

SMG^{N°8}

SEEMANNSGARN

Vereinszeitung der Seefahrervereinigung Stronabow e.V.
MÄRZ 2011

SFVS - FLOTTILLE

Das war 2010 **ITALIEN**
Das wird 2011 **KROATIEN**

AUSBILDUNG

Vom A-Schein bis zur Astronavigation

CHARTER

Bei Freunden

Die SFVS ist Mitglied
beim HOCHSEEVERBAND

SEENOTRETTUNGS-
VORFÜHRUNG

TÖRNBERICHTE

2011 SKIPPERSEMINAR
PRÜFUNGSTÖRNS





Vereinigte Seefahrer!

Ein Jahr ist vergangen, wieder stehen wir unmittelbar vor der Austrian Boatshow in Tulln, wieder gibt es ein neues Seemannsgarn. Mein Appell an dieser Stelle vor einem Jahr im SMG Nr.7 hat also ein wenig Gehör gefunden, obwohl sich auch diesmal die Fertigstellung verzögerte - mangels Bereitschaft mancher mitzumachen und wenigstens zu unserem Highlight im Vorjahr, der ersten SFVS-Flottille, etwas beizutragen. Immerhin hat's diesmal nur ein halbes Jahr länger als geplant gedauert, wir sind also auf dem richtigen Weg.

Das vergangene Jahr hat einige Neuheiten und Veränderungen gebracht, so haben wir erstmals in der Geschichte der SFVS eine Woche Flottillesegeln veranstaltet, wir sind Verbandsverein im neu gegründeten Österreichischen Hochsee-Yachtsportverband geworden, wir haben unser vor drei Jahren „gesundgeschrumpftes“ Präsidium wieder um einige arbeitswillige Mitglieder erweitert, wir konnten unser Kontingent im MSVÖ-Prüferkader verdreifachen und das Ausbildungs- und Prüfungswesen in Österreich steht am Scheideweg.

Zur Flottille und zum Hochseeverband findet ihr im Blattinneren mehr Info, zur Erweiterung des Präsidiums sei gesagt, dass wir es als unser vorrangiges Ziel sehen, euch den bestmöglichen Service in allen Belangen der Seefahrt zu bieten. Dafür die richtigen Mitarbeiter zu finden, ist in einem Verein unserer Größe natürlich nicht immer leicht. Nun scheint es uns endlich zu gelingen, die wirklich wichtigen und notwendigen Referate – Ausbildung, Seefahrt, Öffentlichkeitsarbeit – mit Mitgliedern zu besetzen, die nicht nur willens sind, ernsthaft mitzuarbeiten sondern auch die entsprechenden Voraussetzungen mitbringen. Details dazu findet ihr auf unserer Website.

Was das Prüfungswesen betrifft gibt es einiges zu berichten. Ich beginne mit dem Positiven und bin sehr froh darüber, dass es uns gelungen ist, den hohen Ausbildungsstand unserer Mitglieder auch einmal dadurch zu dokumentieren, dass seit einigen Monaten neben mir auch Sissi Locker und Franz Gattermayr dem Prüferkader des MSVÖ angehören.

Das weniger Positive ist, dass das Prüfungswesen in Österreich eine ungewisse Zukunft hat. Der Verfassungsgerichtshof hat auf Grund einer Beschwerde des VKSÖ das Seeschiffahrtsgesetz auf seine Verfassungsmäßigkeit geprüft und zu recht erkannt, dass die „Monopolstellung“ der beiden Verbände MSVÖ und ÖSV bei der Ausstellung von amtlich anerkannten Befähigungsausweisen dieser Prüfung nicht standgehalten hat, also verfassungswidrig ist.

Der Gesetzgeber hat nun bis zum 31. Dezember 2011 Zeit, eine Neuregelung zu finden. Und wie diese aussehen wird, kann derzeit natürlich niemand wirklich sagen. Ich persönlich bin zwar zuversichtlich, dass man eine Lösung findet, die dem traditionell hohen Niveau der – bei Prüfungen geforderten – Ausbildung in Österreich Rechnung tragen wird, theoretisch ist aber alles möglich – von der totalen Öffnung der Ausstellung von BFA bis zur ersatzlosen Abschaffung der amtlich anerkannten Führerscheine.

Hoffen wir also das Beste, nützen wir aber jedenfalls auch dieses Jahr, um uns nautisch weiterzubilden und vielleicht noch den einen oder anderen BFA zu erwerben. Die vor der Neuregelung ausgestellten behalten ja jedenfalls ihre Gültigkeit und ihr Staatswappen. Und „das Ausland“ wird wohl kaum auf Grund einer möglichen Neuregelung in Österreich seine Führerscheinbestimmungen ändern.

Salutissimi,

Der Commodore

INHALTSVERZEICHNIS

SEITE	2	DAS WORT DES COMMODORE
SEITE	3	INHALTSVERZEICHNIS
SEITE	4	FLOTTILLE 2010 und 2011
SEITE	5 - 17	FLOTTILLENSEGELN 2010 BERICHT ALAIN KELLER
SEITE	18 - 26	FLOTTILLENSEGELN 2010 BERICHT FRANZ GATTERMAYR
SEITE	27	LAVAZZA
SEITE	28 - 29	AUS DEN VERBÄNDEN BERICHT BERNDT WESIAK
SEITE	30 - 33	SEENOTRETTUNGSVORFÜHRUNG BERICHT RENATE UND STEFAN KREML
SEITE	34 - 41	TÖRN SALERNO - PALERMO - SALERNO BERICHT ROMAN STANZL, ELISABETH LOCKER und BERNDT WESIAK
SEITE	42 - 56	TÖRN KROATIEN: ROGOZNIZA - DUBROVNIK und retour BERICHT GERALD ENGL
SEITE	57	FLOTTILLE 2010 und 2011
SEITE	58 - 59	KLASSIKER: MALWINE BERICHT WERNER BREGAR

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Seefahrervereinigung Strongbow e.V.
A-1030 Wien, Dietrichgasse 18/60
T: 0676 4090065
E: sail@sfv-strongbow.com
I: www.sfv-strongbow.com

REDAKTION UND LAYOUT

Elisabeth Locker

PRODUKTION

Werner Bregar



SFVS – FLOTTILLE 2010

PONTINISCHE INSELN - GOLF VON NEAPEL



BERICHT ALAIN KELLER

YACHT	Hanse 400 PERSEA
ROUTE	Salerno-Amalfi-Capri-Ventotene-Ponza-Casamicciola-Ischia-Positano-Salerno
ZEIT	05. bis 12. Juni 2010
SEEMEILEN	216 davon 50 SEG / 166 MOT (23%/77%)
KAPITÄN UND INSTRUKTOR	Sissi Locker
FLOTTILLENKOMMANDANT UND INSTRUKTOR	Berndt Wesiak
CREW	Alfred Zoubek, Peter Frigo, Alain Keller

Als absoluter Neuling bei der SEEFAHRERVEREINIGUNG STRONGBOW, der bis anhin auch das Erlebnis des Flottillen-Segeln noch nicht kannte, wurde mir die Aufgabe übertragen, sozusagen völlig unbefangenen und unvoreingenommen diesen Törnbericht für das Seemannsgarn zu schreiben. Daher ist dieser Bericht teilweise in der „wir“ oder „ich“ Form geschrieben und enthält auch ein paar persönliche Kommentare. Am Abend nach meiner Ankunft in Salerno wartete die 22 Personen grosse Flottillen-Mannschaft mit bereits gefüllten Bäuchen beim geselligen Einstimmen auf die bevorstehende Woche.

Somit waren mir jegliche Vorbereitungen, insbesondere die Bootsübernahme sowie die Beschaffung der Getränke- und Nahrungsvorräte erspart geblieben. Sehr schnell lernte ich unsere lustige Mannschaft mit Kapitän Sissi, Alfred und Peter kennen. Nur Berndt kam noch später an den Tisch und schien einfach nur darüber froh zu sein, dass dieser Tag sich dem Ende zuneigte.

Nachdem der Cameriere unserem Skipper noch ein Abschiedsgläschen spendiert hatte, verliessen wir als letzte Crew den Tisch und schlenderten in Richtung Hafen zu unserer Yacht PERSEA.





06.06.2010 SALERNO - AMALFI - CAPRI

14 SEG – 22 MOT

Sonntagmorgens wurde ziemlich zügig nach dem ersten Kaffee die Sicherheitseinweisung von unserem Kapitän gehalten und eine Flottillen-Skipperbesprechung durchgeführt. So starteten alle vier Yachten kurz nach neun ihre Motoren, wobei unser aller Sehnsucht nach dem offenen Meer und seiner salzigen Luft förmlich zu spüren war. Die baldige Erkenntnis, dass unser Autopilot nicht korrekt funktionierte, beeinträchtigte die Stimmung an Bord überhaupt nicht. Wie sich bald herausstellte, übernahm Peter diese Funktion sehr gerne.

Acht Seemeilen und eineinhalb Stunden Motorfahrt später erreichten wir das erste Etappen Ziel Amalfi. Hier bekamen wir die ersten drei Stunden zur freien Verfügung, welche Alfred, Peter und ich für einen

Landgang im schmucken Dörfchen nutzten.

Von einem netten Kaffee aus, wurden wir Zeugen einer prachtvollen italienischen Hochzeit. Als die junge Braut von ihrem Vater begleitet, die lange Treppe des Doms hoch stolzierte, war sogar unsere sonst sehr gesprächige Runde still geworden. Kleine Überraschungen dieser Art beglückten uns über die ganze Woche...





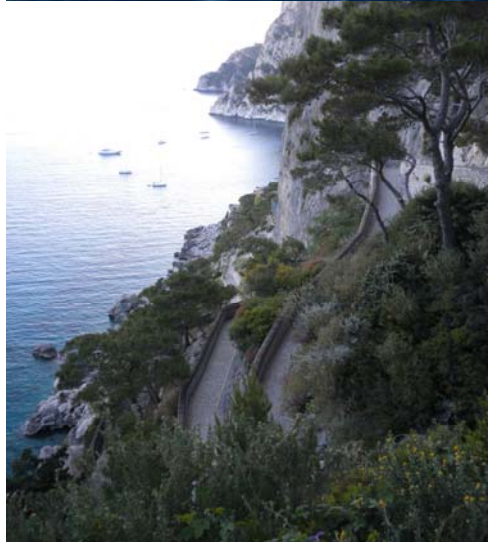
Während der Nachmittagsfahrt zur Marina Piccola auf der *Insel Capri* bewies uns Berndt der Flottillenkommandant, dass wir, die Crew, noch fast kein Element auf unserer Yacht beim offiziellen Namen nennen konnten.

Auch die korrekte Funktion, Fähigkeit sowie Beschaffenheit von jedem einzelnen Teil wurde uns tiefgründig erläutert. Diese und weitere spannende Theoriestunden über KVR, Sicherheit, Seemannsetikette etc., vom Vereinskommantanten wie auch von unserem Kapitän habe ich während der gesamten Woche extrem geschätzt.

Nach 14 Seemeilen unter Segel und einem nächtlichen Spaziergang auf Capri, geführt von unserem Bordarzt Peter, der diese Insel zuvor mit seiner Frau besucht hatte, freuten sich alle auf die wohlverdiente Nachtruhe.



MARINA PICCOLA



CAPRI



07.06.2010
40 MOT

CAPRI - VENTOTENE



Das Tagesziel für Montag war die Bucht von Ventotene. Nach meiner ersten Tellerwende im Hafen erreichten wir sehr schnell die auf dem Weg liegende **Grotta Azzurra** gegen 12.30 Uhr. Der Versuch mit der Francesca im Päckchen zu liegen musste wegen Wellengang leider abgebrochen werden. Alfred und Peter besuchten währenddessen die Grotta Azzurra und haben dafür eine Dinghy-Paddelaktion, 15 Minuten Wartezeit und je 12 Euro investiert, was scheinbar nicht unbedingt seinen Preis wert war.

Hingegen waren die Delphine, welche später für ein paar Minuten vor unseren Bug hüpfen, kostenlos und sowieso unbezahlbar. Vielleicht wurde uns diese

Überraschung gewährt, weil wir alle zuvor pflichteifrig das Mann-über-Bord-Manöver unter Motor geübt hatten. Zur Stärkung beglückte uns Alfred zwischendurch mit leckeren belegten Broten. Bei Sonnenuntergang passierten wir die ehemalige Gefängnisinsel Santo Stefano und erreichten kurz vor Einbruch der Dunkelheit unseren Liegeplatz vor dem kleinen Hafen „Porto Vecchio“ von Ventotene. Das Kapitänspärchen liessen wir mit Pasta an Bord und begaben uns mit dem Dingi auf die Suche nach einem Teller frischer Muscheln. Unser Dreierteam war dabei sehr erfolgreich und kehrte dementsprechend etwas spät aber gut gelaunt zur Yacht zurück.



08.06.2010
23 MOT

CAPRI - PONZA

Mit Anlegemanövern im geräumigen Porto Cala Rossa und grossem Flottillenessen in einem kleinen Hafenrestaurant war der Dienstag in Ventotene ziemlich aktionsgeladen. Die ganze Mannschaft hat die PERSEA schlussendlich je einmal gewendet und erfolgreich an der Mole seitwärts stillgehalten. Dabei wurde nur einmal ein italienischer Bootsführer leicht verärgert. Daher kam die Mannschaft des Kommandoschiffes auch als letzte, aber dafür umso hungriger und durstiger am Mittagstisch an. Fisch, Wein, Kaffee, Grappa und Segelfreunde. Wir widmeten uns mit Meeresblick ein paar Stunden allen Vorzügen der italienischen Küche und des Vereinslebens.



