

Nr. 4 - Juli 2002

# Seemannsgalun

## Törns und Berichte

Segeln in den Orient  
Karneval in Venedig  
Törn "Hallodri"  
Seglernachwuchs  
Reggio di Calabria - Grado

## Clubschiffe

Oniro II  
Dehler  
Club-Jollen im  
Segelzentrum Wien



## Seefest 2002

Weinkeller  
Kulinarisches

## Ausbildung

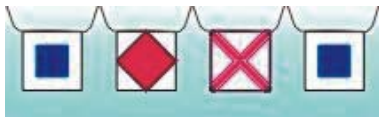
A-Schein  
ÖSV & MSVÖ B-Kurse  
GMDSS  
Sportbootführerschein  
Praxistörns  
Meilentörns  
Skippertraining

## Volontariat

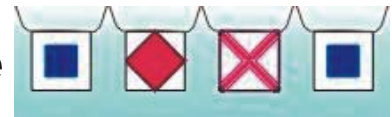
Club-Boutique

Miramar Preis  
Fotowettbewerb

SEEFÄHRERVEREINIGUNG STRONGBOW



in dieser ausgabe



-  03 Leitartikel
-  04 Das neue Präsidium der S.F.V.S.
-  07 Wettbewerbe 2002
-  08 Ausbildung
-  10 Törnbericht "Hallodri"
-  19 Aus den Meeren
-  20 Europäisches Volontariat für Ältere Menschen
-  21 Törnbericht "Karneval in Venedig"
-  24 Törnbericht "Reggio di Calabria - Vasto"
-  26 Törnbericht "Seglernachwuchs"
-  28 "Oniro 2" special
-  32 Törnbericht "Segeln in den Orient"
-  35 Törns im Winter 2002/2003
-  35 Die S.F.V.S. Clubboutique
-  36 Die S.F.V.S. Clubflotte
-  40 Termine

#### IMPRESSUM

Herausgeber:

**SEEFÄHRERVEREINIGUNG STRONGBOW e.V.**

**A-1030 Wien, Dietrichgasse 18/60**

Redaktion: Präsidium der S.F.V.S.

e-mail:

**sfv.strongbow@gmx.at**

Internet:

**www.go.to/sfvs**



### *Vereinigte Seefahrer!*

*In der letzten Ausgabe haben wir über den Törn 2000 berichtet und auch darüber, dass wir uns mit diesem Unternehmen um den Miramarpreis des Österreichischen Segelverbandes bewerben würden. Das haben wir auch getan, den Preis bekamen allerdings zwei Crews des ÖSVC, die einen einmonatigen Törn von den Kanarischen Inseln auf die Azoren und zurück durchgeführt hatten. Sicherlich eine interessante Sache, allerdings um einige Nummern kleiner als der Törn 2000. Ausschlaggebend für das Beurteilungsergebnis war wohl die Tatsache, dass unsere Berichterstattung im Bezug auf die Probleme mit dem Schiff und der Eignergemeinschaft etwas zu „offen“ ausgefallen ist. Außerdem hatten wir übersehen, unseren Einreichungsunterlagen eine Multimediashow beizulegen. Wir wollen jedenfalls nicht verzagen und weiterhin so viele Törns wie möglich einreichen, irgendwann bekommen wir den Preis dann. Wie die Berichte aussehen sollen, wissen wir ja jetzt, die Kriterien für die Vergabe des Miramarpreises findet ihr in diesem Seemannsgarn auf Seite 7.*

*Törns gab es ja heuer schon wieder jede Menge: Jahresauftakt im Östlichen Mittelmeer auf der Oniro, die bis Mitte Mai in Cypern stationiert war, den Sommer in der Ägäis verbringt und sich langsam aber sicher vom Luxus-Trans-Ocean-Liner zum High-Tech-Schiff entwickelt, einige Törns in der Adria und eine Überstellung einer Dehler 37 namens „For Fun“ alias „Ziegenbock“, die als Clubschiff das Erbe der Grünspan angetreten ist. Diese wurde nämlich verkauft und ist nach Schweden übersiedelt.*

*Am Jollensektor hat sich auch wieder einiges getan. Die Flotte besteht nun aus fünf Booten, nämlich aus Speedy, Lollipop und The Only One, die ja schon hinlänglich bekannt sind und einem Katamaran Spark 14 sowie einem hölzernem Zugvogel.*

*Zurück zur Oniro: Unser Clubschiff hat wieder einiges vor. Ab Dezember wird es eine Neuaufgabe des Törns 2000 geben, beginnend mit einer Atlantiküberquerung, gefolgt von einigen Karibikmodulen bis März/April 2003. Gekrönt wird das Unternehmen durch die Rückfahrt über den Atlantik und - hoffentlich - diesmal von Erfolg.*

*Der Commodore*



# Das neue Präsidium der S.F.V.S.

Vereinigte Seefahrerinnen und Seefahrer !

Bei der Generalversammlung am 23. November 2001 wurde unser neues Präsidium gewählt. Einige Präsidiumsmitglieder, die sich schon seit einigen Jahren engagieren, wurden um neue Mitglieder ergänzt, die neuen Schwung und neue Aktivitäten in die S.F.V.S. einbringen. Wir wollen hier das Präsidium mit den einzelnen Aufgabebereichen vorstellen.

Das Präsidium hat sogenannte "Referate" definiert, die für bestimmte Themen- oder Aufgabenschwerpunkte verantwortlich sind und die Vereinsaktivitäten in diesem Bereich leiten. Derzeit übernehmen die Präsidiumsmitglieder die Leitung dieser Referate. Die nun folgende Vorstellung gibt allen MitgliederInnen die Möglichkeit, Wünsche und Interessen direkt an die jeweils Verantwortlichen zu adressieren.

## Berndt Wesiak

Commodore

Leiter des Referats  
Ausbildung

0676/409-00-65

berndtwesiak@aon.at



### Aufgaben des Referats Ausbildung:

Organisation und Leitung von Kursen:

A-Kurse	B-Kurse
Motorkurse	Wetterkurse
1.Hilfe Kurse	Sportbootkurse
diverse weitere Kurse	

Ausarbeitung von Unterrichtsunterlagen und Skripten

Organisation von Anschauungsmaterial/-objekten

## TÖRNS !!!

Berndt Wesiak organisiert eine große Zahl an Segeltörns (Meilen-, Urlaubs-, Fahrten- und Ausbildungstörns) und sorgt dafür, daß die S.F.V.S. ihre Hauptaufgabe "Förderung des Segel- und Motorbootportes in jeder Form, mit dem speziellen Augenmerk auf Ausbildung und Förderung ihrer Mitglieder in der Seefahrt" (Zitat aus den Statuten der S.F.V.S. - §2 "Zweck") optimal erfüllen kann.

### Aufgaben des Referats Öffentlichkeitsarbeit:

Erstellung der Clubzeitung

Informationen über Referate und deren Aufgaben

Öffentliche Auftritte (Messen, etc.)

Organisation des Fotowettbewerbs

Sammlung und Verwaltung von Fotomaterial

Einreichung zum Miramarpreis des ÖSV



## Peter Brossmann

Vice-Commodore

Leiter des Referats  
Öffentlichkeitsarbeit

0664/30-80-588

peter.brossmann@aon.at



**Roman Spet**

Erster Sekretär

Leiter des Referats  
Informationstechnologie

0664/384-90-91

sailing@bleschl.at

Aufgaben des Ersten Sekretärs:

Schriftverkehr, Protokolle, Dokumentation, Statuten

Aufgaben des Referats Informationstechnologie:

Gestaltung und Aktualisierung der S.F.V.S. Web-Site

Unterstützung der anderen Referate bei der Erstellung und Wartung der Sub-Sites für die einzelnen Referate

Internet-Aufgaben (Domainnamen, e-Mail Adressen)

Kommunikation innerhalb des Präsidiums und der MitgliederInnen mit dem Präsidium/Referaten

Aufgaben des Zweiten Sekretärs:

Vertretung und Unterstützung des Ersten Sekretärs

Aufgaben des Referats Seefahrt:

“Nav-Box” Organisation, Verwaltung und Vermietung

Archiv - Führung und Verwaltung

Literatursammlung, Revierinfos + Verzeichnis

Sammlung von Törninfos  
standardisiertes Törnmeldeblatt  
Checklisten, Tipplisten,  
Törnberichte, Erfahrungen

“Technische Ecke”



**Peter Pinkava**

Zweiter Sekretär

Leiter des Referats  
Seefahrt

0664/544-10-25

birago50@gmx.at

# NAV - BOX

(Geplante Neueinführung)

Die NAV - BOX soll eine Zusammenstellung von Navigationsgrundausrüstung für den verantwortungsbewussten Skipper, inklusive grundlegender revierspezifischer Literatur darstellen.

Diese soll auf Mietbasis als preisgünstige Alternative für die Schiffsführung zukünftig allen Mitgliedern unseres Vereines zur Verfügung stehen und als Back up oder auch als Grundausrüstung dienen, denn schon fast jedem von uns sind auf fremden Schiffen, Eigner- wie Charteryachten, grobe Mängel der Navigationsausrüstung aufgefallen.

Es war kaum brauchbares Navigationsbesteck, oder es waren stark veraltete

Karten und maritime Handbücher, die so manche Ansteuerung zum Risiko gemacht haben.

Aus diesen Erfahrungen heraus entwickelten wir die Idee der NAV - BOX mit folgendem Inhalt:

- 1 Kursplotter
- 1 Einhandzirkel
- 1 Geo - Dreieck
- 1 Plastikradiergummi
- 1 Bleistiftspitzer
- 3 Bleistifte
- 1 GPS - Handempfänger mit Batterien (1 Satz)

+ div. revierbezogene Karten aus dem reichen Bestand des Vereines sowie dessen Mitgliedern (Listen werden erstellt)

+ div. revierbezogene nautische und maritime Literatur (Seehandbücher, Hafehandbücher, Leuchfeuerverzeichnisse, etc.)

Weiters:

- 1 Yachtfunkdienst mit diversen Empfangs- und Auswerteformularen
- 1 Kladdenblock
- 1 Rechenvordruckblock
- 10 Veränderungsdienstmeldeblätter

Für Ideen, die zur weiteren sinnhaften Ergänzung der NAV - BOX dienen, sind wir sehr dankbar.

Richtet diese bitte an unsere Email-Adresse (siehe Impressum) oder kommt doch mal im WEINKELLER, jeden DIENSTAG ab ca. 19.30 Uhr vorbei.

- pfp -





**Klaus "Harry"  
Oberascher**

Bootsmeister

Organisator des  
Weinkellerbetriebes

0699/1-329-59-63

msg2harry@yahoo.de

Aufgaben des Bootsmeisters:

- Gesamtverantwortung für die Club-Jollen
- Wassern und Einwintern
- Wartung, Instandsetzung
- Ausrüstungsliste zu jedem Boot
- Erstellung und Führung des Vermietplans
- Werbung
- Organisation von Übernahme und Übergabe

Organisation des Weinkellerbetriebes

## Clubabend - jeden Dienstag ab 19 Uhr

In gemütlicher Atmosphäre wird über vergangene Törns gesprochen und über neue Erfahrungen berichtet. Es werden aktuelle Informationen über die S.F.V.S., über Ausbildung und über Veranstaltungen verlaubar. Es werden neue Törns geplant und organisiert. Oder es wird einfach geplaudert.

Für das leibliche Wohl wird durch Harry und sein Team gesorgt.

### Ort: Weinkeller 1030 Wien, Dietrichgasse 18



**Bernd Ruhland**

Erster Zahlmeister

Leiter des Referats für  
Rechtsfragen

0664/33-73-973

a8408743@unet.univie.ac.at Aufgaben des Referats für Rechtsfragen:

Aufgaben des Ersten Zahlmeisters:

- Führung der Vereinigungsfinanzen
- Inkasso der Mitgliedsbeiträge
- Inkasso von Unkostenbeiträgen bei Veranstaltungen

Organisation und Koordination von Sponsoren

Ausarbeitung von und Beratung bei Miet- oder  
Leihverträgen, Kaufverträgen, Mitseglerverträgen

Informationen über Versicherungen

Überarbeitung der Statuten

Aufgaben des Zweiten Zahlmeisters:

Vertretung und Unterstützung des Ersten Zahlmeisters

Aufgaben des Referats Veranstaltungen:

- Organisation diverser Veranstaltungen
- Ansegeln/Absegeln
- Seefest
- Generalversammlung
- S.F.V.S. Cup
- Regatten



**Walter Ess**

Zweiter Zahlmeister

Leiter des Referats  
Veranstaltungen

0699/10-33-60-44

# Wettbewerbe 2002

## Miramar-Preis des ÖSV

Der vom Referat für Seefahrt des ÖSV ausgeschriebene Miramar Preis wird einmal jährlich für die beste seemännische Leistung auf dem Gebiet des Fahrtsegelns verliehen. Der Gewinner erhält den Miramar Gedächtnispokal, der bis zur jeweils nächsten Verleihung bei ihm verbleibt. Alle Crewmitglieder erhalten Erinnerungsmedaillen.

Törns im Zeitraum Oktober 2001 bis September 2002 mit einer Mindestdauer von 14 Tagen, die entsprechend durchgeführt und dokumentiert wurden (auch Fernreisen mit Crew-Wechsel) und deren Einreichunterlagen bis 31.10.2002 beim ÖSV einlangen, können berücksichtigt werden. Die detaillierten Voraussetzungen für die Teilnahme könnt Ihr auf der ÖSV Website ([www.sailing.or.at](http://www.sailing.or.at)) oder beim Präsidium der S.F.V.S. erhalten.

Die wesentlichen Kriterien, die im Jahr 2001 beurteilt und mit maximal 200 möglichen Gesamtpunkten bewertet wurden, waren: die Vorbereitung/Törnplanung (max. 30 Punkte), die Durchführung (max. 130 Punkte) auf Basis guter Seemannschaft inklusive aller navigatorischer Aufzeichnungen (ein einwandfrei geführtes Logbuch ist Mindestvoraussetzung) und ein Bericht über die Reise (max. 40 Pkte.) der "präsentationsfähig" sein soll. Die Gewinner des Jahres 2001 konnten Ihren preisträchtigen Törn bei der ÖSV Generalversammlung als Multimediashow präsentieren.






Wir fordern also alle Schiffsführer und Mitglieder der S.F.V.S. auf, noch fleißig zu organisieren, viel zu segeln, zu fotografieren, filmen und dokumentieren und einzureichen. Dann könnt schon bald Ihr den Miramar Preis in Händen halten.



## Zweiter Fotowettbewerb der S.F.V.S.

Wir laden Euch herzlich ein, am zweiten Fotowettbewerb teilzunehmen. Als Motto für dieses Jahr haben wir **"Seemannschaft"** - also alles, was zum sicheren und ordnungsgemäßen Führen einer Segelyacht gehört - gewährt und - tja, das natürlich auf einem Bild "eingefangen".

### Ausschreibungsbedingungen:

-  Die Fotos müssen auf Fotopapier im Format 10x15cm zur Verfügung gestellt werden.
-  Jedes Mitglied kann maximal 3 Fotos einreichen.
-  Die Fotos müssen in einem geschlossenen Kuvert mit Absender und dem außen deutlich sichtbaren Vermerk "Fotowettbewerb - Seemannschaft" entweder postalisch an die Vereinsadresse gesandt oder einem Mitglied des Präsidiums persönlich übergeben werden.
-  Abgabeschluß ist der **31.10.2002**.
-  Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Es winken wieder attraktive Preise !!! Also mitmachen !  
Nebenbei nochmals die Gewinner aus 2001.

Peter B.

PS.: Etwaige Rückfragen gerne an mich unter 0664/30-80-588



# A wie Anfang, A-Kurs und Ausbildung

Der letzte Sommer war für mich der Sommer der Dinge, die ich immer schon einmal tun wollte. Nach einem Malkurs in Perchtoldsdorf beschloß ich nun endlich segeln zu lernen.

Ich war zwar schon einige Male mit Freunden segeln, hatte aber jedes Mal einen jener Skipper erwischt, die einen am Boot nichts machen lassen.

Obwohl mich eigentlich nur das Segeln am Meer interessiert, entschied ich mich für einen A-Kurs, um die ganze Materie von Grund auf zu lernen. blieb also nur mehr die Frage WO ich hingehen sollte. Als Wiener fällt einem zu diesem Thema eigentlich nur der Name „Hofbauer“ ein, doch stellte ich mir den Betrieb dort zu verschult und langweilig vor. Noch dazu ist es dort Pflicht, vor dem A-Schein noch einen Grundschein zu machen. Das war dann doch zuviel des Guten, wo es mich doch ans Meer zog und nicht an die Alte Donau. Auch für die Idee eines Bekannten, gemeinsam einen Kurs in Kärnten zu machen, konnte ich mich nicht so recht erwärmen.

Aber wie es der Zufall so oft will, bekam ich von meiner Freundin den Tip, doch in den Segelclub zu gehen „wo die Karin den A-Schein gemacht hat.“ Dort gehe es so lustig zu und jeden Dienstag gäbe es ein geselliges Beisammensein im Weinkeller. Das klang gut. Sofort telefonierte ich mit Berndt und wir machten uns für den kommenden Sonntag ein erstes Treffen am Neusiedlersee aus (es liegt mir ohnehin mehr, mit der Praxis zu beginnen statt mit der Theorie).

Am Sonntag Früh erschien ich etwas müde, aber trotzdem pünktlich um zehn Uhr in Oggau. Berndt traf aus Hamburg ein, wo er Werner beim Kauf der Malwine beigestanden hatte, nur ein gewisser Peter Gronemann oder Grönemeyer ließ uns warten und ein Harry Mayer trudelte auch nach einer Stunde ein. Wir fuhren zu einem Parkplatz direkt am See und als Berndt mich zu einem, halb im hohen Gras versteckten kleinen Plastikboot führte und meinte, es könne los gehen, glaubte ich an einen Scherz - mit diesem winzigen Bötchen wollte er mit mir fahren?

