassen.

Zu dritt pilgerten wir der Stätte unserer Reinigung entgegen um dort im wahrsten Sinne des Wortes „Station“ zu machen - es konnte immer nur einer duschen, wobei die Dusche einige Überraschungen auf Lager hatte, es konnte nämlich nur der zweite warm duschen (natürlich Jesch).

Nachdem Stefan unter Mithilfe seines Skippers (Spiegelbereiter und -halter) endlich seine Kontaktlinsen eingeschraubt hatte, ging es direkt in ein Lokal, das gutes Essen versprach. Nach Durchsicht der Speisekarte ließen wir es bei einem Bier bleiben und suchten uns ein anderes. Dort tafelten wir ausgiebigst und vorzüglich, lediglich der Abschluß mißlang (kein Kaffee, Grappa in Spritform). Nichtsdestotrotz gut gelaunt liefen wir um ¼ 1 Uhr Richtung Messina aus, was sich noch als weise herausstellen sollte.

Natascha erwachte kurz danach, einigermaßen



wieder hergestellt und labte sich an den Überresten vergangener Bordessen.

Nach dem Auslaufen und auf Kurs (natürlich Autopilot da Flaute) legten sich Jesch und Roman auf's Ohr, schließlich wartete noch die Straße von Messina auf sie.

Sa. 05. 05. 2001

Gegen 6 Uhr wechselte die Wachmannschaft und um 9 Uhr machten wir in Messina fest.

Was uns die ganze Woche gefehlt hatte, bekamen wir bei Erwachen zu Gesicht: Wind!!

Leider aber den gesammelten versäumten auf einmal. Windstärken von 5 - 6 waren noch das mindeste in Zeitpunkten, zu denen man sich überhaupt auf Deck wagte. Nachdem wir bei Ausbruch gerade Messina besichtigen wollten und uns gerade noch in eine Cafeteria retten konnten, standen wir vor dem Problem, wieder zurück und natürlich am Weg eine Trafik suchen zu müssen (Sofia natürlich).

An Bord durchnäßt angekommen ließen wir bald alle Hoffnung fallen, noch die Überfahrt nach Reggio zu schaffen, womit Messina zum Zielhafen wurde. Schon davor hatte Berndt (Projektleitung), Messina statt Reggio in der Crewlist eingetragen, was die Vermutung zuläßt, daß er an unserer Unachtsamlichkeit nicht ganz unschuldig ist.

Dem Abend verbrachten wir mit improvisiertem Abendessen (Rindsgulasch auf Sizilien!) und Warten auf die Folgecrew, die mit der Fähre von Reggio kam.