Zur Afterhour bis kurz vor gation ein und packte Sonnenuntergang be- zu meiner grossen Freusammeln wir uns auf de sogar einen Sextander mit Ballon ge- ten aus. Nachdem die schmückten Francesca. PERSEA um 22.25 Uhr si- Für kalte Getränke und cher verankert war, ein wenig Musik blieb suchten wir mit geho- unsere Crew sowieso benen Köpfen und vol- noch gerne eine Weile len Gläsern noch ein im Hafen, bevor wir um wenig nach Sternbilder. 18.30 Uhr den Motor starteten und Ponza ansteuerten. Während der 27 Seemeilen langen Überfahrt weihte uns Berndt in die Astronavi-



09.06.2010

CHIAIA DI LUNA

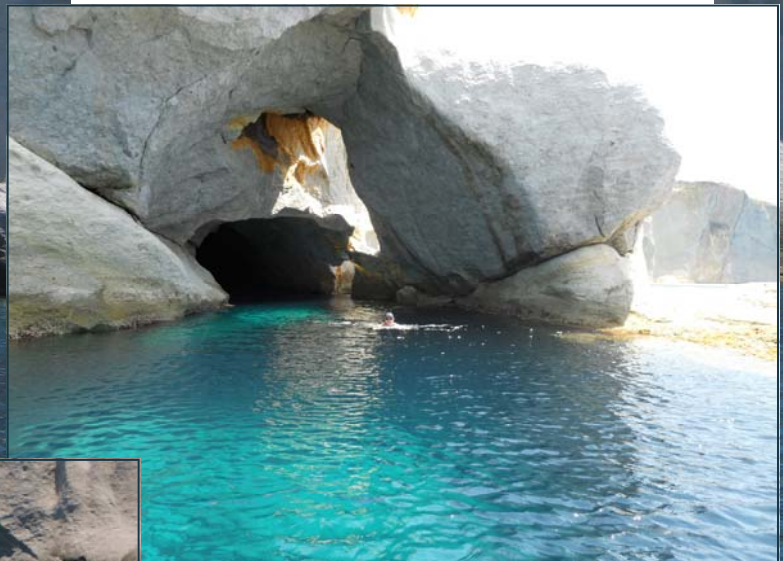


PONZA - PONZA

7 SEG - 8 MOT

Erst am darauffolgenden Morgen erkannte ich die beeindruckenden Felsen und Höhlen der CHIAIA DI LUNA (siehe dazu Seemannsgarn Nr. 7). Die gesamte Flottillen-Mannschaft genoss das Panorama und die Sonne mit Besuchen auf unserer PERSEA, Höhlenbesichtigungen und waghalsigen Dinghy-Fahrten.

Nachmittags um 15.40 Uhr setzten wir frohen Gemütes die Segel. Knapp die Hälfte des Weges zum Hafen von Ponza konnten ohne Motor versegelt und für ein paar Manöverübungen genutzt werden.





PONZA





Nachdem Sissi und Berndt uns durch das malerische Ponza gelotst und wir uns an einem Tischchen in einer kleinen Strasse verköstigten hatten, folgte während dem Schlummertrunk an Deck zu unserer Überraschung ein grosses Feuerwerk über der Marina. Somit endete auch dieser Tag äusserst zufriedenstellend.



HAFEN VON PONZA

10.06.2010 PONZA – MARINA DI CASAMICCIOLA
29 SEG - 23 MOT

Nun galt es eine krasse Kursänderung vorzunehmen und die rund 100 Seemeilen wieder Richtung Heimathafen zurück zu legen. Als Highlights zählten an diesem Donnerstag unsere Mann-über-Bord-Manöver und die 29 Seemeilen (beide) unter Segel, welche uns zur Übernachtung im Hafen von Casamicciola führten. Die restlichen 23 Seemeilen unter Maschine waren sehr friedlich und wurden gegen Abend mit den Kochkünsten von Sissi untermauert.

Da wir die VITTORIA, unsere geplante Nachbaryacht in Casamicciola, erst kurz vor Mitternacht erreichten, durften wir vier Stunden Nachtfahrt in das Logbuch eintragen. Hier verabschiedete ich mich von Alfred, der sich wie geplant etwas früher auf seine Rückreise machte und genoss anschliessend das italienische Nightlife mit der Jungmannschaft von der VITTORIA.



11.06.2010

CASAMICCIOLA – POSITANO – SALERNO

50 MOT

Dank der vergangenen feuchtfröhlichen Nacht war am Folgetag meine Stimmung etwas beeinträchtigt und wurde von der Tatsache, dass ich sehr bald wieder am Flughafen in Zürich sitze, nicht gerade positiv untermauert.

Zum Glück heiterten mich die offizielle Aufnahme in die SFV Strongbow, der Badesstopp in Sant' Angelo und eine Mondfischsichtung stetig auf.



Ein letzter Landgang mit einer ausgezeichneten Hensermahlzeit“ in einem weiteren sehr charmanten italienischen Küstendorf genannt

Positano, war uns noch vor der schlussendlichen Rückreise vergönnt. So tuckerten wir etwas schwermütig um 1 Uhr Nachts mit total 216 Seemeilen auf der Anzeige in Salerno ein.



BORDLEBEN



Unser Kapitän Sissi hat trotz angeschlagener Gesundheit das Schiff sehr sicher und zum Wohlbefinden der gesamten Mannschaft geführt. Mit einem Mannschaftsmitglied weniger als geplant konnten wir etwas mehr Platz geniessen. Unsere Ambitionen in der Kombüse waren nicht immer die grössten, dafür die Gespräche umso spannender. Schliesslich kommt zwischen einer Lebenskünstlerin, einem Architekten, einem Professor, einem Waffenhändler und einem Putzmittelverkäufer schon ziemlich Gesprächsstoff zusammen.

SCHLAFSTELLEN

Die Nächte auf der PERSEA nutzte ich um verschiedene Aussenschlafstellen zu testen und teile an dieser Stelle die daraus entstandenen Erkenntnisse: Die Backskiste ist etwas schmal, aber mit einer kleinen Luftmatratze ganz angenehm. Sternenhimmel und Sonnenaufgang sind garantiert und bei einer allfälligen Wetteränderung ist der Gang zur Koje sehr kurz. Genau dieser Gang zur Koje wird um ein vielfaches komplizierter wenn man das am Schiff angebundene Dinghy verwendet. Dafür wird man naturverbunden und beinahe sprichwörtlich „losgelöst“ in den Schlaf geschaukelt. Dies war die für mich wohl beste Variante um in den weissen Felswänden der Chiaia di Luna von der Morgensonne geweckt zu werden. Hingegen ist die zwischen Vorstag und Mast gespannte Hängematte nur etwas für Adrenalinjunkies, denn auch schon kleine Wellenbewegungen können Schwingungen bis knapp über die Reling verursachen.

SCHLUSSWORT

Schlussendlich war dieser Törn mit Sonne, Gesellschaft, Landschaft und Unterricht ein Urlaub wie ich ihn mir gewünscht habe. Ich kam sehr zufrieden in Salerno an und nur eine weitere Segelwoche hätte mich damals noch positiver gestimmt.



ALAIN KELLER
LEITER DER REGIONALGRUPPE SCHWEIZ

Ins Land, wo die Zitronen blüh'n Vulkane sprüh'n!

BERICHT FRANZ GATTERMAYR

Bereits in der Vorweihnachtszeit erinnerte uns unser Commodore an die seglerischen Pflichten der kommenden Sommersaison und dass der Club zufällig ein Projekt plane – eben die „Flottille“. Quasi ein Charityprojekt zu Gunsten der süditalienischen Wirtschaft mit tatkräftiger Unterstützung von zwei Dutzend durstigen Nordeuropäern.

Nach dem Motto „auf alten Gäulen lernt man reiten“ entschieden wir uns für „Francesca“, unsere gute alte Bekannte, die – ein wenig inkontinent und mit quietschenden Gelenken – mit dem Platzangebot und dem Spaßfaktor einer Oceanis 473 aufwartet. Den Weg zu ihr fanden wir auf mannigfache Weise, Drehscheibe war jedenfalls der Flughafen in Neapel, von dem wir per Mietwagen nach Salerno pendelten, so oft ein Mitsegler angekommen war. An Mitseglern haperte es nicht, wohl aber am Gepäck derselben, welches den Weg zum Ziel nur mühsam fand, wohl wegen der Route der billigsten Airlines...

Dass wir im Süden angekommen waren, merkten wir bald

- weil unser Mietwagen der einzige in der Stadt ohne gepflegten Parkschaten war,
- weil sich die Yacht noch nicht ganz im übergabetauglichen Zustand befand und noch nicht einmal im Hafen war (was aber auch daran liegen kann, dass wir die Variante „doppelte Länge für's halbe Geld“ gewählt hatten.
- weil uns die Pfandmünzen aus den Einkaufswagen geklaut wurden.

Zutreffendes kann auch angekreuzt werden, Mehrfachnennungen verpflichtend ;-)

Bella Italia und im Besonderen Antonio, der Vercharterer, versöhnten uns aber dann mit einem reichhaltigen gemeinsamen Abendessen, das, als alle Yachten übernommen waren, Proviant gestaut und die Crew sicherheitseingewiesen war, sich über mehrere Stunden hinzog und für zufriedene Gesichter sorgte.



Gut gelaunt brummte Francesca tags darauf mit qualmendem Diesel und gar nicht mal als letzte Yacht aus dem Hafen von Salerno. Wir waren ja auf Segelurlaub – auch Aeolus war das zu Ohren gekommen, und so hatte er die Winde auch gleich auf Urlaub geschickt. Unter anderem wegen der Mittagshitze zog es uns ins malerische Städtchen Amalfi. Ein kurzer Bummel durch die schattigen, verwinkelten Gassen und erfrischende Getränke unter dem Sonnenschirm des Strandcafés ließen die Hektik des Berufsalltages, des Anreise- und Übernahmeprocederes endgültig von uns abfallen. Unsere Yacht schaukelte inzwischen vor Anker in der Bucht...



Der Nachmittag brachte ein wenig Wind. Den nützte der Skipper, um dem Versprechen des Ausbildungstörns gerecht zu werden und veranstaltete ein kleines Manövertraining. Die Crew bestand nebst dem frischgebackenen Scheininhaber Christian aus Elfi und Thomas, die bereits einige Törns hinter sich hatten sowie aus den Nachbadegästen Alex, Mai, Vroni und Reinhard. Die galt es ehestmöglich soweit in die Schiffsbedienung einzuweisen, dass sich der Skipper auch mal eine Mütze Schlaf oder ein kühles Blondes genehmigen konnte, ohne gleich seine allmächtige Aufsichtspflicht zu verletzen... Darüber verging die Zeit so rasch, dass wir erst bei einbrechender Nacht den vereinbarten Treffpunkt „Marina Piccola“ auf Capri erreichten. Hier wurden wir erstmals mit Francescas altersbedingten Mängel konfrontiert: Die Steuerung der elektrischen Ankerwinch hatte sich verabschiedet. Gut, dass sich das Problem mit langem Tauwerk und acht starken Armen genauso lösen lässt, wie das Setzen des Großsegels, dessen verklemmte Reffspindel sich nur unter roher Gewaltanwendung zur ein oder anderen Drehung überreden ließ. Das Bilgewater vermittelt uns einen Hauch von Indoor Pool (Erinnerungen an die Atlantiküberquerung mit Sissi und Berndt 2004 wurden wach...) und eine Etage höher versuchte der Kühlschrank mit dem verstopften Abfluss dasselbe im Kleinen. ...)





GROTTA AZZURRA

Nach reichlichem Frühstück überquerte ein Landungstrupp (bestehend aus Alex, Mai, Reinhard und Franz) die Insel Capri, während die restliche Schiffsbesatzung das Eiland mit Motorkraft umrundete und die Spaziergänger in Marina Grande wieder aufnahm. Nächstes Ziel war der Besuch der „Grotta Azzurra“ mit allen touristischen Schikanen!

Während die Flottille zur Insel Ventotene (unserem nächsten vereinbarten Treffpunkt) aufbrach, machten wir einen Abstecher nach Sorrent, um letzte verirrte Gepäckstücke einzufangen und Tom aus seinem brachialhygienischen Selbstversuch zu befreien. „Großkurs West“ war erst am Nachmittag unser Motto. Wir erlebten einen wunderschönen Sonnenuntergang bei Ischia und konnten das Erglücken des tausendfach sterngespickten, wolkenlosen Nachthimmels beobachten. Die Nachtwachen im Schlauchboot auf dem Salondach verloren dadurch viel von ihrem Schrecken. In Schleichfahrt und per Isobathennavigation ankerten wir vor dem Leuchtturm von Ventotene. Neben nicht ganz wirklichkeitsnahen Hafenhandbüchern vermittelte uns die großteils unzulängliche Auflösung der GPS-Karte immer wieder einen Hauch von Entdeckergefühl!



Die Insel mit der vorgelagerten ehemaligen Gefängnisinsel *Santo Stefano* ist ebenso klein wie beschaulich. Der sehenswerte, zu Römerzeiten aus dem Tuffstein gehauene „Porto Vecchio“ ist zweifelsohne das Highlight - wie hingewürfelt stehen dahinter die Häuser an der Hügelflanke. Unser Ankerball (der schönste und größte Kugelfender) hatte sich verselbständigt: Selbst mit dem Fernglas ist der rote Punkt am Horizont nur noch zu erahnen) – mit allem Reservebenzin unternahm Franz eine vorfrühstückliche Schlauchertour.