Man muß dazusagen, dass ich mit Jollen nie etwas zu tun gehabt hatte, aber ein bißchen größer und besser ausgestattet hatte ich sie mir doch vorgestellt. Na gut, wir bestiegen also dieses winzigkleine Boot und fuhren den Kanal von Oggau hinaus zum See. Bei dieser Gelegenheit machten Harry und ich jede Menge Wenden - wer den Kanal von Oggau kennt, weiß wovon ich spreche. Harry legte dann auch gleich

seine praktische Prüfung ab, machte Wenden und Halsen und Mann-über-Bord-Manöver, drei Mal fiel er dabei allerdings selbst ins Wasser, wobei er seine neue Sonnenbrille verlor.

Das Wetter war herrlich, 35 Grad im Schatten und ein ordentlicher Wind genau richtig für meinen ersten Segeltag. Berndt meinte, er wäre angenehm überrascht, dafür, daß ich eine Bekannte von Karin sei, hätte ich ein ausgesprochen gutes Verhältnis zur Pinne.

Harry bestand übrigens die Prüfung und wir feierten dann noch in einer burgenländischen Schenke bei Speis und Trank.

Am Dienstag darauf ging ich, obwohl ich eigentlich etwas anderes vorgehabt hatte, in den besagten Weinkeller, wo ich doch so nett eingeladen worden war. Ich weiß nicht mehr wie es dazu kam, jedenfalls unterhielt ich mich mit Werner, der mir von seiner bevorstehenden Sportbootführerscheinkprüfung erzählte, für die er schon seit Wochen lernte - Spaß beiseite, auf jeden Fall wurde ich überredet mitzumachen. Nachdem ich am nächsten Wochenende Zeit hatte und ein spontaner Mensch bin, sagte ich ja.

Noch zwei wichtige Dinge ereigneten sich an diesem ersten Weinkellerabend. Erstens wurde ich, gleichzeitig mit Clemens, Mitglied bei der SFVS, und, zweitens, wurde an diesem Dienstag ein neuer Rekord aufgestellt nach ein paar Gläsern Sidi Brahim war es sage und schreibe 0930<sup>h</sup>, in Worten neun Uhr dreißig oder halb zehn Uhr vormittags, als ich bei grellem Sonnenlicht den Weinkeller verließ.

Am folgenden Tag konnte ich mich erholen, aber dann ging's gleich weiter. Am Donnerstag trafen wir uns am späten Nachmittag und lernten bis Mitternacht für den Sportbootführerschein. Es war sehr interessant, weil man gleich einem Schnupperkurs von allem etwas erfährt: Vorrangregeln, Lichterführung, Gesetzeskunde und auch die Seekarte schauten wir uns genau an das brachte auch ganz andere Vorteile mit sich, so kann ich seit damals auch Weißwein und Muscheln auf kroatisch bestellen, weil diese Vokabeln in der Karte vorkommen. Der Abend wurde wieder lang: Berndt, Werner und ich blieben bis sieben Uhr in der Früh im Weinkeller sitzen.

In der Nacht von Freitag

auf Samstag fuhren wir mit Werners Auto, das seit damals den Namen „Hotel Nissan Terrano Suite“ hat, weil man sehr bequem drin schlafen kann, nach Rijeka, wo wir in den frühen Morgenstunden eintrafen. Wir legten eine glänzende Prüfung beim Lučki Kapetan ab und waren somit stolze Besitzer des kroatischen Sportbootführerscheins und das ohne je ein Boot betreten zu haben.

Gefeiert wurde beim Commodore nur um Missverständnisse zu vermeiden, Berndt hat sich nicht in der kroatischen Gastronomie selbstständig gemacht, das Lokal heißt nur zufällig so in Ičić bei einem herrlichen Weißwein und einem ausgezeichneten, vor unseren Augen zubereiteten Beef Tartar.

Nach unzähligen Grado- und Piran-Wochenenden im Sommer, begann ich dann Ende September gemeinsam mit Werner, Clemens, Georg und Karin und noch einigen anderen (so hatte ich zum Beispiel meine Freundin Sissi dazu überreden können) mit dem B-Kurs. Der fand den ganzen Winter hindurch bis April jeden Montag im Weinkeller statt. Berndt erklärte uns alles sehr genau und verlor auch nur selten die Geduld, wenn wir uns manche Dinge einfach nicht merken konnten. Wir zeichneten unzählige Stromdreiecke, übten die Doppelte Horizontalwinkelmessung und andere komplizierte Dinge, die wir gegen Ende des Kurses plötzlich, wie durch ein Wunder, verstanden - zumindest manche von uns.

Und obwohl uns Berndt manchmal für „ausgesuchte Vollidioten“ (Originalzitat aus Lattakia anlässlich eines Anlegemanövers bei dem weder Werner noch ich einen simplen Palstek zustande brachten) hielt und es einige Ausfälle gab, schafften doch die meisten Kursteilnehmer, darunter, Gott sei Dank, auch ich, am 21. April 2002 die FB3-Theorieprüfung.

In diesem Sommer habe ich noch Gelegenheit, auf verschiedenen Törns im Ägäischen und im Adriatischen Meer zu üben, bevor ich im Herbst die Praxisprüfung machen werde.

Abschließend kann ich nur jedem empfehlen, Kurse und Törns bei der S.F.V. STRONGBOW zu machen, weil hier wirklich fundierte Ausbildung, intensiv, aber ohne Zeitdruck, und das auch noch in einem netten, geselligen Rahmen, geboten wird.

Angelika R.





# AUSBILDUNG 2002

Auch heuer hat sich auf dem Ausbildungssektor schon wieder einiges getan. In der ersten Jahreshälfte wurden zwei FB3-Theoriekurse, zwei FB2/3-Praxiskurse, ein Erste-Hilfe-Kurs, ein A-Kurs und ein Sportbootführerscheinkurs abgehalten. Unser erster GMDSS-Kurs in Rijeka findet noch in diesem Sommer statt. Dies brachte uns bis jetzt

- 2 neue Inhaber des ÖSV-B-Scheins (FB2)
- 2 neue Inhaber des MSVÖ-B-Scheins
- 2 neue Inhaber des ÖSV-A-Scheins
- 3 neue Inhaber des Kroatischen Sportbootführerscheins
- 13 Absolventen des Kurses Erste Hilfe auf See
- sowie ca. 15 Mitglieder, die Teilprüfungen zu diversen BFA abgelegt haben

Stand: Mitte Juli 2002

## Unser Ausbildungsangebot:

### ÖSV- und MSVÖ-Befähigungsausweis FB 2/3 („B-Schein“)

**Der nächste B-Kurs (Nr. 9) beginnt Ende August/Anfang September 2002**

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

**Diese Kurse werden laufend abgehalten**

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

**Diese Kurse werden laufend abgehalten**

Segeln lernen auf unseren Clubjollen.

Theoriekurse in Wien, Praxiskurse 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.

### Betriebszeugnis GMDSS

**Diese Kurse werden auf Anfrage abgehalten**

International genormte und anerkannte Funkausbildung, durchgeführt von Astoria in Rijeka; dadurch praxisorientiert, mit Besichtigung, und Einweisung in die Arbeitsweise des MRCC Rijeka.

Weitere Kurse, wie z.B. **„Erste Hilfe Maßnahmen auf See“**, **„Seewetter“**, etc. **werden nach Bedarf organisiert**



# Törn "Halledri"



**Freitag, 1.6.2001 und  
Samstag 2.6.2001**

## Wien - Murter

Endlich ist es soweit. Nachdem wir wochenlang darüber gesprochen und alles minutiös geplant hatten, stehen wir nun mit drei bis oben hin vollgepackten Autos mit Lebensmitteln, Unmengen von Bierdosen, Tetrapacks, Chipssäckchen und tausend anderen Sachen um 22:30 Uhr in der Hentzigasse und freuen uns auf die Fahrt nach Kroatien. Hier ist der Treffpunkt der neun Segelhelden, die auszogen um die Adria zu erobern und es kommt ein leiser Hauch von Aufbruchsstimmung auf. Jedes Auto ist mit 3 Mann besetzt, die gerade noch zwischen den Gepäckstücken Platz zum Sitzen finden. Das Kutschieren der Fahrzeuge wird abwechselnd vorgenommen, denn schließlich hat niemand wirklich viel geschlafen und eine Fahrt durchs ehemalige Jugoslawien ist keine Kleinigkeit. Fast 700 km liegen vor uns und damit wir das alles schaffen, legen wir gleich nach Graz eine Pause ein und vor der Grenze noch eine - kann ja nicht schaden, oder?

Um ca. 1:00 Uhr nachts passieren wir die Grenze nach Slowenien und um 4:30 Uhr kommen wir nach Karlovac und nehmen dort gemeinsam mit einigen gerade heimkehrenden Ballgästen das Frühstück ein. Auffällig ist, dass ein junger Mann offensichtlich Probleme mit dem aufbrechenden Tag hat und eine Sonnenbrille im Lokal trägt. Er ist halt jederzeit bereit, die in Kürze hereinblitzenden Sonnenstrahlen zu ertragen...

Die Temperatur ist eine Katastrophe. Es hat höchstens 6-7° und

Törn Halledri - 2. bis 8. Juni 2001

Murter - Trogir - Šolta - Split -  
Necujam - Hvar - Rogoznica -  
Šibenik - Skradin - Murter

171,6 sm gesamt  
davon 42,0 (25%) unter Segel

Kapitän: Peter Brossmann  
1. Wachführer: Walter Ess  
Crew: Christian Fleck  
Alfred Hackl  
Hannes Hofer  
Gerhard Jocha  
Walther Tischler  
Andreas Vrabl  
Willi Wimmer

bis auf Walter zittern wir um die Wette vor Kälte. Die Fahrt bis Plitvice verläuft wie auf Schienen. Alle drei Autos - in modernen Zeiten mit Handys kommunikativ verbunden - spulen Kilometer für Kilometer ab. Bei Plitvice stehen wir dann allerdings im Stau - über 20 Minuten wegen einer Ampel, welche die nunmehr einspurige Fahrbahn regelt. Aber auch das wird mit stoischer Geduld abgewartet. In der Gegend von Zadar fallen die vielen zerstörten und zerbombten Häuser auf. Das ist schon ein wenig bedrückend auch wenn der Krieg schon einige Jahre her ist. Dazwischen gibt's noch ein 200 Kuna Strafmandat für 93 statt 80 km/h auf einer breiten schnurgeraden übersichtlichen Straße weit ab von einer bewohnten Gegend. Also aufpassen das nächste Mal, auch wenn man so manches Auto am Heck picken hat und dann mit 120 km/h überholt wird .... keep cool.

Letzte gemeinsame Station kurz vor Zadar ist Islam Latinski. Ein Frühstück mit Ham and Eggs und viel Gelächter. Nachdem fast

keiner Kuna besitzt, tauschen wir hier gleich unsere Schilling um. Kurz darauf sehen wir endlich das ersehnte Meer und ein paar Kilometer weiter kommen wir dann zur Halbinsel Murter. Aber wir wollen nicht zum Hafen Murter sondern nach Betina. Dass ausgerechnet im gleichen Moment, als wir mit unseren Autos vorbeifahren der Wegweiser zum Yachthafen entfernt und später wieder neu aufgestellt wurde, verwirrt uns nur kurzfristig. Jubel, vor uns liegt in stiller Schönheit der Yachthafen mit einer ganzen Menge stolzer Yachten, eine neben der anderen mit ihren hohen Masten, die majestätisch in den Himmel ragen. Wir suchen nun unser Boot, eine GibSea 43 mit 12,69 m Länge und 4,26 m Breite, 8-10 Mann haben Platz auf ihr. Und wie heißt sie? Na eh klar: FANNY LADY - und sie muss als einzige Lady ausgerechnet mit neun Männern die nächsten Tage verbringen. Wie bezeichnend.

Und die nun folgenden Szenen sollte jemand gesehen haben. Das Ausräumen der Autos erfolgte wie bei einer Militäraktion. Ein vollbeladener Träger nach dem anderen jongliert die Taschen mit unseren Lebensmitteln durch das Marina-restaurant zur Anlegestelle des Bootes.

Die Mole sieht nach dieser Aktion aus wie ein Supermarkt. Neidische Blicke zielen auf unsere endlosen Getränkedosenberge und Selbstzweifel befallen die Besatzungsmitglieder der Nebenschiffe, ob sie selbst nicht doch zu wenig eingekauft haben. Nach unzähligen Bieren und Radlern zwischendurch ist endlich alles verstaft. Diese Aktion wurde allerdings von vielen Einzelerscheinungen geprägt wie z.B.





dass Walther im Hängetaschentragen alle Rekorde einstellte, Christian ständig sämtliche Schlepper mit Getränken und aufmunterten Gesten unterstützte und Hannes "Smutje" doch noch die Unmengen an Lebensmittel verstauen konnte, obwohl er im Dauertakt das Gegenteil verkündete ("Des geht sie nie aus") und dann taucht Fredi noch mit einer tollen Bergsteigerlampe oder so was ähnliches aus dem Schiffsrumpf auf. Was er auf dem Schiff damit machen wird bleibt vorerst noch im Dunklen.

Erstaunen hat die Aktion auch bei einigen Restaurantgästen hervorgerufen, die schon vermuteten, dass wir eine Weltumseglung vorhaben. Heute wird gleich an Bord gegessen. Hannes rühmt sich als Chefzubereiter und Andi fuhr sogar nach Murter und besorgte frisches Gemüse. Nachdem nun jeder endlich seine Kajüte fand, klang der Abend angenehm aus. Es wurde jedoch wieder sehr kühl und eine Schicht mehr anzuziehen wird notwendig. Dann wurden die Duschen in der Marina ausprobiert. Noch eine Diskussion wer abwäscht prägte kurz den Abend. Kollektiv so am Abend auf dem Schiff zu sitzen ist schon ein Erlebnis. Überall kleine Lichter auf

den Booten und alle freuen sich schon auf morgen. Bei der Flaggenparade war allerdings nur unser Schiff vorbildlich und hatte standesgemäß die Flaggen eingeholt.

### Sonntag 3.6.2001

#### Murter - Trogir

In der Nacht war ein starkes Gewitter und wir dachten schon, dass der nächste Tag verloren wäre. Aber nix da, die Sonne lachte am Morgen in den Hafen, als wenn es nie ein Gewitter gegeben hätte und es herrschte totale Windstille. Dann der große Augenblick: Wir legen ab. Haxi als Oberdeckverantwortlicher wird seiner Aufgabe gerecht und zieht die Passarella fachgerecht ein. Mooring frei und Leinen los und ab geht's durch den Hafen. Kameras in Position und es wird gefilmt und fotografiert was die Optik hält. Dann erfolgt eine Einschulung im Aufschießen der Leinen. Wir sehen ein riesiges Inselgewirr und es ist schwer hier die Orientierung zu behalten.

Plötzlich ... alle Mann an Deck, wir sitzen fest. Zu seicht. Nach einigen Befreiungsversuchen gelingt es uns wieder ins tiefe Wasser zu kommen. Tosender Beifall für

Walter dem 1. Offizier und Steuermann. Peter unser Kapitän orientiert sich im Gewirr der vielen Inseln neu und weiter geht's. Nun wird fleißig eingeschmiert damit niemand einen Sonnenbrand bekommt. Rundherumbeleitete Personen brauchen naturgemäß etwas länger. Christian unser Ersatzmediziner und Unterdeckverantwortlicher sorgt mit strengem Blicke dafür, dass alle eingeschmiert sind.

Am Vormittag gibt's Segelunterricht für die Anfänger. Großsegel setzen, Genua setzen, Winch einsetzen, Leinen bedienen, Segel bergen usw. Aber leider kein Wind. So müssen vorerst die Segel wieder eingeholt werden und die Maschine sorgt dafür, dass wir überhaupt vom Platz kommen. Aber dann so ab Mittag ein neuerlicher Versuch und diesmal können die Segel oben bleiben. Endlich nutzen wir rein die Naturkräfte zur Fortbewegung. Herrlich umweltschonend. Neptun hat seine Freude daran, wenn er nicht ständig mit Diesel gefüttert wird. Um exakt 13:45 Uhr überschreiten wir die 3-Knoten-Grenze und wir haben zum ersten Mal ein wenig das Gefühl zu segeln. Jubel. Allerdings ziehen nun Wolken auf. Willi, der Flaggenverantwortliche und Dokumentator ist ein wenig angeschlagen, ob das schon als



seekrank bezeichnet werden kann, bleibt vorerst noch offen. Christian kümmert sich wieder in vorbildlicher Weise um den ersten Patienten auf dieser Tour.

Am Nachmittag wurde auf der Fahrt nach Trogir das Wetter immer schlechter. Beim Einlauf in den Hafen blitzte es bereits. Es war dennoch schaurig schön anzusehen, wie die Blitze vor dem dunklen Hintergrundhimmel ihre Energie entluden. Knapp vor dem Anlegemanöver fing es dann zu regnen an und im Laufe des Abends braute sich ein wirklich schweres Unwetter zusammen. Walter, unser 1. Offizier, der außer unserem Kapitän Peter schon einigermaßen Segelerfahrung hat, manövrierte übrigens unsere FANNY LADY bravorös in eine freie aber enge Lücke in den Hafen. Nachdem wir aufgrund des dem unfreundlichen Wetters beschlossen hatten, nicht in Trogir essen zu gehen, kochte unser ausgezeichnete Smutje Hannes köstliche Spaghetti. Als einziger von uns wandert Andi, unser Technikverantwortlicher, noch nach Trogir und filmt ein bisschen die Stadt. Einige andere begießen in der Marina den ersten erfolgreichen Segeltag.

