

# SEEMANNSGARN **SMG**

N° 5

Vereinszeitung der Seefahrervereinigung Strongbow e.V.

## **LOHN DER ANGST**

Mit der Wotan in die Karibik

### **DIE REIFEPRÜFUNG**

Warum es manche ausgerechnet im Februar tun

### **MILES & MORE**

FB3-Kriterien in einer Woche – geht das?

### **HUNDEWACHE**

Ansichten eines Labradors

### **DES PUDELS KERN**

Worum es beim Segeln wirklich geht

**DAS NEUE GROSSPROJEKT  
DER SFV STRONGBOW.  
JETZT BUCHEN!**

**Kopf ab, Käse rein!**

Wie man einen Kalmar verspeist

**Wie man sich bildet so fährt man**

Das aktuelle Ausbildungsprogramm

**Übung macht den Skipper**

Ein Kartenbeispiel jenseits des Wögerer

# PAN PAN MEDICO!

**...oder vorsorgen.**

Wir bieten speziell abgestimmte Bord-Apotheken für den verantwortungsbewussten Skipper. Vom Badetörn bis zur Atlantiküberfahrt.





Nach einer zweijährigen Redaktionspause gibt es wieder eine Ausgabe des Seemannsgarns – die fünfte bereits, und sie steht wieder im Zeichen eines Großprojekts.

„Mit der LORELEI über den Atlantik in die Karibik 2004/05“ sollte die Neuausgabe des Törns 2000 heißen, und wir haben

Was gibt es sonst Neues? Die SFV Strongbow expandiert. Wir haben im Mai dieses Jahres unsere erste Regionalgruppe ins Leben gerufen, die Regionalgruppe SÜD mit Sitz in Klagenfurt. Grund für diesen Schritt war die Überlegung, dass wir Mitglieder, die nicht im Großraum Wien wohnen, besser betreuen können. Die Regionalgruppe SÜD betreibt intensiv Ausbildung, drei A-Prüfungen und eine B-Theorieprüfung sind schon absolviert, nicht schlecht also für die erste Saison.

Auch in Wien wird auf dem Ausbildungssektor in gewohnter Weise gearbeitet. Im Vorjahr gab es den ersten von der SFV Strongbow veranstalteten GMDSS-Kurs, bei den ÖSV/MSVÖ-B-Kursen sind wir mittlerweile bei Nummer 11 angelangt, A-Kurse gibt es laufend.

Zum zweiten Mal bereits war die SFV Strongbow heuer im März mit einem, gemeinsam mit CZIPIN CHARTER betriebenen, Stand auf der Bootsmesse in Tulln vertreten, was nicht nur bei Mitgliedern, die den Stand besuchten, gut ankam, sondern uns auch die Möglichkeit gab, einige Be-

## LONG TIME – NO SEA

allen Grund zur Zuversicht, dass das Projekt diesmal erfolgreich wird.

Nicht nur, weil wir natürlich aus den Problemen vor vier Jahren gelernt haben und daher manches besser machen werden, sondern auch, weil wir mittlerweile mit MTI Yachting einen professionellen Partner und mit einer drei Jahre alten Bavaria 50 ein großes und junges Schiff gefunden haben, das für eine derartige Unternehmung naturgemäß besser geeignet ist, als es die ONIRO war.

Als Beweis dafür möge dienen, dass es bei MTI Yachting kurz vor Projektbeginn noch möglich war, auf Schwesterschiff WOTAN umzusteigen, da ja erst nach der heurigen Chartersaison beurteilt werden konnte, welche der drei B 50 in der Flotte, die beste für uns sein würde.

Außerdem wurde Modul 0A bereits erfolgreich in Palma de Mallorca beendet, obwohl wettermäßig ungefähr die gleichen Probleme wie beim Modul 0A des Törns 2000 zu bewältigen waren.

Unser Projekt heißt also jetzt „Mit WOTAN über den ATLANTIK in die KARIBIK 2004/2005“ und ist bereits in vollem Gange.

sucher für unsere Aktivitäten – Törns und Kurse – zu gewinnen.

Über unsere Jollen gibt es auch nur Erfreuliches zu berichten. Seit vorigem Jahr haben wir einen Bootsmeister, der seinen Job, im Gegensatz zu seinen Vorgängern, wirklich ernst nimmt, dementsprechend entwickeln sich Betreuung und Zustand der Jollen.

Und schließlich sind wir auch bei der Wahl der Schiffe auf See von den perfekten Ausbildungsschiffen GRÜNSPAN, ONIRO und ZIEGENBOCK auf Gerät jüngerer Datums umgestiegen, was das Segeln zwar weniger spannend, dafür aber wesentlich angenehmer macht. Schließlich sind wir nun mit allen technischen Problemen, die eine Yacht bieten kann, so vertraut, dass wir nicht mehr permanent üben müssen.

Näheres zu all diesen Themen findet ihr im Blattinneren, dazu einige interessante Törnberichte und vieles mehr.

Viel Spass beim Lesen und – natürlich – beim Segeln, vor allem über den Atlantik und in der Karibik!

Der Commodore

### INHALTSVERZEICHNIS

#### Törnberichte

Die Meilenfresser von Sukošan	5
Schlaflos in Venedig	7
Ist das Segeln?	9
Eiskalt erwischt	11
Et canibus navigare necesse est	15
Atlantische Stürme	17
Atlantik – Karibik Modul 0A	20

Aus dem Meer	14
--------------	----

#### Club

Mit der Wotan über den Atlantik in die Karibik	21
Ausbildungsangebot	25
Termine	26
Kartenübung	27



Der Beginn einer weiteren Nachtfahrt

## DIE MEILENFRESSER VON SUKOŠAN

VON GERHILD ROTH

*Unerschrocken, wie wir ihn kennen, hat Berndt vor ein paar Wochen die Idee geboren, die gute Lorelei zu einem Schulschiff umzufunktionieren und uns zu beweisen, daß es möglich ist, sich die Praxismeilen für die FB3-Prüfung in nur einer Woche zu erschwitzen.*

Im kalten Keller der Dietrichgasse nahmen wir die Herausforderung natürlich sofort an. Das hieß dann harte Arbeit für uns Schüler (Werner, Claus, Stefan, Marion, Markus und Gerhild), Skippeuse Sissi und den mysteriösen Engländer Douglas, von dem niemand so ganz genau wusste, warum er eigentlich mit uns am Schiff war, und der sicher selbst keine Ahnung hatte, daß er eine Woche mit einer Horde wahnsinniger Österreicher verbringen sollte.

### DIE ROUTE

Genauer hieß es: Durchbrettern von Sukošan bei Zadar in Kroatien bis Brindisi in Italien, eine schnelle Flaggenparade veranstalten, versuchen einzuklarieren (domani!), ein

schnelles Abendessen an Land und weiterfahren. Von dort ging's direkt nach Korfu, wo wir die griechische Flagge hissten, beim Versuch einzuklarieren „avrio!“ hörten, ein schnelles Abendessen beim Rex zu uns nahmen und Richtung Dubrovnik abzichten. Vorher war es Markus und Werner noch vergönnt, ihre müden Beine beim Dauerlauf mit 100 Liter Diesel von der gerade zusperrenden Straßentankstelle bis zum Schiff, das vor der schon zugesperrten Schiffstankstelle lag, zu bewegen.

### DIE HERAUSFORDERUNGEN

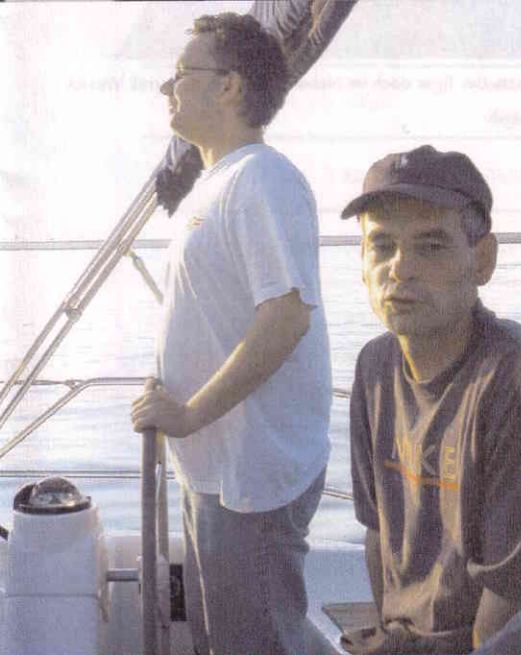
Zwischendurch, gewissermaßen zur Auflockerung, meinten gewisse Personen plötzlich, sie müssten die Außenseite des Schiffes

mit Mageninhalt verziern und bewirkten dadurch eine kurzfristige Umbenennung der Lorelei in „Lore“. Nicht ganz weggeätzt aber, das „lei“, nur überdeckt und bis zum Atlantiktörn sicher wieder vorhanden.

Außerdem hatte das Bett neben dem Dieselmotor anscheinend seltsame Auswirkungen auf manch andere Personen, die dann auf einmal im Schlaf zischten: „Komm sag's mir du Ziege, sag's mir“

Nach all diesen Ereignissen waren Crew und Kapitän nicht einmal dadurch aus der Ruhe zu bringen, daß sich in unseren 500 Liter-Wassertanks kein einziger Tropfen Süßwasser mehr befand. Warum auch? Wir hatten noch genug Bier.

Trotzdem oder gerade deswegen haben wir viel gelernt, nicht nur, was „morgen“ in



der jeweiligen Landessprache heißt (man muss ja schließlich Polizisten, Zöllner und Hafenkapitäne verstehen können), sondern auch viel Kursinhalt und für die Praxis „Drehen auf dem Teller“ (legendär unser Douglas, von dem Werner sicher war, daß er das mit der gleichen Hingabe schon im zweiten Weltkrieg in der Kriegsmarine gemacht hat), sowie wenden und (patent-)halsen, Bullenstander setzen etc.

#### DIE ERKENNTNIS

Von Dubrovnik aus (wo wir sogar fünf Stunden Aufenthalt hatten, die die Streber dazu benützten, sich das Maritim-Museum anzuschauen) ging es durch die Kornaten in einen U-Boot-Bunker auf Dugi Otok. Dort legten wir an, grillten an Land fette Würste und überließen Sissi und dem Commode das Aufstehen um fünf Uhr früh, um rechtzeitig im Heimathafen Sukošan anzukommen. (Der Taucher wartete schon.)

Neunhundert Seemeilen und ein paar Paletten Bier später hat man jedenfalls irgendwann das Gemüt eines Buntbarsches, und man weiß endlich, ja es fällt einem quasi mitten am Meer wie Schuppen von den Augen, warum es einen Auto-Clausi gibt, was Engländern wirklich schmeckt (sicher nichts, was gesund ist, sicher schon, was fett und Würschtl ist), bis zu welcher Krängung Markus noch kochen kann, was man aus Milch und Rum alles machen kann, welche Medikamente wirklich gegen Seekrankheit helfen, warum Sissi sich keine Namen merken kann, wie viele Anekdoten Marion im Wachdienst von Werner gehört hat, warum Bavaria ein Schimpfwort sein kann (und ein Bier), wie Stefan sich fühlt, wenn er zur Musik von „Conquest of Paradise“ in den Hafen von Dubrovnik einläuft, „what a Koi can what I not can“ (Zitat Werner), wie viel Geduld Berndt für Landratten und Risotto aufbringt und daß duschen durchaus Luxus sein kann! ■

#### STATISTIK

Yacht	Bavaria 50 <i>Lorelei</i>
Route	Sukošan – Vis – Brindisi – Corfu – Dubrovnik – Kornati – Dugi Otok – Sukošan
Zeit	29. Mai – 5. Juni 2004
Meilen	761, davon 345 unter Segel 3 Überfahrten, 6 Nachfahrten
Captain	Berndt Westak
1. Wachführer:	Elisabeth Locker
Trainees	Werner Bregar (WF) Claus Ringseis (WF) Stefan Schiel (WF) Marion Gäbler (Crew) Markus Mayer (Crew) Gerhild Roth (Crew)
Crew	Douglas Harford

**Oben** Unter Aufsicht des ersten Wachführers

lukriert der vielbeschäftigte Captain frühsommerliche Bräune

**Mitte** „Auto-Clausi“ und Stimmungskanone Werner

**Unten** Idyllische Kornaten



Nach kurzen Lichtblicken...



...tanze der Tiger doch im Nebel. Commodore Berndt Wesiak freut sich.

## SCHLAFLOS IN VENEDIG

*Bevor Matthias Rebernik, Markus Potzinger und meine Wenigkeit den bohrenden Fragen der FB3-Prüfer die Stirn bieten durften, galt es den italienischen Stiefel ausgiebig zu umrunden.*

Abfahrt Mittwoch, den 26. November 2003 mit großem Commodore Berndt Wesiak und mir, von Wien nach Venedig, um dort in den Abendstunden noch das Flugzeug nach Palermo zu erreichen. Selten wie nie, waren wir pünktlich. Vielleicht lag es daran, daß ich am Steuer saß...