Währenddessen gab's für die Crew erfrischenden Badespaß - das gemeinsame Frühstück (oder eigentlich Spätstück) schmeckte herrlich! So reichte die Zeit bis zum Mittagessen gerade noch für einen kleinen Bummel. Tom brütete über dem Bau einer Sänfte für Veronika, die sich tags zuvor bei einem Sturz über den Niedergang böse die Zehe geprellt hatte und nur mehr sehr eingeschränkt mobil war. Umgesetzt wurde er nicht, musste doch der ganze Zaster für ein reichliches Sterne-Menü auf der Terrasse mit Meeresblick herhalten. Obwohl der Schmaus ein großes Loch in die Bordkassa gerissen hatte, wurde am Nachmittag das Cockpit geschmückt und Crew und Gästen eisgekühlte Getränke serviert. Zur Freude unserer Mädels tauschte das Admiraltätsschiff Prosecco gegen richtiges Bier. Als wir schließlich nach Ponza aufbrachen, baumelte bereits der Fünf-Liter-Weißweinkanister von der Bimini, die Mucke fegte und unsere Damen träumten von „Salsa con Alain“... Bordarzt Peter von der Admiraltätsyacht hatte uns gewarnt, dass Dehydrierung schnell zu Orientierungslosigkeit führen könne...



Nach einer ruhigen und wunderschönen Nachtfahrt erreichten wir in den Morgenstunden die Chiaia di Luna, wo die übrigen Yachten bereits vor Anker lagen. Mangels guter Sicht ankerten wir à l'américaine. Der nicht zur Nachahmung empfohlene Ablauf umfasst die Schritte:

- 1) Anfahren der geringstmöglichen Wassertiefe
- 2) Beschweren des fallengelassenen Ankers mit dem Gewicht der gesamten nachrauschenden Kette
- 3) IN GOD WE TRUST
- 4) Alles im Cockpit stehen lassen, bei eventueller Grundberührung wecken die zu Boden fallenden leeren Bierdosen frühzeitig die tiefschlafende Crew.
- 5) Auch die Abart unter Zuhilfenahme elektronischer Geräte wurde bereits geübt und umfasst die weiteren Arbeitsgänge
 - 2a) Aktivierung von Tiefen- und Ankeralarm mit höchstmöglicher Präzision
 - 2b) am GPS-Gerät wiederholtes Quittieren der störenden Alarmtöne mit jeweils folgendem
 - 4) Beruhigungsmanöverschluck.... (weiter wie oben)



BADEVERGNÜGEN IN DER CHIAIA DI LUNA

Die nach Westen offene Bucht war von hohen Sandsteinklippen umrahmt und bot mit einem winzigen Strand, schiffbaren Höhlen und azurblauem Wasser genügend Betätigungsmöglichkeiten für einen Erholungstag. Endlich lernten wir mal die Crews der anderen Schiffe richtig kennen!

Ein abendlicher Spaziergang ins Städtchen Ponza auf der anderen Inselseite wurde genutzt, um die Vorräte aufzustocken, dann gönnten wir uns eine zünftige Grillage. Schließlich stärkten wir uns für die Überfahrt nach Sizilien, die gleich mal mit einer Nachtfahrt begann.

Francesca wollte ohnehin nicht im Hafen liegen. Das bewies sie uns auf der Überfahrt, indem sie uns den Dirkschäkel um die Ohren schlug (wurde natürlich umgehend durch einen von Christians haltbaren Garnschäkeln ersetzt) und nach und nach eine Handvoll Lagerkugeln aus dem Lümmelbeschlag spuckte, die unverzüglich übers GFK-Deck hüpfen und gemeinsam in der Bläue des Thyrrenischen Meeres verschwanden.

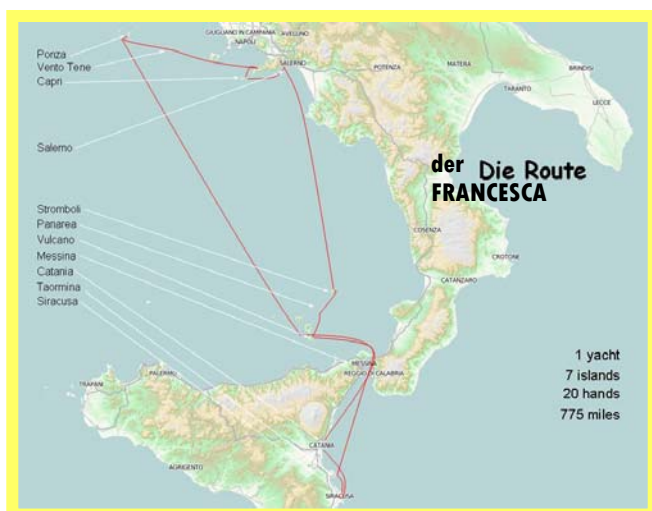
Auch das fehlende Ankerlicht beschäftigte uns. Auf der Suche nach Lösungen stellten wir wieder einmal fest, dass Vorbilder nicht immer nachahmenswert sind. Die Variante, das fehlende Ankerlicht durch weiße oder gelbe Iso-Blinker zu ersetzen, hätte fast dafür gesorgt, dass wir bei einem Ankerlieger mit sprungbereiten Vor- und Achterleinern in Erwartung einer schönen Steinmole längsseits gegangen wären.

Seit wir unseren Weißwein mit Eis kühlten, sorgten beim Öffnen des Kühlschranks im Seegang die überraschten „Aah“s und „Oooh“s für Heiterkeit, da sich das Kondenswasser des „Topladers“ sinnigerweise in den „Frontlader“ entleerte (dessen Abfluss verstopft war)...

Der Wind blieb meistens un stet, eine steife Brise hatten wir nur an der Einfahrt zur Straße von Messina. Die Meerenge durchfuhren wir aber dann größtenteils wieder bei Nacht und erreichten pünktlich zum Frühstück Catania, Hafen für Crewwechsel und das Ende der ersten Urlaubswoche.

Alex, Mai, Vroni und Reinhard verlassen uns, Dagmar und Alexander kommen dafür an Bord.

Der Tag war drückend heiß und windstill, die notwendigen Erledigungen (Einkaufen, Reparaturen, Hafenorganisatorisches) gestalteten sich schweißreich und langsam. In der Abendkühle belohnten wir uns mit einem gemeinsamen Es-



Hoch über den Dächern von Catania herrscht der Vulkan Etna. Diese Info hatten wir dem Sizilien-Führer entnommen. Weil im Dunst weit und breit kein feuerspeiendes, über 3000 Meter hohes Ungetüm zu erkennen war, wollten wir es genauer wissen. Am nächsten Tag wollten wir so nahe wie möglich an seinen Krater, die Verlockung der kühleren Temperaturen auf 3000m war einfach zu groß! Elfi, Christian und Alex hüteten das Schiff, wir anderen machten los – und kamen erst mal nicht weit. Entweder die Bushaltestelle war die falsche oder der Bus fuhr längst nicht mehr oder ... nun ja, wir waren in Italien. Und fanden dank Mai und Reinhard auch bald einen netten Einheimischen, der versprach, uns mit dem Etna bekannt zu machen.

Fabio, unser Guide, parlierte im Takt der vier Zylinder seines Landrovers... Interessant war's trotzdem: Wir passierten erstarrte Lavaflüsse, verschüttete und gerade noch mal davongekommene Häuser und erklommen einen alten Krater, der gerade wieder von Flechten besiedelt wird. Eine Besonderheit des Ätna ist, dass jeder Krater nur einmal aktiv ist, danach vollkommen verstopft und die Lava sich beim nächsten Ausbruch wieder einen anderen Weg bahnt.

Derweilen hatten Alex und Christian die Francesca einer gründlichen Untersuchung unterzogen. Gegen ihre altersbedingten „Wehwechchen“ war selbst Alex' mitgebrachter Bastelkoffer großteils machtlos. Immerhin lösten sie das Kriechstromproblem durch Abstecken des Warmwasserboilers, und dichteten zwei Lecks in der Trinkwasserleitung nahe der Druckhaltepumpe und des Boilers - der Kühlschrankablauf war offenbar länger als die Elektrikerfeder. Immerhin schienen die Wassertanks dicht zu sein, obwohl's immer noch in der Bilge schwappte.

Dafür durfte jeder, der mag, mal zum Ausguck ins Masttopp, um die widerspensigen Lämpchen zu reparieren ... es blieb beim Versuch.

Abends starteten wir Richtung Siracusa (Syrakus). Die Stadt war in der Morgenkühle um einiges lieblicher und „aufgeräumter“ als Catania. Erst spät am Abend ging's nordwärts nach Taormina, wir ankerten zum Frühstück in der Baia di Mazzaro, wo uns die Quallen ein morgendliches Bad vergällten und die Strandurlauber so manches Schauspiel boten.

Dagmar, Tom und Franz zog es in die hoch auf dem Hügel gelegene Altstadt mit ihren griechischen Bauresten (inclusive dem eindrucksvollen Amphitheater). Elfi, Christian und Alex hielten Bordwache, beschäftigten sich mit der Francesca und hüteten die Nastro Azzurro - Vorräte.

Was dazu führte, dass schließlich aber auch die yachtinterne Lecksuche von Erfolg gekrönt wurde – der Abgas-Kühlwasser-Mischbehälter hatte einen angerissenen Überdruckventilflansch, der Riss weitete sich bei Erwärmung, deshalb schwappte es nach längerer Fahrt stets, während wir im Hafen innenbords einigermaßen trockenfielen. Der Schaden wurde professionell per 6er Senkkopfschraube behoben – wir hofften, dass keiner den Auspuff zuhalten würde, sonst hätt's das Abgassystem zersissen...

Nach einem Tankstop in Riposto hieß unser nächstes Ziel Vulcano/Porto Levante – wiederum stand eine Nachtfahrt an. Christian und Dagmar stressten die wachsamten Stunden unterm Sternenzelt zusehends ...

Im schwefeligen Salzwasser gönnten wir uns ein morgendliches Bad, danach ein ausgiebiges Frühstück an Deck und einen weniger ausgiebigen Spaziergang durch den sehr touristischen Ort. Am Nachmittag erwanderten Dagmar und Franz den dampfenden Vulkan, genehmigten sich einige berauschende Lungen voll Schwefeldampf und eine gelenkschonende Abfahrt auf den Sandhängen. Zum Sunset lief die Francesca Richtung Panarea aus.

Isobathennavigation brachte uns zum gewünschten Ankerplatz nördlich der Punta Milazzese, der Folgetag konnte dank der Mütze voll Wind zum Manövertraining genutzt werden. Für den Abend hatten Dagmar, Tom und Franz sich zu einer Führung auf den Stromboli angemeldet, die drei erreichen den Startplatz wieder mal keine Sekunde zu früh... Der schweißtreibende 940-Höhenmeter-Aufstieg durch leuchtend gelbe Ginsterbüsche wurde von dumpfen Explosionen begleitet, deren Ursache wir erst am Kraterrand zu Gesicht bekamen: 130m hohe Lavafontänen! Eine gute Stunde beobachteten wir dieses Schauspiel im 15-Minuten-Takt, bevor's (mit Staubschutzmasken und Taschenlampen ausgestattet) über Sandhänge nahezu blind talwärts ging. Gegen knirschende Zähne halfen ein Bier und eine Pizza, gegen verstopfte Nasen eine Brise Seeluft.

Die holten wir uns, weil wir zur Nachtfahrt Richtung Salerno starteten, nicht ohne davor das feurige Spektakel der „Fackel vom Mittelmeer“ auch von See aus betrachtet zu haben. Die Rückfahrt verlief dank Aeolus' Widerwillen einmal mehr so ereignislos wie dieselrauchgeschwängert. Lediglich ein Tankstop in Agropoli unterbrach das gleichmäßige Tuckern.

Salerno erreichten wir nach knapp 23stündiger Fahrt. Die Rucksäcke waren einigermaßen gepackt, einige gemeinsame Abendbiere beschlossen den Törn und eröffneten das Seemannsgarn 2010.

Während der Großteil am nächsten Morgen abreiste (auch wenn's Elfi und Christian nur mit Mühe gelang, ihren Flug zu verpassen), hängt Dagmar noch zwei Tage Aufenthalt an den Hängen des Vesuv an.

Stromboli @ work

BERICHT FRANZ GATTERMAYR



Nachdem uns LAVAZZA schon seit Jahren mit Kaffee für unseren Auftritt auf der Austrian Boatshow in Tulln sponsert, konnten wir jetzt die Zusammenarbeit noch intensivieren:

Wir haben nun eine SAECO PREMIUM Maschine und LAVAZZA A MODO MIO Kaffee ganzjährig für Weinkeller und Events zur Verfügung.

Mitglieder der SFV Strongbow können die SAECO PREMIUM und LAVAZZA Kaffee zu Sonderpreisen beziehen.

Näheres bei Werner Bregar

MSVÖ – HOCHSEEVERBAND - ÖSV

Die Seefahrervereinigung Strongbow ist seit 26. März 2010 Verbandsverein im Österreichischen Hochsee-Yachtsportverband.

Der Hochseeverband wurde Anfang 2010 von den Seefahrtsvereinen des ÖSV und einigen weiteren Vereinen, die sich der Seefahrt widmen, gegründet um für die österreichische Seefahrgemeinschaft eine Plattform zu schaffen und ihre Interessen zu vertreten, da dies, wie wir ja alle wissen im Rahmen des Segelverbandes über Jahre hinweg nicht in befriedigender Weise geschehen ist.