### Montag, 4.6.2001

#### Trogir - Necujam - Split

Nach weiteren schweren Gewittern in der Nacht, gibt es am Morgen des nächsten Tages überraschenderweise Sonnenschein und blauen Himmel. Allerdings geht noch ein starker Wind. Nachdem wir Trogir gestern nur bei Nacht und von einiger Entfernung aus bewundern konnten, entern wir die Stadt nun am Vormittag. Diejenigen, die schon einmal in Trogir waren, stellen so gut wie keine markanten Veränderungen fest. Die Altstadt ist nach wie vor ein äußerst attraktives Touristenzentrum mit vielen

Lokalen und Geschäften. Die römische Vergangenheit dieser Hafenstadt ist genauso wenig zu verleugnen wie das typisch dalmatinische Flair, dass hier überall zu spüren ist.

Leider haben noch nicht alle Lokale offen, sodass wir einige Zeit suchen müssen, bis wir endlich eine Neumann-Bier-Bestellung aufgeben können. Gerhard, unser Versorgungs- und Finanzminister, und dadurch mit einer überaus hohen Verantwortung ausgestattet, regelt diese finanzielle Angelegenheit mit der Kellnerin, so wie er das den gesamten Urlaub in überaus korrekter Weise durchführt.

Nachdem Trogir ausreichend von uns abgeklappert und von Walther, dem Sicherheitsverantwortlichen und Fotoreporter, sowie den drei Filmern Andi, Hannes und Willi in sämtlichen optischen Darstellungsformen verewigt war, wurde das Ablegemanöver eingeleitet. Dieses gestaltete sich in der Folge als ziemlich schwierig und nicht ganz unproblematisch. Nachdem wir die Moorings, an denen unser Schiff befestigt war, in das Wasser geworfen haben, wurden wir von der Strömung in Richtung Kaimauer gedrückt. Dadurch kamen wir den gegenüberliegenden Booten zu nahe und unsere Schiffsschraube verhing sich in die Mooring eines anderen Schiffes. Was tun? Nachdem sich der erste Schreck gelegt hatte, versuchten wir das Schiff in dieser Stellung festzumachen. Wir sprangen daher auf die benachbarten Schiffe und befestigten Leinen um unsere Fanny Lady zu stabilisieren. Zuerst dachten wir, dass uns ein Taucher dieser Marina befreien würde, doch dann waren es Walter und Gerhard, die selbst ins eher ungemütliche Hafenwasser

hinabtauchten und die Schraube befreiten. Wir würdigten diese Heldentat natürlich mit entsprechendem Jubel, aber wir waren noch nicht aus dem Hafen. Bei



dem Versuch das Schiff hinauszu bringen, passierte es, dass wir durch den ungewöhnlich starken Radeffekt beim Retougang abermals zu nahe einem anderen Schiff kamen und nur durch eine sportliche Glanzeistung von Walter konnte verhindert werden, dass wir dagegen krachten. Er setzte in wenigen Sprüngen über das gesamte Boot und stieß uns von dem anderen Boot ab. Da haben wir wirklich noch einmal Glück gehabt.

Nach diesen aufregenden Minuten ging's endlich Richtung Meer und wir konnten erstmals so richtig segeln. Der Wind war ausreichend stark und es ging mit einigen Knoten dahin. Einigen von uns wurde es bei einzelnen Segelmanövern wie Wenden oder Halsen, aber generell auch von der Schräglage des Schiffes einigermaßen mulmig zu Mute. Es war schon ein neues ungewöhnliches Gefühl in dieser Schiefelage über das Wasser zu flitzen und man dachte unweigerlich daran bzw. sprachen es einige von uns aus: Kann denn das Schiff auch kentern? Unsere erfahrenen Segler Peter und Walter versicherten uns, dass dies noch nicht wirklich hartes Segeln war und dass da noch einiges drin' ist, vor allem wenn der Wind noch ein bisschen kräftiger zulangt. Kentern könne das Schiff



nicht, dafür sorgt schon der Tiefgang des Schiffes mit 1,70 Meter und dem dort unten angebrachten Ballastkiel aus zumeist massivem Eisen. Fürwahr es auch unwahrscheinlich ist, mehr als 1,70 Meter mit dem gewichtigen Boot aus dem Wasser zu springen .... Aufregend war das Ganze aber allemal.

Wir segelten nun bis Necujam auf Solta, dem Ort, wo es unzählige Legenden vorangegangener gemeinsamer Urlaube zu erzählen gibt. Necujam ist für einige von uns eine alte Stätte intensiver Erlebnisse und Erinnerungen, sei es mit damaligen jugoslawischen und deutschen Freunden, sei es der alte staubige Fußballplatz, die langen Tarockrunden, die berühmt-berühmte Konoba, damals eine schmutzige Steinbaracke mit einer Bar, Sesseln und großen Musikboxen und davor der berühmte "Pinkelstein". Für einige war es damals auch deshalb so attraktiv, da es die ersten Urlaube fern von Eltern und Heimat waren, versehen mit einem Schuss Abenteuer, ziemlich viel Chaos, reparaturbedürftigen Autos, südlicher Romantik und kaum mehr aufzuzählenden lustigen Begebenheiten. Nun ist der Ort ein kleines Touristenzentrum geworden, mit vielen neuen Bungalows, Tennisplätzen und neuen Straßen. Offensichtlich wird es gerade stark erweitert, denn oberhalb unserer ehemaligen Konoba graben sich jede Menge Baumaschinen durch den Hügel. Wenn dies einmal fertig ist, wird man von dort eine schöne Aussicht auf die Bucht haben.

In dieser Bucht eben, drehen wir nun zwei Runden mit dem Schiff und beschließen hier nicht zu ankern. Die Stirnseite der Mole ist von einem großen Ausflugsschiff belegt, Wind und Strömung drücken ziemlich stark in die Bucht hinein und wir möchten den Vorfall von heute Vormittag nicht unbedingt wiederholen. So filmen wir

hier alles ab und machen uns auf den Weg nach Split.

Auf dem Weg dorthin wird nun "hart-am-Wind" gesegelt, sodass wir ziemlich schnell unterwegs sind. Hannes ist vom Segeln so



begeistert, dass er sich mit seiner Kamera vorne am umgedrehten Dingi legt und versucht diesen intensiven Eindruck festzuhalten. Walther, der auch das erste Mal mitsegelt, hat inzwischen das Steuer übernommen und schaut dass der Wind in optimaler Weise in die Genua drückt. Aber offensichtlich ist dies gar nicht so einfach, denn als eine stärkere Bugwelle gepaart mit einer starken Bö das Schiff zur Seite drückt, spielt das Schiff Karussell und dreht sich fast vollständig im Kreis. Dabei werden Naturkräfte frei, die besonders am Bug des Schiffes zu spüren sind und Hannes kommt in eine - harmlos ausgedrückt - gar nicht so beneidenswerte Situation. Er kann sich mit seinen Beinen nur mühsamst am Dingi festhalten, wobei er zeitweise glaubt zum Klammeräffchen zu werden. Irrtümlicherweise dachte er, dass wir uns einen Spaß mit ihm machen und schimpfte wie ein Rohrspatz. Glücklicherweise kann

er sich, nachdem das Schiff zur Ruhe kommt ins Cockpit retten. Das Schiff wird wieder in Position gebracht und weiter geht's Richtung Split.

Schließlich erreichen wir unser Ziel. Split ist eine Stadt, die als wichtige Verkehrsdrehscheibe gilt und wo tagtäglich unzählige Transport-, Handels- und Personenschiffe verkehren. Aber auch jede Menge Autobusse und Züge haben hier ihren Ausgangspunkt und bringen die Urlauber an ihr Ziel. In der Urlaubssaison bringt eine riesige Staffel von Fährschiffen Touristen auf die vorgelagerten Inseln wie Hvar, Brac, Solta, Korcula und Vis.

Der Hafen in Split ist gigantisch groß und wir haben keine Mühe einen Platz zu finden. Aber auch dieses Anlegemanöver hat seine Tücken und obwohl wir ziemlich gerade hineinkommen muss sich Walter, als er die Backbordachterleine an die Mole werfen wollte, unbedingt an der aufgeklappten Badeleiter festhalten und vergisst für einen ausreichend langen Augenblick, dass diese nicht festgemacht ist. So landet er heute leider zum zweiten Male nicht ganz freiwillig im Wasser.

In Split scheint die Sonne und wir spazieren durch die schöne Stadt, wo ebenfalls die römische Vergangenheit mit dem Diokletianpalast und seinem unverkennbaren und weithin sichtbaren Turm an jeder Ecke präsent ist. Den letzten Krieg hat Split gut überstanden, denn wir finden nur wenige Anzeichen von Kampfhandlungen. Ganz im Gegensatz zu der Gegend um Zadar, wo noch eine Menge leerstehender Häuser Zeugen von diesem dunklen Teil der kroatischen Geschichte zu finden sind.

Nachdem wir in der Altstadt von Split kein wirklich geeignetes Lokal für unser Abendessen finden, zumindest können wir uns nicht entschließen welches, gehen wir

zurück in Richtung Hafen, wo wir ein nettes Lokal mit Blick auf die gesamte Stadt finden. Dort plaudern wir dann über die aufregenden Erlebnisse des heutigen Tages und philosophieren darüber für wen Segeln ein erstrebenswertes Hobby werden könnte. Nach einem abschließenden Kaffee in der Spliter Marina, die übrigens nicht zu den wirklichen Highlights der Adriaküste gehört - wie die mangelhaft funktionierenden Duschen zeigen - geht es in die Kajüte. Nach diesem intensiven Segeltag sind heute alle ziemlich geschlaucht und finden rasch in die Betten.

Übrigens, festgehalten für das Protokoll: Fredi unser Oberdeckverantwortlicher, und damit wurde für diesen Bericht soeben der neunte und letzte Mann vorgestellt, legt Wert darauf, und möchte dies nachhaltig festgeschrieben haben, dass er nicht auf Urlaub ist, sondern einen Zeitguthabensverbrauch durchführt. Bitte sehr.

## Dienstag, 5.6.2001

### Split - Necujam - Hvar - Sveti Klement

Ein neuer Morgen und ab geht's abermals nach Necujam auf Solta, der historischen Kultstätte unserer ersten wilden Sommerurlaube. Überall wohin man schaut Erinnerungen an dies und jenes. In der Bucht von Necujam können wir nicht anlegen, das bedeutet, dass wir unseren Anker erstmals beschäftigen müssen. Wieder etwas Neues zu lernen, herrlich. Zuerst bereiten wir den Buganker vor, im 21. Jahrhundert natürlich mit Fernbedienung, nicht sehr klassisch aber praktisch. Ein Knöpfchen gedrückt und runter damit. Um das Schiff heckseits mit einem weiteren Anker zu befestigen, muss erst ein schlecht aufgeschossener Festmacher

entwirrt werden. Glücklicherweise haben wir jede Menge Zeit, denn es dauert ziemlich lange bis alles entwirrt ist, das Seil am Anker befestigt und versenkt ist.

Als Zeichen des Ankerns wird ein weithin sichtbares Zeichen - eine Art schwarzer Ball - gehisst, damit andere Schiffe von diesem Umstand Bescheid wissen. Anschließend wird das Dingi zu Wasser gelassen und Necujam nach 20 Jahren wieder zurückerobert. Einige von uns machen zum ersten Mal in diesem Urlaub Bekanntschaft mit dem Wasser und schwimmen zum Strand, herrlich. Die damaligen Urlauber



ergötzen sich einmal mehr in Erinnerungen an die "gute alte Zeit" und festen, ob das Pivo noch immer so gut schmeckt.

Jetzt geht's wieder zum Schiff die beiden Anker werden eingeholt und wir haben ein neues Ziel: Die Insel bzw. die Stadt Hvar. Nachdem glücklicherweise Wind aufkommt, schreit Peter das offizielle Kommando: "Aufe mit da Wäsch" und sofort stürzen alle zu den Leinen und zack zack ist alles fertig um die Naturkräfte zu nützen. Was man nicht alles lernen kann in so kurzer Zeit.

Der Wind ist einigermäßen in Ordnung und so können wir in zwei Stunden mit vier Knoten Durch-

schnittsgeschwindigkeit nach Hvar-Stadt segeln. Andi und Christian übernehmen abwechselnd das Ruder und sorgen dafür, dass wir in einer passablen Zeit in die Hauptstadt der Insel einlaufen. Auch in dieser Stadt sind die typischen dalmatinischen Häuser zu bewundern und die das Hafenbild beherrschende Renaissance-loggia stellt einen attraktiven Kern dieser wunderschönen Hafenstadt dar. Palmen entlang der Hafenstraße und die auffällig alte Stadtmauer entlang des Stadthügels bis zur Festung Napoleon sind weitere Blickfänge. Leider gibt es hier aber keinen Platz - nicht einmal zum Ankern

mehr - für unser Schiff und wir müssen in die Marina von Hvar, die auf der Nachbarinsel Sveti Klement liegt, ausweichen. Wir sind allerdings nicht die einzigen. Eine Menge Schiffe, die hier ankommen, liefern sich einen Wettlauf zu der ca. 30 Minuten weit entfernten Insel.

Der Bootseinweiser beherrscht in Sveti Klement, übrigens eine wunderschöne kleine Insel, die in ihren Umrissen ein wenig einem Eichenblatt ähnelt, mit seinem Pfeiferl die Aktivitäten im Hafen. Er ist der absolute Kaiser der Molen und jedes einlaufende Boot muss sich seinem diktatorischem Pfeifen unterwerfen andernfalls gibt es



sofort wilde, nicht übersetzbare Ausdrücke zu hören. Er hat aber auch ganz schön zu tun, ein Schiff nach dem anderen läuft hier ein. Am Abend wissen wir auch warum. Die Restaurants hier sind eine wahre Stätte der Gaumenfreude. Wir schlemmen verschiedenste Fische, Raznjici und andere Köstlichkeiten. Ein kulinarischer Hochgenuss und absolut zur Weiterempfehlung freigegeben. Nach einem Abschlusstrunk geht's heimwärts durch den Wald, der im übrigen einige herrliche anzusehende Kakteen, und alle in herrlichster Blüte, beherbergt.

**Mittwoch, 6.6.2001**

### Sveti Klement - Rogoznica

Auf Grund des Wetterberichtes (Gewitterwarnung in der Mitteladria) beschlossen wir in der Früh dieses Tages einen neuen Plan. Statt der vorgesehenen Nachtfahrt zu den Kornaten

steuern wir nach Rogoznica. Das Ablegemanöver war dieses Mal total easy, weil niemand mehr neben uns stand. Segeln war bei diesem lauen Lüfterl allerdings nur kurz möglich, den größten Teil fahren wir mit dem Motor. Zwischendurch darf Christian ausprobieren wie kalt das Meer ist. Sehr kalt. Er hält es deshalb auch nurkurz darin aus.

Während wir so am Meer dahinschippeln, macht sich mangels Erlaubnis "La Paloma" an Bord zu singen, und wir wollen unseren Kaiser Maximilian natürlich nicht provozieren, eine Pivo-unterstützte Kreativität breit, die in einer Weise endet, das daraus ein mehrstrophiges Lied entsteht, das in weiterer Folge sogar auf einer Geburtstagsparty zu Vorführehren gelangt. Nachahmern sei empfohlen die Texte zu kopieren und mit musikalischer Begleitung zu untermalen. Wie? Völlig egal, Hauptsache laut. Das Copyright liegt jedoch bei der Gruppe

Hallodri und ist urheberrechtlich geschützt. Nachsingen aber ausdrücklich erlaubt und empfohlen.

Das Anlegemanöver in Rogoznica ging absolut professionell über die Bühne. Die Marina dort ist wirklich sensationell, Kunststück, denn sie ist auch ziemlich neu. Die Sanitäreanlagen sind äußerst gepflegt und eine wahre Wonne. Die Marina ist wirklich groß und beherbergt einige Lokale und Geschäfte. In den Ort selbst kommen wir gar nicht mehr, denn hier gibt es so gut wie alles, selbst einen Juwelier, Souveniershop und sogar ein kleines Casino samt Billiardtischen, die von einigen gleich ausprobiert werden. Eine optische Augenweide ist die Marina-Rezeption. Hier liegt das Flair einer großartigen Schifffahrtsgilde und man fühlt sich ein wenig in jene Zeiten verangener Jahre und der te zurückversetzt, wo Schiffe die wichtigsten Verkehrsmittel über-



## Der "Hallodri" Song



Text passend zur Melodie von  
"Wem heit net schlecht is"  
von Wolferl Ambros.

1. *A so a Segeltörn  
is' so was schönes  
so was erholsames,  
so was bequemes.*

**R. Weu ma alle Segler san,  
und weu ma sofü sauf'n tan.  
D'rum sa'mma so beinaund  
dafia san mia bekannt  
Haaa-looo-driii**

2. *Die Automatik,  
die mocht die Hockn  
und fuffzehn Biere  
wea ma no pock'n*

**R. Weu ma alle Segler san,  
und weu ma sofü sauf'n tan.  
D'rum sa'mma so beinaund  
dafia san mia bekannt  
Haaa-looo-driii**

3. *Wer sofü sauf'n tuat,  
der muas wos ess'n  
Da Hannes schaut uns d'rauf  
dos mas\_net vagessen.*

**R. Weu ...**

4. *Wem heit net schlecht is'  
des is ka Freind von mir  
wer no net g'spieb'n hot  
trinkt no a Dos'n Bier.*

**R. Weu ...**

5. *Und an da Reling,  
do muast di buck'n  
des Bier valoßt di,  
den Wind im Ruck'n*

**R. Weu ...**

6. *Noch so an Segeltörn  
do geht nix drüba  
und es is jetzt scho kloa,  
des mocht' ma wieda !*

## Das PM

haupt waren. Die Einrichtung spiegelt hier wahren Luxus und Eleganz. Der neue Yachthafen verfügt über 9 Stege mit 300 Liegeplätzen, die allesamt per Video überwacht werden.