Nun, somit waren meine Drinks vor dem Abflug gesichert, die für einen Passagier mit Flugangst, wie ich es einer bin, ganz besonders von Nöten sind.

Nach einem genauen Securitycheck hoben wir zu einem angenehmen Flug

ab, der außer den Schnarchlauten meines Sitznachbarn keinerlei Turbulenzen aufwies...

Flughafen Palermo Ankunft – Zug Abfahrt – Palermo Zentrum ausgestiegen und nun endlich mitten in der Nacht mit dem Taxi zum Yachtclub Mediterraneo unterwegs. Da man unsere Lagoon 380, genannt „Tigerdance“ – gieriger Name, gell – nur über einen Schranken, der für uns verschlossen war, erreichen konnten, wurde dieser nach einzigartigen Interventionen unseres Fahrers ausnahmsweise für uns geöffnet. Puhhh, war

ich erleichtert, da das Kofferschleppen nun endlich ein Ende fand.

So, Boot einmal mit unseren Gepäck beladen, ein wenig frisch gemacht, und ab ging's zum kulinarischen Erguss. Auf der Suche nach einer der vielen Empfehlungen aus Angelicas Restaurantführer, fanden wir zwar nicht jenes aus dem Führer, aber auch eines mit guter Küche und was viel wichtiger für mich war – in der Nähe vom Yachtclub – somit war der Weg danach in den Schlaf-sack nicht mehr weit...

VON ELISABETH LOCKER

## DER LANGE WEG NACH CHIOGGIA

Am nächsten Tag, nach einem noch recht schlaftrunkenen Frühstück meinerseits, den Erledigungen zur Schiffsübernahme seinerseits, nach Waschungen beiderseits, beschlossen wir allerseits, zum Großeinkauf überzugehen, aber Berndt meinte, daß sich eine Sightseeingtour noch ausgeben würde, bevor Matthias mit dem Zug ankommt.

Gut gedacht – Tour „a la de France“ gemacht – Lebensmittelladen gestürmt und Wagerl aufgetürmt, per Telefon den schon am Bhf. warteten Matthias mit dem Taxi zu uns gelotst, und schon waren wir zu dritt. Und so fuhren wir mit einem völlig überladenen Einkaufswagen noch zur am Weg liegenden Weintankstelle – dies ist wörtlich zu verstehen, da die drei Weinsorten von drei richtigen Zapfsäulen mit Literanzeigen zu entnehmen waren, also minimum Fünfliterkanister. – So nahmen wir drei davon und fuhren nun nicht mit dem Taxi zum Hafen – neeiiiiin..., sondern torkelten mit dem aufgetürmten Wagerl, dem Gepäck von Matthias und den drei Fünfliterkanistern zur ungefähr 3,5 km entfernten Tigerdance. Völlig k.o. bunkerten wir fertig und legten um 01.00 bei Westwind 2-3 und geringer See Richtung Strasse von Messina ab, die wir um 14.50 erreichten. Die Strasse von Messina wurde wohlgermerkt unter Segel

durchfahren – bei Windstärke 0-1. Beinahe hätten wir uns überschlagen...! Hi.

Sonst nichts Erwähnenswertes, alles sehr angenehm und in Ordnung. Am Samstag um 15.05 begann am Capo Colonne unsere Überfahrt nach Sta Maria di Leuca, das wir am Sonntag um 03.20 erreichten. Nun ging's weiter nach Brindisi, wo wir unseren letzten Matrosen vom Bahnhof abholen sollten, nämlich Markus. Alles geklappt, und so gingen wir nun zu viert hungrig zu Tisch, Essen war ganz gut und zum Abschluss durften wir uns endlich ein wenig ausruhen, bevor es am nächsten Tag mit Hafenmanövern weiterging. Am nächsten Tag kehrten wir nach absolvierten Übungen, und noch heilen Schiff und Schifften, Brindisi um etwa 16.00 den Rücken und steuerten unser Baby elegant über Wellen reitend zu den Tremiti Inseln.

Dienstag, 13.50: Segelmanöver bei den Tremiti Inseln, bevor wir um ca. 15.30 nach S. Benedetto weitersegelten, das wir am Mittwoch um 10.35 erreichten. Und wie konnte es anders sein: Hafenmanöver, die ich, fast so wie das Tanken und die guten Kipferl, verschlief. Aber ein Ankermanöver ging sich schlaftrunken doch noch aus.

### EIN FALL FÜR ZWEI

Nun am Donnerstag war es endlich soweit – wir waren am frühen Nachmittage endlich

in Chioggia angekommen. So hatten wir noch genügend Zeit, uns für unsere bevorstehende Prüfung am Samstag vorzubereiten und noch an der berühmten Bellini-Bar einen zu kappen.

Am Prüfungstag selbst ist alles sehr ruhig und angenehm verlaufen. Als wir unsere Prüfer Herrn Schinerl und Herrn Dr. Eichhorn an Bord nahmen, fingen nach einer kurzen Begrüßung gleich die Fragen an, was ich aber als sehr angenehm empfand, da die Angst vor der Prüfung genommen wurde, da man ja schon mitten drin war...Hi! So nach den Fragen kurvten wir noch ein wenig in Venedig herum und machten dann noch eine kleine Nachtsteuerung, um dann zum angenehmen Teil überzugehen, nämlich zu einem weiteren kulinarischen Erguss. Also, so eine nette und entspannte Atmosphäre wie mit unseren Prüfern hatten, ist sicher selten.

Nach einer Leerung aller Weinvorräte und viel Spaß, gingen wir noch vor Morgenstunden endlich zu „Kojc“, denn am nächsten Morgen sollte es ja mit der Prüfung noch weitergehen.

Fazit: Alle bestanden, alle zufrieden, alle auch froh, daß die anstrengenden Nachtwachen ein Ende hatten, aber vor allem glücklich über den Prüfungsausgang, und daß man wieder liebe Leute kennen lernen durfte. Danke, es war ein Supertörn! ■



#### STATISTIK

Yacht	Katamaran Lagoon 380 <i>Tigerdance</i>
Route	Palermo – Brindisi – Venezia
Zeit	27. November – 7. Dezember 2003
Meilen	855, davon 196 unter Segel 1 Überfahrt, 6 Nachtfahrten
Captain	Berndt Westlak
Trainees	Elisabeth Locker Matthias Rebernik Markus Polzinger
Prüfer	Wolfgang Schinerl Helmut Eichhorn

Kalt erwischt – wieder lernt jemand, daß einem vom Rauchen auch nicht wärmer wird.



Ist das Segeln? Wir würden sagen: „Ja!“

**TÖRNBERICHTE**



Samstag 11.17 Uhr, Graz Hauptbahnhof, Sich komme an mit der Bahn. Die ist pünktlich, aber das ist noch nicht segeln. Ich soll abgeholt werden, niemand ist da. Eine halbe Stunde später rufe ich an. Frage: wie lange dauert eine halbe Stunde wirklich? Am Bahnhof, auf See, im Gasthaus, im U-Bootbunker, unter der Dusche in der Marina?

Nach einer kürzeren halben Stunde erscheint Herr Hofrat mit Fahne. Frage: Was es die Clubfahne, ein Wimpel, ein Stander oder die Privatfahne? So viel Promillenz habe ich nicht erwartet. Rauchzeichen markierten den weiteren Weg, Herrn Hofrat

Skipper? Wer ist heimlicher Skipper und wer ist unheimlicher Skipper? Was macht Kaiserin Sisi an Bord? Was beeinträchtigt ihre Kommunikation mit Herrn Hofrat und was fördert die mit Herrn Hauptmann? Und wird sie die Dienste des Herrn Frisör in Anspruch nehmen? Bis jetzt trägt sie Kopftuch.

Bernd, Schwarzer Peter, Armir, Gerti, Kleiner Peter, Walküre, Julia, Emir, Isolde, Großer Peter, Elisabeth, Armin, Gertrude, Romeo, Peter, wer kennt die Zahl, wer nennt die Namen? Auch das ist Segeln.

Und wir segelten auch wirklich. Ich vom Hoch am Steuerstand zum Tief im Salon

Der unmündige Fender wollte ganz allein, ganz spontan, den Hafen erkunden. Und die blöde Klampfe (Weibervolk!) wollte sich absolut nicht mit dem schwarzen Schnürl vom Schwarzen Peter so intensiv fesseln lassen, da lob ich mir den Poller mit dem Palstek, aber was machen wir mit dem Slip? Auch das ist Segeln.

Aber schon drohte bei 0,0 Wind und stillster See mit vielen Felsern der Nationalparkkassier. Fast alle hetzen um 07.00 an Bord, einer stößt Flüche über die untere Festmachung an der Boje aus, entbindet diese und wir motoren an mindestens 16

## EIN TÖRN AUF DER LORELEI. ODER: IST DAS SEGELN?

VON GERTRAUD LEITZENBERGER

*Wenn man sich vor einem Törn überlegt, was segeln ist, währenddessen schon fast draufkommt, und nachher wieder meilenweit von einer Antwort entfernt ist, dämmert einem langsam, wieso das Ganze eigentlich so viel Spass macht.*

und Herrn Friseur blieb kurz die Luft weg ob meines Ansinnens, im rauchfreien Auto zu reisen. Tschango reitet also gen Süden, es wird fleißig Medizin aus dem Kofferraum eingenommen und weitere Rauchzeichen werden unter Autobahnbrücken abgesetzt. Frage: Wie verhält sich die Medizin aus dem Kofferraum zur Medizin aus dem Nachtkästchen auf dem Schiff?? Antwort: Kofferraum segelt nicht mit.

Die Ankunft in Sukošan ist der Anfang vom Segeln. Fragen: Wer ist wirklicher

in einsamer Zwiesprache mit dem blauen Kübel. Das war eine lange halbe Stunde bis zur ersehnten Ankunftszeit im Hafen, einziger Trost eine trockene Koje. Frage: Sind Kojen immer so schön trocken? Wo schläft es sich besser? In der Koje oder im U-Bootbunker? Auch das ist Segeln.

### FRAGEN ÜBER FRAGEN

Dann die bange Frage: Was ist Feedback? Ich sag's nicht und ich war's auch nicht.

Chinesischen Mauern und 3 Schafen vorbei fort vom Fort. Ist das Segeln?

Zum Schluss eine Frage an die begehrten B-ScheinaspirantInnen:

Was sagt euch das Wort „GAS“ vom Skipper an die motorende Rudergängerin gerichtet?

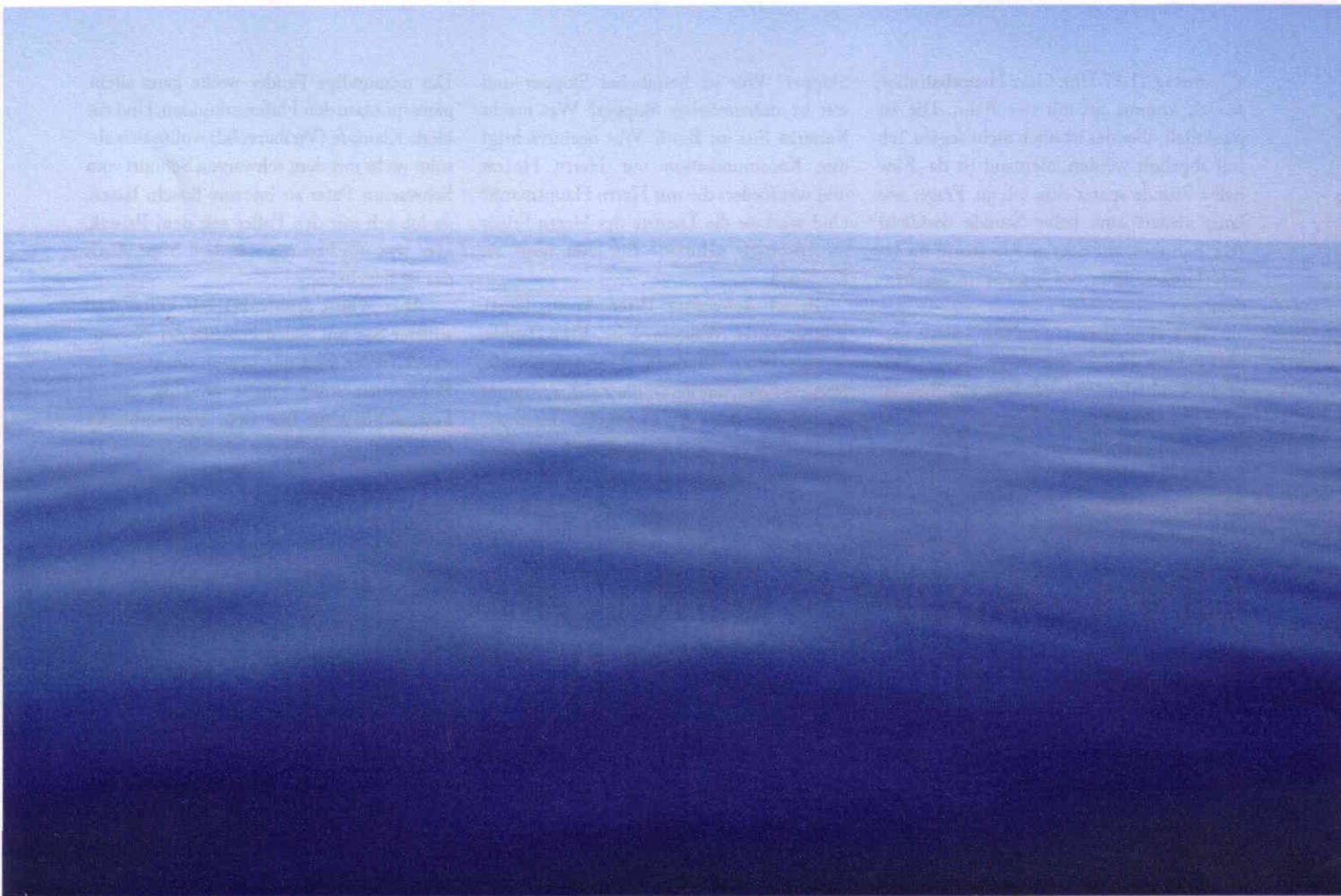
Eine Ziege droht den Salon zu entern? Pitralon strömt aus der Toilette? Kommando zum Abdrehen der Gasflasche, Briketts sind fertig? Sicherheitsübung ist angesagt, Gasmasken anlegen, Socken über Bord werfen? Gasthaus in Sicht, Gashebel nach vorn, Maximum Speed? Gasflasche aufdrehen, Skipper ist endgültig von der Fragerei der Crew genervt?