Der Hochseeverband versteht sich als der österreichische Fachverband für den Hochseeyachtsport und hat folgende Ziele:

- *Förderung und Unterstützung bei der Ausübung des Hochseeyachtsports. Darunter fällt auch die Förderung des Fahrtensegelns, des Motoryachtfahrens auf See und des privat ausgeübten Hochseeyachtsport-Tourismus in allen seinen Erscheinungsformen.*
- *Eine gute gemeinsame Vertretung der Interessen aller Mitglieder des Hochseeverbands, der österreichischen Hochseeyachtsportler, der Fahrtensegler, Motoryachtfahrer, der privaten Yachttouristen und österreichischen Seefahrer.*
- *Die Förderung einer guten nautischen Ausbildung und die Unterstützung in der Qualitätssicherung der österreichischen Befähigungsausweise für die Sportschiffahrt am Meer*
- *Die organisatorische Vereinigung einer möglichst großen Anzahl österreichischer Hochseeyachtsportler und eine Vernetzung und gemeinsame Präsentation des Leistungsangebotes der Mitgliedsvereine des Hochseeverbandes.*

Laut Angabe auf der Website des Hochseeverbandes vertritt und betreut er über 5000 österreichische Seefahrer und Seefahrerinnen.

Für die SFV Strongbow war der Beitritt zum Hochseeverband ein logischer Schritt, da wir ja seit Jahren mit dem mangelnden Interesse früherer ÖSV-Präsidiien gekämpft haben, den Hochseevereinen und damit auch uns den entsprechenden Stellenwert im Verband einzuräumen und uns das entsprechende Interesse entgegenzubringen.

Wir sind nun also Verbandsverein im Motorboot-Sportverband für Österreich (MSVÖ) und im Hochseeverband, halten aber natürlich auch zum Österreichischen Segel-Verband (ÖSV) engen Kontakt, vor allem im Bereich Prüfungswesen. Ob wir in Zukunft wieder unsere Aufnahme in den Segel-Verband anstreben sollten, wird regelmäßig im Präsidium diskutiert und hängt von der Entwicklung des ÖSV, speziell von der tatsächlichen Umsetzung angekündigter Änderungen der Statuten zu Gunsten der Seefahrer ab.

Da die SFV Strongbow eine Seefahrervereinigung mit dem in ihren Statuten festgelegten Ziel der „Förderung des Segel- und Motorbootsportes in jeder Form, mit dem speziellen Augenmerk auf Ausbildung und Förderung ihrer Mitglieder in der Seefahrt“ ist, und sich seit Gründung des Hochseeverbandes ein gewisses Ringen um die Kompetenz der Verbände betreffend das Prüfungswesen entwickelt hat, hat das Präsidium der SFV Strongbow in seiner Sitzung am 13. Oktober 2010 beschlossen, die Sicht der SFV Strongbow zu diesem Thema wie folgt zu formulieren:

„Die SFVS findet die Gründung und Tätigkeit des Hochseeverbandes sinnvoll. Der Verband ist jedenfalls eine Bereicherung und hat ein weites Betätigungsfeld für die Hochseeyachtsportler.

Das Prüfungswesen sollte jedoch dennoch weiterhin möglichst unverändert von MSVÖ und ÖSV abgewickelt werden, natürlich unter Berücksichtigung des bevorstehenden Erkenntnisses des VfGH zur Verfassungsbeschwerde des VKSÖ.

Die SFVS unterstützt jedenfalls weiterhin die derzeitige Situation im Prüfungswesen.

Der Hochseeverband hat Ausbildungskompetenz auf Grund seiner Mitglieder, nicht aber die Prüfungskompetenz, da er als neu gegründeter Verband erst beweisen müsste, dass er Bestand hat und die Qualität des Prüfungswesens sichern kann“.

Nun hat mittlerweile der Verfassungsgerichtshof zu Recht erkannt, dass die Monopolstellung des MSVÖ und des ÖSV bei der Ausstellung von amtlich anerkannten Befähigungsausweisen verfassungswidrig ist und dass entsprechende Bestimmungen im Seeschiffahrtsgesetz mit 31. Dezember 2011 aufgehoben werden, unstrittig ist aber nach wie vor die ebenfalls im Seeschiffahrtsgesetz verankerte Prüfungskompetenz der beiden „alten“ Verbände.

Unsere im Oktober des Vorjahres formulierte Positionierung bleibt also weiterhin sinnvoll und aufrecht.

Was die Tätigkeit des Hochseeverbandes bis dato betrifft, hat er durchaus gezeigt, dass er, seiner Zielsetzung entsprechend, bemüht ist, seinen Mitgliedern vereinsübergreifende Serviceleistungen zu bieten. Die eindrucksvollste Veranstaltung bis dato war wohl die Seenotrettungsübung im Gänsehäufel am 25. September 2010, mit Mitwirkung eines Bundesheerhubschraubers und der Wasserrettung sowie Vorführungen mit Inhalten des ISAF Sicherheitstrainings.

Es bleibt also zu hoffen, dass sich der Hochseeverband weiter in der Seefahrts- und Yachtsportszene etabliert, dass die Differenzen zwischen den Verbänden ausgeräumt werden können und man in Zukunft kooperiert. Das Betätigungsfeld ist weit genug und Beispiele aus dem Ausland (Kreuzerabteilung des DSV) und aus der Geschichte (Abteilung „Die Seefahrer“ des ÖSV, an die sich unsere dienstältesten Mitglieder noch erinnern, als die Organisation mit der wir in unserer Gründerzeit 1997 ebenfalls eine Seenotrettungsübung im Gänsehäufel mit einem damals von uns organisierten Bundesheerhubschrauber veranstalteten haben) zeigen, dass eine Zusammenarbeit zwischen den eingesessenen Verbänden und dem Hochseeverband durchaus denkbar und zielführend sein kann.

Der Commodore

SEENOTRETTUNGSÜBUNG

Am 25. September 2010 im Gänsehäufel

Auszug aus dem Programm:

Diese Vorführung, unter fast „realistischen“ Bedingungen im Wellenbad des Gänsehäufels soll das Bewusstsein der HochseeyachtsportlerInnen für das Erkennen und die Beurteilung möglicher Gefahren, sowie der richtigen Gegenmaßnahmen stärken. Ebenso möchten wir auch den großen Einsatz und den hohen Ausbildungsstand der Rettungskräfte bewusst machen. Experten geben Tipps zum Verhalten bei Notsituationen und dem richtigen Umgang mit Rettungsmitteln.

Das Österreichische Bundesheer unterstützt diese Veranstaltung mit seiner Teilnahme und tatkräftigen Hilfe. Die Wasserrettungsstaffel des Bundesheers betreut die Übungen und Vorführungen zur Bergung der „Schiffbrüchigen“ im Wellenbadbecken des Gänsehäufels. Ein Hubschrauber des Kommandos Luftunterstützung führt vor wie eine Bergung aus der Luft erfolgt.

Als Wasser- und Flugretter haben sich Weltmeister, Staatsmeister, Olympia-, Welt- und Europameisterschaftsteilnehmer uneigennützig zur Verfügung gestellt.

Die Städtische Bäderverwaltung stellt das Gänsehäufel mit seinen Mitarbeitern am Samstag, 25. September selbstlos zur Verfügung.

Der österreichische Hochseeyachtsport-Verband hatte in Zusammenarbeit mit Firmen, Institutionen und Clubs zu einem überlebenswichtigen Thema eingeladen:

SEENOTRETTUNG

Die Badesaison war bereits beendet und so war das Gelände des Strandbades Gänsehäufel zusammen mit dem Wellenbad ein geeigneter Ort für eine derartige Veranstaltung.

Das Wetter war eher unfreundlich, kühl und bewölkt mit Wind. Die Schönwetterperiode hatte am Tag davor geendet, aber in Seenot gerät man ja ohnedies nicht bei strahlendem Sonnenschein und 30 Grad. Ob dies der Grund für die leider eher geringe Anzahl an Zuschauern war?

Die im Folgenden beschriebenen Programmpunkte zeigten das vielfältige Spektrum dieser Thematik. Firmen, Clubs und Institutionen boten eine kompetente Darstellung einzelner Aspekte von Gefahrenminderung sowie Rettung aus Seenot. Die gesamte Veranstaltung war professionell moderiert.



Es gab Informationen über **Überlebensanzüge** (Ganzkörper-Trockenanzug), die auch von den Zuschauern getestet werden konnten. Bei der Präsentation von **Rettungswesten** wurde auf die wichtige Zusatzausrüstung von mit Licht und Spraycap hingewiesen.



Die Handhabung einer **Rettungsinsel** war dank des Wellenbades besonders anschaulich, es ist nämlich gar nicht so einfach diese aus dem Wasser zu besteigen, vor allem als erster. Einige Leute der Wasserrettungsstaffel des Bundesheeres, also durchtrainierte Sportler, demonstrieren das Erklimmen aus dem Wasser – die Überlegung dabei, wie ergeht es Leuten, die nicht trainiert sind?! In einer weiteren Aktion wurde gezeigt, wie schwierig es ist, die Insel von zwei Leuten bei Wellengang umzudrehen. Normalerweise wird die Insel nach dem Aufblasen richtig liegen, in Ausnahmefällen kann es passieren, dass sie kopfüber schwimmt und das Umdrehen notwendig wird.



Weiters wurde demonstriert, wie man bei Wellengang von der Insel über eine **Strickleiter**, auf ein größeres Rettungsschiff, z. B. eine Fähre oder einen Tanker gelangt.

Absolutes Highlight der Veranstaltung war die *Vorführung einer Hubschrauberbergung*, durchgeführt vom Bundesheer, in zwei Durchgängen: Zuerst die Rettung aus dem Wasser mittels Luftretter und Bergeschlaufe, dann aus der Insel mittels Rettungssitzgurt. Während der Hubschrauber über der Insel schwebt, wird ein Luftretter abgewinscht und nach Anlegen der Rettungsschlaufe oder des Sitzgurtes wird das Opfer bäuchlings, gemeinsam mit dem Luftretter aufgewinscht. Dabei sind der Lärm und der Downwash (Abwind der Rotorblätte, ca 8-10 Bft), nicht zu vernachlässigende Faktoren bei einer Rettungsaktion.



Im *Brandschutzvortrag* und der *Löschvorführung* der Firma Wienerl wurden Feuerlöscher und Löschmethoden für die Brandklassen gezeigt. Die Löschdemonstration eines Ölbrandes, wie er durchaus in der Pantry entstehen kann, war besonders beeindruckend. Zuerst wurde das korrekte Löschen mittels Löschdecke demonstriert. Anschließend gab es den Löschversuch mit Wasser – die Folge: das Wasser verdampft im etwa 220°C heißen Öl, der Wasserdampf reißt das Öl mit, es wird in der Luft fein zerteilt und gibt eine explosionsartige Stichflamme. Diese ist bei ¼ Liter Öl drei bis vier Meter hoch.

Christian Kargl, zertifizierter ISAF Sicherheits-Trainer aus dem Team Segelwelt, zeigt Teile der Pyrotechnik aus dem ISAF Sicherheits-Trainingsprogramm. Zum Beispiel das Zünden einer Handfackel und das Abschießen einer Fallschirmrakete, sowie das Öffnen des Orangen Rauchtopfes. Unter anderem weist er darauf hin, dass bei der Bootsübernahme unbedingt auf das Ablaufdatum dieser Signalmittel zu achten ist.



Jeder hofft zwar, derartige Sicherheitsmittel niemals zu benötigen, trotzdem ist die Teilnahme an einer derartigen Veranstaltung sehr zu empfehlen. Nach unserer Meinung sollte bei der Skipper-Ausbildung die Teilnahme an einem Sicherheitstraining Pflicht sein.

Abschließend ist zu sagen, die Veranstaltung war gut organisiert, nur der Helikopter hätte länger bleiben sollen. Es wäre interessant gewesen, den Flugrettern noch einige Fragen stellen zu können.

BERICHT VON RENATE UND STEFAN KREML

Unter dem folgenden Link zwei Videos vom Hochseeverband, 25. 09. 2010
<http://www.youtube.com/watch?v=JLNR3eHiwdY>

Unter dem Link <http://www.esys.org/esys/hubschrb.html> habe ich den Bericht einer gleichartigen Veranstaltung im Jahre 1997 gefunden, die die damalige Abteilung „die Seefahrer“ des ÖSV mit einem von der SFV Strongbow organisierten Hubschrauber des Bundesheeres veranstaltete. Der Bericht ist zwar 13 Jahre alt, aber die in 16 Punkten zusammengefassten Hinweise für eine Bergung sind durchaus relevant, eventuell ist der ein oder andere Punkt auf seine Gültigkeit zu überprüfen.

Die gesamte Fotodokumentation zu dieser Veranstaltung, sowie eine Fotodokumentation über unser ISAF-Sicherheitstraining mit Christian Kargl, www.segelwelt.at, ist auf unserer Homepage zu finden: www.segelcrew.at.

AUSBILDUNGSTÖRN 23.10. bis 6.11.2010

SALERNO - PALERMO auf der FRANCESCA

BERICHT ROMAN STANZL, SISSI LOCKER, und BERNDT WESIAK



Sissi und Berndt fuhren bereits am Freitag mit dem Auto vollgepackt mit Lebensmitteln und Getränken von Wien nach Salerno.

Am Samstagnachmittag folgte die restliche Crew:

Mischa Schramm (Bluthochdruck, sonst gesund)
Christian Losert (gesund, Spitzenkoch)
Alfred Urban (Ohrenschmerzen nach Grippe)
und der Berichterstatter (stark hustend nach Grippe)

Mit dem Flugzeug von Wien via Roma nach Napoli. Wir wurden spätabends von Sissi und Berndt abgeholt und nach Salerno gebracht, wo wir unsere Kajüten bezogen und erschöpft schlafen gingen.

SONNTAG - ABGELEGT

Am Morgen erhielten wir eine ausführliche Schiffseinweisung und anschließend machten wir uns nach Amalfi auf. Wegen des durchwachsenen Wetters (stark bewölkt, starker Seegang und Wind, teilweise Regenschauer) erschien die wunderschöne Costiera Amalfitana mit ihren mit glasierten Keramiken versehenen Kirchtürmen etwas tristlos.