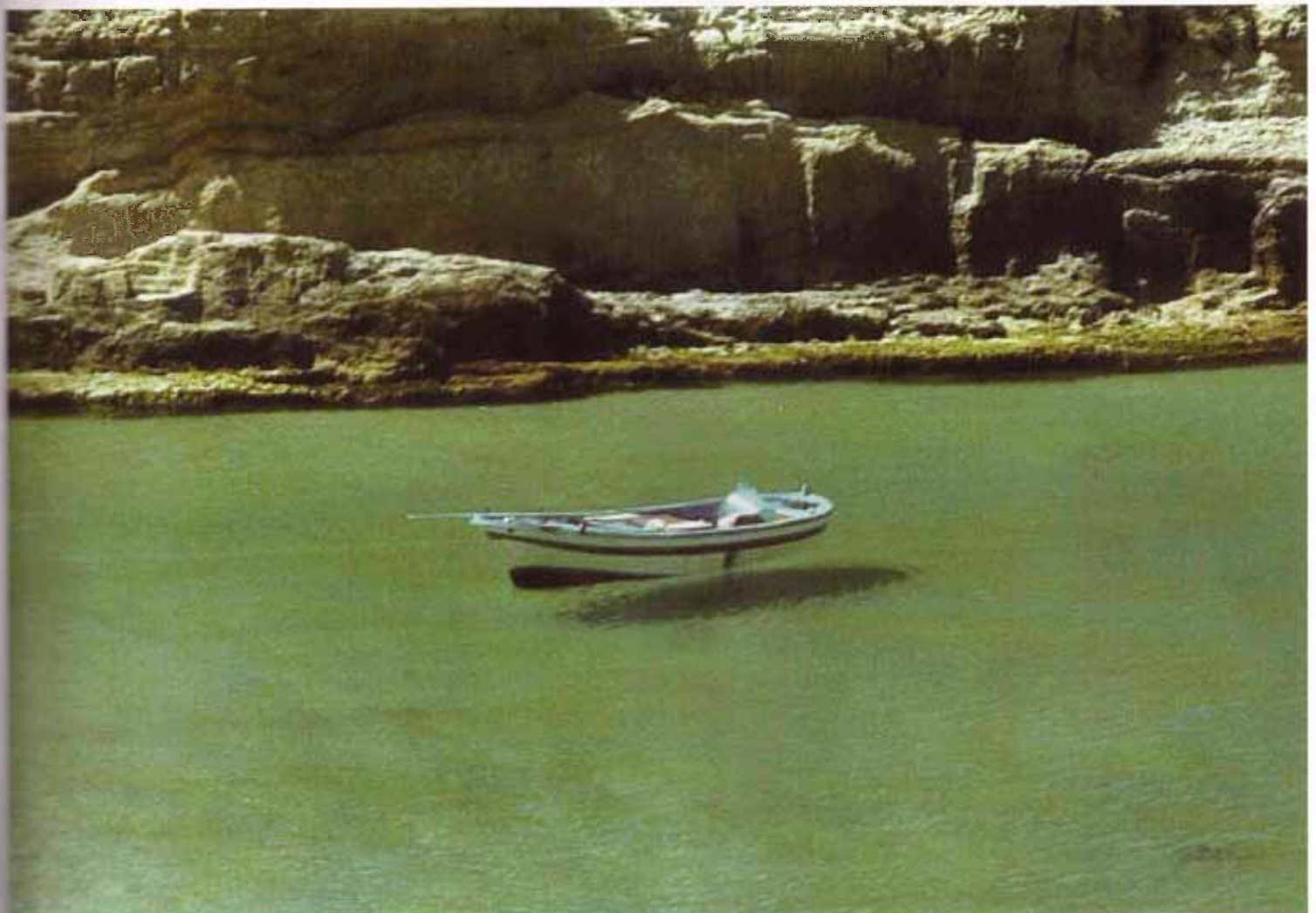
Clubjollen jetzt in Wien

**Teile unserer Flotte befinden sich
seit Anfang September im**

**Segelzentrum Wien
an der Neuen Donau**

**Jeton "Speedy"
Kolibri "Lollypop"
Europe "The Only One"
Werner Bregars Zugvogel**

**Außerdem haben wir jetzt auch einen
Katamaran Spark
in Oggau am Neusiedlersee**



Ein Törn voller Überraschungen

Modul 9E

von Werner Bregar

Nach einer langen Anreise mit Auto und Zug erreichten wir am Donnerstag, dem 24. Mai 2001 den Hafen von Reggio di Calabria. Übernahme der Oniro II durch die Crew des Moduls 9E. Captain: Berndt Wesiak, Erster Wachführer: Christina Rosenstein, Zweiter Wachführer: Klaus „Dirty Harry“ Oberascher, Crew: Alfred Graf, Maria Harrach und Werner Bregar.



Nachdem der letzte aufrechte der drei Eigner der Oniro II' im kürzesten und angeblich teuersten Törns seines Lebens sein Schiff von Messina nach Reggio di Calabria überstellt hatte, konnten wir Modul 9E hier antreten. Peter Bednariks verständlicher, wenn auch etwas übertriebener Sorge um sein Schiff verdanken wir es, daß wir uns mit zwei Bewachern - Hafenmeister o.ä. Claudio Penna (nomen est omen?) einerseits und „Bandito“ Saverio andererseits - um Liege- und Bewachungsgebühren streiten durften. Trotz Berndts guter Italienskenntnisse mußten wir LIT 850.000,- an Hafengebühren für 17 Tage und an Saverio LIT 100.000,- berappen - im Preis inbegriffen, eine schöne Einkaufsfahrt mit Banditos Mercedes samt Mithilfe beim Bunkern. Einige Lagen Bier, reichlich Cola, ein wenig Mineralwasser und nicht zuletzt auch die nötigen Lebensmittel.

Am Freitag stachen wir in See. Wir hatten reichlich Wind - konnten gut „Rodeoreiten“, Maria hielt sich ausgesprochen gut. Ihre Gesichtsbälse schien an der mangelnden Sonneneinstrahlung zu liegen. Als die Oniro II aus ihrem Schlaf erwachte gab sie uns in schon bekannter Weise ihre Schwächen preis: Lichtmaschinenhalterung locker, Batteriekabelklemmen gebrochen, Keilriemen der Seewasserpumpe gerissen...