Eine leichte Übung dagegen war die Rückkehr zum Liegeplatz 20, Steg VIII mit Besichtigung von Steg VII und seinen freien Liegeplätzen. Auch das ist Segeln. Das Kunststück, die Polizei dazu zu bewegen, ein Strafmandat um 200 Kuna um 10 Euro herauszurücken, leider ohne Quitting, erfreute uns auf der Rückreise. Da war aber die Bordkassa schon geschlossen und das war dann nicht mehr Segeln.

Ich weiß schon, warum ich so fröhlich bin. Es war ein runder, lustiger Törn. Danke! ■

#### STATISTIK

Yacht	Bavaria 50 <i>Lorelei</i>
Route	Sukošan – Skradin – Drvenik – Vis – Biševo – Kornati – Dugi Otok – Sukošan
Zeit	17. – 24. April 2004
Meilen	369, davon 127 unter Segel 2 Nachfahrten
Captain	Berndt Wesiak
Wachführer	Elisabeth Locker Peter Czipin
Crew	Gertraud Leitzenberger Armin Schlacher



## EISKALT ERWISCHT

VON WALTER GRUBER

*Wie man eine Prüfung, eisiges Wetter, einige Widrigkeiten bei der Navigation, diverse Pannen und Räusche am Ende mit einem B-Schein in der Hand überstehen kann. Und wo man unterwegs auch noch gut essen kann.*

Segeln in der oberen Adria? Im Februar? Brrr! Warum macht man sowas? Ganz einfach: Für Tarek und Clemens wäre etwas später die Zweijahresfrist abgelaufen und damit die theoretische Prüfung ungültig. Und fünf Prüflinge auf zwei Termine aufzuteilen, war finanziell nicht sinnvoll. Da hätten wir die Prüfer auch auf die Kanaren fliegen lassen können.

Auf Kostenminimierung war auch der Törn angelegt: Ausgangsort war Sukošan, und die erste Hälfte der Woche trieben

wir uns überlicherweise im etwas wärmeren Süden rum. Etwas wärmer? Naja, etwas weniger kalt trifft's wohl eher. Um den Anfahrtsweg der Prüfer zu verkürzen, wurden zwei Grazer nach Pola bestellt.

Die beiden „Auswärtigen“ Clemens und Eddie übernachteten beim Autor. Wir drei wurden zu nachtschlafener Zeit von Sissy abgeholt, während Berndt Tamara und Tarek mitnahm. Im Vertrauen auf Sissies Bleifuß gönnten wir uns sogar etwas länger Nachtruhe als die anderen, aber Berndt war trotz seines Geländewagens nicht mehr einzuholen. Vielleicht waren auch die Zwischenstopps dafür verantwortlich, aber etwas Coffeinzufuhr braucht der Mensch einfach, und raus muß der Kaffee auch wieder. Ein Einkauf im Duty Free-Shop war natürlich auch unumgänglich, schließlich ist so ein kleiner Schnaps zum Aufwärmen im Winter etwas sehr

Angenehmes. Wie sich bald herausstellen sollte, war es, Treibhauseffekt hin, Klimawandel her, ausgesprochen kalt, und so wurden größere Schnäpse benötigt. Auch beim Bier und bei den Rauchwaren hatten wir uns kräftig verschätzt, nach vier Tagen traten also die ersten Mangelerscheinungen auf. Aber das ist eine andere Geschichte.

Für mich, der zum erstenmal in Kroatien Segeln war, war schon die Anreise auf der malerischen Strecke ein optischer Höhepunkt, für die Routiniers stellt die bald fertige Autobahn allerdings eine willkommene Verkürzung der Fahrzeit dar. Für die vielen Restaurants entlang der Strecke wird es aber das Aus bedeuten. Schade eigentlich. Dass man um wenig Geld ausgezeichnet Spanferkel essen kann, haben wir auf der Rückfahrt genutzt. Ein Gedanke am Rande: warum schafft es Kroatien mit Hilfe österreichischer (!) Firmen, in Rekordzeit eine

gute Autobahn zu bauen, während dieselben Firmen in Österreich an ein paar popeligen Kilometern monatelang basteln?

### DER NAVIGATOR HAT'S SCHWÖR...

Die nagelneue Marina Dalmacija in Sukošan ist die größte in der Adria, und da im Winter Sparbetrieb angesagt ist, können die Wege zu den Toiletten schon unangenehm lang werden. Aber nach einigen Portionen Tintenfisch und ausgiebigem Einbunkern war eh schon Ablegen angesagt, und an Bord sind ja alle Strecken kurz, auch wenn eine Beneteau 50 mit ihren vier Kabinen (jeweils mit Naßzelle) und der Strafzelle im Vorschiff für 7 Personen geradezu luxuriös ist.

Schade, dass dieser Luxus bei der Navigationsausrüstung schon aufhörte. Eine fehlende Borduhr läßt sich ja noch verschmerzen, ein Barometer wäre aber schon nett gewesen. Der freundliche Vercharterer hatte uns Module für einen Kartenplotter gegeben, nur leider nicht für unser Modell. Der Loggeber war offensichtlich verdeckt oder schräg eingesteckt, jedenfalls zeigte er „Häuslwerte“ an, wie der Techniker sowas nennt. Das war zwar am nächsten Morgen schnell behoben, half dem Navigator in

instimmten, die ein Schiff mit zwei Steuerständen nunmal zu bieten hat, beruhigte mich auch nicht gerade. Dass ein Schiff, das nicht einmal ein Barometer hat, auch über keine Deviationstabellen verfügt, ist nur konsequent. Ach ja, habe ich schon erwähnt, dass der Peilkompass tagsüber gut, bei Dunkelheit aber gar nicht zu verwenden war, und die Kroaten nicht gerade kreativ sind, was Leuchtfeuerkennungen angeht? F1.3s und F1.5s scheinen Standard zu sein, auch wenn mehrere Feuer auf einem Fleck stehen. Fallweise war also heiteres Rätselraten angesagt. Dank der Wolken war Navigieren auf Sicht auch nur begrenzt möglich, ich muss also zugeben, dass ich nicht immer ganz genau wußte, wo das Schiff war. Aber mit Radar und Anweisungen an den Steuermann wie „Eddie, keine Angst vor dem anderen Ufer“ konnten wir nach Mitternacht noch sicher in U. Soline an einer Boje festmachen. Eigentlich wollten wir ja noch weiter, aber einige Untiefen bei Rt. Borovniak waren schon schwer auszumachen, und an den Klippen, die auf dem weiteren Weg noch warteten, wollten wir uns in der Nacht nicht vorbeischummeln.

Um die Woche noch zur Vorbereitung auf die Prüfung zu nutzen, wechselten

nutzten wir beispielsweise zur Deviationsskontrolle (schauderhafte Werte für eine Plastikwanne, v. a. am Backbordkompass, ein kleines Wunder, dass wir in der Nacht heil angekommen sind).

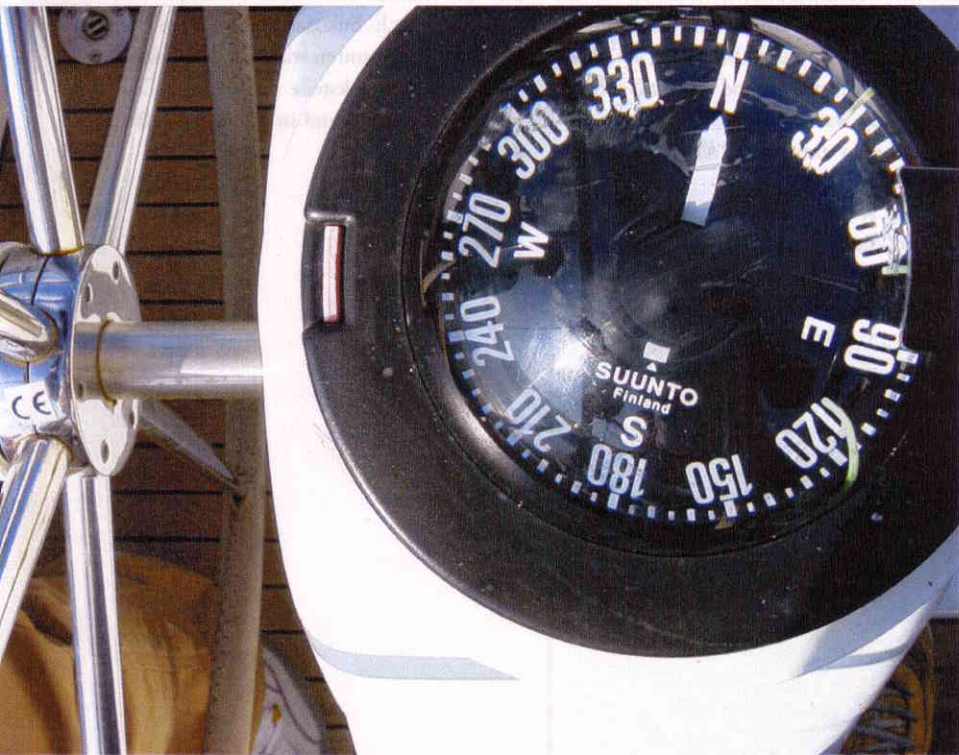
### ÜBEN, ÜBEN

Auch bei den Segelmanövern waren wir sehr schnell eingespielt. Beim abendlichen Einlaufen in Telascica wurde es noch einmal kurz spannend, weil „irgendwo“ große Festmachertonnen liegen sollten. Selbstverständlich unbeleuchtet.

Am nächsten Tag galt es, uns langsam nach Norden aufzumachen, immerhin hatten wir ein Rendezvous mit zwei Prüfern in Pola. Durch die Mala Proversa durfte sich unser Flautenschieber bei entgegengesetztem Strom und Wind mal anstrengen, auf dem folgenden Raumschots- bis Vorwindkurs bei anfangs 4 – 5 Bft. allerdings bis zum Abend pausieren. So macht Segeln Spass! Naja, höhere Temperaturen wären schon nett gewesen, aber man kann nicht alles haben. In den nächsten Stunden ließ der Wind zunehmend nach, um beim Anlegen in Silba West als starker Fallwind auf den letzten paar Metern vor der Mole wieder kräftig zu blasen, was bei dem langen Bug einer 50-Fuß-Yacht doch eher lästig ist. Nach zwei gescheiterten Versuchen des Autors brachte Berndt im zweiten oder dritten Anlauf das Schiff aber dann doch sicher längsseits an die Mole, wenn auch nicht ohne den Bugbeschlag auf seine Festigkeit zu testen. Als wir dann etwas unruhig aber sicher an der Mole lagen, fiel uns doch noch ein, daß es außer dem Längsseitsgehen ja eigentlich auch noch das Eindampfen in die Vorspring gibt. Tja, besser spät als nie.

Auch bei den Hafenanövern am nächsten Morgen kam nach einer halben Stunde störender Wind auf, sodass wir die Übungen unterbrechen mussten. Auf Vorschlag Tamaras hatten wir aber am Vortag schon Segelmanöver geübt (laut Berndt als erste Gruppe überhaupt freiwillig) und fühlten uns quasi als Streber dann doch schon gerüstet für die Prüfung. Auf dem Weg nach Mali Losinj erwies sich die beim gestrigen Anlegen noch so lästige Größe des Schiffes als Segen. Bei 6 Bft. aufzukreuzen wäre mit einem kleineren Untersatz sicher unangenehmer gewesen.

