

PROJEKT 2010

FLOTTILLEN-SEGELN VOR DEN TOREN CAPRIS

ÜBERSTELLUNGSTÖRN VON LES SABLES
D'OLONNE NACH SALERNO

VOLLER ERFOLG:
PRÜFUNGSTÖRNS FB3/FB 4

AUSBILDUNG/CHARTER

Vom A-Schein bis zur Astronavigation



Vereinigte Seefahrer!

Wieder einmal oder besser gesagt endlich wieder ist es soweit - die 7. Ausgabe des Seemannsgarns ist fertig.

Was Ihr heute in Händen hält, ist also das Produkt von mehr als vier Jahren harter journalistischer Arbeit in der SFV Strongbow, die letzte Ausgabe erschien ja 2005 als Karibik-Special nach unserem Atlantik-Karibik-Großprojekt.

Nun, leider stimmt das nicht ganz, und deshalb wird mein Leitartikel diesmal ein Appell:

Das Seemannsgarn Nr. 7 war zur Tullner Messe 2007 fast fertig, aber eben nur fast. Dies hat dazu geführt, dass es damals nicht und bis jetzt nicht erschienen ist. Und dies sollten wir nicht notwendig haben.

In einer Seefahrervereinigung mit circa fünfzig Mitgliedern muss es möglich sein, zumindest ein bis zwei Mal im Jahr eine Clubzeitung herauszubringen. Material gibt es ja genug, wir segeln statistisch gesehen fast das ganze Jahr hindurch, wir haben mittlerweile vier Mitglieder, die den Befähigungsausweis FB4 haben und mehr als zwanzig mit BFA FB3 oder FB2. Zu behaupten, wir hätten keine Zeit zu schreiben, weil wir ja so viel segeln wäre natürlich eine verlockende Ausrede, entspricht aber wohl nicht den Tatsachen.

Es ist einfach schade, dass wir unser Projekt „Mittelmeer – Atlantik 2006-2007“, die Entwicklung unserer Website, die Verlegung unserer Clubtreffen im Sommer aus dem Weinkeller ans Wasser, die Wiedergründung der Regionalgruppe Süd und eine Reihe von Ausbildungs-, Prüfungs- aber auch Urlaubstörns und Veranstaltungen, die in den vergangenen Jahren stattgefunden haben, nicht dokumentiert haben.

Es liegt an uns, das was wir seefahrerisch tun, auch aufzubereiten und für die Nachwelt und für uns selbst festzuhalten.

Wir haben nun mit Sissi Locker eine neue Chefredakteurin, was sich wie Ihr seht, bereits sehr positiv ausgewirkt hat. Allerdings kann auch eine Chefredakteurin nicht die ganze Zeitung selbst schreiben. Auch ist es nicht sinnvoll, im Jahr 2010 das Seemannsgarn mit Artikeln aus 2006 und 2007 zu füllen.

Mein Appell an Euch also: Macht mit, schreibt über Eure Erlebnisse und Erfahrungen, liefert Eure Artikel und Fotos rechtzeitig ab, damit wir uns in Zukunft regelmäßig gemeinsam über unser Seemannsgarn freuen und das, was wir tun auch nach außen tragen können.

Ich wünsche euch – endlich wieder einmal – viel Spaß beim Lesen,

BERNDT WESIAK

Commodore

INHALT

PROJEKT 2010:

SFVS FLOTTILLE 3

„OLD DREAM“ - ÜBERSTELLUNG:

M1 - Les Sables - Lissabon 4

M2 - Lissabon - Barcelona 8

M3 - Barcelona - Salerno 12

KLASSIKER:

FB4 - Herz, was begehrt du Meer? 29

SFS STRONGBOW SAILING

Ausbildung 35

Charter 37

CLUB

Das Referat Seefahrt stellt sich vor 38

ANS NORDKAPP

Segeltörn in Nordnorwegen 40



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



Von **5. - 12. Juni 2010** wird erstmals die **SFVS-Flottille** in See stechen: Ab Salerno auf die Pontinischen Inseln.