In der Nacht von Freitag auf Samstag erreichten wir schließlich den Hafen von Siracusa. Landgang war angesagt. Diesel bunkern, Ölfilter besorgen, passenden leider nicht gefunden, und ein wenig an Bord herumlungern. Wir konnten ein wunderschönes Naturschauspiel betrachten - im Landesinneren gingen Regenschauer nieder, der Hafen blieb weitgehend davon verschont. Nicht

verschont blieben Berndts Haare, die opferten wir dem Poseidon. Stolz präsentierte Berndt seinen maritimen Wellenschnitt beim Abendessen in der entzückenden sizilianischen Stadt. In der Nacht setzten wir unseren Törn Richtung Valletta/Malta fort. Die Überfahrt war unangenehm ruhig - dies schien offensichtlich am fehlenden Wind zu liegen. Für unseren Hi8 To(er)nfilm war's sicherlich

verwacklungstechnisch praktisch, bis der Captain zur Räsön mahnte. Der Rudergänger sollte nicht geblendet werden. Nach einer unspektakulären Fahrt unter Motor tauchte schließlich zu Mittag Malta vor uns auf. Berndt (bereits seit 9 Uhr wach) macht per Funk seinen Port Control Check - wir dürfen an der Zollmole in

Msida anlegen. Für das christliche Malta natürlich untypisch - nicht römisch-katholisch, sondern mit dem Bug zum Pier, sehr vorteilhaft fürs Duschen auf dem Vorschiff.

Dirty Harry wird als Koch aktiv - „ugly olio“ (Berndts Lieblingsgericht). Den Nachmittag machten wir diverse Entspannungsübungen wie: Vorreinigung im Hafengewasser mit Duschgel; Werner versuchte sich nach Tagen wieder zu rasieren; Maria und Fred rauchten zur Abwechslung einmal in aller Ruhe eine (Packung) rote Marlboro. Am nächsten Tag war ein



Tagesausflug nach Gozo (bzw. lt. Werner Gonzo) angesagt. Eine Fahrt ums Azure Window begeisterte die gesamte Mannschaft. Geankert wurde schließlich in der Dwejra Bucht. Die Schönheit dieser Bucht animierte Harry zur Zubereitung seines unübertroffenen „Risotto Frutti di Mare“ - gekrönt durch einen mit Captain Morgan's gestreckten Fruchtsalat. Angezogen vom Duft des Risottos sprang Werner, der zuvor den Berg der Insel bestiegen hatte, ins Meer, um rasch das Boot zu erreichen.

Auf der Rückfahrt fuhren wir mit dem Kiel über eine losgerissene Fischfarmverankerungstrosse - Berndt nahm dies zum Anlaß, um endlich einmal zu beweisen, daß ein Swisstool schärfer als ein





Leatherman ist - wahrlich. Nach unserer Rückkehr in die Msida Marina gönnten wir uns ein Abendessen in der berühmten „Black Pearl“ - einem alten Holzschiff, einst vor Malta gesunken, irgendwann geborgen und zu einem Restaurant mutiert (in diesem Fall hatte das Sinken des Schiffes sogar einen Sinn). Das Abendessen war schlichtweg genial - bis auf den aus eingelegten Gemüse kreierten Salat den mußten wir im Magen mit zwei Flaschen des berühmten „La Valletta“ Rotweins marinieren.

Am Folgetag machten wir eine wunderbare Besichtigung der englischen Bunker aus dem Zweiten Weltkrieg (nachdem wir uns wiedergefunden hatten), bunkerten noch 150 l Diesel für die Überfahrt nach Corfu und legten am Abend ab. Am ersten Tag der Überfahrt absolvierte Werner durch zahlreiche Segelmanöver im Ionischen Meer seine A-Schein-Prüfung, danach zeigten Christina und Harry noch wie es nach dem FB2/3-Schein geht und, schlußendlich, Berndt, wie man eine Halse ohne Mannschaft durchführt - Marionettenspielen scheint einfacher zu sein.