Nach dem Festmachen an der Stadtmole in Mali Losinj tauchte plötzlich ein Kerlchen auf, das uns „10 Meter Strom“ verkaufen wollte und sich als Hafenskapitän ausgab. Ausweis hatte er nicht, aber seine Frau, die in der Hafenbehörde arbeite, könne es bestätigen. Nix Ausweis, nix



der Nacht aber nicht weiter. Und wer hatte wohl das große Los gezogen? Richtig, der Autor als Revierneuling. Daß die Werte, die das GPS ausspuckte, nicht auf Antriebsvertrauenerweckend waren und noch dazu nicht mit den beiden Kompasskursen übere-

Skipper of the day und Navigator, Eddie und ich konnten uns also am nächsten Tag zurücklehnen, während Tamara und Tarek die Verantwortung übernahmen. Ganz faulenzen konnten wir aber auch nicht, immerhin war Üben angesagt, die Velika Proversa

Kohle, und so verträsteten wir ihn auf den nächsten Tag, an dem er mit Ausweis wiederkommen wollte. Dass wir vorhatten, früh aufzubrechen, ging ihn ja nix an. Vielleicht hätten wir doch noch länger bleiben sollen, denn bei jeder neuen Forderung nach Geld schätzte er das Schiff länger und wir hätten nach einiger Zeit wohl mit einer 100-Fuß-Yacht abgelegt. Die Idee mit dem Aufwärmen in einem Lokal war dann leider ein Schlag ins Wasser, denn drinnen war es nicht wesentlich wärmer als draußen. Dafür gab's außer Nahrung für den Magen auch geistige Kost: Eddie, der die meisten Sprachen Europas beherrscht (zumindest zu einigen ganz speziellen Themen), gab uns Unterricht in Kroatisch. Kaum zu glauben, wieviel Unterhaltung man mit ein paar Brocken wie dugi, kurac, veli oder mali haben kann.

Wir mußten also wegen des „Stromverkäufers“ früh aufbrechen und konnten uns deshalb noch kurze Abstecher in die Bucht von Medulin zum Üben der Ankermanöver bzw. nach Pomer und Veruda (Nachtansteuerung) leisten.

#### ALL'S WELL THAT ENDS WELL

Vor Ankunft der Prüfer probten wir noch schnell einmal Hafenmanöver, schnupften dabei allerdings eine Muring. Toller Prüfungsbeginn! Dank eines Tauchers waren wir rechtzeitig befreit und dann kamen sie: Nikolaus Königshofer und Viktoria Kotnig stellten sich schnell als angenehme und sympathische Zeitgenossen heraus, was unser Nervenkostüm deutlich entlastete. Nach einigen Formalitäten und einem ersten zwan-

glosen Prüfen unserer theoretischen Kenntnisse, ging's dann hinaus, um den Wind zu nutzen für die Segelmanöver, die natürlich hervorragend abliefen. Wir waren eben nach dieser Woche so eingespielt, daß wir unsere Prüfer unbewusst zur Verzweiflung brachten: es war außerhalb der organisierten Einzelprüfungen nicht möglich, einen von uns allein zu befragen. Immer war sofort auch ein zweiter Prüfling zur Stelle, und im Team geht nun mal jede Prüfung leichter. Geplant oder abgesprochen war das allerdings vorher nicht, es ist einfach „passiert“.

Um uns vor den Nachtansteuerungen noch aufzuwärmen, und wohl auch, um unsere Nervosität einzudämmen, wurde nach den Ankermanövern ein Abendessen eingeschoben. Außerhalb der Saison gibt es nicht viele Möglichkeiten, und so landeten wir in einem Nobellokal in Veruda. Zumindest mir war das etwas peinlich, denn obwohl unser Schiff über vier Nasszellen verfügte, waren sie außer zum Zähneputzen nicht benutzt worden. So saßen wir also nach fünf Segeltagen doch schon ein wenig verahrlost wirkend und ohnehin nicht mit passender Kleidung ausgerüstet zwischen Einheimischen, die sich einen netten Abend machen oder gar die Angebotete beeindrucken wollten. Unterhalten haben wir uns anscheinend auch am besten von allen Anwesenden, was wohl nicht zuletzt am Essen lag, das ausgezeichnet und für das Gebotene sogar billig war. Für alle Segler in der Region sehr zu empfehlen, aber bitte vorher duschen!

Sissy, schon seit Herbst stolze FB3-Inhaberin, die sich diesen Trip in die Kälte ja

nur aus Loyalität zu uns angetan hat, war die ganze Woche eine Quelle guter Stimmung. Unbezahlbar wurde sie aber während der Nachtansteuerungen, bei denen sie uns mit warmer Suppe und Tee versorgte, weil wir Prüflinge und Prüfer naturgemäß zu viel zu tun hatten und Berndt versuchte, uns so weit wie möglich zu helfen (Sissy selbstverständlich auch). Dafür erlebte sie auf diesem Törn auch ihr „Erstes Mal“: Bis dahin hat sie Alkohol an Bord weitgehend gemieden.

Während Sissy und Berndt am nächsten Morgen zum Dreckabschaben in die Marina konnten, standen für uns bis mittags theoretische Befragung durch Viktoria und Hafenmanöver mit Nikolaus auf dem Programm. Dem Vernehmen nach lernten alle noch einiges von Viktoria (ein Schelm, wer das böse Wort „Wissenslücken“ in den Mund nimmt!), und auch die Hafenmanöver liefen nicht so glatt wie die Segelmanöver. Unterm Strich reichte es aber bei uns allen, und so mussten nach einer freundlichen Verabschiedung der Prüfer die letzten Flaschen Bier dran glauben. Weil außer dem Autor, der sich empfindlich verkühlt hatte, alle in Feierlaune waren (no na!), mussten wir in Veruda einen kurzen Zwischenaufenthalt zum Nachbunkern einlegen, dann ging's mit Generalkurs 135° unter Maschine und Autopilot nach Sukošan. Gähn! Um vier Uhr morgens konnten wir nach 13 Stunden Fahrt an der Tankstelle der Marina Dalmacija festmachen und in die Kojen fallen.

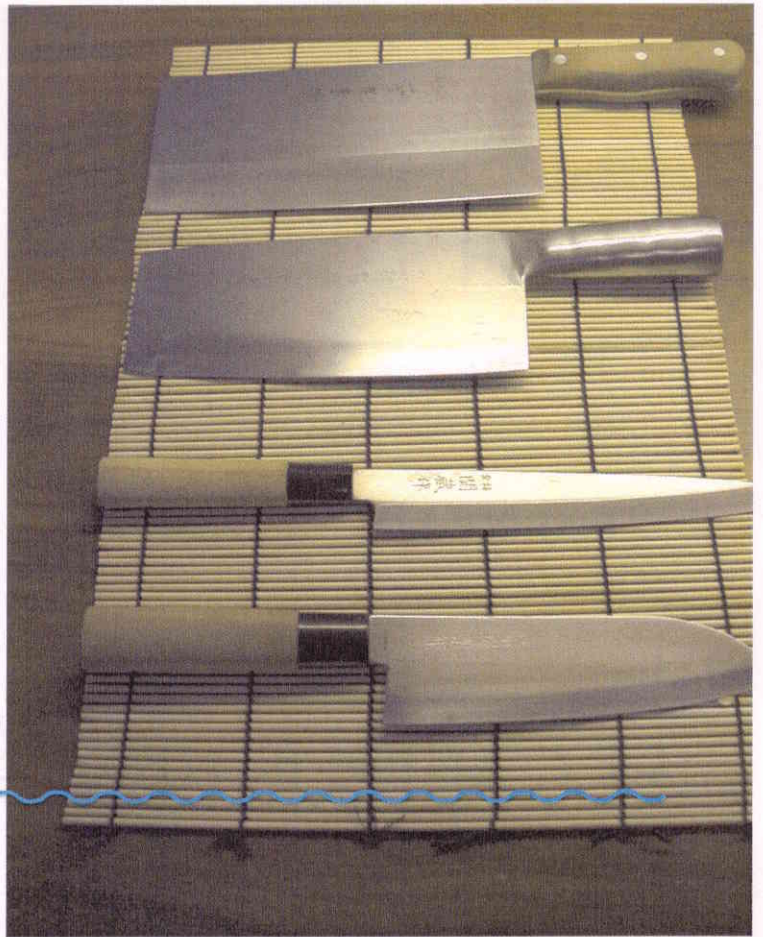
■

#### STATISTIK

Yacht	Beneteau 50 <i>Lilian</i>
Ausgangsort	Sukošan
Zeit	17. - 24. April 2004
Meilen	310, davon 102 unter Segel 5 Nachfahrten
Captain	Berndt Wesiak
Alter Hase	Elisabeth Locker
Prüflinge	Tamara Saleh Tarek Saleh Edward Westerlund (Eddie) Clemens Neuner Walter Gruber

# AUS DEM MEER

VON WALTER ESS



*Dass der Kalmar in der Mittelmeerküche sehr geschätzt wird, ist ob seiner Köstlichkeit kein Wunder. Für ihn sind unzählige Zubereitungsarten bekannt. Die einfachsten Rezepte sind aber oft die besten. Zum Beispiel:*

## GEFÜLLTER TINTENFISCH

Den Rumpf des Kalmar (am besten verwendet man einen Pfeilkalmar von ca. 15 bis 20 cm Grösse) vom Kopf trennen, den Körper aussen mit Zitronensaft und Olivenöl einreiben, innen leicht mit Oregano bestreuen und mit einer Scheibe Gouda (oder ähnlichem Käse) füllen, mit Zahnstocher verschließen und ab auf den Grill. Den Kopfteil nur mit Zitronensaft und Olivenöl einreiben und auch auf den Grill. ■



## DER PFEILKALMAR

### Aussehen

Bis 60 cm langer, meist kleiner, bläulichroter bis hellvioletter Körper. Zylindrisch, gestreckt schlank, mit kurzen, weit hinter der Rumpfmittle ansetzenden dreieckigen, aussen stumpfspitzen Flossen, acht kurzen Kopffarmen mit je zwei Saugnapfreihen, zwei nicht rückziehbaren Fangarmen mit vier Reihen ungleich grosser Saugnapfe an den Endkeulen. Gladius lanzettenförmig, in der Mitte eingebuchtet, dreifach gekielt.

Er lebt in Schwärmen in mittlerer Tiefe und steigt nachts gegen die Oberfläche auf.

Der Pfeilkalmar ist der beliebteste aller Kalmararten.

### Lebensraum

Im Mittelmeer, Atlantik, selten als Irrgast in der Nordsee und der westlichen Ostsee.

### Internationale Namen

Lateinisch	Ommatostrephes sagittatus
Englisch	sagittal squid oder sea- Arrow
Französisch	calmar sagittaire oder calmar flèche
Griechisch	thrapalo
Italienisch	calamaro oder seppia
Kroatisch	lignja



*Der weisse Sport, gesehen mit den  
Augen eines schwarzen Labradors.  
Man darf gespannt sein, wie er darüber  
denkt, und ob ihm vielleicht auch schon  
einmal hundeelend war*

## ET CANIBUS NAVIGARE NECESSE EST

VON SELIM



SMG N° 5

„Wo ist denn der verdammte Plotter schon wieder...?“

Hallo, darf ich mich vorstellen? Mein Name ist Selim. Ich bin ein waschechter Seehund. Nun gut, Spaß beiseite, ich bin ein schwarzer Labrador, aber in meinem einjährigen Leben war ich schon mehr auf See als so mancher Mensch. Stellen Sie sich vor, ich war schon in 11 Ländern – und das bereits im ersten halben Jahr! Darauf bin ich schon stolz. Also: in Tschechien bin ich geboren, in Österreich lebe ich, auf Reisen war ich in: Italien, Frankreich, Spanien, Portugal, Deutschland, Slowenien, Kroatien, Liechtenstein und in der Schweiz. Schon beeindruckend – finden Sie nicht? Ich muss sagen, bei meiner Familie, Angelica und Berndt geht es mir schon sehr gut, sie nehmen mich überall hin mit. Ich hätte es gar nicht besser treffen können – überhaupt wo ich doch so gern schwimme...

Meine erste Reise tat ich letzten Juli, im zarten Alter von drei Monaten. Bis Graz fierte ich – obwohl ich es ehrlich gesagt eh recht gemütlich in meinem Korb hatte, aber schließlich hatten sie mich das erste Mal mutterseelenallein auf die Rückbank verbannt. Aber dann fand ich mich damit ab und schlief ein.

#### ITALIENISCH FÜR ANFÄNGER

In Neapel übernachteten wir auf einem Weingut bei Angelicas Freunden, dort gefiel es mir gut, denn wir machten einen langen Spaziergang durch die Felder, später spielte die Tochter des Hauses mit mir. Am nächsten Tag fuhren wir weiter nach Kalabrien und dort sah ich zum ersten Mal in meinem Leben ein Schiff! Obwohl es ziemlich wackelte und schaukelte und alles viel enger und kleiner als zu Hause war, gewöhnte ich mich schnell daran, schließlich ist mit drei Monaten die beste Zeit für uns Hunde, uns an Neues zu gewöhnen.