Derzeit haben wir bereits **vier Schiffe** fix gebucht, die **Skipper** sind:

- **Elisabeth Locker** auf der Hanse 40 **PERSEA**
- **Franz Gattermayr** auf der Océanis 473 **FRANCESCA**
- **Fritz Ritter** auf der Bavaria 40C **VITTORIA**
- **Bálint Kovács** auf der Cyclades 43.3 **URSA MAIOR**

Flottillenadmiral ist der **Commodore**, als **Flaggschiff** dient die **PERSEA**.

Wir freuen uns natürlich, wenn es noch mehr werden. Einzelplätze sind auch noch zu haben.

Die **erste Skipperbesprechung** hat am **4. Februar** im Weinkeller stattgefunden, dabei haben wir beschlossen, statt wie ursprünglich geplant auf die Äolischen, auf die Pontinischen Inseln zu fahren. Dies auf Grund des hohen Anteils an Einsteigern unter unseren Crewmitgliedern, die Flottille wird dadurch optimal auch als **"Schnuppersegelwoche"** geeignet sein.

Damit den **erfahrenen Seglern der SFV Strongbow** nicht zu langweilig wird, wird Franz Gattermayr mit der Crew der **FRANCESCA** uns in der zweiten Wochenhälfte verlassen und nach Sizilien segeln. Die **FRANCESCA** wird insgesamt zwei Wochen, also bis 19. Juni unterwegs sein.

Die **nächste Skipperbesprechung** findet am **Samstag, dem 6. März** auf unserem Messestand auf der Austrian Boatshow in Tulln statt.

Nähere Infos und die jeweils aktuelle Preisliste gibt's beim Commodore, bei Buchungen während der Messe in Tulln gibt es noch einen, wenn auch bereits etwas geschrumpften, Frühbucherrabatt.



KATAMARAN – ÜBERSTELLUNG

LES SABLES D’OLONNE - SALERNO

Nachdem 2009 – nach zweijähriger Pause – wieder einmal ein größeres Projekt im Rahmen der SFV Strongbow fällig war, freuten wir uns, über die Gelegenheit, einen nagelneuen Katamaran Lagoon 440 für unsere Partnerfirma Eva Mare von Les Sables d’Olonne an der französischen Atlantikküste nach Salerno überstellen zu können. Das Gesamtpro-

PROJEKT KATAMARAN-ÜBERSTELLUNG LES SABLES - SALERNO 2009: MODUL 1

YACHT	LAGOON 440 OLD DREAM	
ROUTE	LES SABLES D’OLONNE – GOLF VON BISCAYA – LISSABON	
ZEIT	1. - 7. MAI 2009	
MEILEN	651	
CAPTAIN	BERNDT WESIAK	
CREW	ANTONIO LODATO (EIGNER), ELISABETH LOCKER, WERNER SLABIHOUD, CHRISTIAN LOSERT, GIOVANNI LANDI	

jekt wurde in bewährter Weise in drei zweiwöchige Module geteilt, Skipper und Crews waren schnell gefunden, wobei, als Besonderheiten, beim ersten Modul die Übernahme des Katamarans von der Werft inkludiert war, und das dritte Modul als Prüfungstörn ÖSV FB3 geführt wurde.

Außerdem waren wir erstmals auch, was die Crewzusammensetzung betrifft, durchgehend international: Auf Modul 1 hatten wir Antonio Lodato, den Chef von Eva Mare und damit Eigner der „OLD DREAM“ und einen zweiten Italiener mit, Modul 2 bestand überhaupt fast nur aus Polen, und auf Modul 3 wurden wir durch zwei Schweizer verstärkt.