Vor Amalfi segelten wir in südlicher Richtung auf Kurs Liparische Inseln.

Während der Fahrt übten wir einige Mann-über-Bord-Manöver

Abends erstellte der Skipper Berndt den Wachplan für die Nachtfahrt. Beim Berichterstatter meldeten sich erste Anzeichen einer beginnenden Seekrankheit.

MONTAG

... morgens tauchten vor uns die westlichsten Inseln der Liparen Filicudi und Alicudi auf und wir erreichten am Nachmittag den Hafen von Salina. Nach Festmachen des Schiffes nutzten wir alle die Annehmlichkeiten der sauberen Sanitäreinrichtungen und gingen anschließend ins Portobello Nachtessen. Danach leerten wir an Bord eine Flasche Rotwein – nicht ohne vorher Neptun mit einem Schluck günstig zu stimmen.



DIENSTAG

Aufgrund des Dauerregens beschlossen wir den Tag in Salina zu verbringen. Schließlich waren wir ja nicht auf der Flucht. Sissi, der Bordengel, machte mir wegen meines Hustens morgens und abends Inhalationen. Danke. Mischa litt mehrmals am Tag an starkem Nasenbluten. Wir mauserten uns zu einem Lazarettsschiff. Abends kochte uns Christian ein hervorragendes Dreigängemenü.

MITTWOCH

Nachdem bei Mischa das Nasenbluten nicht mehr aufhören wollte, ging ich mit ihm in die örtliche Krankenstation wo man extremen Bluthochdruck feststellte. Infusionen und Medikamente verbesserten die Situation aber bald, jedoch wurde ihm für diesen Tag das Segeln untersagt. Ich blieb mit ihm in Salina, während die restliche Crew am Nachmittag nach Vulcano segelte und spätabends heimkehrte.

DONNERSTAG



... Früh machten Mischa und ich noch einen Kurzbesuch in der Arztstation und er bekam die Freigabe zum Weitersegeln. Daraufhin verließen wir Salina in Richtung Stromboli. Das Wetter hatte sich gebessert, sodass wir zügig in einem Nachttörn nach Palermo fortsetzten. Um Mitternacht schlief der Wind ein und wir mussten unter Maschine weiterfahren.
1.



FREITAG



... begann wieder mit gutem Wind, und wir segelten die restliche Strecke bis Sizilien, wo wir im Hafen von Sferracavallo, einem Vorort von Palermo, nach einigen Hafenmanövern festmachten. Ein ausgezeichnetes preisgünstiges Abendessen – Meeresfrüchte, Fische, Nachspeise und Wein bis zum Abwinken – beendete unseren letzten gemeinsamen Tag an Bord der Francesca.

SAMSTAG

... früh morgens nahm Mischa ein Taxi zum Flughafen, während Alfred und ich mit dem Bus nach Palermo in unser vorbestelltes Hotel fuhren und der Rest der Crew auf der Francesca blieb und – über Umwege – die Heimreise nach Salerno antrat. Alfred und ich unternahm eine Besichtigungstour durch Palermo und besuchten abends die Opernaufführung „Carmina Burana“.

SONNTAG

... trat der Berichterstatter die Heimreise nach Wien an, während die Francesca mit Skipper Berndt, Sissi und Christian schon auf den Ägadischen Inseln, genauer gesagt auf Favignana eingetroffen war. Das wegen der unbekanntenen Wassertiefen im Hafen interessante Ablegemanöver war die würdige Ergänzung des durch starken Wind und wenig Licht mindestens ebenso interessanten Anlegemanövers am Vorabend. Aber wir waren gestärkt – Christian hatte in der vergangenen Nacht erstmals die Bordküche mit seinen mittlerweile legendären Surschnitzeln bereichert.

Nachdem die Grippe nun auch Sissi, die ab hier, unterstützt vom Captain, den Bericht fortsetzt, erwischt hatte, bewegte sich unser Lazarettsschiff wieder nach Norden. In der Nacht kämpften wir mit immer stärkeren Wind und schlechten Sichtverhältnissen und mussten das geplante Anlaufen von Ustica wieder aufgeben. Also weiter ...

SIZILIEN



MONTAG

Da der Wind, der mittlerweile Sturmstärke angenommen hatte, uns flott nach Ventotene bringen würde, entschlossen wir uns durchzufahren und dort unser Glück zu versuchen. Die See wiegte uns etwas unsanft in den Schlaf, doch der Wind hielt, was er versprach.

Gerade noch rechtzeitig, bei Windstärke 9+ und See 5 ritten wir zwischen den über die Hafentmole und die gegenüber liegenden Felsen brechenden Seen in die Cala Rossano auf Ventotene ein.

Den Rest des Tages verbrachten wir damit, uns und die Francesca zu sortieren.



DIENSTAG

Hafentag in Ventotene. Das Wetter ließ zwar keine Urlaubsstimmung aufkommen, aber wir genossen wieder einmal das Land und die nette Ortschaft. Christian war wie immer in seinem Element. Neben Übungsbeispielen kochte er Krautfleisch für den nächsten Tag vor und nicht nur das, er bereitete auch ein köstliches Mittagssmahl für uns. Wieder Surfleischschnitzerl (selbst gesurt!) mit Kartoffel und Salat. Mhhh, etwas entsalzt und noch besser viel als beim ersten Mal.



MITTWOCH

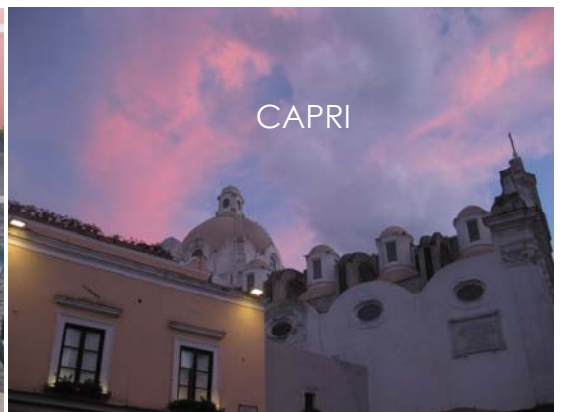


Als wir am nächsten Morgen unsere Weiterfahrt antraten wurden wir von einem Gewitter verfolgt und schöne Windhosen konnten beobachtet werden.

Der Wind war anfangs angenehm, so um 3 Bft und flache See, später wurde er launisch, wir brauchten immer wieder zwischendurch Maschinenunterstützung, bis wir schließlich den Tag vor dem Anlegen zum Sonnenuntergang vor Casamicciola auf Ischia treibend ausklingen ließen.

DONNERSTAG

Unter Maschine nach Capri. Aber wir hatten wieder das schönste Wetter. Es wurde endlich wieder ein wenig wärmer und wir freuten uns auf einen Sundowner in der oberen Stadt. Prachtvolle Kulisse, wie immer. Und in dieser Saison kann man die Insel fast alleine mit den Einheimischen genießen.



FREITAG

Bei herrlichstem Wetter tuckerten wir die Amalfiküste in Richtung Heimathafen entlang. Nicht ohne einen Stopp ein Amalfi, um den Törn würdig abzuschließen. Am Abend treffen wir noch Antonio und seine Frau und bereiten die Francesca zur Rückgabe vor.



SAMSTAG

Bereits um 0500 Uhr verlassen wir Salerno, bringen Christian zum Flughafen nach Neapel und sind um 0700 Uhr bereits auf dem Vesuv. Der hatte leider noch zu, und so begannen wir unsere Heimreise, langsam, mit einer Umrundung der Sorrentinischen Halbinsel zu Lande, blieben noch eine Nacht in Ravello und eine in Foligno bei Assisi und gaben uns am Montag in Siena endgültig dem Novemberwetter geschlagen.





KROATIEN

SEPTEMBER 2010

ROGOZNICA - VIS - KORČULA - MIJET - ŠĆEDRO - ŠOLTA - ROGOZNICA
11.09.2010 BIS 25.09.2010

Begonnen hatte alles schon in Tulln. Berndt berichtete von einer neuen Charterfirma, wir studierten auf dem SFVS– Stand bei einem Glas Rotwein den Prospekt und die Preise. Kurz entschlossen wurde eine Dufour 385 Baujahr 2008 für 2 Wochen bei Bantours gechartert.

Die Crew für diesen Törn, stand bis auf ein Mitglied in kürzester Zeit fest. Die Suche nach einem vorzugsweise weiblichen Crewmitglied gestaltete sich schwieriger als ursprünglich gedacht. In der letzten Minute sagte eine Bekannte von uns ganz spontan zu, ohne zu wissen, was sie bei so einem Törn alles erwarten kann.

Während einer etwas stressfreien Zeit im Frühsommer versuchte ich den Törn schon fast minutiös zu planen. Ich recherchierte im Internet, erstellte Routen und suchte nach geschützten Ankerbuchten. Der Plan wurde von der Crew mit großer Begeisterung und ohne Änderungswünsche angenommen.

Zwei Wochen vor dem Start stapelten sich die Lebensmittel und Getränke bei uns und ich fragte mich langsam, wie ich dies alles mit meinem Auto transportieren soll.

Um 01:00 setzten wir uns im Konvoi Richtung Kroatien in Bewegung. Ohne große Probleme und Verzögerungen kamen wir bis kurz vor das Velebitgebirge, auf einmal wurden alle Fahrzeuge ohne für uns ersichtliche Begründung von der Autobahn auf die alte Landstrasse abgeleitet. Als wir dann etwas später auf der schmalen kurvigen Strasse das Velebit hinunter, fuhren war es auch für uns klar, die Bora zeigte ihre ganze Gewalt und als Zugabe konnte ein LKW der Gewalt der Bora nicht standhalten und fiel 200m vor uns um. Nach einer relativ kurzen Pause konnten wir die Unfallstelle passieren und unsere Fahrt fortsetzen. Nach einer ungeplanten Irrfahrt durch das kroatische Hinterland kamen wir mit etwas Verspätung, um 11:00 Uhr in der Marina Frapa an, wo wir schon von Susan und Hugo, die mit dem Flugzeug aus der Schweiz angereist waren, erwartet wurden. Voller Erwartung und Neugierde stürmten wir das Büro von Bantours, wo uns Maria herzlichst begrüßte und gleich das ganze Organisatorische unproblematisch, freundlich und sehr kompetent mit mir erledigte. Als Übernahmezeit wurde 14:00 Uhr mit ihr ausgehandelt, obwohl normal erst ab 15:00 Uhr übernommen werden kann. Um die Zeit bis zur Übernahme zu verkürzen wurde eine Kono-ba aufgesucht und kaltes Bier bestellt.



Pünktlich um 14:00 Uhr traf ich wieder bei Maria im Büro ein und wurde von ihr informiert, wo ich unser Schiff „Sara“ finde und das mich Anton dort schon erwartet. Die Übernahme war sehr angenehm und auch informativ. Anton zeigte mir alles an Board und erklärte mir das Schiff sehr ausführlich. Ich war über die Ausrüstung sehr überrascht und erfreut.



Der Navtisch war mit neuwertigen Karten (neben den kroatischen Malikarten waren auch Übersichtskarten bis nach Italien vorhanden), Peilkompass, Kartenplotter, Kursdreiecken, Bleistiften, Radierer, sprich wirklich vollständig ausgerüstet. Neben neuen Schwimmwesten und Sicherheitsgurten befand sich auch ein Treibanker an Bord. Sogar die Küchenausstattung war reichlich und sehr gut ausgesucht vorhanden. Der gute Eindruck den ich schon im Büro hatte, setzte sich bei der Übernahme fort.

Nach abgeschlossener Übernahme konnte dann die Crew in Ruhe beginnen, die Lebensmittel, Getränke und sonstige private Utensilien zu verstauen. Nach einer Sicherheitseinweisung waren wir um 17:00 Uhr klar zum Auslaufen. Mit einem mulmigen Gefühl im Bauch, hatten wir doch in unserer Liegeposition 15 kn Wind auf

die Nase, startete ich die Maschine und wir legten ab. Mit viel Speed ging es rasch, aber ohne Probleme durch die Boxengasse.

Ich muss gestehen ich war sehr erleichtert und der erste Manöverschluck hatte seine Berechtigung. Danach setzten wir sofort die Segel und der Törn startete mit raumen Wind, mit Kurs auf die Insel Veli Drevenik.

Nach 9 sm unter Segel flaute der Wind ab und wir setzten unseren Kurs unter Maschine fort. Leider litt Paula schon nach einigen Meilen an Seekrankheit. Da wir entgegen meinem Plan sehr spät ausliefen, steuerten wir die geplante Ankerbuch – zwischen zahlreichen Fischern hindurch - bei Nacht an. Das Ankermanöver mussten wir mehrmals fahren bis der Anker auf dem mit Seegras bewachsenen Grund hielt. Um 21:30 Uhr wurde dann nur noch eine kalte Platte serviert. Müde von den vielen Strapazen des Tages begaben wir uns recht bald in unsere Kojen. Da ich die Bucht und den schlechten Ankergrund kannte, stellte ich mir stündlich meinen Wecker und kontrollierte den Anker.