Das einzig Seltsame war jedoch, dass ein Haufen wildfremder Menschen an Bord kam, aber nein – nicht wie Sie meinen, vielleicht zu Besuch, die wollten doch tatsächlich mit uns da wohnen! Unglaublich, finden Sie nicht? Die meisten waren dann aber ganz okay, nur so ein älterer Typ mit Micky Maus- Unterhose latschte mir ständig auf die Zehen, ich glaub das war Absicht, denn der Kerl mochte keine Hunde, soviel war klar. (Wissen Sie, ich kann so was riechen, ob man mich mag oder nicht, ob man vor mir Angst hat, usw.)

Die meiste Zeit verbrachte ich unter Deck, denn die Sonne Siziliens brannte erbarmungslos herunter und unten war es recht angenehm. Manchmal hob mich Berndt ins Wasser (sie nannten es Meer) und

ich schwamm zum ersten Mal in meinem Leben, war das aufregend! Und schön!

Nach dieser Woche auf den Äolischen Inseln fuhren wir mit dem Auto und der Fähre nach Sizilien, der zweiten Heimat von Angelica. Dort lernte ich wieder etwas Neues, nämlich das Alleinbleiben. Es ging ganz von selber und war auch gar nicht schlimm – im Gegenteil. Jeden Vormittag, nach meinem Morgenspaziergang durch die Hotelanlage gingen Angelica und Berndt ans Meer und ich blieb freiwillig im kühlen, luftigen Appartement. Manchmal kletterte ich heimlich aufs Sofa und hielt Siesta...hm war das bequem...(aber nicht weiter sagen, so was darf ich nämlich nicht, müssen Sie wissen.) Wenn die Putzfrauen kamen, gab's jede Menge Spaß, ich konnte sie meist zum Spielen überreden, was hatten die doch für lustige Spielsachen mit, Fetzen und Besen! Am Abend fuhren wir dann alle gemeinsam wohin und ich lernte jede Menge Orte und Städte kennen. Acireale, Catania, Siracusa, Ragusa, Caltagirone und sie fuhren sogar mit mir auf den Etna! In Marina di Modica sah ich zum ersten Mal einen Sandstrand, dort spielten wir alle drei im Meer in der Nacht. Es war wirklich eine tolle Zeit.

#### HUNDEELENDE

Meinen ersten Sturm am Schiff erlebte ich etwas später, als wir Anfang September ein Skippertraining in Portorož machten (war das lustig, allen beim Anlegen zuzuschauen). Naja, auf jeden Fall kam dieser Sturm ganz plötzlich aus dem Nichts, wir wollten gerade schwimmen gehen und jausnen, da ging's auch schon los. Die Menschen wurden etwas blass und ein bisschen aufgeregt, aber ich hatte gar keine Angst. Angelica hielt mich fest, damit ich nicht von Bord geschleudert wurde, außerdem spürte ich, dass Berndt das Schiff ordentlich im Griff hatte und uns sicher zurückführen würde.

Ja und dann kam der Atlantik, da war ich schon so seerfahren, dass ich mich schützend und wärmend auf Angelica legte, als ihr schlecht wurde. Ich sag Ihnen, dort waren die Wellen wirklich hoch! Aber wie gesagt, mir macht das nichts aus. Da hab ich wirklich Glück, denn manchen Hunden wird schlecht am Schiff und beim Autofahren.

In Spanien bekam ich sogar eine eigene Schwimmweste für Hunde!

Reisen ist wirklich schön, man lernt so viel Neues, Aufregendes kennen, andere Hunde, fremde Menschen (am Nettesten sind immer die Franzosen, da bin ich immer und überall willkommen und sie sind

wirklich freundlich.), interessante Gerüche, das Meer zum Schwimmen,...Und obwohl mir die langen Spaziergänge im Maurer Wald und meine Freunde fehlen, fahr ich immer wieder gerne mit. ■

# ATLANTISCHE STÜRME – ODER NAVIGARE NON SEMPER NECESSE EST

VON ANGELICA REICHEL

*Wie klein Europa doch sein kann, wenn man ein paar Wochen Zeit, viel Abenteuerlust, einen reiselustigen Hund, ein Auto und einen Katamaran hat und sich nur die interessantesten Plätze aussucht – ein Reisebericht.*

Es schneite wie wild- und das im Oktober! Wie gut, dass wir nach Spanien flüchten konnten. Die Fahrt durch Deutschland, die Schweiz und Frankreich war ziemlich mühsam durch Schnee, Regen und Kälte, aber in Spanien war es doch bedeutend wärmer. Nachdem wir das hässliche Baskenland hinter uns gelassen hatten, gefiel mir die Landschaft zunehmend besser (so stelle ich mir England vor). Ja, und dann war er plötzlich da: der Atlantik! Die Wellen brausten heran... Es war ein gewaltiges Naturschauspiel. Die andere Seite in Amerika drüben hatte ich ja schon gesehen, aber an der europäischen Atlantikküste war ich zum ersten Mal.

Selim, unser schwarzer Labrador, hatte sich auf der ganzen Fahrt mustergültig benommen, aber schließlich ist er mit seinen sieben Monaten schon sehr reiseerfahren. In der Marina von San Xenxo besichtigten wir zuerst einmal das Schiff, einen Katamaran namens „Tigerdance“- auf welch seltsame Namen Schiffseigner mitunter kommen! (Der Name passt eher zu einer Disco im Ruhrpott als zu einem Katamaran). Wir begannen unsere Sachen einzuräumen. Da wir nur zu zweit- pardon, mit Selimchen zu dritt waren, hatten wir jede Menge Platz, besonders der Salon war sehr gemütlich.

Später gingen wir in ein Fischrestaurant am Hafen, wo wir wunderbare Dinge serviert bekamen und Selim aus lauter Langeweile die Leine durchbiss.

## ENTDECKUNG DER LANGSAMKEIT

Am nächsten Morgen legten wir ab, es war ein schöner sonniger, wenn auch kühler Herbsttag. Doch zu unserem Erstaunen bewegte sich das Schiff nur sehr langsam durchs Wasser, wir überlegten ob es vielleicht am Motor liegen konnte, sahen dann aber ziemlich starken Bewuchs am Unterwasserschiff und beschlossen in einem Ort namens Bayona nachzuschauen. Dass wir dort drei Tage lang festsitzen würden, wussten wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Das erfuhren wir erst am nächsten Tag: es fegten nämlich gewaltige Stürme über ganz Europa und es war undenkbar – weil viel zu gefährlich – den Hafen zu verlassen. Pech nennt man das wohl. Zumindest konnte das Problem am Schiff behoben werden. Wie sich herausstellte, war das ganze Unterwasserschiff über und über mit Muscheln und Algen bewachsen und war deshalb nur im Schnecken tempo vorangekommen. Es kam ein Bussi-ador anmarschiert (so heißen in Spanien die Taucher), der sich beherzt ins

Hafenbecken stürzte und den ganzen Tag werkete.

Die nächsten drei Tage sassen wir also am Schiff fest (zum Glück war es so gemütlich wie ein ausgebauter Dachboden) und durch den strömenden Regen hatten wir eine schöne Aussicht auf das Kastell von Bayona. Trotz des schlechten Wetter machten wir ausgiebige Strandspaziergänge mit Selim und in einer Bucht ließen wir ihn sogar schwimmen. Sonst waren die Wellen meterhoch und sahen furchterregend aus. Höhepunkt des Tages war aber der allabendliche Besuch im Restaurant wo wir an zwei von drei Abenden einen herrlichen Boga-vante (Hummer) verspeisten.

Dann, endlich- bevor wir ernsthaften Lagerkoller bekamen, ließen Stürme und Regen nach und wir konnten weiterfahren! Allerdings hatte sich das Meer noch gar nicht beruhigt, es war sehr, und ich meine wirklich sehr! bewegt, die Wellen waren meterhoch und der Katamaran sprang und hüpfte wild herum. Später wurde mir dann so schlecht wie noch nie in meinem Leben und ich schwor mir, nie mehr am Atlantik zu segeln (vor allem nach so argen Stürmen). Ich war außerdem noch durchnässt und durchgefroren und Selim, der sich übrigens sehr tapfer hielt, legte sich auf mich drauf





Show me the way to the next tapas-bar – oh, don't ask why...

um mich in meiner Verzweiflung zu trösten und zu wärmen. Es erschien mir ewig bis wir nach Viana do Castelo in Portugal kamen und ich von meinen Qualen erlöst wurde. Erst nach einer heißen Dusche erholte ich mich langsam. Wir gingen den Ort besichtigen und aßen dann in einem kleinen traditionell portugiesischen Lokal.

Am nächsten Tag bekamen wir fast einen zweiten Hund dazu. Ich traf einen hellbraunen, sehr nett aussehenden Straßenhund bei den Duschen (die – weil Feiertag – zu meiner Empörung geschlossen waren) und von da an folgte er mir und später uns überall hin, den ganzen Tag lang. Gingen wir in ein Geschäft oder Lokal, wartete er artig vor der Tür auf uns (er wusste bereits vom portugiesischen Hundeverbot), kamen wir heraus, ging er weiter mit uns. Am liebsten hätten wir ihn mitgenommen!

In der Nacht wurden wir von Eddi und den starken Polen abgelöst und fuhren, nachdem wir die beiden Mietautos zurückgegeben und unser Auto aus San Xenxo geholt hatten, nach Santiago de Compostela, wo wir erst um sechs Uhr Früh ankamen, uns ein paar Stunden aufs Ohr legten, bevor wir am nächsten Tag bei kaltem Nieselregen

die berühmte Kathedrale besichtigten... etwas Kultur muss schließlich auch sein.

#### PORTUGAL – EIN JAMMERTAL?

Dann ging's (endlich!!!) Richtung Süden. Durch Porto fuhren wir dann doch durch, statt außen vorbei und genehmigten uns ein Glas Portwein am Ufer des Flusses, dort wo die alten, schönen Holzschiffe liegen. Ich war mir nicht ganz sicher, ob ich die Stadt nun mochte oder nicht; sie war ziemlich düster und heruntergekommen, aber trotzdem interessant. Die nächsten beiden Tage verbrachten wir in Lissabon, entweder hatten wir Pech, oder die Stadt ist einfach so anders als man sie sich vorstellt...nix war los, gar nix, keine flanierenden Leute am Abend wie sonst im Süden, keine witzigen Geschäfte, nicht einmal gute Lokale (das Essen war sauteuer und unwahrscheinlich schlecht...eine Mischung aus Spitalsessen und Tiefkühlkost). Außer ein paar schönen Azulejos an den Häusern, dem Blick vom Kastell San Jorge und dem Seefahrerdenkmal am Tejo blieb nichts Besonderes in Erinnerung. Schade, wir hatten uns wirklich mehr erwartet!

Als Ausgleich sozusagen, oder als unerwartete Belohnung, war dann Andalusien unvergleichlich schön. Aber halt – fast hätte ich vergessen zu erwähnen, dass wir zum westlichsten Punkt Europas fuhren, zum Cabo da Roca, das war wirklich sehr eindrucksvoll: wir auf einem Felsen, unter uns das tosende Meer und ein unglaublicher Wind – wie am Ende der Welt! Wir bekamen sogar eine Urkunde als Erinnerung. In der Nähe dort gibt es einen Strand wo die Menschen als Pinguine verkleidet (sie tragen einen Neoprenanzug wegen der Kälte), Wellen reiten. Dort stiegen wir aus, gingen durch die Dünen zum Meer und Seelimchen durfte schwimmen – endlich gab's auch für ihn mal ein Vergnügen!

#### MEHR ALS EIN SPANISCHES DORF

Die Fahrt durch Andalusien war einfach wunderbar – dort stimmte wirklich alles...das milde Licht, die kräftigen Farben, die Stimmung...und sogar warm wie im Sommer war es plötzlich! Am Abend erreichten wir Sevilla und da war all das, was ich in Lissabon so vermisst hatte: Menschen schlenderten durch die Gassen, jede Menge netter Lo-

kale, eine tolle Stimmung, besonders um die Kathedrale herum. Schnell suchten und fanden wir ein kleines nettes Hotel in der Altstadt, das – wie in einem arabischen Haus – einen Patio hatte (solche schönen, von den Mauren erbaute Häuser sollten wir noch mehr sehen) und stürzten uns ins Vergnügen. Das Beste war: wir konnten sogar noch draußen sitzen, an einem dieser netten Tischchen einer kleinen feinen Tapa Bar. Mitten im November hatte es dort 20 Grad um elf Uhr nachts... wunderbar! Und die ganze Stadt war voller duftender Mandarinen- und Zitronenbäume! Wir genossen diesen Abend sehr nach den Wochen voller Kälte und Nässe die hinter uns lagen. Und auch das Frühstück in einer kleinen Bar am nächsten Morgen konnten wir bei Sonnenschein einnehmen. Wir fuhren dann weiter durch eine wunderschöne Landschaft voller sanfter Farben und Ölbäumen und konnten uns gar nicht satt sehen. In Córdoba hielten wir an, um die berühmte Mezquita zu besichtigen. Diese wurde von den Mauren als Moschee erbaut und später von den Christen in eine Kirche verwandelt, wobei jedoch die Merkmale der Moschee erhalten blieben. Das ergibt eine sehr ungewohnte, aber interessante Mischung, und wenn man durchspaziert, fragt man sich dauernd, wo man nun eigentlich ist, im Westen oder im Orient? Nach einem Bummel durch die malerischen Gassen der Altstadt und einem Imbiss in einem alten orientalischen Patio fuhren wir weiter nach Granada, um dort am nächsten Tag die Alhambra anzuschauen. Es war wirklich beeindruckend, dieses Meisterwerk orientalischer Baukunst! Leider mussten wir weiter...