Den Pechvogeloskar erhielt heute Hannes, indem er unangenehmerweise über den Niedergang stürzte, der in das Schiffsinnere führt.

### Zur Dokumentation:

*Hannes hat sich nicht nur der Anordnung des Skippers - Neptun durch Opferung des ersten Schlucks jedweden Gebindes alkoholischen Getränks milde zu stimmen - wiederholt widersetzt, sondern auch den höchsten aller Meeresgötter als "alten Scheißer" bezeichnet - nur für den Fall, dass es Leser gibt, die die Ernsthaftigkeit dieser Bordgebräuche noch nicht kennen,*

*(Anm. des Skippers)*

Drei Stufen können schon mal einiges an Schmerzen verursachen und auf den ersten Blick schaute dieser Sturz gar nicht gut aus. Nach diesem wirklich heftigen Aufprall dachten wir schon an Rippenbruch und ähnliche Dinge. Aber Hannes ist hart im Nehmen und stand kurzerhand wieder auf den Beinen. Allerdings verursachte ihm dieser Sturz doch schmerzhaft und einige Tage angeschwollene Zehen und die ihn nach der Rückkehr in Wien untersuchenden Ärzte konstatierten zwei schwere Prellungen.

An dieser Stelle scheint es passend, ein besonderes Manöver, welches des öfteren auf diesem Törn stattgefunden hat, ausführlich zu beschreiben. Es handelt sich um das sogenannte PM. Dies erfolgt exakt nach folgenden Regeln, welche ohne Ausnahme in dieser Weise einzuhalten sind:

*Zuerst steigt der jeweilige Seemann mit dem linken Fuß über die Heckreling und stellt ihn parallel entlang der Längsachse des Backbordsitzes. Anschließend stellt er sich mit beiden Beinen auf die Badeplattform und - wichtig - hält sich vorzugsweise mit der rechten Hand am Achterstag oder an der Reling ausreichend an, sodass jederzeit bei Bedarf eine Gleichgewichtsverlagerung möglich ist. Anschließend ist der vordere Teil der persönlichen Ausrüstung von Nord nach Süd zu öffnen und der innere Teil herauszunehmen. Nachdem auch der Wasserdruck von der durchführenden Person eingeschätzt und berechnet wurde, ist das Ventil zu öffnen. Allerdings sind dabei unbedingt die in der Nähe befindlichen Schiffe in der Navigation des auszuführenden Manövers zu berücksichtigen. Eventuelle Navigationshilfen wie Leuchtfeuer, Tonnen oder Baken können zur Unterstützung herangezogen werden. Der Etiquette entsprechend sollte der Seemann nur in angemessener Weise Lautzeichen von sich geben um die restliche Mannschaft nicht unnötig zu beunruhigen. Nachdem der Meeresspiegel damit geringfügig angehoben wurde, ist der verwendete Teil von etwaigen Wasserrückständen bzw. Tröpfchenbildungen zu befreien und die offene Luke von der Südseite beginnend wieder zu schließen. In selbiger korrekter Weise ist das Wiederbetreten des Schiffcockpits vorzunehmen. Das gesamte Manöver ist selbstverständlich vorher dem Rudergänger zu melden. Überaus beliebte Varianten dieses Manövers sind unter anderem das Duett-, Trio- und Quartett-PM. Hier sind die Stellflächen in geeigneter Weise von den jeweiligen Personen einzunehmen und gegebenenfalls vorher zu koordinieren. Wir bitten um entsprechende Vormerkung.*

**Donnerstag, 7.6.2001**

### **Dogoznica - Sibenik - Skradin**

8:15 Uhr: Ablegemanöver. Der neptunische Schlendrian macht sich mittlerweile auf dem Schiff breit. Wo vor einigen Tagen noch hektische Betriebsamkeit und Aufregung die gesamte Mannschaft ergriff, wenn der Kapitän Kommandos wie: "wir legen ab" "Mooring auf slip bzw. fallenlassen" "Back- bzw. Steuerbordleinen los" usw. ertönen ließ, sind nur mehr vereinzelt Seemänner an Deck um fast schon routinemäßig die entsprechenden Aufgaben zu erledigen. Im Nu sind auch die Fender abmontiert und verstaft. Am Beginn des Törns war mit diesen Dingen die ganze Mannschaft voll ausgelastet. Auch die verschiedenen Knoten wie Webeleinstek und Palstek, die uns am Anfang ziemliche Schwierigkeiten bereiteten, haben wir nun intus, wie die alten Römer zu sagen pflegten.

Nach Sibenik fahren wir ausschließlich mit dem Motor, da es schon ein Stück im Landesinneren liegt. Wir müssen, um dorthin zu gelangen, durch einen Kanal fahren, wo naturgemäß eine Menge Schiffe hin und herfahren. In Sibenik wird abermals Diesel getankt. Diesmal geht das längsseitige An- und Ablegen schon wesentlich eleganter über die Bühne. Dann geht es weiter die Krka stromaufwärts unter der eindrucksvollen Strassenbrücke, die Vodice und Sibenik miteinander verbindet bis nach Skradin. Das Anlegen war allerdings diesmal nicht so einfach und Walter musste mehrere Versuche starten genau zur Mole zu kommen ohne ständig abgetrieben zu werden. Schließlich mussten wir mit dem Bug voraus an der Mole anlegen, um dort an Land gehen zu können. Das bedeutet unter anderem, dass wir mit dem zu kurzen Kabel keinen Anschluß an den Landstrom hatten.



Wir fahren anschließend mit einer Fähre zum "Krka Nationalpark" hinauf. Sechs Mann hoch bewundern das einzigartige Naturschauspiel, wo unzählige Wasserfälle, die schon in so manchem Karl-May-Film als Kulisse gedient haben, zu finden sind. Wir wissen gar nicht, was wir zuerst anschauen sollen, so beeindruckend ist es hier. Zahlreiche Rinnen und Tümpel beherbergen jede Menge Getier. Der Weg über die Wasserfälle zu den anschließenden Tümpeln führt über einen Holzsteg. Drei Videofilmer und ein Fotograf versuchen diese Pracht festzuhalten und die Kameras klicken und belichten was das Zeug hält. Jede Menge Fische, Frösche, Libellen und Vögel leben hier völlig ungestört in einem Paradies. Hier hat die Natur ihre volle Schöpferkraft entfaltet und glücklicherweise haben es die Menschen bis heute erhalten.



ständigkeit ....

In Skradin angekommen erkunden und besichtigten wir den Ort. Er teilt sich interessanterweise in zwei Teile: den reicheren Teil an der Küste mit dem Yachthafen und den vielen Lokalen und dem sichtbar ärmeren Teil hinter einem steilen Hügel, wo die Menschen es offensichtlich wesentlich schwerer haben, ihre Existenz zu bestreiten. Eine Frau spricht uns an, ob wir nicht bei ihr essen wollen, sie hat frischen Fisch um 50 Kunar. Als wir abwinken, fragt sie uns, ob wir an der Küste essen. "Ja" antworten wir, "wir haben auch schon einen Tisch dort bestellt in einem Lokal namens Bonaca, dass uns schon in Österreich empfohlen wurde".

Bei dieser Absage haben wir ein bisschen ein mulmiges Gefühl im Magen ....

Das Lokal selbst ist eine Empfehlung wert, das Essen wirklich köstlich und der bijelo vino und der crno vino, also der Weiß- und Rotwein ein Genuß. Als Aperitif hat sich im Verlauf der Woche immer öfters ein Istra Bitter auf unseren Tisch verschlagen. Der schmeckte vielen so gut, dass bei der Heimfahrt an der Grenze so manches Fläschchen mit nach Österreich wanderte.

Mit der Fähre geht es zurück nach Skradin. Die Fähre ist voll von Kroaten, Engländer, Deutschen, Österreicher und einigen anderen Nationalitäten. Es ist einfach schön, wenn alle diese verschiedenen Menschen das gleiche Naturschauspiel genießen und auf ein und demselben Boot fahren. Und wie die jüngste Vergangenheit dieses Landes zeigt, ist das gar keine Selbstver-

Als wir uns auf den Weg zurück zum Schiff machten, verloren wir Christian, der, wie kann es anders sein, noch in einen Tanzschuppen einkehrte.



**Freitag, 8.6.2001**

**Skradin - Murter**

Der Weg zu den Krka Wasserfällen kann auch gelaufen werden, wie einige Nimmernüde in der Früh herausfinden. Es kann dann vorkommen, dass man von herumstreunenden Hunden bis hin und wieder zurück begleitet wird. Circa 1 Stunde ist ein durchschnittlicher Läufer unterwegs und wirklich zu empfehlen. Auf dem Weg kann an einem windstillen Morgen eine absolut glatte

Wasseroberfläche bewundert werden, dass dabei wie ein übergroßer Spiegel wirkt. Selbst ein Fischerboot in der Mitte der Krka ruft keinen einzigen Wellenschlag hervor. Traumhaft.

Nach einem ausreichenden Frühstück, das wie jeden Tag schon eine herrliche Sache für sich ist - kein Stress, jede Menge zu essen und kein lautes Wort, es sei denn jemand hat auf dem Eiskasten etwas stehen lassen - das hat Christian, unser Unterdeckverantwortlicher, gar nicht gerne (...), fahren wir die Krka nach Sibenik wieder Richtung Meer und anschließend nehmen wir Kurs auf das offene Meer Richtung Murter. Wir ankern aber noch vorher in der Nähe einer Insel und baden im - nach Angabe des mitgebrachten Schwimm-Thermometers - 23,3° warmen Meer. Diese Temperatur konnte von den beiden Meer- bzw. Wasserfestern Walther und Willi allerdings nicht bestätigt werden.

Es war mit einem Wort: saukalt, aber erfrischend schön. Offensichtlich war dieses Messinstrument nicht wirklich vertrauenswürdig. Besser geeignet als die schnöde Elektronik ist hier allemal die "Steck-die-Zehen-ins-Wasser-Technik".

Für die Dauer dieses Aufenthaltes ist es nun nicht mehr möglich die Ereignisse in der üblichen Kommunikationsform darzulegen. Was sich in dieser Zeit ereignet hat, kann somit auf Papier nicht wiedergegeben werden, da die Texte und Wortwahl der beteiligten Schiffscrew über die übliche Etikette hinausgeht. Auch die PMs häuften sich in einer Zahl, dass bald die Quintett-Variante zum Standard erklärt werden musste. Nach sorgfältiger Überlegung des Kapitäns, der weitere Prognosen über den zukünftigen Mannschafts-

zustand ermittelte, wurde dieser Aufenthalt nach wenigen Stunden abgebrochen und in Richtung Murter durchgestartet.

Diese Fahrt dauerte ca. zwei Stunden, ein letztes bravouröses Anlegemanöver, bei dem ausnahmsweise niemand ins Wasser fällt, und der Törn ist zu Ende. Ein paar kleine Wehmutsgedanken huschen uns allerdings schon über die Reling, aber was soll's, wenn es nächstes Jahr passt, werden wir das Ganze einfach wiederholen.

Nun beginnt das große Packen und abermals die Schlepperei bis zu den Autos. Walthers Batterie hat sich leider unbekannter Weise entleert - wie der Fahrer halt auch hin und wieder - und benötigt ein bisschen Nachhilfe. Ein letztes Abendessen in der Marina, wobei unsere Geduld auf eine harte Probe gestellt wurde, und ab in die Kajüten zur letzten Nacht in Kroatien.

Am Samstag, den 9.6.2001 wurde noch ein gemeinsames Foto von der Crew gemacht und dann ging es auf einer absolut problemlosen und unfallfreien Fahrt bis nach Hause. Lustig war's und das ist die Hauptsache.

*Willi,  
Flaggenverantwortlicher  
und Dokumentator*



P.S. Im Übrigen beherrschte ein wichtiger Befehl die ganze Woche und der lautete: KEIN BIER VOR VIER, was zur Folge hatte, dass bereits am Vormittag öfters eine Einsteinsche Zeitverschiebung á la Raumschiff Enterprise stattfand .....



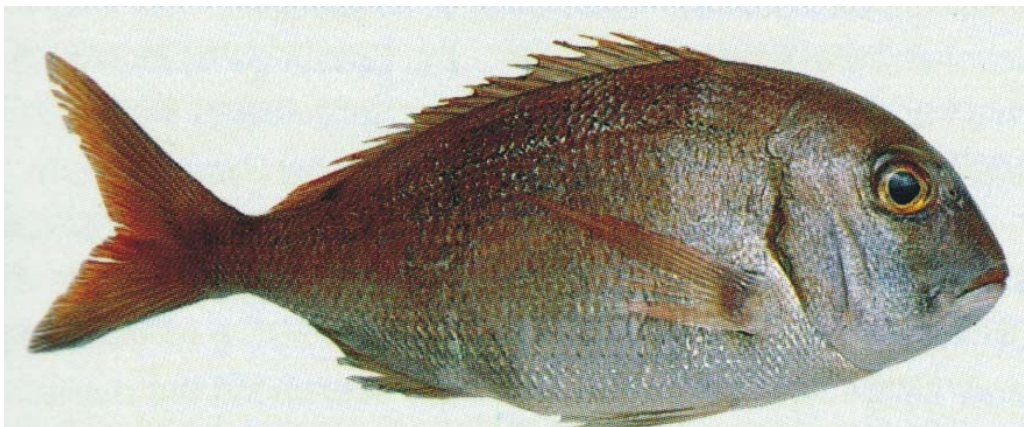




# Aus den Meeren

Sehr geehrte Leserinnen und Leser !

Die Goldbrasse ist ein besonders geschätzter Speisefisch. Er eignet sich sehr gut zum Grillen. In der Bauchhöhle gesalzen und sonst nur mit Olivenöl bestrichen ist er saftig und exzellent im Geschmack. Säubert man das Grillgitter mit Essig (ab und zu auch während des Grillens) verklebt es nicht so leicht mit dem Fisch.



## GOLDBRASSE

### Aussehen:

Länge meist 30 bis 50 cm (auch bis 60 cm). Rücken bläulichgolden bis schimmernd olivgrün; Seiten graugelb mit goldenem Schimmer; Bauch silbrigweiß; Auf den Augenhöhlen ein goldglänzender Stirnfleck; ein undeutlicher Goldfleck auf den Kiemendeckeln; ein dunkler Fleck am oberen Ende der Kiemenspalten. Stirnlinie ziemlich steil ansteigend. Kiefer mit kleinen Fangzähnen sowie mit Mahlzähnen.

### Lebensraum:

Vom Flachwasser an, vorzugsweise an felsigen Küsten über algenbewachsenem Sandgrund und im Bereich von Seegraswiesen. Anzutreffen im Mittelmeer, Atlantik bis Kanalküste als nördliche Grenze.

### Internationale Namen:

L = Sparus auratus, E = Gilthead, F = Dorade, G = Tshipoura, I = Orata, K = Lovrata, S = Orada oder Aurada.

W. ESS





## EUROPÄISCHES VOLONTARIAT FÜR ÄLTERE MENSCHEN

Im Frühling vorigen Jahres wurden wir vom Europäischen Zentrum für Wohlfahrtspolitik und Sozialforschung, bei dem unser Mitglied Werner Bregar tätig ist, gefragt, ob wir Interesse hätten, uns an einem Austauschprojekt für ältere Menschen aus ganz Europa zu beteiligen. Das Projekt, von der EU und vom Sozialministerium gefördert, entsprach zwar nicht ganz genau dem, was eine Seefahrervereinigung gemeinhin tut, aber es klang interessant und wir sagten zu.

Wir durften ein Clubmitglied von mehr als 50 Lenzen für zwei Wochen nach England schicken und bekamen dafür eine englische Lady, die bei uns tätig sein sollte. Leider wurde in England die Zuordnung der Volontäre zu den ausländischen Organisationen wenig sorgsam betrieben, so dass Elfriede, unser Gast, mehr oder weniger aus allen Wolken fiel, als sie in ihre Tätigkeiten im Club - Skripten kopieren, Teilnahme an den Weinkellerabenden und am Seefest sowie Sightseeing - eingewiesen wurde. Es hat sich aber im Gespräch mit Margit Grilz-Wolf und Charlotte Strümpel, den Organisatorinnen beim Europäischen Zentrum durchaus gezeigt, dass es an unserer Vereinigung interessierte Volontäre gegeben hätte.

Alles in allem war das Unternehmen eine interessante Abwechslung in der Tätigkeit der **SEEFÄHRERVEREINIGUNG STRONGBOW** und sicherlich wert, wiederholt zu werden, zumal unser Volontär in England, Harry Oberascher, der dort bei einem Segelclub tätig war, nur Positives berichtete.

Der Commodore

## Volunteering in Great Britain

Im Frühjahr des Jahres 2001 erging an unseren Segelclub eine Einladung zu einem Austauschprogramm ehrenamtlicher Mitarbeiter in Europa. Das Angebot lautete, ein Mitglied unseres Clubs für 1 Woche nach England zu schicken und im Gegenzug einer Dame aus London die Mitarbeit in unserem Club zu ermöglichen.



Freitag, den 21. September war es soweit. Flug nach London. Am Nachmittag grosses Treffen von 40 Volonteers aus ganz Europa. Am folgenden Tag Sightseeing in London (u.a. Besuch der New Tate Gallery) und am Abend herrliches italienisches Dinner.