Nach den Segelmanövern stärkten wir uns mit

Harrys Risotto und setzten die Fahrt unter Dieselmotor fort - was „Yanmar“ kurz darauf durch Rauchzeichen unterbrach - sein großer Keilriemen war wohl gerissen. Nach gelungener Reparatur setzten wir die Fahrt mit regelmäßigen Motorchecks fort. Der Super-GAU am Folgetag (Lichtmaschinenhalterungsschraube gebrochen, Keilriemenspannbügel gebrochen) widmete den Tag in einen Reparaturtag um, der noch durch den Ausbau der Süßwasserpumpe und Umbau der Kühlung auf ein Seewasser-Einkreis-Kühlsystem verschärft wurde. Ein göttlicher Anblick - Fred mit weißen Tennissocken und öligen Fingern. Währenddessen wurden die offenen Werkzeugkisten zur Montage der Badeleiter verwendet. Nach Beendigung der Reparaturarbeiten probierte Werner die Badeleiter aus und ließ sich mit einem Fender von der Yacht, mit 6 kn Fahrt, nachziehen. Am nächsten Tag wurde neben Schlafen, Sonnenbaden und Faulenzen bzw. Herumhängen an Bord noch die Autopilotsteuerkabine bestückt (welch schönes Wort) montiert und ein neues Log-/Lot-Display eingebaut.

Am Samstag erreichten wir schließlich um 2 Uhr morgens/nachts den Stadthafen von Corfu, die Oniro II wurde als vierte im Päckchen an einer deutschen Segelyacht festgemacht, danach das Dinghi aufgepumpt - Harry mußte uns leider mitten in der Nacht verlassen, um noch die Fähre nach Venedig zu erreichen. Wir nutzen den Tag noch für diverse Ersatzteilbesorgungen, u. a. wurde die Lichtmaschinenhalterung geschweißt, die Klemmen der Versorgungsbatterie ersetzt, das Topplicht von Fred (im Bootsmannstuhl in luftiger Höhe) montiert, ein kaputter Relingsteher ersetzt usw.

Ein Bad an der Mole und eine Entleerung der restlichen Mineralwasserflaschen über unsere eingeschäumten Köpfe rundete den Reparaturnachmittag ein wenig ab. Außerdem mußten wir feststellen, daß Fred doch kein Nichtschwimmer ist. In der Hoffnung, etwas sauberer zu werden, zog er seine Runden im Hafenecken von Corfu. Auch die Behauptung, daß er mit Schiffsklos auf Kriegsfuß stand, wurde widerlegt. Wir wurden auf diesem Törn immer wieder aufs Neue überrascht.

Zum Ausklang des Törns gönnten wir uns ein wunderbares mehrgängiges Abendmahl mit anschließendem Symposium² bei REX.



¹ Oniro II griech. Traum, aber auch Trugbild, zum Quadrat

² Symposium das nach Schluß der Mahlzeit bei den Griechen und Römern gehaltene Trinkgelage mit ernst und heiteren Gesprächen, oft mit Musik und Tanz



AUSBILDUNG

Ausbildung ist nach wie vor eines der wichtigsten Anliegen unserer Vereinigung. Dementsprechend konnten auch im Jahr 2001 wieder viele Mitglieder und Freunde ihrem - wenn auch nie erreichbaren - Ziel, perfekte Skipper zu werden, einen oder auch mehrere Schritte nähergebracht werden.

6 neue Inhaber des ÖSV-B-Scheins (davon drei FB3, drei FB2)
3 neue Inhaber des MSVÖ-B-Scheins
8 neue Inhaber des ÖSV-A-Scheins
18 neue Inhaber des Kroatischen Sportbootführerscheins
15 Absolventen des Kurses "Erste Hilfe auf See"
Stand: Ende Oktober 2001

Laßt Euch diese Erfolgsstatistik als Beispiel dienen!

Unser Ausbildungsangebot:

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

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: Abendkurs über ca. 4 - 5 Monate mit jeweils einem Abend pro Woche, insgesamt 20 - 25 Abende Abschluß mit Theorieprüfung
Praxis: Einwöchiger Praxiskurs auf einer der Teilnehmerzahl entsprechenden Segelyacht Abschluß mit Praxisprüfung
Voraussetzungen: Seglerische Erfahrung und Grundkenntnisse
Der ÖSV schreibt folgende Voraussetzungen zur Zulassung zur Praxisprüfung vor:

FB 2:	800 Seemeilen 3 Nachtfahrten über 4 Stunden
FB 3:	1500 Seemeilen 5 Nachtfahrten über 4 Stunden 5 Überfahrten über 60 Meilen

Fehlende Meilen, Nachtfahrten, Überfahrten können teilweise im Kurs absolviert werden.