Sonntag 12.09.10 VIS

Nach dieser, für mich etwas unruhigen, Nacht frühstückten wir um 08:00 Uhr. Anschließend nahmen wir ein erfrischendes Bad im Meer, das durch die Bora in den letzten Wochen entsprechend kalt war. Um 10:00 Uhr hieß es „Anker auf“ und wir nahmen unter Maschine Kurs auf Vis. Das Wetter hielt sich an die Vorhersagen. Um 11:20 Uhr kam Wind auf und wir setzten Segel. Gemütlich ging es bei 3 Bft Halbwind in Richtung Vis. Bei diesem herrlichen Wind segelten wir bis kurz vor unsere

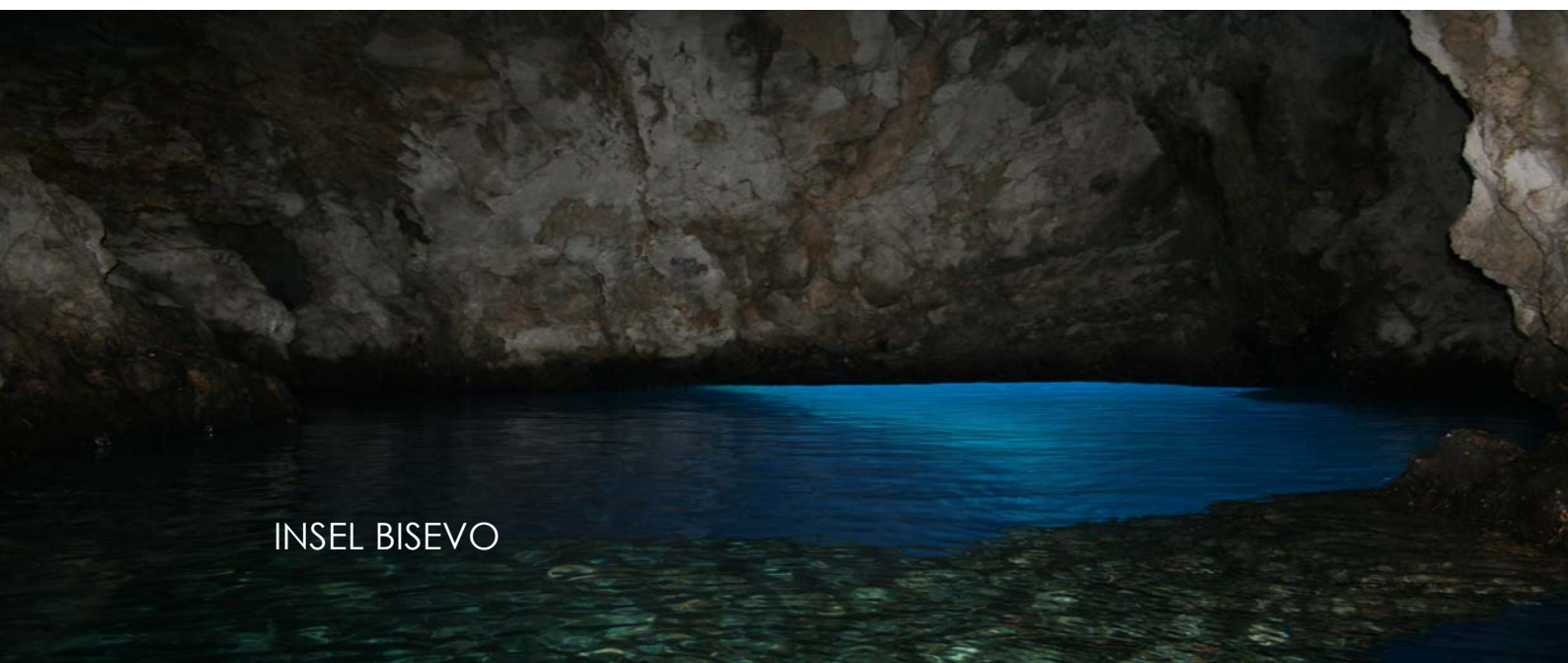


Ankerbucht Rogacic. Da der Wetterbericht eine ruhige Nacht versprach, versuchten wir erst gar nicht in der Bunkereinfahrt längs zu gehen, sondern ankerten in der Bucht.

Bei Kaffee, Kuchen und Havanna-Rum ließen wir den Nachmittag ausklingen. Während ein Teil der Crew die Insel erkundete wurde am Schiff das Abendmahl zubereitet. Am Speiseplan stand: „Gebackene Palatschinken, gefüllt mit Schinken und Käse“

Montag 13.09.10 VIS

Um 09:30 Uhr lichteten wir den Anker und unter Maschine ging es in westlicher Richtung rund um die Insel Vis zu der Insel Biševo, wo wir die blaue Grotte besichtigten. Sie ist zwar nicht so berühmt wie die blaue Grotte auf Capri, aber sicher genau so schön. Dank meiner Planung schafften wir es genau um 12:00 Uhr bei der Grotte zu sein. Mit unserem Dingi fuhren wir durch den 3,5m breiten und 1,5m hohen Höhleneingang in das Innere der Grotte und bewunderten die Vielfalt der verschiedenen Blautöne. Durch einen unter dem Wasser gelegenen Eingang dringt das Tageslicht hinein, wird durch die Meerestiefe gefiltert und tritt als blaues Schimmern wieder zutage. Dieser Effekt ist um die Mittagszeit besonders intensiv zu beobachten.



Nachdem die Crew ihre Besichtigungstour in die Grotte beendet hatte, ging es unter Maschine weiter zur Grünen Grotte auf der Insel Ravnik.

Ähnlich wie in der blauen Grotte leuchtete auch hier das von Steinmassiven umgebene Wasser in mehreren Grüntönen wunderschön. Diese Höhle entstand durch Erosionen. Durch den höheren Zugang kommt es zu mehr Helligkeit in der Grotte und dies erklärt auch die andere Farbespiegelung.

Da wir die einzigen Besucher waren, erkundete die Crew die Grüne Grotte schwimmend.

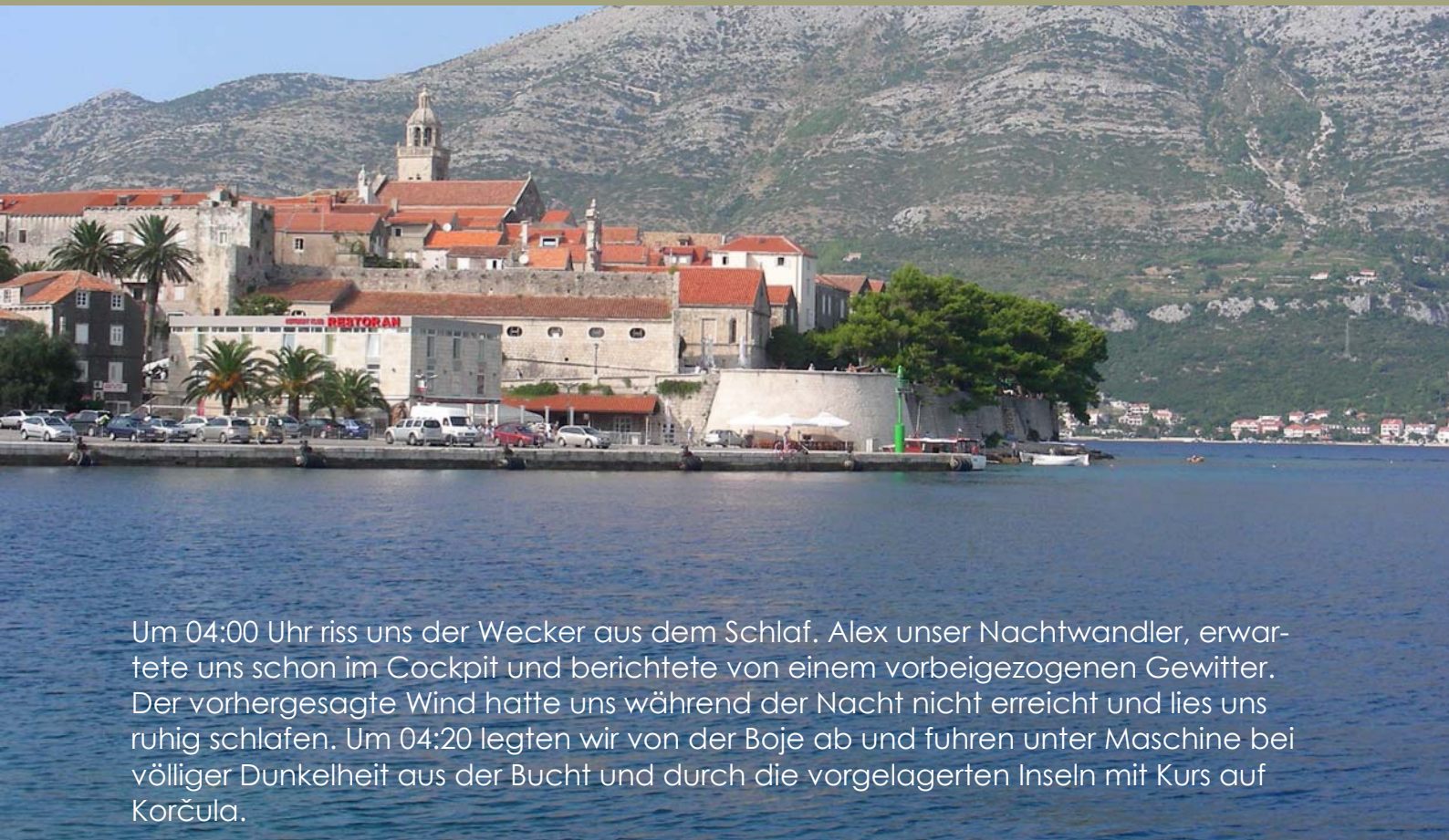
Nach dem die Crew wieder vollzählig an Board war, ging es weiter. Nun musste eine sichere Bucht für die Nacht gesucht werden. Ich entschloss mich nach mehreren Buchten für die große Bucht bei Rukavac. Leider waren die besten Plätze schon belegt und wir ankerten vor einen Badestrand. Nach einem Bad und einer Kaffeejause ging ein Teil der

Crew an Land. Ich nützte diese Zeit um den Navtex - Wetterbericht zu studieren. Während dieser Zeit drehte der Wind von W auf SE und legte auch zu. Das deckte sich auch mit der Wettervoraussage die für unseren Ankerplatz eher ungünstig war.

Während ich mit der restlichen Crew das Schiff zum Ablegen vorbereitete, kam ein Einheimischer vorbei, der uns vor starken SE- Winden während der Nacht warnte. Von ihm erfuhren wir von einer Boje, die zu seiner Konoba gehört, an der wir uns für die Nacht festmachen können. Nach einer etwas turbulenten Suche nach der Boje machten wir fest und lagen sicher.

Am Menüplan stand Gulasch mit Hörnchen, das Paulas Gatte für uns gekocht hatte. Am Abend wurde noch schnell eine Thermoskanne Kaffee gekocht, denn am nächsten Morgen soll es schon sehr früh losgehen.





Um 04:00 Uhr riss uns der Wecker aus dem Schlaf. Alex unser Nachtwandler, erwartete uns schon im Cockpit und berichtete von einem vorbeigezogenen Gewitter. Der vorhergesagte Wind hatte uns während der Nacht nicht erreicht und lies uns ruhig schlafen. Um 04:20 legten wir von der Boje ab und fuhren unter Maschine bei völliger Dunkelheit aus der Bucht und durch die vorgelagerten Inseln mit Kurs auf Korčula.

Nach dem das letzte Crewmitglied aus der Koje gekrochen war, wurde ausgiebig gefrühstückt und im Anschluss um 10:20 Uhr wurden bei mäßigen Wind, vor dem Pelješki Kanal, die Segel gesetzt. Das Segeln wurde hier zu einer Herausforderung, denn der Wind veränderte sich im Kanal permanent, von völliger Flaute bis hin zu ständig wechselnder Windrichtung hatten wir alles und ein Segelmanöver folgte dem anderen.

Nach knapp 10 gesegelten Seemeilen und abgeflauten Wind legten wir einen Badesstop ein. Um 14:50 Uhr erreichten wir Korčula in Achterausfahrt ging es durch die halbe Marina bis uns endlich ein Boxenplatz zugewiesen wurde. Nach einem Manöverschluck teilte sich die Crew und erkundete die Stadt. Korčula ist bei einheimischen und ausländischen Urlauber sehr beliebt. Schriftsteller, Prominenz und Philosophen aus aller Welt verweilten hier. Es ist eine der schönsten Städte der kroatischen Inselwelt mit ihren mittelalterlichen Bauten und fächerartig angeordneten Gassen.

Abends speisten wir in einem Restaurant, das an der Stadtmauer lag und uns einen wunderschönen Ausblick aufs Meer und den Hafen gestattet.



KORCULA

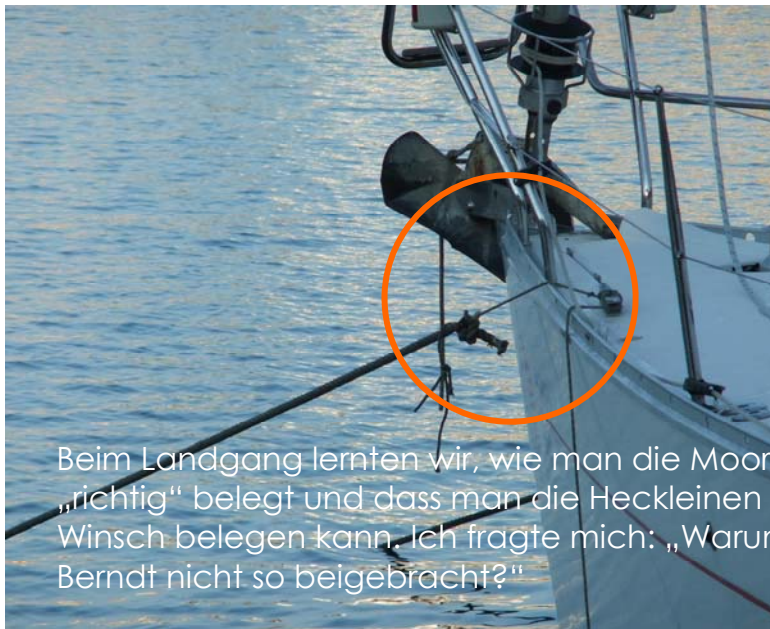
Mittwoch 15.09.10 MLJET

Am nächsten Tag um 10:00 Uhr verließen wir unseren geschützten Liegeplatz. Kurz nach der Marina setzten wir dann auch schon die Segel und kreuzten in Richtung Mljet. Leider flaute der Wind bald ab und wir mussten unsere Fahrt unter Maschine fortsetzen. Um 13:55 Uhr erreichten wir die wunderschöne Bucht bei Polače auf der Insel Mljet. In der Bucht gab es auch die Möglichkeit vor einigen Restaurants kostenlos an Moorings zu liegen, wir entschlossen uns für einen ruhigen Ankerplatz auf der anderen Seite der Bucht.