Um noch den letzten Tag in Frankreich verbringen zu können – als standesgemäßen Abschluss der Reise sozusagen – fuhren



wir die Nacht durch und hielten nur kurz in Barcelona, um eine Kleinigkeit zu essen. (In dieser Stadt ist zu jeder Tages- und Nachtzeit eine tolle Stimmung, es lohnt sich auf jeden Fall stehen zu bleiben, wenn es auch nur kurz ist, kann man doch das Flair spüren.) In Saint Rémy de Provence

gönnten wir uns ein ausgezeichnetes Mittagessen, bevor wir in ein ganz besonders gemütliches provenzalisches Hotel fuhren, um dort am Abend im Wintergarten Abschied zu feiern. Wir sind auf dieser Reise – in zwei Wochen – fünftausend Kilometer gefahren, dafür nur fünfzig Meilen gesegelt. ■

#### STATISTIK

Yacht	Katamaran Lagoon 380 <i>Tigerdance</i>
Route	Sanxenxo – Bayona – Viana do Castelo
Zeit	28. Oktober – 2. November 2003
Meilen	54, davon 30 unter Segel
Captain	Berndt Westiak
Crew	Angelica Reichelt Selim

# ATLANTIK – KARIBIK MODUL 0A

VON EDDI WESTERLUND

*Unser Grossprojekt hat einen fulminanten Start hingelegt. Die für die Lorelei eingesprungene Wotan hat die Herzen der Crew im Sturm erobert. Nach viertägiger intensiver Vorbereitung ist Eddi Westerlund am 30. Oktober planmässig aus der Marina Dalmacija in Sukošan ausgelaufen.*

**30. 10. 2004**

06.00 Angekommen in Marina Dalmacija in Sukošan. Lorelei, nehmen wir Wotan. Bunkern, überprüfen reparieren und endlich um 18.55 abgelegt in Richtung Vis

**31. 10. 2004**

Sehr große Wellen (um 5 m) Wind 8 - 9 Bf. In der Nacht Buglichter ausgefallen. Etmal: 140 M

**01. 11. 2004**

Schwache Winde aus SE also viel Wendeln. Etmal: 79 M

**02. 11. 2004**

viel gesegelt Wind 4 - 5 Bf. Motor zum Laden der Batterie oft laufen lassen. Etmal: 139 M

**03. 11. 2004**

Ionisches Meer, schwache Winde aus SE bei starkem Wellengang. 22.20 kam ein Gewitter 40 kn und strömendem Regen. Etmal: 143 M

**04. 11. 2004**

05.15 Dieseltank leergefahren also alle Elektrogeräte auf Sparflamme gestellt ab nun händisch gesteuert.

**05. 11. 2004**

01.15 Batterie komplett leer es wird nur mit Magnetkompass navigiert. 03.30 angelegt unter Segel in Siracusa. In der Bucht (Porto Grande) standen vor Anker zwei Kriegsschiffe und ein großes Segelschiff. Vormittag kamen zwei Leute von besagtem Segelschiff, die unsere Anlege-maßnahmen beobachtet hatten und haben uns gratuliert. Mittags, trotz Versprechen wurde uns in der Marina kein Diesel verkauft also mit Dreirad-Kleinlastler und Kanister zur nächsten Tankstelle.

**06. 11. 2004**

02.30 von Kriminellen Heckkleinen freigelassen, aufgewacht von der Nach-

twache des Großschiffes, mit Beiboot alles wieder gerichtet

09.05 Dank dem Schiffer des Großseglers Motor angesprungen, Warten auf Tamara  
21.00 Tamara angekommen, abgelegt in Siracusa.

**07. 11. 2004**

Meistens unter Segel um 14.20 in La Valletta ( Malta) ein und gleich ausklariert sehr freundliche Hafenleute. 28.3 l Diesel gebunkert  
18.10 abgelegt in La Valletta.  
22.10 sehr starker Wind und See. Tamara schwer seekrank

**08. 11. 2004**

Ganze Nacht schwere Stürme mit Böen größer als 50 kn Begegnung mit Großschiff-fahrt. Tamara weiterhin schwer seekrank. Entschluss in Gela auf Sizilien anzulegen. 15.40 angelegt in Marina Gela. Diesel in Kanister und Wasser gebunkert. Nach dem Sturm Verluste festgestellt: Fender, kurze Leine und ein Rettungsring, der unter dem Dinghy lag verloren, ein Rellingsteher verbogen.

**09. 11. 2004**

11.30 abgelegt in Gela bis 24.00 Großteil unter Motor

**10. 11. 2004**

Segeln in Richtung Sardinien. Wind NW - NWW.  
Etmal: 173 M

**11. 11. 2004**

Auf See in Bucht von Cagliari von Kanister gebunkert  
Etmal: 196 M  
Jetzt weiss ich, ich habe Chancen Palma de Mallorca plangemäss am 13. 11. 2004 zu erreichen

**12. 11. 2004**

Meistens unter Motor, wartend und zitternd auf Wind da zu wenig Diesel  
Um 16.00 kam der erhsehnte Wind, 6 - 7 Bf.  
Etmal: 204 M

**13. 11. 2004**

Der erhsehnte Wind entwickelte sich zu einem enormen Sturm von 45 kn  
11.30 angelegt in Marina Can Pastilla. Diesel voll gebunkert.  
1300 Übergabe des Bootes an Alex Begusch

Lt. Log haben wir 1643 M zurückgelegt. ■

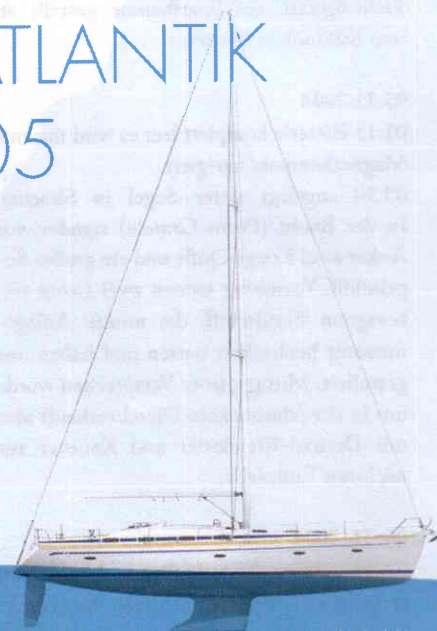
## STATISTIK

Yacht	Bavaria 50 <i>Wotan</i>
Route	Sukošan -- Siracusa -- La Valletta -- Gela -- Cagliari -- Palma de Mallorca
Zeit	28. Oktober -- 2. November 2003
Meilen	1643
Captain	Edward Westerlund
1. Offizier	Andi Adamczyk
Crew	Jacek Piechocki (= Mac Gyver, und Arzt) Krzysztof Gonlarek Tamara Saleh (2. Woche)

**JETZT BUCHEN!**

# MIT WOTAN ÜBER DEN ATLANTIK IN DIE KARIBIK 2004/2005

*Es ist wieder so weit. Kommenden Winter gibt es ein Großprojekt der SFV Strongbow.*



Symbolbild



Wir fahren ab Ende Oktober 2004 mit der *Wotan* von Sukošan über Gibraltar, die Kanarischen und Cabo Verde Inseln in die Karibik, wo es ab 25. Dezember zweiwöchige Module entlang der Kleinen Antillen geben wird. Ab Mitte April geht es dann über die Bermudas und Azoren zurück nach Europa.

In gewohnter Weise werden die meisten Module von erfahrenen Mitglieder der SFV Strongbow geführt, Mitglieder und Freunde können einzeln oder in Gruppen an diesen Modulen teilnehmen.

Anders als beim Törn 2000 besteht diesmal aber, auf einigen Modulen, auch die Möglichkeit, die *Wotan* bareboat zu chartern.

#### DAS SCHIFF

Die *Wotan* ist eine drei Jahre alte Bavaria 50 der Charterfirma MTI-Yachting in Sukošan, mit fünf von innen zugänglichen Kabinen, also 10 Kojen, ausgestattet mit

Rollgenua und Rollgroß und der heute standardgemäßen technischen Ausstattung wie GPS-Plotter, Autopilot, UKW-Sprechfunkgerät etc.

Die Ausrüstung mit RADAR und Schlepp- oder Windgenerator ist geplant, bei Zustandekommen von kombinierten Segel-/Tauchmodulen kann auch die entsprechende Tauchausrüstung wie Flaschen und eventuell ein Kompressor mitgenommen werden.

#### DAS PROJEKT

Das Projekt wird von Berndt Wesiak und Gordon Jovic veranstaltet, die SFV Strongbow dient als Informations- und Koordinationsplattform.

Information und Berichte gibt es regelmäßig auf der Website der SFVS, also unter [www.go.to/sfvs](http://www.go.to/sfvs) und in Form der SFVS-Newsletter per e-mail, Reservierungen und Buchungen sind über die Projektleitung möglich.

#### KONTAKT

Berndt Wesiak

+43 676 409 0065

[berndtwesiak@utanet.at](mailto:berndtwesiak@utanet.at)

Gordon Jovic

+385 98 474321

[gordon@mti-yachting.com](mailto:gordon@mti-yachting.com)

#### UNSER PARTNER

MTI Yachting d.o.o.

Zelenjak 52, 10000 Zagreb

Marina Dalmacija, Bibinje Sukošan

Marina Kaštelna, Kaštel Gomilica

Tel +385 (0)1 4662 961

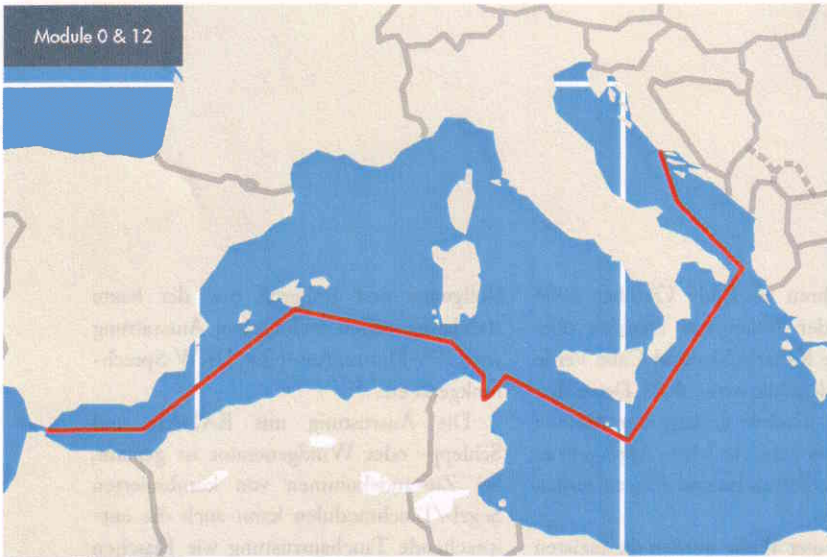
Fax +385 (0)1 4662 960

GSM +385 (0)98 474 321

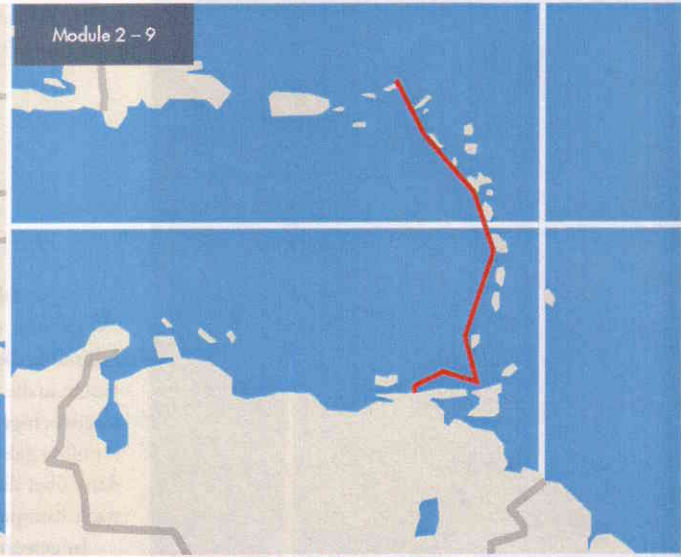
Email [info@mti-yachting.com](mailto:info@mti-yachting.com)