Kroatischer Sportbootführerschein

Unser Schnupper- bzw. Einsteigerkurs. Berechtigt zum Führen von Sportbooten sowie zum Betreiben von UKW-Seefunkanlagen in kroatischen Gewässern. Der Sportbootführerschein ist auch für Inhaber von höherwertigen Befähigungsausweisen (z. B. ÖSV- oder MSVÖ-FB 2/3) interessant, da er die billigste Variante darstellt, zu einer, in Kroatien für Charterer vorgeschriebenen, UKW-Seefunklizenz zu kommen.

ÖSV - Segelführerschein A

Segeln lernen auf unseren Clubjollen.

Theoriekurse in Wien, Praxiskurse im Segelzentrum Wien / Neue Donau und in Oggau am Neusiedlersee.

Wenn der A-Schein formell auch nicht mehr Voraussetzung für die B-Theorieprüfung ist, empfehlen wir doch jedem Schiffsführer in spe, auf diese Art einmal wirklich segeln zu lernen. Was hier verabsäumt wird, ist auf Yachten kaum nachholbar.



Winter 2001 - 2002

Mit der Oniro ins Rote Meer

Nachdem sich die Oniro fast den ganzen Sommer über in einem slowenischen Rehabilitationszentrum für altersschwache Segelyachten vom Törn 2000 erholt hat, gibt es wieder große Pläne:

Segeln und Tauchen im Roten Meer

Das Projekt wird grundsätzlich wieder in zweiwöchigen Modulen durchgeführt, wobei die Reise in Richtung Osten bereits am 6. Oktober begonnen hat:

6.- 7. Oktober	Berndt Wesiak mit Crew	Grado - Ancona
7.- 12. Oktober	Josef Berthold und Werner Bregar	Ancona - Corfu
13. Okt.- 4. Nov.	Peter Bednarik mit Crew	Corfu - Rhodos

Die weitere Planung sieht wie folgt aus, es sind auf allen Modulen noch Plätze frei.

1.- 15. Dezember	Peter Bednarik	Rhodos - Cypern
15.- 29. Dezember	Berndt Wesiak	Cypern - Libanon - Suezkanal - Aqaba
29. Dez. - 5. Jan	Berndt Wesiak	Golf von Aqaba
5.- 19. Januar	Harry Oberascher	Golf von Aqaba
19. Jan - 2. Feb.		Golf von Aqaba
2.- 23. Februar	Peter Bednarik	Golf von Aqaba
23. Feb. - 9. März		Golf von Aqaba
9.- 23. März		Golf von Aqaba
23. März - 6. April	Berndt Wesiak	Aqaba - Suezkanal - Ägäis

Preis pro Woche und Person: EUR 300,-

Anmeldungen beim Commodore, Tel.: 0676 4090065, e-mail: berndtwesiak@aon.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...

Spaghetti Törn

Beginn der Reise

China vor mehreren tausend Jahren. Es wurde damals schon ein Teigwarengericht hergestellt, das den heutigen grünen Nudeln vergleichbar ist.

Nach langer und stürmischer Überfahrt

Landung in Italien, Zeit der Etrusker. Ein geheimnisvolles Volk, das in der heutigen Toskana wohnte. Sie kannten flache Teigwaren, wie sie heute als Lasagne bezeichnet werden.

Etappenziel



Rom. Die Römer aßen schon in dünne Streifen geschnittenen Teigwaren, gekocht in fetter Fleischbrühe mit Käse, Pfeffer, Safran und Zimt.

Flaute

Nach dem Untergang des Römischen Reiches wurde es still um die Teigwaren in Europa.

Wind kommt auf

Im 7. Jahrhundert in Sizilien. Dort kannten die Araber eine "fadenförmige Mehlspeise".

Marco Polos Flotte taucht auf

Marco Polo, gebürtig aus Venedig, brachte Informationen über die Herstellung von Teigwaren nach Europa

Die Reise wird teuer

Palermo, 1501. Teigwarenpreis durch schwere Strafen erhöht

Einige Überfahrten

Von Italien nach Spanien und Frankreich. Dort hießen die Nudeln lange Zeit "Pâtes d'Italie".

Bereits im 17. Jahrhundert waren Teigwaren so weit verbreitet und bekannt, dass ein italienischer Dichter, Graf Francesco Lemene, die Maccaroni in einem Gedicht personifizierte.