ÜBERNAHME-MODUL 1



Es begann Ende April mit einer etwas komplizierten und gestaffelten Anreise: Sissi, Christian und ich flogen nach Paris und fuhren mit einem Mietwagen von dort nach Les Sables, Werner zog es vor, äußerst preisgünstig dafür über London nach La Rochelle zu fliegen, Antonio und Giovanni kamen, noch verstärkt durch einen dritten Italiener, mit dem Zug in Nantes an. Das alles an drei aufeinander folgenden Tagen, aber am 29. April waren wir alle vor Ort.

DIE ÜBERNAHME DES KATAMARANS

gestaltete sich mehr oder weniger problemlos, Christian und ich hatten vorab schon das lokale Büro der Werft gefunden, die Checklisten wurden abgehakt, statt der bestellten Waschmaschine hatten wir einen Icemaker und das Radargerät war noch nicht montiert, kleine französisch-italienische Missverständnisse eben, ansonsten schien alles OK.

Das einzige etwas aufregendere Erlebnis im Rahmen der Übernahme war die Positionierung der Rettungsinsel durch zwei Spezialisten von Lagoon, wie auf Katamaranen üblich, von achteraus unter das Cockpit. Dies gestaltete sich aus zwei Gründen schwierig: Erstens musste es von See aus, also mit einem Dinghy geschehen, da OLD DREAM längsseits am Steg lag.





Zweitens glaubten uns die beiden Spezialisten nicht, dass die integrierten Tragegurte der Insel zu schwach waren, diese zu tragen (wir hatten diese Erfahrung schon gemacht, als wir die Rettungsinsel an Bord brachten). Also fiel die Rettungsinsel, kurz bevor sie war, wo sie hin hätte sollen, ins Wasser, wurde aber relativ schnell gerettet und dann doch noch ordnungsgemäß verstaut.

Sissi und Christian verbrachten einige Stunden damit, Delikatessen für die bevorstehende Überfahrt zu bunkern, was angesichts der Tatsache, dass wir in Frankreich waren, abgesehen von der Qual der Wahl, keine Schwierigkeit darstellte.

Am Abend des 30. April waren wir seeklar, am Morgen des 1. Mai liefen wir zur Jungfernfahrt der OLD DREAM aus. Neptun und Aeolus waren uns gewogen, wir hatten ein nagelneues Schiff, also sprach nichts dagegen, gleich die Biscaya zu überqueren. Das ging auch zwei Tage lang wunderbar, bis kurz vor Beendigung der Überfahrt, circa 15 Meilen nördlich von La Coruña, gleichzeitig die Ruderanlage ausfiel und die Backbordmaschi-

ne keine Kraft mehr auf die Schraube brachte.

Der Schaden an der Ruderanlage war schnell gefunden und bald repariert: Ein wahrer Fachmann im Hause Lagoon hatte bei der Montage der Steuerkette übersehen, das Verbindungsglied wie vorgesehen zu sichern, deshalb hatte es sich gelöst. Wir konnten den Schaden, dank Sissis technischem Genius, mit einer einem Kochtopfdeckel entliehenen Schraube beheben und stellten fest, dass der Fehler systematisch, weil auch auf der anderen Seite der Kette vorhanden, war.

Der Propeller der Backbordmaschine machte uns mehr zu schaffen. Obwohl Werner Stunden in der Backskiste am Heck zwischen den beiden Rümpfen verbrachte und – unter sachkundiger Anleitung des Rests der Mannschaft – versuchte, herauszufinden, warum die Maschine keine Kraft auf Welle und Propeller brachte, konnten wir nur feststellen, dass das Übertragungssystem von den beiden Schalthebelgruppen sehr kompliziert war. Old Dream war nämlich, zumindest theoretisch (oder: zumindest auf den ersten 300 Meilen) unter Maschine sowohl von der Brücke als auch vom Salon aus steuerbar. Der ausgefallene Propeller stellte allerdings kein wirkliches Problem dar, da wir wieder ausreichend Wind hatten um weiter zu segeln.