Internet [www.mti-yachting.com](http://www.mti-yachting.com)

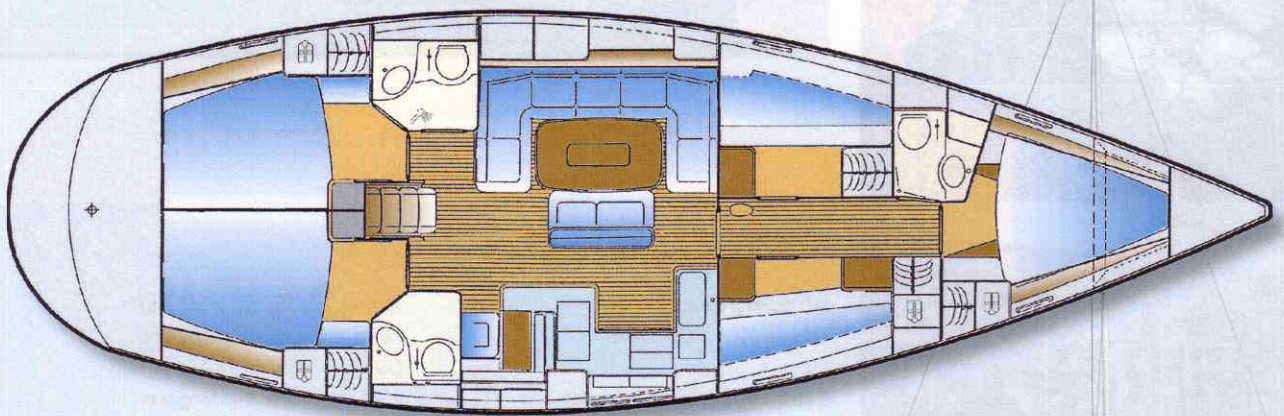
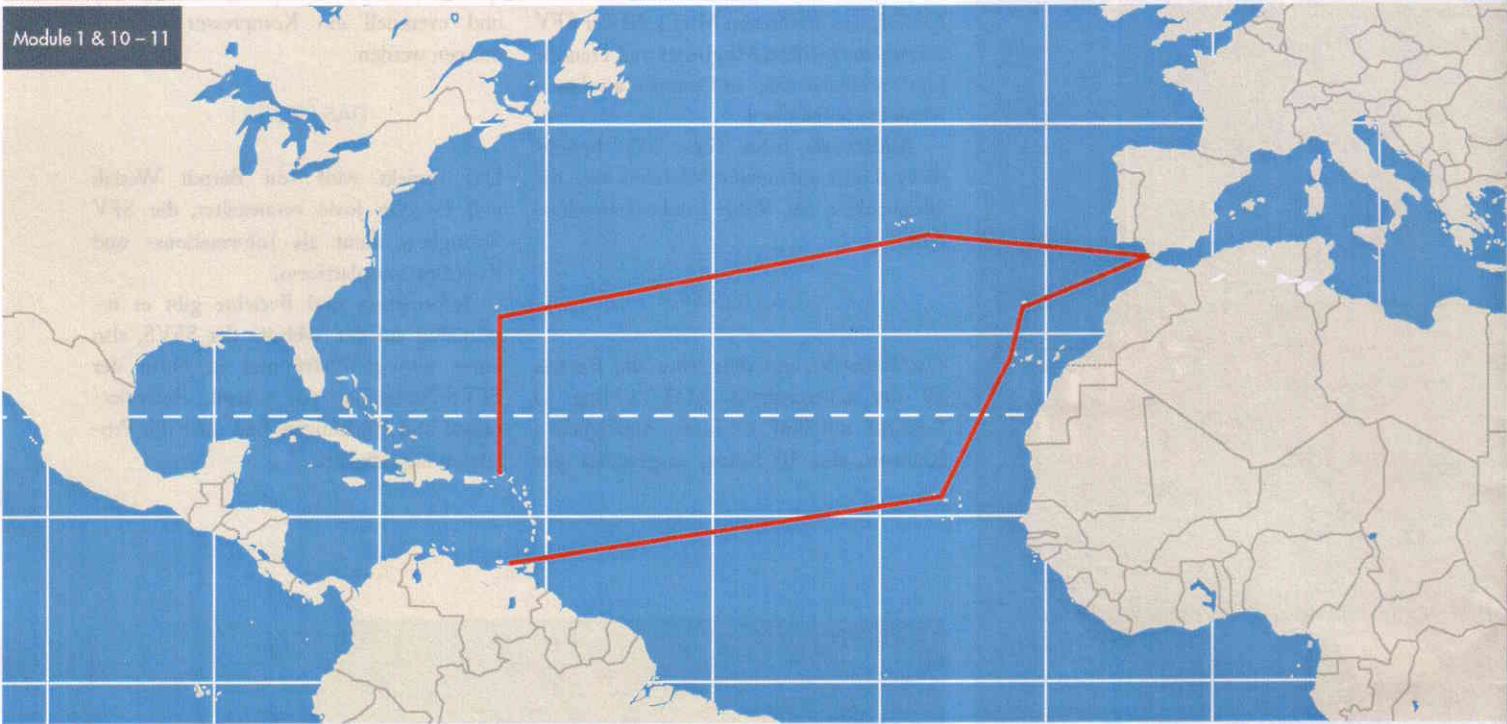
Module 0 & 12



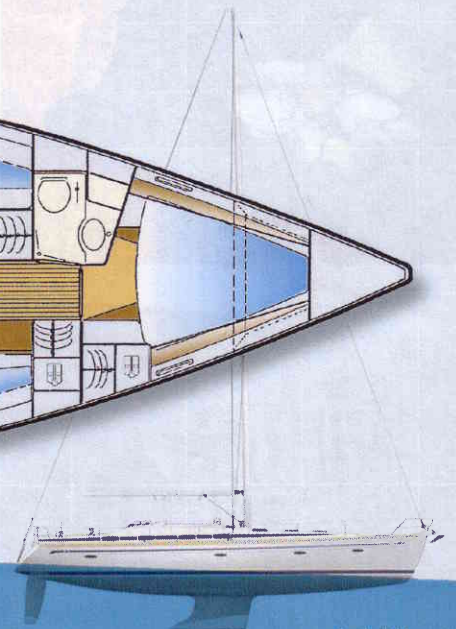
Module 2 - 9



Module 1 & 10 - 11



SMG N° 5



Symbolbild

## MODULÜBERSICHT

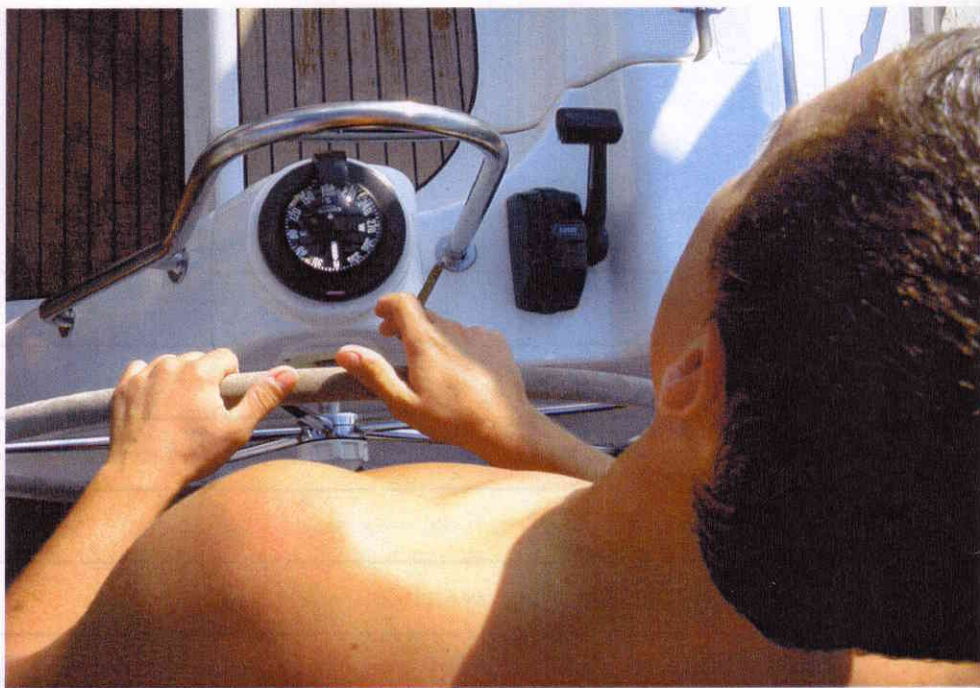
MODUL	TERMIN	ROUTE	DAUER	PREIS PRO PERSON
0 A	30 Okt – 13 Nov 04	Sukošan – Palma de Mallorca	2 Wochen	EUR 400,-
0 B	13 – 27 Nov 04	Palma de Mallorca – Gibraltar	2 Wochen	EUR 400,-
1	27 Nov – 25 Dez 04	Gibraltar – [Madera] – Islas Canarias – [Cabo Verde] – Venezuela / Trinidad	4 Wochen	EUR 1.000,-
2	25 Dez 04 – 8 Jan 05	Trinidad – Martinique	2 Wochen	EUR 1.000,-
3	8 – 22 Jan 2005	Martinique – Martinique	2 Wochen	EUR 900,-
4	22 Jan – 5 Feb 2005	Martinique – Martinique	2 Wochen	EUR 900,-
5	5 – 19 Feb 2005	Martinique – Martinique <b>Segeln und Tauchen</b>	2 Wochen	EUR 900,-
6	19 Feb – 5 Mär 2005	Martinique – Martinique	2 Wochen	EUR 900,-
7	5 – 19 Mär 2005	Martinique – Martinique <b>Segeln und Tauchen</b>	2 Wochen	EUR 900,-
8	19 Mär – 2 Apr 2005	Martinique – Martinique	2 Wochen	EUR 900,-
9	2 – 16 April 2005	Martinique – Virgin Islands	2 Wochen	EUR 900,-
10	16 Apr – 14 Mai 2005	Virgin Islands – Acores	4 Wochen	EUR 0,-
11	14 – 28 Mai 2005	Acores – Gibraltar	2 Wochen	EUR 400,-
12 - ...	Juni 2005	Gibraltar – Sukošan	pro Woche	EUR 350,-
		BareboatCharter in der Karibik (möglich auf den Modulen 5 – 9)	pro Woche	EUR 4.000,-

### PROJEKTDATEN

Schiff	Bavaria 50 <i>Wotan</i> , Bj. 2001
Charter	MTI-Yachting
Projektleitung und Veranstalter	Berndt Westiak und Gordon Jovic
Kontakt	Seefahrervereinigung Strongbow Dietrichgasse 18/60, 1030 Wien
E-Mail	sfv.strongbow@gmx.at
Telefon	+43 676 409 0065
Internet	www.go.to/sfvs



Wie in jeder Ausgabe des Seemannsgarns ist diese Seite eine Kombination aus Rückblick auf jüngste Erfolge auf dem Ausbildungssektor und Aufruf an alle Mitglieder, weiterhin ihre Fähigkeiten und Kenntnisse zu vertiefen – Schließlich geht es um eure Sicherheit und die eurer Mitsegler!



## UNSER AUSBILDUNGSANGEBOT

Ende 2003 / Anfang 2004 wurde der FB2/3-Kurs B09 mit Theorie- und zwei Praxisprüfungen abgeschlossen, 2003 wurden ein A-Kurs und ein GMDSS-Kurs durchgeführt, 2004 wurden zwei A-Kurse in Wien sowie ein A-Kurs und ein FB3-Kurs in Klagenfurt durchgeführt. Derzeit laufen ein FB4-Kurs, FB2/3-Kurse B10 und B11, eine MSVÖ- und zwei ÖSV-B-Theorie- und Praxisprüfungen sind für die erste Jahreshälfte 2005 vorgesehen.

Seit Anfang 2003 haben wir:

- 10 neue Inhaber des ÖSV-B-Scheins (davon sieben FB 3, drei FB 2)
  - 7 neue Inhaber des MSVÖ-B-Scheins
  - 12 neue Inhaber des ÖSV-A-Scheins
  - 3 Absolventen des GMDSS-Kurses
- Stand: Mitte Juni 2004

Laßt Euch diese Erfolgsstatistik als Beispiel dienen! ■





## KURSANGEBOT

### ÖSV UND MSVÖ BEFÄHIGUNG

Wir bieten kombinierte Kurse für FB 2 und 3 an, wobei die Entscheidung für welchen Fahrbereich man antritt, erst kurz vor der Theorieprüfung getroffen werden muß.