Sonntag, 23. September : Abfahrt mit dem Zug nach Newcastle. Von dort mit dem Auto nach AMBLE on the Sea, ein kleiner Ort an der Nordseeküste. Dort hatte ich eine Woche lang Gelegenheit in der Coquet Shorebase Trust mitzuarbeiten. Ein Wassersportclub, der von der Gemeinde Amble gegründet wurde, um preiswert segeln zu lernen und im nahen Fluß mit Kajaks und Kanus zu paddeln. Es machte viel Spaß, einen 470er Segler mit Polyester zu reparieren und Kindern (auch behinderten) beim Wasern der Kanus zu helfen. Nebenbei hatten die Organisatoren ein interessantes Rahmenprogramm ausgearbeitet. Eine Einladung in die Marina, Besuch einer Schiffswerft in Newcastle und ein Schnupperkurs im Flaschentauchen.

Die Zeit verging schnell. Der Abschied von der Familie, bei der ich untergebracht war, fiel mir schwer. Vor dem Rückflug nach Wien am Samstag, den 6. Oktober hatte ich noch einen ganzen Tag in London, dann ging's heim nach Wien.



Abschließend vielen Dank an Bridget Cass und Janet Atfield in London und last not least an Frau Margit Grilz-Wolf in Wien.

"God save the Queen" - und Europa!

Harry



# Carneval in Venedig!

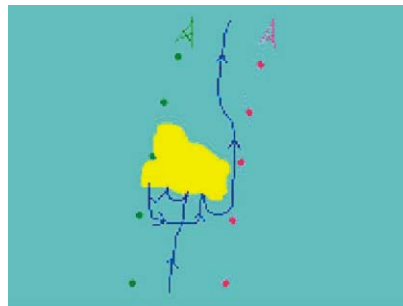
(Carnevale turistica en bella Venezia)

08.02.02 - 10.02.02

Schiff: Dehler 37, früher „Joana“,  
 hört jetzt auf den Namen „For Fun“  
 (oder „My Joy“ ??)



sanft auf eine Sandbank auf. Was, direkt in der Mitte der Fahrrinne? Vielleicht haben wir uns in einer unter Wasser treibenden Leine verfangen? Aber ein Blick auf den aufgewühlten Sand im Wasser bestätigte - es war tatsächlich eine Sandbank.



**Nichts Ungewöhnliches, eine Sandbank in der Fahrrinne?**

stellten der Marina begrüßt, der unsere Leinen übernahm und festmachte, uns sogleich erklärte dass wir selbstverständlich nichts zu bezahlen bräuchten und uns mit dem Auto in den Ort Jesolo führte (die Rückfahrt mit dem Taxi hat uns immerhin 12 Euro gekostet!) In der Zwischenzeit erfuhren wir, dass unsere Freunde gerade erst aus Wien weggefahren waren, eigentlich hätten sie in



**Wind ?**

## 1.) das Vorauskommando:

*Skipper:* Christian Hirsch  
*Mate of Watch/Navigator:*  
 Clemens Neuner  
*Crew:* Walter Gruber

Grado/Marina Tenuta  
 Primero, ab 08.02.02 12:00h

Jesolo/Marina Nautica dal Vi  
 Franco, an: 08.02.02 20:15 h

Meilen: 55 sm

Davon gesegelt: ½ sm

Naja, so etwas soll in der oberen Adria um die Jahreszeit schon einmal vorkommen \*). Nach einigen Versuchen kamen wir an der Sandbank ganz dicht an den roten Dalben doch vorbei, und die Fahrt konnte weitergehen. Die war sehr geruhsam. Wir segelten, - als wir kurz Windstärke 2 aus Nord hatten, ½ Meile, aber das diente mehr dazu, unserem Bordneuling Walter zu zeigen, wie das auf einer Yacht funktioniert.

## 2.) Der Commodore kommt an Bord

*Skipper:* Berndt Wesiak  
*Mate of Watch:*  
 Christian Hirsch  
*Navigator:* Clemens Neuner  
*Crew:* Angelika Reichelt  
 Walter Gruber  
 Bernd Ruhland  
 Thomas Fiedler

Jesolo/Marina Nautica dal Vi  
 Franco, ab 09.02.02 08:40 h

Venedig/Riva dei Sette Martiri,  
 an 09.02.02 13:00 h  
 ab 10.02.02 08:10 h

Grado/Marina Tenuta Primero,  
 an 10.02.02 19:35 h

Meilen 65 sm

Davon gesegelt: 0 sm

Am späten Abend des 07.02. nach einem guten Abendessen gestärkt auf der Yacht eingetroffen installierten wir als erstes den Heizlüfter um die kalte Feuchtigkeit aus der wunderschönen, gepflegten Kajüte zu vertreiben.

Am nächsten Tag liefen wir nach einer ausführlichen Schiffsinspektion und Sicherheitseinweisung zu Mittag bei heiterem Wetter und nahezu Windstille Richtung Jesolo aus, wo die restliche Crew zu uns stoßen sollte. Doch bereits in der kurzen Dal-benstraße, die von der Marina auf das offene Meer führt, liefen wir bereits



**überhaupt kein Wind, aber Stimmung**

Die nächtliche Ansteuerung von Jesolo war dank des majestätischen, 62m hohen Leuchturmes kein Problem, und bald lagen wir ruhig zwischen den Dalben der Nautica dal Vi Franco.

Wir wurden sofort von einem überaus freundlichen Ange-

Jesolo bereits auf uns warten sollen. So hatten wir ein köstliches Abendessen nur zu dritt. Gegen 06.30h weckte mich lautes Poltern und eine bekannte Stimme. „Wo ist der unseemännische Kapitän dieses

\*) Dr. Max Fabris, der freundliche und agile Manager der Marina, wollte mir, als ich ihn in Wien anlässlich der Bootsmesse traf, beinahe nicht glauben, dass wir in der Mitte der Fahrrinne Grundberührung hatten.



Schiffs ?“ Unser Commodore hatte soeben das Schiff betreten und offenbar bemerkt, dass ich am Vorabend auf die Flaggenparade vergessen hatte.

Mitgebracht hatte er die restlichen Mitsegler \*\*), Angelika, Bernd und Thomas, die alleamt ziemlich gerädert aussahen und relativ rasch in ihren Kojen in Tiefschlaf fielen.

Um 08:40 verließen wir diese gastfreundliche Marina bei Windstille, spiegelglatter See und leichtem Nebel, der im Laufe des Vormittags stärker werden sollte.

Berndt, der nach der nächtlichen Autofahrt Schlaf brauchte, wollte erst beim inneren



Äusseres Torfeuer Venedig (Preisfrage: Wo ist Süden ?)



Inneres Torfeuer von Venedig

Torfeuer von Venedig (siehe Foto) geweckt werden.

Als wir gegen 09:30 das äussere Torfeuer erreichten, war es immer noch windstill, das Meer spiegelglatt und die Sichtweite betrug nur noch ca. 50 m.

Ab dem inneren Torfeuer übernahm der Commodore wieder die Brücke und wir tasteten uns im immer stärker werdenden Nebel durch den Canale di San Marco nach Venedig hinein. Dabei war uns das GPS die wichtigste Orientierungshilfe. Die Schall-

signale waren nicht eingeschaltet, dafür war der Nebel nicht dicht genug!!! Um 11:15 h liefen wir 2 Kabel nördlich der 4. Stb-Bake durch einen Fehler des Steuerannes abermals auf eine Sand-(sanft)bank. Es war allerdings auch hier kein Problem wieder freizukommen. Eine weitere Orientierungshilfe waren die vielen Motorschiffe, die an uns vorbeibrausten und ihre Nebelhörner. So konnten wir einfach feststellen wo sich das Fahrwasser befand.

Je mehr wir uns schließlich dem Markusplatz näherten, desto stärker lichtete sich der Nebel und als wir uns direkt davor befanden, lag der Markusplatz im strahlenden Sonnenlicht vor uns.

Nach einer kleinen Stadtrundfahrt mit der eigenen Yacht entdeckte Berndt einen Liegeplatz an der Riva di Schiavoni, einen Steinwurf vom Markusplatz entfernt neben einem Ausflugsschiff namens Romina. Ich übernahm das Steuer um das Anlegemanöver zu fahren, was wegen des Schwellen der vorbeibrausenden Vaporetti und



Clemens

Fähren gar nicht so einfach ist, wie wir gleich feststellen mussten. Ich manövrierte die Yacht zu dicht an das zerbeulte Heck des Ausflugsschiffes heran, und just in diesem Augenblick brauste eine Fähre hinter uns vorbei und der Schwell drückte uns in Richtung Romina. Zum Glück passierte nichts Schlimmes, ich habe aber das Gefühl, dass ich bei dieser peinlichen Aktion etwas dazugelernt habe.

In Venedig mischten wir uns in das Karnevalsgetümmel, und - was mich betrifft - kam ich ziemlich ernüchert wieder heraus. Horden von lauten, blöden Proleten aus aller Herren Länder haben offenbar das traditionelle bunte venezianische Faschingsvolk verdrängt und den Carneval entzaubert. Auf den Plätzen grölen betrunkenen Idioten mit peinlichen Riesenhüten die man selbst in den toleranten USA als „disgusting“ bezeichnen würde (kein Foto). Grauslich fand ich auch die gigantische Freiluftdisco



\*\*\*) Gesegelt wurde auf diesem Törn eigentlich nicht mehr.





**Diese netten Herrschaften kamen aus Frankreich**

(techno) am hinteren Teil des Markusplatzes.

Clemens hat jedoch einige prachtvolle Kostüme fotografiert, als ich die Menschen, die darin steckten jedoch reden hörte, musste ich feststellen, dass es entweder Franzosen oder Amerikaner waren. C'est bon, so what, die Präsenz dieser Touristen war das einzige was das Auge erfreute. Abgesehen von den wenigen venezianischen Leuten, die paarweise mit weißen Masken, schwarzem Umhang und Dreispitz durch die verwinkelten Gassen huschten.

In Harry's Bar bekamen wir nicht einmal einen Stehplatz um dort stillvoll einen Bellini zu schlürfen, aber das war eine Enttäuschung, mit der ich gerechnet hatte.

Entschädigt wurden wir durch eine eindrucksvolle Fahrt mit dem Vaporetto durch das nächtliche Venedig und ein ausgezeichnetes Abendessen in einem freundlichen Restaurant, das Angelika ausgesucht hatte.

Am nächsten Morgen legte der Commodore unter Verwendung einer Hilfsleine elegant ab, und nach einer ereignislosen Fahrt unter Motor (Flaute) mussten wir uns bei Dunkelheit durch die Dalbenstraße zurück in die Marina Tenuta Primero in Grado tasten. An der Sandbank kamen wir dicht an den roten Dalben problemlos vorbei, das Problem bei dieser Ansteuerung war, dass die Dalben mit ihren schwachen Reflektoren in der Dunkelheit fast nicht auszumachen waren. Das könnte vielleicht noch verbessert werden.

Um 19:35 h machten wir die For Fun (Spitzname Ziegenbock) an ihrem Liegeplatz fest, und eine zufriedene Crew machte sich auf die Heimreise.



**Clemens, Thomas, Berndt, Walter, Angelika, Bernd**

#### Resumé:

Die Bordverpflegung mit Pasta, Pane, Pesto, Parmigiano, Pomodoro war absolut perfekt.

Frauen an Bord bringen wirklich Unglück, sonst hätte ich die Romina nicht gerammt.

*Mehr Unglück bringt es wohl, die vom Commodore für das Anlegen vorgeschlagene Fahrt um ein Vielfaches zu überschreiten - Anm. desselben.*

Ich werde nie wieder während des Karnevals nach Venedig kommen.

Bernd war nach diesem Törn sicher absolut ausgeschlafen.

Gehst du im Winter in der Oberen Adria segeln, bestelle einen Tankwagen, denn keine Marina hat dort um diese Jahreszeit Süßwasser.

Und bestelle einen Bagger, du könntest ihn vielleicht brauchen.

Die Venezianer kennen verschiedene Arten von dichtem Nebel. Denn nur wenn der Nebel wirklich dicht ist, schalten sie ihre Schallsignale als Ansteuerungshilfen ein. Bei bloß dichtem Nebel hingegen nicht.

Es gibt in Italien mindestens drei verschiedene Systeme von Steckkupplungen für Landstrom.

Ich werde nie wieder auf eine Flaggenparade vergessen.

Christian

*Reisebericht des Törns*

## *Reggio di Calabria - Otranto - Bari - Vasto - Grado*

*(vormals Reggio di Calabria - Korfu - Bari - somewhere in Croatia - Grado) - und das in einer Woche!*

Eine äußerst durchdachte Route, geplant aufgrund der jahrelangen Segelerfahrung von Berndt, dem Segellehrer. Um euch nicht zu sehr zu deprimieren, werde ich gleich vorwegnehmen, dass aus dem geplanten Törn weit weniger wurde. Nämlich Reggio di Calabria nach Vasto.

### Nun zu den Details:

Die Crew bestand aus 7 Leuten: 1 Segellehrer (Berndt), 5 Schüler mit wenig Erfahrung (Angelika, Georg, Karin und Walter, sowie ein blutiger Segelanfänger Tarek) und ein Passagier (Esther).

Wie sich aus der Crewliste schon erkennen lässt, war dieser Törn ein Übungstörn, einfach um möglichst viele Meilen zu sammeln und natürlich alle Überfahrten für den FB 3 zu absolvieren.

Am 29. März (Karfreitag) übernahmen wir also voller Vorfreude die Yacht „For Fun“ vom Eigner (...man stelle sich vor, was passieren könnte, wenn man von dieser Yacht aus, einen Notruf abgeben müsse: „mayday, mayday, mayday, this is for fun,...“). Es stellte sich heraus, dass die Vorwoche wohl etwas stürmisch war und eine Kabine ein wenig durch den Mageninhalt der Tochter des Eigners in Mitleidenschaft gezogen wurde. Mmh...

Gegen Mitternacht hatten wir „Klar Schiff“ und liefen aus. Die Wachen waren in 3 x 2 Personen à 4 Stunden eingeteilt. Die erste Wache war recht ruhig, doch dann wurde es doch etwas unangenehmer, sodass bereits um 8 Uhr früh die das Boot begleitenden Delphine ihr Frühstück aus den Bäuchen von 4 Mitseglern erhielten.

Leider stellte sich zu dem heraus, dass der Wind nicht so wollte wie wir und der Wegpunkt Korfu wurde gestrichen. Also segelten wir vorerst einmal einfach die Sohle entlang. Bald legte sich die Seekrankheit, doch leider hatte jemand einen kleinen Margendarmvirus mit an Bord genommen, der nach und nach fast alle Crewmitglieder befiel.

Nachdem der Tank laut Aussage des Eigners nur halb voll war, und die Diesel-anzeige alles andere anzeigte als den Tankinhalt, liefen wir vorsichtshalber Crotone an, um während der ersten geplanten Überfahrt von Crotone nach Otranto - also zwischen Sohle und Absatz keine bösen Überraschungen zu erleben. Leider stellt sich heraus, dass das Dieseltanken mit Kanister und langem Fußmarsch verbunden war, was zur Folge hatte, dass wir nur insgesamt 40 l Diesel herbeischafften. Angelika, Karin und Esther waren schon leicht demotiviert, nachdem es



**Schiff: Dehler 37 "For Fun",  
alias "Capretto (=Ziegenbock)"**

### Teil 1:

**Reggio Calabria - Otranto 30 03 - 01 04**  
225 M (davon 47 u. Segel), 3 NF, 1 ÜF (68 M)  
Skipper: Berndt Wesiak  
WF: Georg Tschandl, Angelika Reichelt, Karin  
Tschandl, Tarek Saleh  
Crew: Walter Gruber, Esther Genitheim

### Teil 2:

**Otranto - Vasto 01 04 - 05 04**  
219 M (davon 16 u. Segel), 2 NF  
Skipper: Harry Oberascher  
WF: Georg Tschandl, Karin Tschandl, Tarek Saleh  
Crew: Walter Gruber, Esther Genitheim, Kurt Mayer

### Teil 3:

**Vasto - Grado 06 04 - 08 04**  
226 M (davon 66 u. Segel), 2 NF, 1 ÜF (226M)  
Skipper: Berndt Wesiak  
Wache 1: WF: Raimund Bröthaler,  
Crew: Claudia Graf  
Wache 2: "Los Mareados" WF: Roman Umschweif,  
Salonkojengast: Bernd Ruhland

doch immer nur bewölkt, kalt und unruhig war und wollten eigentlich den nächsten Abschnitt bis Bari auf dem Landweg zurücklegen. Jedoch kam endlich die Sonne raus, und die Welt sah wieder ganz anders aus.

Mit gesetzten Segeln und voller Tatendrang machten wir uns auf zu unserer ersten Überfahrt. Als nächster Wegpunkt war Bari geplant, da dort ein teilweiser Crewwechsel stattfinden sollte, nämlich Angelika und Berndt gegen Harry - ein gemütlicher, erfahrener Seebär und Kurt - ein realistisch, optimistischer Pessimist. Allerdings konnten wir nur die ersten 20 Meilen der Überfahrt unter Segel zurücklegen, da uns der Wind einen Strich durch die Rechnung machte und wir dann nur noch motoren konnten.

Unseren Berechnungen nach wäre uns der Diesel allerdings vor Bari ausgegangen, also mussten wir vorher in Otranto einlaufen um wieder zu tanken. Wie sich herausstellte war es ein sehr





netter Ort, in dem der Ostermontag ausgiebig gefeiert wurde. Noch dazu hatten wir traumhaft schönes Wetter. Das einzige Manko war, dass es in der näheren Umgebung keine Tankstelle gab (sehr aktuelles Hafenhandbuch!). Wir beschlossen, den Vormittag in Otranto zu genießen und dirigierten Harry und Kurt von Bari hierher, was uns die Möglichkeit gab, nun mit dem Auto Diesel zu beschaffen.

Berndt und Angelika verabschiedeten sich und da wir den Wind noch immer „auf die Nase“ hatten, liefen wir aus in Richtung nächste Tankstelle (Monopoli).