"Von der Abstammung und vom Adel der Maccaroni - Heroisches Gedicht"

Farina (=Mehl) gebar eine Tochter, die Pasta (=Teigware) hieß. Pasta war ein recht leichtes Mädchen; sie hatte zuerst ein uneheliches Kind, das Gnocco (=Kartoffelknödel) hieß und böse endete. Pasta heiratete daraufhin, aber gleich dreimal hintereinander. Vom ersten Mann, Nudelholz, bekam sie die Kinder Polenta und Lasagna. Lasagna ihrerseits gebar Torta und Raviolo. Vom dritten Mann, genannt Teigpresse, bekam Pasta ihren Lieblingssohn, Maccarone. Dessen Sohn hieß Fidelino und so weiter

Bevor wir uns dem Nudelessen zuwenden: der Feiertag der Nudeln ist der 3. August, der Tag, an dem der Leichnam des Heiligen Stephan in einer Teigtruhe aufgefunden wurde.

Rezepte:



Spaghetti mit Knoblauch und Öl (für besonders Hungrige)

400 g Spaghetti
4 Knoblauchzehen (oder mehr)
4 EL Olivenöl
Salz, Pfeffer
1 EL gehackte (oder getrocknete) Petersilie
ev. Parmesan gerieben



Spaghetti in reichlich Salzwasser al dente kochen.
Während des Kochens die Sauce bereiten: Knoblauch in Öl goldgelb braten und dann herausnehmen. Das Öl salzen und heiß halten. Pfeffer auf die abgetropften Spaghetti reiben, das heiße Öl darübergießen und mit der Petersilie verrühren. Basta.

Fast ebenso schnell, aber nicht so knofelig, wird eine Sauce mit Tomaten bereitet. Zum Knoblauch, im Öl gebraten, die geschälten Tomaten (aus der Dose) geben und 15 Minuten kochen.

Eine weitere Variante ist eine Thunfischsauce. Zur obigen Tomatensauce den zerkleinerten und in Öl gebräunten Thunfisch geben und kurz aufkochen.

Guten Appetit



Euer *Harry Oberascher*



Der 1. Fotowettbewerb der S.F.V. Strongbow



Am 10. Juli 2001 wurde der bereits im November des Jahres 2000 ausgeschriebene erste Fotowettbewerb unserer Vereinigung (einfaches Motto "Segeln") mit der Bewertung und unmittelbarer Übergabe der Preise abgeschlossen.

Wir konnten aus insgesamt 24 eingesandten Fotos von 8 Teilnehmern wählen. Die Jury, bestehend aus 2 Nichtmitgliedern, 2 Mitgliedern und 2 Präsidiumsmitgliedern der S.F.V.S. bewertete die Einsendungen nach den Kriterien "fotografische Qualität", "Motiv", "Originalität" (Besondere Aufnahme) und "passend zum Thema Segeln" in einem Punktesystem, bei dem ein Maximum von 18 Punkten je Jurymitglied zu erzielen waren.

Zwei Fotos erhielten 103 (von 108 möglichen) Punkten und waren somit klare Favoriten. Beim "Stechen", in dem nochmals von der gesamten Jury diskutiert wurde, ist mit einem Ergebnis von 6:0 dem Foto #8 - eingesandt von Christina Rosenstein - der Vorzug gegeben worden. Begründet wurde die Entscheidung damit, daß die Bewegung gut festgehalten werden konnte (Zitate "Dynamik des Segelns" - "da wird man fast seekrank")

Wir können somit **Christina Rosenstein** sehr herzlich zum ersten Preis "eine Woche Segeltörn im Mittelmeer" gratulieren. Der Wert dieses Preises kann abhängig vom gebuchten Törn mit circa EUR 300,- angegeben werden.

Die zweite Einsendung (Foto #23), die ebenfalls 103 Punkte erhalten hat, stammt von unserem jahrelangen Gastgeber des S.F.V.S. "Vereinskellers", Fritz Ritter. Kommentare waren "bei diesem Bild stimmt alles". "witzig und bequem", "Segeln mit Humor", "Qualität und Thema sehr gut getroffen".

Wir gratulieren **Fritz Ritter** zum 2. Platz, einem S.F.V.S. Kursgutschein im Wert von EUR 110,-

Auch um den dritten Platz mußte (bei je 98 Punkten) ein Stechen ausgetragen werden. Das Foto #16 - von Peter Pinkava - konnte daraus als Sieger hervorgehen. "Die besondere Kombination aus Meer, Himmel, Farben und Tradition" war eine der treffendsten Beschreibungen dieser Aufnahme.