INSEL MLJET

Von unserem Ankerplatz hatten wir einen schönen Blick auf die Stadt und auf die römischen Ruinen und durch etwas Abstand zu den anderen Yachten auch unsere selige Ruhe.



Beim Landgang lernten wir, wie man die Mooringleine „richtig“ belegt und dass man die Heckleinen auch auf der Winsch belegen kann. Ich fragte mich: „Warum hatte mir das Berndt nicht so beigebracht?“



Donnerstag 16.09.10 MLJET

Heute erkundeten wir den Nationalpark Mljet. Zu Fuß ging es zuerst zum Veliko Jezero und weiter zum Malo Jezero, wo wir einen Badestop und ein kurzes Sonnenbad einlegten. Anschließend setzten wir mit dem Fährboot zu der Klosterinsel Otok Sv. Marija über, wo wir das Kloster besichtigten.



Hunger und Durst trieben uns dann wieder zurück zum Schiff. Paula und Ingrid waren so begeistert von dieser Gegend, dass sie sich entschlossen nächstes Jahr hier Urlaub zu machen oder ein Haus zu kaufen und auszusteigen.



Freitag 17.09.10 LOPUD

Nach einem erfrischenden morgendlichen Bad ging es um 08:55 Uhr in Richtung Lopud. Schon in der Bucht von Polače blies uns der lebhaft SE-Wind entgegen. Unter Maschine kämpften wir uns durch die enge Ausfahrt und setzten bei 4 Bft die Segel. Da sich unser Ziel Lopud im SE befand, hieß es hart am Wind kreuzen. Für unsere arme Paula eine wirklich harte Prüfung, denn schon bald nach dem sie die Steuer übergab, setzt die Seekrankheit wieder voll ein. Nach scheinbar endlosem Kreuzen erreichten wir um 17:15 Uhr die Insel Lopud. Ziel war die NW-Bucht. Es lagen schon mehrere Segelyachten in der Bucht vor Anker und wir hielten Ausschau nach einem geeigneten Ankerplatz und fanden eine freie schwarze Boje. Unter dem Motto „Frechheit siegt“ machten wir an der Boje fest, die sich in unmittelbarer Nähe zu einer Konoba befand. Nach einem Ankertrunk beschlossen wir, den Ort Lopud zu erkunden. Paula zog es vor, nach dem stundenlangen Martyrium endlich schlafen zu gehen und sich zu erholen. Wir spazierten die Strandpromenade entlang und bewunderten die interessante alte Stadt. Im Anschluss an unseren Rundgang gönnten wir uns ein vorzügliches Abendmahl, das wir dann noch mit einer sehr lustigen Fahrt mit unserem Dingi abschlossen.



Samstag 18.09.10 DUBROVNIK

Unser heutiger Schlag war sehr kurz bemessen und führte uns nach Dubrovnik in die ACY Marina. Um 10:10 Uhr legten wir von unserer Boje ab. Trotz schönem Segelwind entschloss ich mich für eine Fahrt unter Maschine, auch um Paula zu schonen. Punkt 12:00 Uhr legten wir in der Marina an, als Ankertrunk und zur Feier, dass wir unseren südlichsten Punkt planmäßig erreicht hatten, wurde eine Flasche Prosecco geöffnet. Nach dem alle die Duschanlagen der Marina besucht hatten, fuhren wir mit dem Bus in die Altstadt und trennten uns zu einer Besichtigungstour. In den engen Gassen der malerischen Altstadt tummelten sich viele Touristen.



Müde von der Besichtigungs- und Shoppingtour kehrten wir wieder aufs Schiff zurück.



Sonntag 19.09.10 MLJET

Nach einem kräftigen Frühstück legten wir um 10:00 Uhr ab. Obwohl der Tank noch $\frac{3}{4}$ voll anzeigte wurde noch Diesel getankt. Nach dem Tanken war ich sehr überrascht, der Verbrauch lag bei 2,7 L/h, gerechnet hatte ich ursprünglich mit bis zu 6 L/h. Als wir aus der Landabdeckung raus kamen, erwartete uns ein SW-Wind mit 5 Bft, wir setzten die Segel und nahmen Kurs auf Mljet. Da der Wind optimal war und die Wettervorhersagen ein Abflauen des Windes ankündigten, änderte ich meinen Plan und steuerte wieder auf Polače zu, so legten wir schon einen Teil der morgigen Etappe unter Segel zurück.

Um 17:10 Uhr machten wir in der Bucht von Polače an einer Boje fest. Während ein Teil der Crew an Land ging und beim Besitzer der Boje einen (oder zwei) Sundowner zu sich nahm, wurde am Schiff das traditionelle Käsefondue von Hugo vorbereitet.



Montag 20.09.10 LASTOVO

Um 08:30 Uhr legten wir von Polače ab. Die Nacht war etwas unruhig, da sich der Wind nicht legte. Bei 5 Bft NE auf die Nase kämpften wir uns unter Maschine durch die enge Ausfahrt und setzten kurz darauf die Genua im zweiten Reff und segelte mit raumen Wind in Richtung Lastovo. Nach einer Stunde flaute der Wind ab. Um 13:40 Uhr holten wir die Segel ein, und unter Motor ging es weiter. Mittags zauberte uns Hugo einen fabelhaften Thunfischsalat mit gekochten Eiern auf den Tisch. Nach einer halben Stunde unter Maschine wurde uns der Wind wieder gnädig und blies nun aus N mit 4 Bft. Unter Segel erreichten wir um 16:15 Uhr unsere geplante Ankerbuch, Jurjeva Luka. An einer ehemaligen Militärmole vor den Bunkereingängen, legten wir längsseits an und hatten einen sichern Ankerplatz für die Nacht.

Während Susan, Hugo und Alex ihre Landerkundung durchführten, wurde am Schiff ein süßes Abendmahl vorbereitet. Zu Hugos Leid gab es heute Kaiserschmarren, der vorzüglich schmeckte. Den Abend ließen wir wieder gemütlich ausklingen.





Dienstag 21.09.10 ŠĆEDRO

Nach dem Frühstück wurden noch die Fische mit den Resten vom Kaiserschmarren gefüttert und das Schiff zum Ablegen vorbereitet. Um 10:00 legten wir ab und nahmen unter Maschine Kurs auf die Insel Šćedro bei Hvar. Schon beim Frühstück mussten wir feststellen, dass unsere Brotreserven dem Ende zgingen und so legten wir einen ungeplanten Einkaufsstop in Vela Luca auf Korčula ein. Um 13:40 Uhr ging eine Abordnung der Crew an Land. Retour kamen sie nach 40 Minuten mit Brot und drei Pizzas die gleich nach dem Ablegen verzerrt wurden. Da mittlerweile auch Wind aufkam, wurden nach der Pizzajause die Segel gesetzt, und unter Segel ging es Richtung Šćedro. Mit gutem Wind segelten wir bis in die Bucht Lovišće. Leider gab es keine freien Bojen mehr und wir mussten um 16:50 Uhr in der Bucht ankern, was auch kein großes Problem darstellt. Eine wunderschöne Bucht, aber leider auch etwas überlaufen. Zum Abendessen holte uns Ivo, einer der drei Wirte in der Bucht, mit seinem Boot ab.

Mittwoch 22.09.10 HVAR

Um 10:35 Uhr legten wir in Šćedro ab und liefen unter Maschine aus der Bucht aus. Bei SSW-Wind mit bis zu 3 Bft setzten wir die Segel mit Kurs vor Hvar. Auf einer der kleinen vorgelagerten Inseln von Hvar legten wir noch einen Badestopp ein. Um 15:20 Uhr lichteten wir den Anker und erreichten um 15:40 Uhr die Stadt Hvar. Im Stadthafen ergatterten wir die letzte freie Boje. Im Stadthafen ist Ankern verboten und auch nicht empfehlenswert, trotzdem rasselten links und rechts die Ankerketten, und kein Mensch kümmerte sich um das Ankerverbot.





HVAR - ŠOLTA DONNERSTAG 23.09.2010

Nach dem Frühstück besichtigten Ingrid und Paula noch die Festung, Susan und Hugo besorgten Fisch für das Abendessen. Nach dem wieder alle an Board waren, legten wir um 11:00 Uhr ab. Abweichend von meinem ursprünglichen Plan, die Insel Vis an zusteuern, navigierte ich zwischen den Inseln Šolta und Brač durch. Gleich nach der Durchfahrt suchten wir uns eine Badebucht auf der Insel Šolta. Diese gehörte uns alleine. Ingrid schwamm ans Ufer und besorgte frischen Rosmarin und Paula duschte ausgiebig am Heck. Anschließend steuerten wir Richtung Trogir. In einer Bucht vor der Insel Sv. Fumija fanden wir einen geeigneten Ankerplatz mit gutem Ankergrund für die Nacht. Heute verwöhnte uns Hugo mit Fisch, den wir bei einem märchenhaften Sonnenuntergang genossen.



Nach einer sehr ruhigen Nacht lichteten wir um 10:10 Uhr den Anker und fuhren unter Maschine nach Trogir, dort bot sich die beste Gelegenheit, den Dieseltank zu befüllen - in der Marina Frapa gibt es keine Tankstelle. Bei der Tankstelle herrschte schon reges Treiben und wir reihten uns in der Schlage ein.

Nach längerer Wartezeit waren wir an der Reihe und die Überraschung nach dem Tanken wiederholte sich, wie schon in Dubrovnik. Wir tankten nur 35 L was einen unglaublichen Verbrauch von 1,98 L/h ergab.

Danach setzten wir noch einmal die Segel, bei Windstärke bis zu 4 Bft segelten wir nach Rogoznica. Kurz vor der Marina hieß es Segel bergen und die Crew hatte noch einmal kurz die Gelegenheit im Meer zu schwimmen. Die letzten Meter zur Marina Frapa legten wir unter Maschine zurück und ich war schon gespannt, wie ich bei diesem Seitenwind die Boxengasse passieren würde. Mit viel Speed, so wie ich es schon beim Ablegen praktiziert hatte, fuhr ich in Achterausfahrt zu meiner zugewiesenen Box. Flott und problemlos legten wir an. Das war das letzte Manöver eines gelungenen Törns.

Nach einem kräftigen Manöverschluck begann das Packen und Ausräumen des Schiffes. Nach dem sehnsüchtig erwarteten gemeinsamen Abschiedsdinner verabschiedeten wir uns von Paula und Alex, die schon heute die Heimreise antraten.



Nach einer unruhigen, stürmischen und verregneten Nacht fuhr Ingrid um 06:00 Uhr Susan und Hugo zum Flughafen nach Split. In der Zwischenzeit wurde das Schiff von mir für die Übergabe vorbereitet.



Abschließend möchte ich mich nochmals bei meiner Crew (*Susan, Paula, Ingrid, Hugo und Alexander*) herzlich für das Engagement und den Einsatz während des gesamten Törns bedanken!



Die Übernahme durch Bantours war wie schon zu Beginn unproblematisch. Nach dem Ingrid wieder vom Flughafen zurück war, tranken wir noch einen letzten Kaffee an Bord und traten auch die Heimfahrt an. Wir fuhren die gesamte Strecke bei strömenden Regen, nach 7 Stunden waren auch wir wieder zu Hause im verregneten, kalten Österreich.

SFVS FLOTTILLE

Im Juni 2010 stach erstmals die SFVS Flottille in See. Wir waren mit vier Schiffen unserer Partnerfirma EvaMare eine Woche lang von Salerno ausgehend im Golf von Neapel und zwischen den Pontinischen Inseln unterwegs. Die teilnehmenden Crews waren recht unterschiedlich ambitioniert, so hatten wir zwei Schiffe mit Familien- bzw. Urlaubercrews, auf dem Flaggschiff wurde Ausbildung betrieben und das mit 47 Fuß größte Schiff der Flottille hielt es mit seiner vierköpfigen Stammcrew und wechselnden Mitseglern überhaupt nur vier Tage mit uns aus und begab sich dann auf große Überfahrt nach Sizilien um erst nach zwei Wochen wieder in Salerno zu landen. Einig waren sich aber alle, dass Flottillensegeln im Rahmen der SFV Strongbow eine gute Idee – daher gibt es heute die 2. SFVS Flottille.

Was leider nicht ganz so gut funktionierte, wie das Segeln, war das Verfassen der Berichte für's Seemannsgarn. Die Frage, ob eine Crew, deren Skipper der einzige BFA-Inhaber an Bord ist, für journalistische Aufgaben ungeeignet ist, lässt sich zwar nicht logisch beantworten, drängt sich aber auf. Immerhin ist es uns gelungen, euch in den beiden folgenden Berichten einen Eindruck zu vermitteln, wie das Flottillensegeln war und euch dazu zu animieren, beim nächsten Mal mitzumachen.