Am Dienstag in Monopoli mussten wir nochmals mit Kanister tanken, weshalb wir wieder nicht besonders viel Diesel bunkerten. Wir dachten uns, dass in Bari sicher etwas zu finden sei.

Leider war es schon recht spät, als wir in Bari ankamen, und wir stellten nicht nur fest, dass kein Diesel zu bekommen war, sondern dass außerdem noch die Kupplung defekt war und der Retourgang nicht immer so wollte wie wir, sodass das Einparken natürlich zu einem riskanten Manöver wurde. Als die Yacht sicher vertäut war, machten wir uns mit der Umgebung vertraut und fanden zur Freude aller endlich Duschen.

Frisch gewaschen legten wir frühmorgens des nächsten Tages Richtung Trani ab, wo wir endlich einmal so richtig volltanken konnten. Die nächste Nacht verbrachten wir in Vieste, von dort aus ging es zu den Tremitis (3 kleine wunderschöne Inseln mit einem sehr guten, aber teuren Fischlokal), von wo aus wir die Überfahrt trotz Regen und immer stärker werdendem Wind nach Ancona starteten.



Die Überfahrt wurde bald abgebrochen, da wir irgendwann Windstärke 7 hatten und

keiner mehr wirklich Lust hatte, dem Sauwetter zu trotzen. Also machten wir eine 90° Wende und liefen in Vasto ein, wo gleichzeitig der Törn für fünf von uns endete.

Abschließend kann man sagen, dass wir doch einiges gelernt haben (wenn auch nicht unbedingt Segeln):

- ein verschluckter, falscher Zahn lässt sich mittels Superkleberschichten provisorisch herrlich kopieren
- ein Kübel auf der Badeplattform oder im Cockpit eignet sich besser für Damen zum Pinkeln, als ein (durch ein nicht verschlossenes Seeventil) überschwemmtes, nach Petroleum (ausgelaufene Lampe) stinkendes Bordklo
- in Italien ist es schwierig an Diesel zu kommen
- glaube niemanden, dass 3 Überfahrten und der Weg Reggio di Calabria bis Grado in einer Woche zu schaffen sind und
- ohne Wetterbericht sollte man wohl, bei immer schlechter werdendem Wetter, eher nicht auslaufen.

Also Mast- und Schotbruch und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Tarek & Esther





# Seglernachwuchs

("navigare necesse est")

Zeit:	22. bis 24.03.02
Schiff:	Elan 36 „Juniba“
Ausgangshafen:	Portoroz
Angelaufene Häfen:	Piran, Izola
Skipper:	Christian Hirsch
Mate of watch:	Peter Pinkava
Crew:	Claudia Hirsch Günther Zerbes (Nobelsmutje) Uschi Zerbes
Nachwuchs:	Elisabeth Zerbes (3 Jahre) Alexander Zerbes (5 Jahre) Maximilian Zerbes (9 Jahre) Katharina Zerbes (12 Jahre)



Maximilian, Alexander, Uschi, Elisabeth, Katharina

hatte für € 250 Lebensmittel vom Allerfeinsten gekauft und uns das ganze Wochenende mit mehrgängigen Menüs verwöhnt. Bei diesem Koch wäre niemand freiwillig in ein Restaurant gegangen.

Es war das erste Mal für die Familie des Opernsängers Günther und der Lehrerin Uschi auf einer Yacht und sie haben sich großartig angestellt.

Bei den umfangreichen Vorbesprechungen wurde als maximales Ziel Venedig angepeilt, aber die Bedingungen (Dünung und Wind bis 7 Bft) ließen nur kurze Abstecher nach Piran und Izola zu. Da die Familie für meine Idee - ein Teil entspannt sich in den Warmwasserthermen und der andere Teil segelt - nicht zu erwärmen war, wurde für Samstag ein kurzer Abstecher nach

Miramare in Italien geplant.



Günther

Der Samstag begann wunderschön, Peter suchte eine wunderbare Ankerbucht bei Izola aus, in der wir im Cockpit bei strahlendem Sonnenschein ein köstliches von Günther zubereitetes Roastbeef mit Beilagen genossen. Günther



Elisabeth entdeckt das Schapp für sich





Claudia, Elisabeth, Katharina

den Nachmittag des nächsten Tages angesagt war. Das führte dazu, dass einige Kinder und das Familienoberhaupt das eben genossene herrliche Roastbeef unverzüglich dem Neptun opferten.

Also flüchteten wir uns in den sicheren Hafen von Izola, gemeinsam mit einer ebenfalls von der Bora überraschten Opti Regatta und die Familie Zerbes fuhr mit dem Auto nach Portoroz zurück. Das war das rasche Ende unseres schönen Minitörns, aber Günther verstand es, als wir uns alle

wieder an unserem Liegeplatz in Portoroz trafen, unsere Stimmung mit seinem gewohnt superben Abendmenü aufzuheitern.

Christian

### Resumé:

Ich habe allerhöchsten Respekt vor unseren Segelneulingen bekommen.

Vorbildliches, diszipliniertes Verhalten. Seglerischer Geist, tolle Lernfähigkeit. Sicherheitsbewusstsein. Kein wehleidiges Verhalten bei Seekrankheit. Und nicht zuletzt phänomenale Kochkünste.

Zuletzt möchte ich die älteste Tochter Katharina loben, die ständig ein Auge darauf hatte, dass ihre kleineren Geschwister immer die Schwimmweste richtig anhatten und an Deck die Sicherheitsleine richtig eingepickt war. Und auch sonst - bravo Katharina !!!

Auch die Familie Zerbes hat sich für die Zukunft vorgenommen: "navigare necesse est".



Crewfoto



## Oniro 2 - ein schwimmendes Sparschwein von Peter Bednarik

**Die Oniro 2** ist eine **38 Fuss Yacht** gebaut von Janneau im Jahre 1987 in Kevlarversion

### **Technische Daten:**

**Länge: 11,40 Breite: 3,85 Tiefgang: 1,90**

**Motor: Yanmar 27 PS max. 8 Personen Diesel 85 l Wasser 200 l, Dinghi + AB**

**Rollreffgenau Selden 46 m2 Gross mit Lazy Jacks + 3 Reffs 28 m2**

**Radar + Plotter, Wind + Tridata ST 60 alles von Raytheon, Navtex, Autopilot, UKW Funk, Kühlschranks, Herd, Kartenmaterial, nautische Literatur u.v.m.**

Oniro ist griechisch und bedeutet „Traum“.

Nun - es ist nun schon über zwei Jahre her, dass ich das Schiff in Athen von meinem griechischen Freund kaufte. Er hatte es zehn Jahre im Charterbetrieb. Wenn ein Schiff den harten Charterbetrieb durchgestanden hat wird es sich meiner Meinung nach auch weiterhin bewähren. Es gibt zahlreiche Charterschiffe die nach der Hälfte der Zeit schon nahe am Ende sind. Es ist schon mein fünftes und ich dachte diesmal gibt es weniger zu tun, sprich Verbesserungen, Neuanschaffungen oder kleine Reparaturen. Doch weit gefehlt!

Noch bevor ich das Schiff nach Kroatien überstellte kaufte ich in Griechenland noch eine komplette neue Besegelung. Großsegel mit drei Reffs und eine Genua.

Die Überfahrt nach Kroatien verlief problemlos. In Kroatien angekommen suchte ich die Marina Solaris bei Sibenik auf. Diese sei ein Geheimtipp, so mein damaliger kroatischer Freund. Gleich bei der Hafeneinfahrt, nachts, hatten wir die erste Grundberührung, die jedoch Dank unserer geringen Geschwindigkeit keinen Schaden verursachte. Der Grund dafür war, dass nämlich genau in der Mitte des Fahrwassers sich mehrere Felsplatten befinden, die nur die Leute kennen, die so wie wir näheren Kontakt hatten. Die Einfahrt an sich ist mit einer Mindestwassertiefe von 2,5 m angegeben. Papier ist eben geduldig.

Ein Gespräch mit dem Chef der Marina bezüglich Entfernung der Felsplatten ergab nichts. Kein Geld. Darauf hin entschloss ich mich, um weitere Schäden zu vermeiden, die Marina zu wechseln.

Ich fand auch bald darauf einen Platz in der Marina Bettina auf Murter. Hier bekam die Oniro ein Warmwassersystem mit einem 30 l Boiler. Gleichzeitig wurde ein Wärmetauscher eingebaut und neue Wasserleitungen verlegt. Die total verrostete alte

Ankerkette ist ebenfalls durch eine neue 80 m lange 10mm verzinkte Kette ersetzt worden.

Es folgte eine Windanzeige von Raytheon aus der ST 60 Serie. Ich persönlich halte diese nach Preis-Leistungsverhältnis für eine der Besten. Sie wird in Österreich von der Firma Ober, welche in Lustenau ansässig ist, vertreten. Die Serviceleistung und Beratung ist dort hervorragend, Fachleute eben.

In Murter begann auch die Zusammenarbeit mit der SFV Strongbow. Schon nach kurzer Zeit und einigen Törns in der oberen Adria kam die Idee auf, in verschiedenen Etappen durchs Mittelmeer zu segeln und anschließend den Atlantik zu überqueren und eine Zeit lang in karibischen Gewässern zu segeln.

Leider ist dieses Projekt vor den Kanaren auf Grund eines Püttingbruches im Vorstaggbereich gescheitert. Das Schiff kam nun, nach einer provisorischen Reparatur, über Madeira nach Gibraltar.

Dort verging einige Zeit bis die nötigen Ersatzteile (neues Rollreff von Selden) ankamen und der Fall mit der Versicherung abgeklärt war. Gleichzeitig wurde das alte Pump WC gegen ein neues elektrisches Luxushäusl getauscht. Auch der Herd hatte mittlerweile ausgedient. Es wurde ein haarer neuer ENO montiert. Da auch manche Segel Schaden genommen haben, wurden sie dem dortigen Segelmacher übergeben.

Von Gibraltar aus ging die Fahrt nun über Spanien, Sardinien, Sizilien zurück in die obere Adria nach Izola in Slowenien.

Dort sind die Schäden, die ein halbes Jahr zuvor in Grado am Rumpf entstanden sind repariert worden (das Schiff wurde damals zwar angeblich ordnungsgemäß verheftet, jedoch unbeaufsichtigt gelassen. Die Leinen brachen, Sturm und Gezeitenstrom erledigten den Rest). Es folgte ein völlig neuer Aufbau des Gelcoats. Das größte Problem allerdings stellte das Getriebe dar, welches sich nicht mehr schalten ließ.

Nachdem ich dort mein altes Schiff, eine Hai 710, verkaufen konnte, hatte ich wieder Geld um es für meinen Traum zu nutzen.

Der Käufer entpuppte sich als Improvisationstalent und flickte das Getriebe mit Sachkenntnis jedoch auch mit mediterraner Gelassenheit zusammen. Nebenbei bemerkte er in ganz Europa kein einziges Getriebe. Die Lieferzeit von Japan hätte 2-3 Monate betragen und hätte ein kleines Vermögen gekostet.

Rado, so heißt das Genie, erledigte noch weitere Arbeiten für mich. Na klar, sein neues Schiff wird dadurch ja wesentlich billiger. Das Unterschliff meiner Oniro wurde geschliffen und neues Antifouling aufgetragen. Der alte Zweiblattpropeller wich einem neuen dreiblättrigen.

Oniro bekam auch einen neuen Bugbeschlag, da der alte schon oft geschweißte, nun wirklich hinüber war.





Mittlerweile ist auch das Stabdeck aus Teakholz ausgetauscht worden. Das dafür notwendige Holz habe ich bei Hartmann zuschneiden lassen. Der Tischler - ein Bekannter von Rado - der es montierte, war so ziemlich der Unverschämteste, der mir je untergekommen ist. Nicht nur das er mir mein selbstgekauftes Sikaflex (das er gar nicht verwendete) verrechnen wollte, „weissen sie Sikaflex viel teuer“ verlangte er noch dazu für seine doch so „schwere“ Arbeit 1800 DM. Bekommen hat er von mir tatsächlich 1800 Alpendollar. Auch zuviel, jedoch was soll es, die Zeit drängte. Ich bot ihm an, das Geld zu nehmen, oder es zu lassen. Er zog daraufhin doch ersteres vor und verließ laut fluchend die Werft. Ich hatte diesmal leicht reden, denn Oniro schwamm ja schon im Hafenbecken, startbereit.

Auch das restliche Geld, welches vom Schiffsverkauf noch übrig war, ist endgültig weg. Die nächste Hiobsbotschaft trifft ein. Der Kühlschrank, eines der wichtigsten Dinge an Bord, konnte trotz intensivster Bemühungen nicht mehr in Gang gebracht werden. Er flog kurzer Hand raus. Es wurde ein neues Aggregat mit neuem Kühlmittel aus Österreich eingebaut. Auch eine Fachkraft, der sich auf das Hartlöten verstand und die nötige Ausrüstung besaß, wurde kurzer Hand „schanghait“ und zum Anschließen des Gerätes überredet. Nach mehreren Versuchen und einigen Stunden Arbeit war auch das Kapitel Freezer abgeschlossen.

Nachdem nun auch noch die Einspritzpumpe erneuert worden war, die Streitereien mit der korrupten Firma Anorti (weit überhöhte Forderungen für nicht durchgeführte Arbeiten) und der Marinaführung (Liegegebühren+Kran) vorbei waren,

wurde Oniro endlich wieder ins Meer gelassen natürlich nach Bezahlung aller geforderten Summen. Streiten ist dort sinnlos. Mafiamethoden und Vetternwirtschaft sind dort an der Tagesordnung. Meine Erfahrung: Keine mündlichen Abmachungen!!! Reisen bildet eben. Bildung ist aber recht teuer.

Jetzt sogar mit dem Schiffsnamen an den vorgeschriebenen Stellen versehen verlässt meine Runderneuerte Slowenien.

Die Schriftzüge stammen übrigens aus Gmunden, wo mein Segelfreund Horst, ein gelernter Schildermalermeister, eine Beschriftungsfirma besitzt.

Ausgerüstet mit einem neuen Tridata, natürlich von Raytheon und einem haarneuen Navtex führte der nächste Törn nach Griechenland.

Auf Korfu besorgte ich einen neuen Waterlock. Schön teuer, aber notwendig. Weiter geht's durchs Jonische Meer, den Kanal von Korinth in die Ägäis.

Auf Ägina folgte ein Tausch der Wasserpumpe, da eine Reparatur durch einen griechischen Spezialisten keinen Erfolg zeitigte (Er hatte die abgebrochene Riemenscheibe kurzerhand verkehrt herum angeschweißt). Das war leicht zu bewerkstelligen, da Piräus nicht fern ist, die Passage wirklich nur einen Pappenstiel kostet und man dort wirklich nahezu alles bekommt. Gleichzeitig kam ein neuer Waterlock (der alte hielt gerade mal vier Tage) diesmal von Vetus mit neuem Auspuffschlauch, da der alte beim Verrecken der Wasserpumpe dahingeschmolzen war. Weiters kaufte ich eine gebrauchte Luke, eine Ersatznutzwasserpumpe und diverse Kleinteile.

Auf Ägina suchte ich natürlich Kostas auf - er führt den Demel von Ägina. Er hat Jahre in Wien verbracht und anschließend das Kaffeehaus hier eröffnet. Er stellte mir einen Spitzenmechaniker vor.

Dimitri, ein Mechaniker vom alten Schlag, inspizierte mein Schiff, baute einen neuen Öldruckschalter ein, reparierte die Lichtmaschine und machte den Wärmetauscher wieder flott.

Danach erbarmte er sich noch und richtete uns noch den Außenborder. Der Seilzug wieder einmal. Es wird bald ein neuer fällig. Außenborder nicht Seilzug.



Am nächsten Tag ging es weiter nach Kithnos. Tags darauf Sturmwarnung. 3 Tage Kithnos Merikha. Endlich Zeit um mit Manolis, dem Besitzer der Taverne Ostria, zu plaudern.

Nach dem Sturm nur mehr 6-7 Bft, aber halbwind, nichts wie weg. Astipalaia, tags drauf Rhodos, wo Oniro nun einen kurzen Winterschlaf hielt.

Von Mandraki aus überstellte ich sie jetzt nach Zypern. Larnaka und Limassol wurden die neuen Heimathäfen. Es folgten von Zypern aus einige Törns mit verschiedener Besatzung nach Ägypten, Libanon, Syrien und die Türkei.

Auf der Bootsmesse in Tulln lernte ich einen Bootsbesitzer aus Wien kennen, der mir eine gebrauchte Radar- Plotter Kombination von Raytheon anbot. Ich verkaufte meinen Bootsanhänger und erstand das Wunderding.

Schon beim nächsten Aufenthalt in Zypern wurde das Ding samt neuer Radarantenne montiert und probiert. Die nächste Neuerwerbung war nun ein 25 kg Pflugscharanker, diesen bekam ich recht günstig von meinem Bootsausstatter und Freund Karl Hartmann. Er und seine liebe Frau Alu unterstützen mich nun schon seit Jahren. Viele Lösungen von Problemen habe ich den beiden zu verdanken.

Nichts mehr kaputt? Weit gefehlt. Das slowenisch, russisch zusammengesetzte Getriebe quittierte nun entgültig seinen Dienst. Doch Glück im Unglück. In Larnaca fand sich ein Mann namens Manolis der ein Kanzakigetriebe der gleichen Bauart sein Eigen nannte. Für 300 zyprische Pfund ging es in meinen Besitz über und wurde noch am selben Tag eingebaut.

Noch ein kleiner Wermutstropfen: der Sicherungsstift auf der Welle war verschlissen, sodass sich beim Einlegen des Rückwärtsganges der Propeller lockerte. Diese Reparatur geschah im Handumdrehen. Aus einem Stück Almetall schnitten wir ein Stück, feilten es zurecht. Mit Tauchgerät und 30er Schlüssel bestückt rückte ich nun der Achse zu Leibe. Die hält!!!