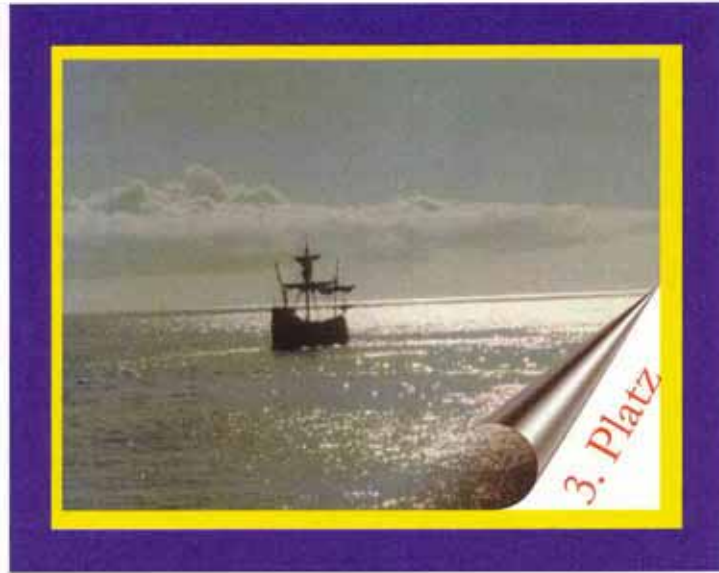
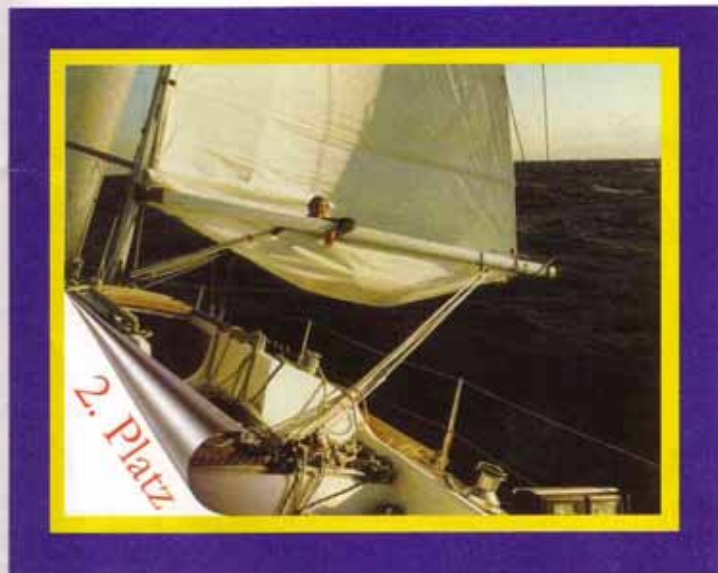
Wir gratulieren **Peter Pinkava** zu S.F.V.S. Jollengutscheinen im Wert von EUR 35,-

Das Präsidium der S.F.V.S. dankt allen Einsendern für die Teilnahme, und insbesondere der Jury Sandra Hillinger, Ernst Ringseis, Stefan Schiel, Fritz Moskopp, Walter Ess und Alfred Stechauner für die intensive Beurteilungsarbeit und die investierte Zeit.

Platz	Foto #	eingesandt von	Gesamtpunkte
1	8	Christina Rosenstein	103
2	23	Fritz Ritter	103
3	16	Peter Pinkava	98
4	22	Christian Hirsch	98
5	11	Christina Rosenstein	91
6	5	Berndt Wesiak	89
7	13	Berndt Wesiak	89
8	10	Harry Oberascher	83



Die Sieger



TERMIN E

Clubgasthaus

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

Ausbildung

Laufend, siehe Seite 24

Segeln und Tauchen im Roten Meer

Winter 2001 - 2002, siehe Seite 25

Verbandsverein bei:



Partner von:



KONTAKT

S.F.V. STRONGBOW e.V.

A-1030 Wien, Dietrichgasse 18/60

e-mail: sfv.strongbow@gmx.at Internet: www.go.to/sfvs

Commodore	Berndt Wesiak	0676 / 409 00 65
Vice-Commodore	Peter Brossmann	0664 / 308 05 88
Erster Sekretär	Roman Spet	0664 / 384 90 91