Die Statistik:

- Hanse 40 PERSEA mit Skipper Elisabeth Locker
- Océanis 473 FRANCESCA mit Skipper Franz Gattermayr
- Bavaria 40C VITTORIA mit Skipper Fritz Ritter
- Cyclades 43.3 ANEMOS mit Skipper Bálint Kovács

Die PERSEA diente gleichzeitig dem Commodore und Flottillenkommandanten als Flaggschiff. PERSEA, VITTORIA und ANEMOS brachten etwas mehr als 200 Meilen auf's Log, FRANCESCA kam mit circa 600 Meilen aus Sizilien zurück.



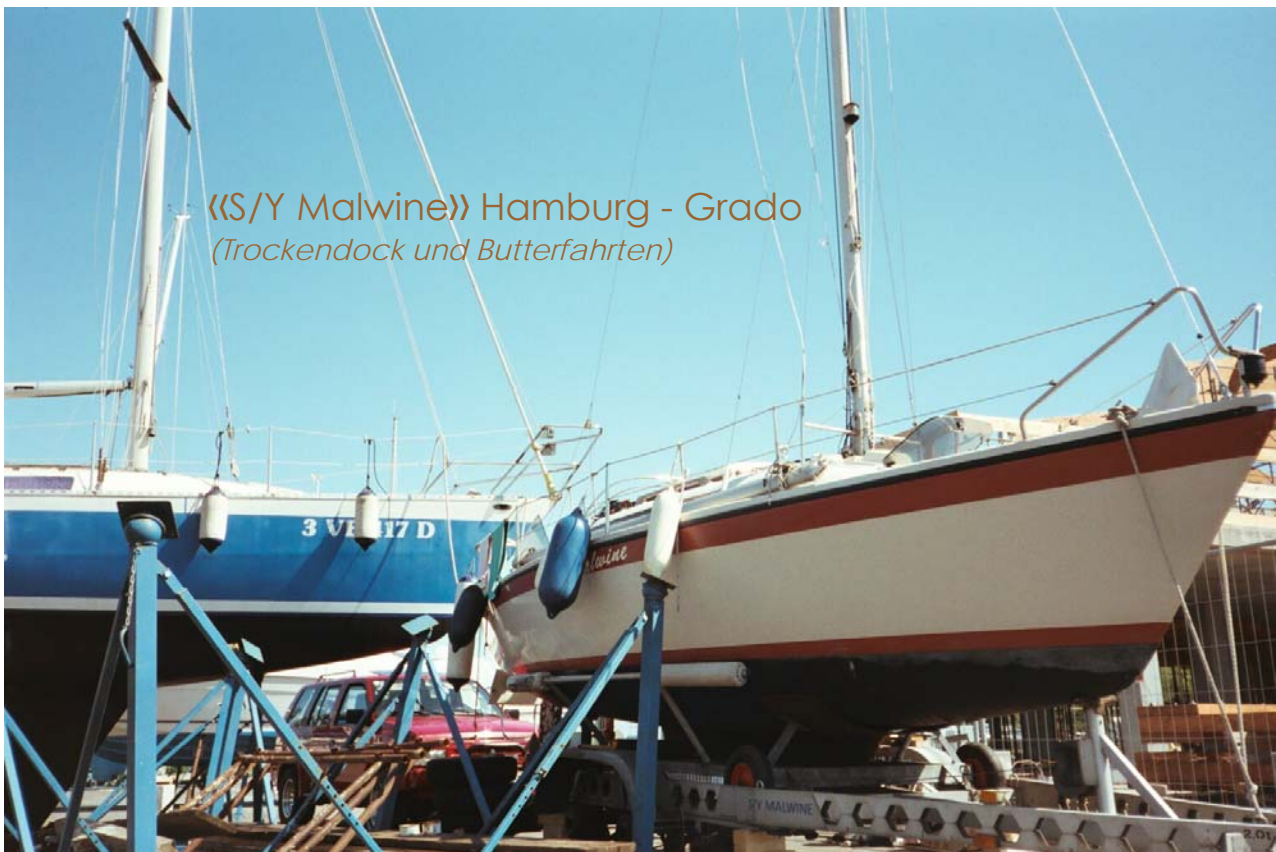
SFVS FLOTTILLE 2011

Die heutige SFVS Flottille wird zwischen 3. und 10. September, von Rogoznica und Biograd ausgehend, die dalmatinische Inselwelt erkunden.

Bis jetzt sind vier Schiffe gemeldet, wir hoffen, es werden noch mehr.

Der Commodore

KLASSIKER



Alles begann eigentlich damit, dass ich Anfang 2000 mit dem Gedanken spielte eine eigene Segeljacht für die, noch nicht ganz vorhandene, Familie zu kaufen. Nach nächtelangen Internetrecherchen in europäischen Bootsforen engte sich die Auswahl schließlich auf eine Condor 70 im IJsselmeer und eine Dehler Dehlya 25 in Hamburg ein. Christina, Commodore Berndt und ich fuhren an einem Freitag im Sommer 2001 nach der Arbeit Richtung Hamburg. Auf dieser Fahrt entstand auch der Begriff „Hotel Nissan – Terrano Suite“, müde von einer intensiven Arbeitswoche wechselten wir uns regelmäßig ab – auf der großen Ladefläche schlief abwechselnd einer von uns, eine Strecke von 2400km musste in zwei Tagen bewältigt werden. In Hamburg angekommen sagte uns das Schiff nach eingehender Prüfung zu – ich unterfertigte den Vertrag mit einem adeligen Hanseaten, er erhielt von uns den Nickname „von der Senf“. Die Überstellung nach Grado sollte in zwei Etappen durchgeführt werden. Da ich für einen Transport von 4,5T keinen adäquaten Führerschein besaß engagierte ich einen Bregenzer Fahrschullehrer für die Überstellung von Hamburg nach Hohenweiler. Eine Woche später ging es weiter nach Grado in den Yachthafen Centro Nautico San Marco, wo ich einen einmonatigen Vertrag mit dem Hafenkaptän Tomaso unterzeichnete. Mit meiner damaligen Bremer Lebensgefährtin Ruth verbrachte ich anschließend einen bezaubernden ersten Urlaub auf der Yacht. Außer dem Motor funktionierte technisch zu ziemlich nichts. Auf einem Ausflug nach Isola mussten wir Malwine wegen einer Bora eine Woche im Bora-geschützten Stadthafen von Piran zurücklassen. Da es in diesem Hafen keine Marina für ausländische Schiffe gibt, mussten wir das darauffolgende Wochenende wieder nach Piran fahren – schafften wegen Schlechtwetter wieder nur eine Überstellung in die nahegelegene Marina Portoroz. In der Zwischenzeit hatte ich mit Ivan Mazola, dem Eigner der Marina Tenuta Primero im Golfclub Grado einen Vertrag ausgehandelt. Die nächtliche Überstellung von Slowenien nach Grado zur Tenuta war interessant – die Marina war in der Seekarte noch nicht eingezeichnet - keine sichtbare Hafenbefeuerung vorhanden. Massimiliano Fabris – der Hafendirektor – gab uns mit einem Megascheinwerfer von der Hafenspitze aus Signale für die Hafenansteuerung. Ordentlich geblendet machten wir zunächst die Leinen in der wunderschönen Nobelmarina fest. Daraufhin folgten drei Jahre Trockendock mit kurzen Unterbrechungen für Probefahrten. In dieser interessanten Zeit am Dock entfernte ich die komplette Elektronik und alle Geräte am Schiff – baute das Bordnetz neu auf und ersetzte außer dem Anemometer, der Windmessanlage, sämtliche nautischen Geräte. Das Wissen um die Bordelektronik eignete ich mir durch mehrere Bücher und durch laufende Besprechungen mit Dock-Nachbarn an. Mit dem Briten Mike Clippon, der eine 24m lange Ketsch „Distant Winds“ renovierte, entstand eine enge Freundschaft – mein Lehrvater in Sachen Yachtrenovierung.

Ein permanentes Randproblem war noch der Hubkiel – auf sämtlichen Probefahrten hatte ich Wassereinbruch im Salon – nachdem ich den Fäkaltank vom Schiff entfernte und die Seetoilette mit sämtlichen Schläuchen und Pumpen im Vorschiff umbaute kam bei der nächsten Probefahrt sogar (relativ viel und schnell) Wasser von der Toilettenbefestigung ins Schiff – begleitet von einem eher unangenehmen Pfeifton – der Kranfahrer Giuseppe musste sein Mittagessen abbrechen und Malwine notkranen. Alles funktionierte bereits – die Erfolgserlebnisse wurden aber ständig von Rückschlägen begleitet – Wasser im Schiff. Ein polnischer Dockarbeiter aus Danzig renovierte mir den Holzboden im Salon und dichtete den Kiel komplett neu ab – nun schien alles okay und für eine Reise einsatzbereit.

Im Frühjahr 2003 ging ich eine Beziehung mit meiner Bankbetreuerin ein (sie machte 2001 auch die Schiffsfiananzierung). Selbstverständlich wurde auch mit ihr der nächste Urlaub gleich in Grado eingeplant – ordentlich lange obendrein, galt es doch, Malwine in wärmere Gewässer in die ACI Marina Cres zu überstellen. Ich kaufte Revierführer für Kroatien und an die 15 deutsche Seekarten. Wir wollten noch circa drei Tage am Dock arbeiten – und dann erst die Fahrt beginnen. Um während der Reise auch duschen zu können entschlossen wir eine Heckdusche mit eigenem Wassertank im Heck einzubauen – naja, die Raymarine GPS Antenne musste auch noch verlegt werden – diese und noch einige kleinere Arbeiten verschlangen Woche eins von unserem Urlaub. Carolines Liegestuhl passte sich schon gut in die Docklandschaft ein – und drei Romane wurden verschlungen. An den Abenden gambelten wir mit unserer mobilen Satanlage und dem Mini SW-Fernseher. Woche zwei – das Schiff wurde gekrant – „Wassereinbruch!“. Nun musste ich investieren – rekrutierte die gradesische Firma SuperNautiSport für eine Rumpfreparatur. Malwine wurde hoch aufgebockt – Paolo flexte am Rumpf während ich den Metallkiel abflexte und renovierte – nebenbei noch den Kielkasten im Salon aufschnitt um den mit Mike an vielen Theorieabenden besprochenen möglichen Aufbau einmal selbst zu sehen. Woche zwei war vorbei – unsere Theorien in Sachen Kielmechanismus entpuppten sich als falsch. Naja – Paolo, der ohnehin mit Rumpflaminierarbeiten beschäftigt war – musste zusätzlich noch meine Flexarbeiten laminieren. Während unserer wunderschönen gemeinsamen Arbeitszeit fand Paolo für mich den Spitznamen „Dottore“ – ich musste immer alles genau wissen – und arbeite sehr präzise. Einen Teil von Woche drei verbrachten wir in einem Hotel in Grado Pineta – das Schiff war zeitweise unbewohnbar, Staub und starke Epoxidämpfe waren schon ziemlich gesundheitsschädlich. In diesen Wochen hätte Caro bereits das gesamte Decamerone von Giovanni Boccaccio lesen können. Der Vertrag mit der Tenuta Primo wurde verlängert – der Gedanke an Kroatien verrauchte im Wind. Danach brauchte ich einmal Pause vom Schiffsrenovieren und beschäftigte mich mit der Aufzucht eines kleinen Golden Retrievers. Im darauffolgenden Winter zeigte ich Retriever Hündin Conny einmal Malwine – damit sie sich ein Bild davon machen konnte, was sie im Sommerurlaub erwartet. Zu einem nächsten gemeinsamen Urlaub kam es schließlich nicht mehr – Caro hatte sämtlichen Glauben an die christliche Seefahrt verloren. Der Plan eine alte Hallberg Rassy „Rasmus 35“ gemeinsam zu kaufen – eingeschlossen.

Damit war ich wieder meine Mannschaft los - Malwine und mein kleiner schwarzer, für die Seefahrt nicht tauglicher Mate of Watch „Sissi“ - meine einzigen Konstanten. Meine Eltern wurden dazu begeistert, den Sommer 2004 mit mir in Grado zu verbringen um Ausflüge nach Slowenien machen zu können. Nebst den sogenannten Butterfahrten nach Piran und Grado Stadthafen erneuerte ich auch die Salonfenster mit Mikes Hilfe – ohne Arbeit ist ein Urlaub offensichtlich langweilig. Seit April 2004 war Malwine nun im Wasser und verbrachte auch den Winter schwimmend. Im darauffolgenden Frühjahr lernte ich bei einer Vernissage meine neue Bordfrau Johanna kennen – und der Schiffsjunge war ein viereinhalb Jahre junges Mädchen. Eine super Kinderschwimmweste wurde gekauft – und ab ging's wieder nach Grado. Nun hatte ich nicht nur einen Raymarine Autopiloten – sondern eine sprachgesteuerte lebende Fernbedienung wenn ich am Vorschiff in der Sonne lag. Der kleinen Sara gefiel es am Schiff ausgesprochen gut – bei Johanna zeichnete sich ab, dass sie einen Pauschalurlaub in einem Hotel vorziehen würde und der Seefahrt nichts abgewinnen kann. Nach dem ersten Ankermanöver vor der Küste von Grado wurde ihr bereits übel und ihr eher heller Teint konnte die starke Sonneneinstrahlung nicht ab. Nach dieser Enttäuschung musste sie es genau wissen und buchte für sich und Tochter Sara eine Woche Magic Life in der Türkei. Ich trug mich schon mit dem Gedanken Malwine zu verkaufen. Sie trug aber den Gedanken lieber alleine zu leben – wieder eine Beziehung auf Malwines Lasten (?) – somit konnte ich Malwine behalten.