Ausgestattet mit einem generalüberholten Autopiloten konnte ich nun mit ruhigem Gewissen Zypern verlassen, um wieder Kurs auf Griechenland zu nehmen.

Heimgekehrt im Hafen Mandraki begann nun die Suche nach einem Liegeplatz, die jeder der Rhodos kennt, nicht so einfach ist, da die dortigen Charterschiffe sehr viel Platz brauchen und nebenbei die Saison bereits begonnen hat.

Nach aussichtsloser Suche übergab ich den Schlüssel des Schiffes an Thassos, den Stützpunktleiter von Kiriacoulis Yachting auf Rhodos, der mir versprach, mein Schiff in den nächsten Tagen am Schwimmsteg einzuparken.

Dieser Mann stellte mir auch einen jungen Yachtelektroniker namens Nestor vor. Diesen habe ich sofort beauftragt, Ordnung in den nunmehr entstandenen Kabelsalat der Oniro zu bringen.

Ein schriftliches Abkommen wurde getroffen und der Preis fixiert. Man lernt dazu.

Es folgen im Sommer noch mehr Ausbaurbeiten. Mittlerweile leckt einer der Wassertanks. Der neue ist schon bestellt. Der kommt gemeinsam mit den neuen Lukenhebeln und dem Türschloss. Aber schön langsam ist ein Ende absehbar.

Dies kann jeder der Kapitäne bestätigen, der die Geschichte des Schiffes kennt oder es an Bord miterlebt hat.

Heuer noch startet der zweite Anlauf, den Atlantik zu überqueren. Diesmal bin ich sehr zuversichtlich was das Material betrifft. Zwar sind noch einige Dinge vorher zu erledigen, aber dieses Jahr ist noch genug Zeit und gerade die braucht man, wenn man ein Schiff in einen Zustand bringen will, dass alles funktioniert und man sich sicher und wohlfühlen kann an Bord.

An dieser Stelle möchte ich mich auch noch bei meinen, mir noch verbliebenen Freunden, herzlich bedanken. Sie haben mir oft und viel geholfen und auch die andere Seite des Segelns kennen gelernt. Eine Seite die nicht in den Lehrbüchern zu finden ist und schon gar nicht in den bunten Katalogen der zahlreichen Charterfirmen, die versuchen die Seglerei so sorgenfrei und einfach darzustellen. Auf meinem Schiff warten keine Bikinikatzen sondern hauptsächlich Arbeit.

Ich wünsche mir für die Zukunft, dass jeder, der das Schiff führt und somit die Verantwortung trägt, es so behandelt als wäre es sein eigenes, denn dann und nur dann ist eine gute Zusammenarbeit mit unserem Segelverein möglich.

Ich hoffe, dass Oniro - der Traum - in Erfüllung geht und nicht zu Efialtis, dem Albtraum wird.





## Oniro 2 - das perfekte Ausbildungsschiff von Berndt Wesiak

Im vorangehenden Artikel hat unser lieber Pezi, der letzte Aufrechte der bald ehemals drei Eigner unseres Lieblingsschiffs, sein Leid geklagt. In der Tat, ich kann mich an kaum einen Oniro-Törn erinnern, während dessen wir nicht ernsthafte Probleme technischer Natur zu lösen hatten. Man kann das Ganze aber auch positiv sehen. Kein anderes Schiff bietet mit sanftem Zwang so viel Gelegenheit für angehende Skipper, sich mit nahezu allen Aspekten der Technik einer Segelyacht auseinanderzusetzen, um für den Fall des Falles gerüstet zu sein.

Eines muß man der Oniro nämlich hoch anrechnen - sie übertreibt nicht. Man könnte auch sagen, sie bewegt sich mit ihren Herausforderungen an das technische Geschick ihrer Mannschaften innerhalb genau definierter Grenzen. Sie bringt uns zwar jedes Mal aufs Neue zur Verzweiflung, sie sorgt aber dafür, dass alle gestellten Aufgaben zumindest so mit Bordmitteln lösbar sind, dass man den nächsten Hafen erreicht - und der war manches Mal schon mehr als 100 Meilen entfernt.

Erinnern wir uns an den Törn 2000. Der begann damit, dass die Oniro, damals auf Grund ihres eigentümlichen Geruchs aus dem backbordseitigen Teil des Vorschiffs „Urino“ genannt, sich für diese Verballhornung ihres Namens rächte, indem sie sich in Grado von der Mole losriss und, an der Vorleine hängend, versuchte, dieser den Garauz zu machen. Sie verlor, die Mole hat sich nicht sonderlich verändert, die Oniro hatte ein paar Kratzer und Löcher, der Törn 2000 begann trotzdem, wenn auch mit kosmetischen Operationen in jedem Hafen. Als nächstes gab der Gasherd seinen Geist auf, konnte aber mit viel Überredungskunst doch noch dazu bewegt werden, zwei Monate lang seinen Dienst zu versehen. Dann das Kühlsystem, genauer gesagt der Wärmetauscher, denn das Kühlsystem wird später nochmals zur Sprache kommen. Pezis kroatischem Freund, der Oniros Motor den zweiten Kühlkreis beschert hatte, muss wohl irgendein Fehler unterlaufen sein. Weiter ging es dann ohne größere technische Probleme über Sizilien und Gibraltar bis 150 Meilen südlich von Gran Canaria, wo die Oniro ihr Meisterstück darbot: Sie

ließ die Pütting brechen und entledigte sich des Vorstags samt zweier Genuas. Glücklicherweise hatte sie übersehen, dass die offensichtlich unerwünschten Teile noch an den Schoten hingen, dadurch konnten wir dem Atlantik die Trümmer wieder entreißen und nach Las Palmas segeln. Dort wurde repariert. Mit Bordmitteln natürlich, denn es war Weihnachten, aber immerhin gelang es uns, die Oniro wieder in einen einigermaßen seetüchtigen Zustand zu bringen. Für die Rückfahrt nach Gibraltar reichte es jedenfalls, warum die Oniro nicht über den Atlantik wollte, ist bis heute nicht geklärt.

In Gibraltar wurde, nach drei Monaten Reparaturpause, die nächste Crew mit einer Sondereinlage überrascht. Ein aus heiterem Himmel auftretender Generalstreik des Motors brachte den Skipper auf die Idee, ein dreitägiges Dieselmotorentüftungsseminar abzuhalten. Dieses wurde selbstverständlich ein voller Erfolg, die Reise in Richtung Osten konnte weitergehen.

Es folgten einige ruhige Wochen im Westlichen Mittelmeer, bis wir, auf dem Weg von Malta nach Corfu, angeregt durch den Ausfall des Süßwasserkreislaufs der Kühlung, mitten im Jonischen Meer die kroatisch getunte Kühlung wieder auf ein simples Einkreisssystem rückbauten; zum Glück bei achterlichem Wind und vier Knoten Fahrt. Wieder folgten einige ruhige Wochen, bis Anfang Juli 2001 eine zweiköpfige Crew durch einen Getriebetotalausfall, wieder mitten im Jonischen Meer, überrascht wurde. Auch das wurde mittels telefonischer Ferndiagnose und Unterstützung durch einen Vorarlberger Getriebespezialisten, der genau wusste, wo man klopfen musste, um das Ding wieder in Gang zu setzen, gemeistert.

Nun kamen Oniros wohlverdiente Sommerferien: Zwei Monate in einem slowenischen Rehabilitationszentrum taten ihr sichtlich gut.

Deshalb ging auf der Fahrt nach Griechenland nach einem Auspuffkrümmerinfarkt auch nur das Rückschlagsiphon des Auspuffs zu Bruch. Glücklicherweise ließ es sich, durch ein auf

einer Baustelle in Ancona gefundenes Wasserleitungsrohr problemlos ersetzen.

Den Herbst und Winter über war die Oniro wirklich sehr brav und zuverlässig. Wie man weiteren Artikeln dieser Ausgabe entnehmen kann, wurde mehrmals von Cypern aus, der Orient bereist und das wirklich ohne nennenswerte Zwischenfälle technischer Art.

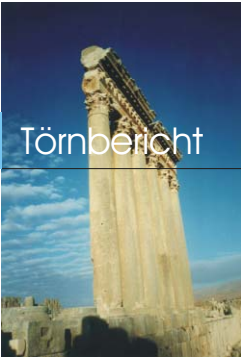
Anfang April zeigte sich allerdings, dass man ein Schiff mit Charakter nicht täuschen kann. Nachdem die Oniro durch Implantation von Navtex und Radar in eine High-Tech-Yacht verwandelt worden war, gefiel es ihr offensichtlich nicht mehr, mit dem in Izola im vergangenen Sommer durch slowenische Improvisationstalente zusammengeflückten Getriebe, weiterzuleben. Also beschloß sie, ihrem Wunsch nach einem funktionierendem Originalgetriebe nachhaltig Ausdruck zu geben, indem sie fortan an die Annahme des Retourgangs verweigerte. Die Folge war ein äußerst interessanter Ausbildungsstörn, bei dem alle Hafenanläufe ohne Retourgang gefahren werden mussten und, als End- und Höhepunkt des Cypernaufenthalts, ein, wenn auch gebrauchtes, Originalkanzaki-Getriebe für die Oniro.

Mittlerweile kann man wirklich sagen, es kann nicht mehr viel zu Bruch gehen, weil schon beinahe alles ausgetauscht wurde - bis auf den Mast ...

Abschließend sei noch erwähnt, und damit bin ich wieder beim Charakter der Oniro II, dass sie uns, bei allen Überraschungen und Ärgernissen, eines nie angetan hat: Während einer Praxisprüfung zu streiken. Dies ist nicht selbstverständlich, alle die Peter Czipin's Grünspan (Gott hab sie selig) kennen, wissen was ich meine.

Ich wünsche jedenfalls allen zukünftigen Crews der Oniro, dass die Übungseinlagen weiterhin in einem fordernden, aber doch lösbaren Bereich bleiben, und Orinos Eigner, Pezi Bednarik, einen Lottogewinn, damit er sich unser perfektes Ausbildungsschiff noch lange leisten kann.

Der Commodore



# رحلة إبحار إلى الشرق الأوسط

(Segeln in den Orient)

An einem eiskalten Dezembernachmittag, kurz vor Weihnachten, bestiegen wir die „Cyprus Airways“-Maschine nach Larnaca, um dem winterlichen Wien für drei Wochen den Rücken zu kehren. Nachdem das Rote Meer vom Plan gestrichen worden war, sollte unser Törn nun im östlichen Mittelmeer stattfinden. Ah ja, ich vergaß: wir, das waren Berndt und ich, unser guter, alter Werner und ein Neuer namens Robert.

Den ersten Tag in Larnaca verbrachten wir damit die Oniro gründlich zu putzen, auszumisten, die Einkäufe zu verstauen und als Fleißaufgabe nahmen wir noch alle Polsterüberzüge ab und kochten sie mit 100 Grad in der Waschmaschine (da roch es dann gleich ganz anders!)

Der angenehme Teil des Tages bestand aus einem späten Frühstück an der Uferpromenade (ohne Socken - und das im Dezember !!!) und einem ausgedehnten Abendessen bei „Zephyros“, einem sehr guten Fischlokal am alten Hafen.

Unser erstes Ziel war Limassol, etwa dreißig Meilen von Larnaca entfernt. Auf der Fahrt hatten wir auch gleich unser erstes aufregendes Erlebnis: es war Nacht, Werner und ich saßen an Deck, Berndt war unten und navigierte und Robert schlief bereits, als eine kräftige Erschütterung das Schiff erfaßte. Es war kaum zu glauben, aber wir waren mit einer - nicht eingezeichneten - Fischfarm kollidiert! Berndt schaffte es aber, uns ohne größeren Schäden wieder frei zu bekommen, und das in kürzester Zeit und unter Segel.

Nach einem langweiligen Regentag im Hafen, beschlossen wir am Mittwoch, dem 19. Dezember, nach Ägypten zu fahren. Wir zogen uns das Ölzeug an, denn es war ein regnerischer, kühler Tag. Zuerst ging's Richtung Akrotiri, (wo uns Berndt den Flugplatz zeigte, wo er fliegen gelernt hatte) und dann auf's offene Meer hinaus. Kaum waren wir aus der Landabdeckung draußen, ging's richtig los. Obwohl ich steuerte, wurde mir schlechter und schlechter. Es regnete mittlerweile recht stark, die Sicht war schlecht und die Wellen waren zumindest für meine Begriffe riesengroß. Bei dem Gedanken nun zwei Tage und zwei Nächte in



15 12 2001 - 05 01 2002

Larnaca - Limassol - Larnaca - Jounieh -  
Lattaquie - Anamur - Paphos - Larnaca

Schiff: Oniro II

Captain: Berndt Wesiak

Mate/Watch: Werner Bregar

Crew: Angelika Reichelt,  
Robert Egger (bis 25 12 2001)

619 M, davon 244 unter Segel

6 Nachtfahrten, 68,5 Nachtstunden

3 Überfahrten über 60 M

- Larnaca - Jounieh (110 M)

- Lattaquie - Anamur (147 M)

- Anamur - Paphos (98 M)

diesem Zustand verbringen zu müssen, ging's mir gleich noch schlechter. Als ich später im Salon lag und sich mein Zustand weiter verschlimmerte, beschloß Berndt umzudrehen. Als ich das hörte, war ich so froh! Kaum waren wir wieder an Land ging es mir schlagartig wieder gut. An diesem Abend feierten wir mit Halloumi-Lountza-Sandwiches, großen Mengen von Kokkinelli (ein süffiger, zypriotischer Rotwein) und griechischer Musik bis in die frühen Morgenstunden.

Am nächsten Tag fuhren wir wieder nach Larnaca und am Abend führte uns Berndt in ein kleines, familiäres und sehr gemütliches Lokal wo wir am offenen Kamin wunderbar speisten. Am Abend des 21. Dezember liefen wir bei spiegelglattem Meer aus, Ziel: Beirut, wo wir am nächsten Mittag ankamen (genauer gesagt in der Marina von Jounieh). Schon von weitem sahen wir die Hochhäuser von Beirut und Jounieh dahinter das verschneite Libanongebirge ein imposanter Anblick.

Der erste Eindruck von Jounieh war alles andere als orientalisches, es erinnerte mich eher an Südfrankreich oder Monte Carlo, sehr westlich und modern jedenfalls. Die Marina war sehr schön und gepflegt, mit Swimmingpool auf der Dachterrasse und vielen exotischen Pflanzen, aber das Tollste war, dass jeder Wunsch, den wir äußerten, innerhalb von 24 Stunden in Erfüllung ging. So stand zum Beispiel unser Leihauto - obwohl alles bereits ausgebucht war - am nächsten Morgen vor dem Schiff. Also machten wir uns auf, den Libanon zu erkunden. Am ersten Tag fuhren wir durch die Bekaa-Ebene zu den sehr gut erhaltenen und eindrucksvollen Tempeln von Baalbek. In der Stadt Baalbek, wo wir vorher einen Kebab aßen, war ich fasziniert vom orientalisches Treiben. In Chtaura stiegen wir kurz aus, um arabischen Kaffee mit den dazupassenden Tassen (sie waren sehr hübsch, blau mit Muster, und ich war sehr böse, dass Pezi sie später an irgendwen verschenkt



hat) und Kardamom zu kaufen und waren sofort von unzähligen Männern umringt, die uns alle nach Damaskus chauffieren wollten. Den Abend verbrachten wir in Jbail, dem antiken Byblos, wo wir nach einem Rundgang zum Hafen und zum Kastell, in einem französischen Restaurant gut aßen. Dieses Abendessen nützte Robert, um sich zu „outen“, er hatte beschlossen uns schon frühzeitig zu verlassen und nach Wien zurückzufliegen - es muß wohl Heimweh gewesen sein, denn es war nicht aus ihm herauszukriegen, warum er so urplötzlich heim wollte, wo er mir gestern noch erklärt hatte: „Was man beginnt, muß man auch zu Ende bringen, schon allein um die anderen nicht im Stich zu lassen.“ Vielleicht war der Grund, dass wir drei Bösewichte heute im Auto geraucht hatten, was neben den „drei weißen Giften“ Milch, Zucker und Mehl zu Roberts Hauptgarnissen zählte.

Am Morgen des 24. Dezembers brachen wir nach einem Kebab-Frühstück in einem Vorort Beirut in den Süden auf. Die Landschaft war typisch mediterran, wir sahen Orangen-, Zitronen- und sogar Bananenbäume, viel Grün und ein dunkelblaues Meer, angenehm warm war es zum Glück auch.

Saida, das antike Sidon, war endlich eine richtige orientalische Stadt, der Suq bot für Augen, Ohren und Nasen eine Überraschung nach der anderen und der Muezzin rief gerade zum Mittagsgebet, als wir - Falafel essend - durch die Gassen schlenderten. Wir besichtigten noch die berühmte Wasserburg und filmten Werner in einer alten Kervansaray auf einem „100 Jahre alten Kamelklo“ (Werner glaubte übrigens sich in einem Vorort von Beirut zu befinden, wahrscheinlich hat ihn das viele SMS-Schreiben verwirrt).

Die Autobahn, auf der wir weiter nach Süden fahren, war noch gar nicht eröffnet, was sich durch meterhohe Erdhaufen mitten auf der Fahrbahn bemerkbar machte. Dies störte aber weder uns noch die entgegenkommenden Autos.

In Tyros, das jetzt Sour heißt, schauten Berndt und ich uns die Ausgrabungen an, die direkt am Meer lagen und von wo aus man bis Palästina sah.

Weiter ging's über Echmun, das nicht weiter erwähnenswert ist, in den Shouf, das Sommerfrischegebiet der Libanesen. Wir schauten uns Deir al-Qamar, das Mondkloster und Beit al-Din, den Fürstenpalast an.