<b>Theorie</b>	Abendkurs über ca. 4–5 Monate mit jeweils einem Abend pro Woche, insgesamt 20–25 Abende – Abschluß mit Theorieprüfung																	
<b>Praxis</b>	Einwöchiger Praxiskurs auf einer der Teilnehmerzahl entsprechenden Segelyacht – Abschluß mit Praxisprüfung																	
<b>Voraussetzungen</b>	<b>Theorie</b>	offiziell keine; Erfahrung, Grundkenntnisse sind von Vorteil																
		<table border="1"> <tr> <th>ÖSV</th> <th>MSVÖ</th> </tr> <tr> <td><b>Praxis FB 2</b></td> <td>500 Seemeilen</td> <td>500 Seemeilen</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3 Nachfahrten</td> <td>1 Nachtansteuerung</td> </tr> <tr> <td><b>Praxis FB 3</b></td> <td>1000 Seemeilen</td> <td>1000 Seemeilen</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5 Nachfahrten</td> <td>1 Nachtansteuerung</td> </tr> <tr> <td></td> <td>100 Seemeilen außerhalb des FB 2</td> <td>1 Überfahrt über 60 Seemeilen</td> </tr> </table>	ÖSV	MSVÖ	<b>Praxis FB 2</b>	500 Seemeilen	500 Seemeilen		3 Nachfahrten	1 Nachtansteuerung	<b>Praxis FB 3</b>	1000 Seemeilen	1000 Seemeilen		5 Nachfahrten	1 Nachtansteuerung		100 Seemeilen außerhalb des FB 2
ÖSV	MSVÖ																	
<b>Praxis FB 2</b>	500 Seemeilen	500 Seemeilen																
	3 Nachfahrten	1 Nachtansteuerung																
<b>Praxis FB 3</b>	1000 Seemeilen	1000 Seemeilen																
	5 Nachfahrten	1 Nachtansteuerung																
	100 Seemeilen außerhalb des FB 2	1 Überfahrt über 60 Seemeilen																

Fehlende Meilen, Nachfahrten und Überfahrten können teilweise im Kurs absolviert werden.

### ÖSV – SEGELFÜHRERSCHEIN A

Segeln lernen auf unseren Clubjollen. Theoriekurse in Wien, Praxiskurse im Segelzentrum Wien an der Neuen Donau und in Oggau am Neusiedlersee. Wenn der A-Schein formell auch nicht mehr Voraussetzung für die B-Theorieprüfung ist, empfehlen wir doch jedem Schiffsführer in spe, auf diese Art einmal wirklich segeln zu lernen. Was hier verabsäumt wird, ist auf Yachten kaum nachholbar.

### KROATISCHER SPORTBOOTFÜHRERSCHEIN

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

### GMDSS – KURS

Global Maritime Distress and Safety System – das internationale satellitengestützte digitale Seenotrettungssystem wird in wenigen Jahren endgültig UKW-Sprechfunkkanal 16 als Notrufkanal ablösen. Kurs in Kooperation mit der Motorbootschule Wolf, Prüfung bei der Österreichischen Fernmeldebehörde in Wien können jetzt schon absolviert werden.

Weiters haben wir Skippertrainings, Meilentörns, Katamarantraining etc. im Programm. Alle Kurse werden, je nach Nachfrage, mehrmals im Jahr angeboten und zeichnen sich durch die bereits gewohnte hohe Flexibilität aus.

## DER CLUB – FAKTEN & TERMINE

### Adresse

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

### Kontakt

sv.strongbow@gmx.at  
www.go.to/sfvs

### Termine 2005

- 4. 3. Ordentliche Generalversammlung
  - 2. 7. Sommerfest im SZ Wien
  - August Seefest in Klagenfurt
  - 27. 10. 04 Mit der Wolan über den  
bis Ende Juni Atlantik in die Karibik
- Törns finden laufend statt.



### IMPRESSUM

#### Redaktion

Berndt Wesiak, Gerhild Roth

#### Layout & Art Direction

Markus Mayer, PLUTONIKA design

#### Fotos

Markus Mayer, Andreas Frank, Angelica Reichelt,  
Elisabeth Locker, Bavaria Yachtbau GmbH

#### Produktion

Claus Ringseis

# „SEGELYACHT FÜR VIELFRASSE STRONGBOW“

**NAVIGARE NECESSE EST – JETZT ÜBEN!**

VON WALTER GRUBER

Verwendete Karte                    Britische Übungskarte 5090 (202)  
Angenommene Mißweisung                    2°E  
Deviationstabelle                    siehe Übungsaufgaben Wögerer, letzte Seite

Die schon etwas heruntergekommene Yacht „Segelyacht für Vielfraße Strongbow“, kurz „SFV Strongbow“ oder „SFVS“ hat die Nacht unter Anker zwischen Ilovik und Otok S. Petar verbracht. Um ca. 0330 wird Anker gelichtet und der Rudergänger steuert unter Motor nach NE, bis der zu steuernde Kurs nach Hr. Bik feststeht. Um 0400 bestimmt die Navigatorin, nennen wir sie Sissi, die Position, indem sie den Höhenwinkel der 62 m-Marke auf Otok S. Petar mit 1°39' bestimmt (Indexfehler: +3'), während der Rudergänger, sagen wir Eddie zu ihm, gleichzeitig die Marke über den Steuerkompaß in 234° peilt, während MgK 031° anliegt.

1. Auf welcher Position befindet sich die Yacht? In welcher Entfernung von der Marke befindet sich die Yacht? Wie ist die rwP?

Die Tageslogge wird auf Null gestellt, die Fahrt auf 5 kn eingestellt und Sissi bestimmt den Kurs nach Hr. Bik.

2. Welchen rwK ermittelt sie, welchen MgK teilt sie Eddie mit?

Um 0415, bei [1,2M] entdeckt der wache Rudergänger ein Feuer mit der Kennung Fl. W. 5s in der Kimm und peilt es Daumen mal Steuerkompaß mit 317°, während der befohlene Kurs anliegt. Die Augeshöhe wird mit 2m angenommen.

3. Um welches Feuer handelt es sich? Wie ist die rwP? Auf welcher Position befindet sich die Yacht?

Hr. Bik wird an Bb liegen gelassen und Kurs auf O. Dolfin genommen (Navigatorin und Rudergänger stellen erfreut fest, daß sie sich den lästigen Rechenturm sparen können und keine neuen Kurse merken müssen).

Um 0456 [4,7 M] überquert die Yacht die 20 m-Isobathe, gleichzeitig peilt die gewissenhafte Navigatorin mit der Peilscheibe O. Palacol in 245°.

4. Welche rwP trägt sie in die Karte ein? Auf welcher Position befindet sich die Yacht?

Um 0545 [8,8 M] peilt die Navigatorin O. Trstenik mit dem Handpeilkompaß in 319° und läßt sich 21 min. später vom Rudergänger eine weitere Peilung geben. Eddie peilt O. Trstenik über den Steuerkompaß mit 291°.

5. Welche rwP trägt die Navigatorin in die Karte ein? Welchen Loggestand teilt ihr der Rudergänger gleichzeitig mit seiner Peilung mit? Welchen wahren Ort ermittelt Sissi aus all diesen Werten?

Mittlerweile ist auch der Commodore erwacht. Da er seinen Schützlingen aus leidvoller Erfahrung mißtraut und außerdem seinen Sextantenfetisch ausleben möchte, bestimmt er zum gleichen Zeitpunkt selbst die Position, indem er die Winkel zwischen Hr. Bik und O. Trstenik (103°), bzw. zwischen O. Trstenik und Tovarnele (101°) bestimmt, bei seiner Routine selbstverständlich „gleichzeitig“.

6. Welche „wirklich richtige“ Position ermittelt er?

Überrascht und etwas spöttisch, insgeheim aber doch befriedigt, daß die vielen mühsamen Ausbildungsstunden nicht umsonst waren, bestätigt er Sissis Ergebnis, aber natürlich nicht ohne sie noch einmal zu belehren, daß sie von selbst die viel genauere Methode der doppelten Horizontalwinkelmessung anwenden hätte können.

Um 0624 [12,0 M] ist der Morgenkaffee getrunken, und wie bestellt kommt Wind aus ENE auf. Basisdemokratisch wird also beschlossen, Segel zu setzen.

Als der Rudergänger an den Wind geht, liegen am Kompaß 000° an und die Logge zeigt erfreuliche 5 kn Fahrt. Dank seiner überwältigenden Erfahrung bestimmt der Commodore die Abdrift unserer Yacht präzise mit 6°.

7. Welchen Kurs kann Sissi in die Karte eintragen?

Durch den Duft frischen Kaffees und das wunderschöne Geräusch des Segelsetzens ist auch das Bordfaultier, von allen liebevoll Walter genannt, erwacht, hat sich aus den Laken befreit und belästigt sofort die Navigatorin mit der Frage: „Wo sind wir eigentlich?“.

Da ihn das „Ungefähr südwestlich von O. Dolfin“, das er ihr entlocken kann, natürlich nicht zufrieden bzw. ruhig stellt, beschließt die Ärmste, die sich ohnehin Sorgen wegen der vorausliegenden Untiefen macht, mittels einer Vierstrichpeilung eine Position zu bestimmen. (Um die Tränen der Rührung zu verbergen, macht sich der Commodore erst mal an die Zubereitung des Frühstücks.)

Bei der ersten Peilung um 0644 meldet Eddie [13,7 M] Loggestand, bei der zweiten um 0650 [14,2 M].

8. Welche Werte hat Sissi (natürlich) auf der Peilscheibe voreingestellt? Welche Position kann sie dem Bordfaultier stolz präsentieren?

Der Commodore hat mittlerweile aus der Kombüse in die benachbarte Navigationsecke gespachtelt und festgestellt, daß Hr. Mazumel und Rt. Lun bald in Deckung kommen werden und sich damit eine Kontrolle der Deviationstabelle quasi aufdrängt. Vor Jahren in Grado von einem gewissen Friedrich R. (Name geändert) erstellt, hat er an ihre Genauigkeit nie glauben können. Vom Radar liest er die RaSP 75° ab.

9. Welche Deviation wird für diesen Kurs ermittelt?

Zufrieden, daß zumindest 50% seiner Befürchtungen eingetroffen sind, beschließt der Commodore, die ungenaue Deviationstabelle

weiter zu verwenden, da Sissi ja bisher trotzdem sehr genau navigiert hat. Vielleicht sogar deswegen, wie er noch süffisant anmerkt.

Um 0717 [16,4 M] schläft der Wind ein und die Segel werden geborgen. Der Commodore nutzt das, um eine Kursänderung auf ein ihm als gut bekanntes Lokal in Jablanac vorzuschlagen, was trotz gerade stattfindenden Frühstücks von der Besatzung der „Segelyacht für Vielfraße Strongbow“ angenommen wird.

Sissi weiß natürlich fast sofort, daß der KaK 112° zu diesem erfreulichen Ziel führt.

10. Welchen MgK gibt sie Eddie?

Die ungenaue Deviationstabelle macht häufigeres Peilen nötig. Der damit beauftragte Walter ist jedoch offiziell noch zu schläfrig, um mit dem Handpeilkompaß zwei gleichzeitige Messungen zu produzieren (in Wahrheit ist er nur boshaft) und liefert um 0737 die Handkompaßpeilung 057° auf Donji Rt. und um 0751 220° auf Rt. Lun. Zum Glück hat Eddie ihn durchschaut und sich die entsprechenden Loggestände gemerkt: um 0737 [18,1 M] und um 0751 [19,2 M]. Sissi kann also doch eine Position bestimmen.

11. Wie heißt die Methode? Welche Position liefert sie?

Die Mannschaft beschließt (mit einer Gegenstimme), Sissi zu entlasten, Walter zur Strafe als Ausguck an den vom Cockpit maximal entfernten Bug zu setzen und die ungefährliche Streke bis Jablanac auf Sicht zu navigieren.

## LÖSUNGEN

Kurse	Peilungen																			
	1	3	5a	5b	9	4	8a	8b	10	11										
MgK	000°	245°	SP	045°	090°	075°	rwK	017°	BW	-06°	075°	291°	291°	075°	rwP	262°	VE	039°	084°	
SP																				
MgP	234°	317°																		
Dev.	+12°	+09°																		
mWP	246°	326°	319°	300°	078°															
MW	+02°	+02°	+02°	+02°	080°															
rwP	248°	328°	321°	302°	080°															
1. rWP 248°	44° 28,1' N	014° 35,6' E																		
MgK 031																				
Entfernung 1,2 M																				
2. rwK 017°																				
MgK 006																				
3. Rt. Suka																				
5. 0545: rwP 321°																				
44° 38,1' N	014° 39,9' E																			
0606: rwP 300°																				
Dev. +3° für MgK 000°																				
9. rWP 80°																				
44° 41,6' N	014° 40,7' E																			
8. 039° / 084°																				
44° 42,8' N	014° 44,5' E																			
Doppelpeilung																				
11. Abgestumpfte																				
10. MgK 100°																				
Siehe 5.																				
7. KaK 004°																				
[10,6 M]																				
10. MgK 100°																				
KdW																				
BW																				
rwK																				
MW																				
mWK																				
Dev.																				
MgK																				

# PAM PAM



**PLUTONIKA<sup>®</sup>** DESIGN

GRAFIK : WEB : INTERIORS : ILLUSTRATION



\* Schöne Zeitung – seit November 2004.