Später bummelten wir in Beirut durch das elegante Zentrum, das mich an Paris erinnerte, tranken Kaffee und fuhren dann ganz unweihnachtlich Riesenrad im Luna Park von Beirut. Unser Weihnachtsmenü aßen wir auf der Terrasse des „Bay Rock Cafe“, mit Blick auf die Taubengrotte. Wären da nicht die Anrufe aus der und in die Heimat gewesen, man hätte glatt vergessen können, dass Weihnachten war. Das Lokal war sehr gut besucht, junge Leute, Großfamilien, Damenrunden... alles war vertreten, später gab es auch Live-Musik. An diesem Abend rauchte ich die erste Wasserpfeife meines Lebens, ich hätte gar nicht gedacht, dass es so gut schmeckt, kühl, nach Kirschen und ein bißchen nach Tee.

Später am Schiff versuchte ich noch ein wenig Weihnachtsstimmung herbeizuzaubern, mit Kerzen,

Keksen, Geschenken...aber es wollte mir nicht so recht gelingen.

Am 25. Dezember fuhren wir in einer schwarzen Mercedes Limousine mit Chauffeur und Dolmetscher nach Damaskus - die Stadt auf die ich mich am meisten gefreut hatte. Schon die Fahrt über die Grenze war abenteuerlich, als wir auf unser Visum warten mussten, ging ich kurz vor die Tür, da kamen mir zwei ganz alte, in schwarz gekleidete, verschleierte Frauen entgegen, rundherum die felsige, karge, stille Landschaft und von weitem hörte man den Muezzin rufen.

Die Einfahrtsstraße des modernen Damaskus mit seinen schicken Geschäften und modernen Cafés glich eher Mailand oder Paris, aber spätestens am Marjeh Square machte sich der Orient wieder bemerkbar, Musik, Geschrei, bunte Blinklichter und vielerlei Gerüche - genauso hatte ich mir den Orient vorgestellt.

Wir stiegen im „Ramses Hotel“, einem plüschigem, warmen, im Kolonialstil errichteten alten Gebäude ab (das erste Hotel schied wegen fehlender Heizung, kargem Zimmer, mickrigem Bad und fehlender Englischkenntnisse des Rezeptionisten aus). Man fühlte sich dort in eine alte Zeit zurückversetzt. Nach einem ersten Rundgang durch den Lebensmittel-Suq aßen wir im „Nadi al-Umal“, dem einheimischen Arbeiter-club.



26. Dezember - den Stephanitag - in Damaskus zu verbringen war schon etwas Besonderes. Der Tag war vollgestopft mit neuen Eindrücken.. Nach dem Frühstück schlenderten wir durch den Suq al-Hammidye zur Omayyadenmoschee. Ich bekam eine braune Kutte zum Drüberziehen, wir zogen uns die Schuhe aus und gingen hinein, um uns alles genau anzuschauen. Wo auch immer wir gerade saßen, standen oder gingen, kam jemand und erklärte, erzählte oder fragte uns etwas (bei der Gelegenheit möchte ich erwähnen, dass wir die Damaszener als ausgesprochen nette, freundliche und hilfsbereite Menschen kennenlernten). Es war mein erster Moscheenbesuch und es gefiel mir sehr gut.

Die Omayyadenmoschee zählt neben Mekka, Medina und Jerusalem zu den bedeutendsten Moscheen der Welt, sie ist wunderschön mit ihren Mosaiken und außerdem auch noch sehr gemütlich, drinnen war sie mit dicken, bequemen Teppichen ausgelegt, auf denen die Leute beteten, schliefen, sich unterhielten oder lasen.

Fast den ganzen Tag verbrachten wir in der Altstadt, gingen durch so ziemlich alle Haupt- und Nebengassen des Suq (am besten gefiel mir der Suq al-Buzurye, der Gewürzsuq. Alles, was das Herz begehrt, lag duftend und offen ausgebreitet vor uns und nicht luftdicht in Plastik verpackt, wie bei uns im hohen Norden, es roch nach Kaffee, Kardamom, Zimt, Mandeln, Kamun - alle Düfte Arabiens sogten wir mit unseren armen mitteleuropäischen Nasen dankbar auf (leider kann man Gerüche weder filmen noch sonst irgendwie festhalten!)

Wir plauderten auch mit einem „Naturdoktor“, der gegen jedes Leiden ein passendes Kraut parat hatte, kosteten an fast jedem Stand Nüsse, Mandeln und Pistazien und beobachteten die Männer, die in ihren zur Straße offenen Werkstätten arbeiteten. Als wir die vielen schönen Dinge, die zum Kauf angeboten wurden, erstanden, handelten wir was das Zeug hielt. Zumindest ich, Werner traute sich nicht so recht. Ich kaufte Rosenwasser, duftende Seifen, hölzerne Schachteln mit Intarsien, ein ziseliertes Messingtablett, eine altmodische Kaffeekanne, eine Zuckerdose, einen goldenen Armreifen, zwei Ringe und jede Menge arabische CDs.

Am Abend erwartete uns ein Erlebnis anderer Art: wir gingen in ein Lokal in einer Nebengasse des Suq (Abu al-Ezz), stiegen durch die Küche in den ersten Stock, wollten uns gerade an einen der kleinen, mit Plastikstischtüchern gedeckten Tische setzen, als wir in den nächsten Stock verwiesen wurden. Dort war es dann wie im Paradies, gemütliche Nischen mit niedrigen, schön verzierten Holztischen, weichen Bänken und bunten Teppichen an der Wand. Wir fühlten uns wie in einem Beduinenzelt, es gab auch Live-Musik und hervorragendes Essen (allerdings keinen Alkohol): unzählige Mezze in kleinen Schälchen serviert, gegrilltes Fleisch, Süßigkeiten, Tee, arabischen Kaffee und zum Abschluß die obligatorische Wasserpfeife. Es war ein sehr gemütlicher Abend.

Am nächsten Tag besichtigten wir zwar noch einiges, das Museum im Azem Palace, den Hidjaz-Bahnhof, von wo die Züge nach Mekka fahren hätten sollen, das moderne Zentrum..., aber dann, am Abend mussten wir leider wieder zurück nach Beirut fahren. Ich wäre so gern noch in Damaskus geblieben, diese Stadt hatte mich in ihren Bann gezogen wie keine andere. Kaum über der Grenze, in einer Bar wo wir Kaffee tranken, kam uns alles ganz komisch vor, so farblos und modern.

Am 28.12. verließen wir Jounieh und segelten nach Lattakia (so kamen wir auch noch auf dem Seeweg nach Syrien). Der Hafen in Lattakia stand im groben Gegensatz zu der mondänen Marina in Jounieh, veraltet, verrostet und übelriechend. Der Zöllner verlangte von Berndt eine schriftliche Erklärung, dass wir Israel nicht besucht hatten. In einem alten, ausrangierten Zirkuswaggon wohnten ärmlichst ein paar Hafearbeiter, die sehr freundlich und neugierig waren und uns am nächsten Tag zu Mate-Tee einluden, wobei wir uns mit Händen und Füßen verständigen mußten. Berndt brauchte inzwischen geschlagene

drei Stunden um die Behördenwege zu erledigen. In Lattakia aßen wir zur Abwechslung mal am Schiff und zwar „prosted chicken“ ein nach Zimt schmeckendes, arabisches Backhuhn mit echten Wiener Petersilerdäpfeln.



Am nächsten Tag fuhren wir weiter Richtung Türkei, ich freute mich schon, weil ich noch nie in der Türkei gewesen war, wurde dann aber enttäuscht: Wir konnten nicht einklarieren, weil sowohl der Hafenmeister als auch der Zöllner von Anamur auf Urlaub waren - schade. Also waren wir gezwungen Silvester auf See zu verbringen, was leider ziemlich mager ausfiel. Endlich, nach einer langen Überfahrt kamen wir in Paphos an, ruhten uns aus und fuhren dann weiter, leider bei Schlechtwetter und meterhohen Wellen (Zephyros war schuld, wahrscheinlich hatte Berndt zu viele Drachmen ins Meer geworfen), zurück nach Larnaca.

Den letzten Tag unser dreiwöchigen Reise verbrachten wir - abgesehen von den Arbeiten, die noch zu tun waren - damit, uns noch etwas von Zypern anzuschauen. Wir fuhren nach Nicosia und Berndt zeigte uns alles, was in dieser geteilten Stadt sehenswert ist.

Am Samstag, den 5. Jänner, flogen wir zurück ins verschneite und minus zehn Grad kalte Österreich.

Angelika R.





## Winter 2002 / 2003 Atlantik & Karibik (Auf Columbus' Spuren)

Nachdem wir im Rahmen des Törn 2000 einen Vorgeschmack bekommen haben, geht es im kommenden Winter mit der Oniro wieder in Richtung Westen:

Von Gibraltar über den Atlantik in die Karibik und zurück.

- ▶ Dezember 2002 Gibraltar - Islas Canarias - Ilhas do Cabo Verde - Venezuela
- ▶ Januar-April 2003 zweiwöchige Törns in der Karibik
- ▶ April-Mai 2003 Karibik - Bermuda - Acores - Gibraltar

Bis jetzt gibt es auf allen Modulen noch freie Plätze, teilweise auch als Skipper.

Preise:	Karibik:	EUR 300,- pro Woche und Person
	Transatlantik:	auf Anfrage

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



## DIE S.F.V.S. CLUB-BOUTIQUE

Brandaktuelles Angebot - frisch eingetroffen:

**SWEATSHIRTS** in grau mit aufgesticktem Logo um 35 Euro, außerdem haben wir **POLOS** um 29 Euro und **HEMDen** um 39 Euro, jeweils mit unserem aufgestickten Logo.

(LOGOs zum Aufnähen sind auch einzeln zu bekommen)

Zu bestellen / beziehen ...

... jeden Dienstag, ab ca. 19:30 Uhr, im Weinkeller - wo sich schon angesichts der gemütlichen Atmosphäre und der gebotenen kulinarischen Köstlichkeiten ein Besuch auf alle Fälle lohnt ...

... und direkt bei unserem Commodore.







# Die S.F.V.S. Clubflotte

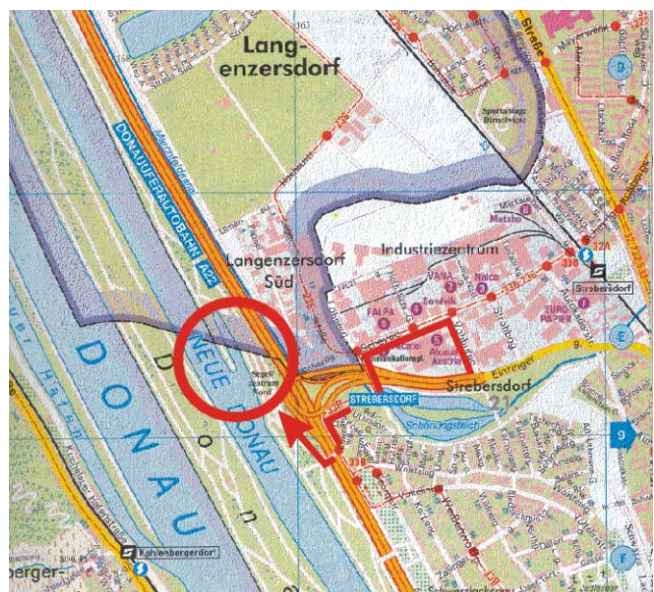


Bootssteg im Segelzentrum Wien

Die **SEEFÄHRERVEREINIGUNG STRONGBOW** nennt zum jetzigen Zeitpunkt vier Jollen und einen Katamaran ihr eigen.



Die Jollen sind im Segelzentrum Wien stationiert. Dieses ist mit dem Auto am besten über die A22 (Abfahrt Strebersdorf) erreichbar. Von dort den grünen Wegweisern folgend, erreicht man einen großen, öffentlichen Parkplatz, von dem man in einem Spaziergang von ca. 200m die Autobahn überquerend das Segelzentrum Wien erreicht. Eine direkte Zufahrt zu den Stegen ist nur mit einer kostenpflichtigen Einfahrtserlaubnis möglich. Öffentlich führt die Buslinie 33B (Anschlüsse von U6 oder S3) zu einer Station namens "Segelzentrum Nord".



Zufahrtsplan zum Segelzentrum Wien



Als größte Jolle können wir einen Zugvogel zu unserer Flotte zählen. Für nicht so Bootsklassenbewanderte, möchte ich an dieser Stelle kurz dieses Boot vorstellen. Der Zugvogel ist eine Holzjolle, die bequem zu dritt zu fahren ist.

Die nächste in der Größenordnung ist unser Schulungsboot, die „Speedy“. Die Speedy ist von der Bootsklasse eine Jeton. Das ist eine sportlich gebaute Jolle in Polyesterbauweise.



Jeton "Speedy"



Zugvogel

Die zweitkleinste Jolle in unserer Flotte ist die „Lolly Pop“, Bootsklasse Flamingo. Eine Flamingo ist eine Polyesterjolle für einen Erwachsenen oder zwei eher leichtere Personen.

Unsere kleinste aber dafür wahrscheinlich die schnellste und wendigste Jolle in unserer Flotte ist eine Europ namens „Only One“. Die Europ ist eine Internationale Bootsklasse für Jugendliche.

Diese vier Jollen sind - wie schon erwähnt - im Segelzentrum Wien als Heimathafen stationiert. Für Klubmitglieder stehen diese Boote gegen einen kleinen Unkostenbeitrag (siehe Kasten) zur Verfügung.

Für alle Jollen sind Harry Oberascher und Raimund Bröthaler die Kontaktpersonen.

Weiters gibt es zur unserer Flotte gehörend einen Katamaran (Spak 14), welcher in Oggau seinen Heimathafen hat. Als Kontaktperson für den Kat steht unser Harry zur Verfügung.

Neu in unsere Flotte ist ein Motorboot mit ca. 6,5m Länge und einem 55PS-Aussenborder.

Dieses Boot liegt auf der Donau auf Höhe Langenzersdorf. Als Kontaktperson und Schiffsführer steht Raimund zur Verfügung.

Im Falle des Interesses bitte möglichst ein paar Tage vorher melden um die Organisation (Schlüssel, Zubehör und Schiffsführer - wenn notwendig) zu erleichtern.

Telefonnummern:

Harry Oberascher  
 0699/13295963

Raimund Bröthaler  
 0650/566 3001



Europ „Only One“

Leihgebühren:

Die Leihgebühren in Euro sind jeweils für einen Tag, je Folgetag und eine Woche angegeben.

	Tag	Folgetag	Woche
Lollypop	15	12	60
Only One	15	12	60
Speedy	22	15	80
Katamaran	22	15	80
Zugvogel	40	33	170

(Beispiel: Fr/Sa/So „Only One“: 15+12+12=39 Euro)



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



SLOWENIEN



KROATIEN



ITALIEN



FRANKREICH



SPANIEN



PORTUGAL



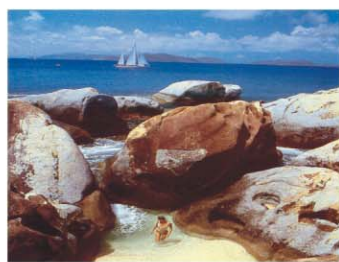
GRIECHENLAND



TÜRKEI



KUBA



KARIBIK



MALEDIVEN



SEYCHELLEN



THAILAND



AUSTRALIEN



NEUSEELAND



POLYNESIEN

**BESSER BEI CZIPIN CHARTERN...**





Die SEEFÄHRERVEREINIGUNG STRONGBOW ist  
Verbandsverein bei

ÖSTERREICHISCHER SEGEL-VERBAND



und Partner von

**CZIPIN  
CHARTER**



### **Clubgasthaus:**

jeden Dienstag ab 19 Uhr im  
Weinkeller in Wien 3, Dietrichgasse 18  
(bei "Konferenzraum" läuten)

**Seefest:** 20. Juli 2002

**Absegeln:** im Sept. 2002

### **Generalversammlung:**

22. Nov. 2002 - 19 Uhr

### **TÖRNS:**

29. Juni - 13. Juli 2002

Rhodos - Dodekanes - Türkische Westküste -  
Kykladen - Sporaden - Athen  
(Berndt Wesiak / Harry Oberascher)  
Sun Shine 38 "ONIRO II"

27. Juli - 3. August 2002

Kornaten (Berndt Wesiak)  
Dehler 37 "FOR FUN"

Juli, August 2002

Ägäis (Peter Bednarik und andere)  
Sun Shine 38 "ONIRO II"

September 2002

Athen - Malta/Sizilien  
(Raimund Bröthaler)  
Sun Shine 38 "ONIRO II"

21. - 28. September 2002

Vibo Valentia - Äolische Inseln - Vibo  
Valentia (Christian Hirsch)  
Bénéteau 50 "NABUCCO"

Oktober 2002

Malta - Sizilien - Äolische Inseln  
(Peter Bednarik und andere)  
Sun Shine 38 "ONIRO II"

November 2002

Sizilien - Balearen - Gibraltar  
Sun Shine 38 "ONIRO II"

Dezember 2002

Transatlantik (Berndt Wesiak)  
Sun Shine 38 "ONIRO II"

**Adresse:**

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

**e-mail:**

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

**Internet:**

**[www.go.to/sfvs](http://www.go.to/sfvs)**

**Präsidium:**

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

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

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

**Peter Pinkava - 0664/544-10-25**  
(Zweiter Sekretär + Referent für Seefahrt)

**Harry Oberascher - 0699/1-329-59-63**  
(Bootsmeister + Organisator des Weinkellerbetriebes)

**Bernd Ruhland - 0664/33-73-973**  
(Erster Zahlmeisterr + Referent für Rechtsfragen)

**Walter Ess - 0699/10-33-60-44**  
(Zweiter Zahlmeister + Referent für Veranstaltungen)