Wir rundeten Kap Finisterre an der Nordwesthuk Spaniens und beschlossen San Xenxu in der Ria de Pontevedra anzulaufen, um uns am nächsten Tag im Hafen nochmals näher mit der Kraftübertragung unseres Katamarans zu beschäftigen. Als wir, schon nach Einbruch der Nacht, in der Ria in ruhigerem Wasser waren und ich vor der Einfahrt in den Hafen einige Probemanöver fuhr, da das Anlegen mit einem Katamaran mit nur einer funktionierenden Maschine ja jedenfalls interessant werden kann, kam dann die Erleuchtung: Der Backbordpropeller funktionierte einwandfrei – allerdings drehte er unabhängig von der Schalthebelstellung immer nur zurück!

Das Anlegemanöver verlief – nach einigen Erkundungsrunden im Hafenbecken – unfallfrei, wir schliefen uns aus und begannen am nächsten Morgen die Seilzüge der Schaltung von den Hebeln weg freizulegen. Ein weiser Entschluss, wie sich herausstellte, denn nun war das Problem schnell identifiziert: Das Terminal eines Seilzugs am oberen Schalthebel, ein Hightech-Teil aus französischem Plastik, war gebrochen. Kurz überlegt, in der nächsten Ferreteria ein altmodisches Riegeltürschloss gekauft, dieses etwas umgebaut – und schon funktionierte alles wieder. Und war wahrscheinlich stabiler als das Original (vom Umbau der anderen Terminals auf Modell Türschloss sahen wir vorerst trotzdem ab).

Jedenfalls hatten wir gelernt, dass auch neue Schiffe permanent zu reparieren sind.



Nun ging's gemütlich weiter entlang der spanischen und portugiesischen Atlantikküste bis Peniche, wo wir eine Nachmittags- bis Abendpause einlegten, um nicht mitten in der Nacht in Lissabon anzukommen. Die Ansteuerung gestaltete sich aus zweierlei Gründen interessant. Zuerst machte Sissi in unmittelbarer Nähe der Einfahrt einen Wal aus, der sich bei näherer Betrachtung dann doch als Fischerboot entpuppte. In der Einfahrt selbst stolperten wir über ein Stück Plastikkleine, das wohl einmal zu einem Fischernetz gehört hatte, nun aber eine innige Beziehung mit unserem Steuerbordpropeller einging. So bekam Giovanni die Gelegenheit, uns zu beweisen, was für ein guter Taucher er war. Zum Glück war's schon Mai, in den Monaten mit „R“ gehen die Süditaliener ja bekanntlich nicht ins Wasser.

Nach Mitternacht liefen wir aus um die letzten 60 Meilen nach Lissabon bis zum Morgen grauen hinter uns zu bringen. Das Timing war perfekt, bei Sonnenaufgang hatten wir die Einfahrt in den Rio Tejo erreicht. Nun liefen die Kameras heiß, die Ansteuerung der portugiesischen Hauptstadt hat einige Motive zu bieten. Die letzte Herausforderung war dann noch, eine geeignete Marina zu finden. Die nach dem Hafenhandbuch beste beim Messegelände war am weitesten landeinwärts gelegen, wir besichtigten also ganz Lissabon im Vorbeisegeln und, da sie gerade renoviert wurde und daher geschlossen war, besichtigten wir dann halb Lissabon noch einmal. Schließlich fanden wir einen Liegeplatz in der Doca de Alcântara im Zentrum.

Wir reisten ab wie wir angereist waren, abteilig in drei Gruppen, wobei die zweite relativ klein war, und ließen der Old Dream eine Verschnaufpause von zwei Tagen, bis sie von Edi und unseren polnischen Freunden übernommen werden würde.

BERNDT WESIAK



Mit Edward Westerlund wollte ich schon mal gemeinsam eine Yachtüberstellung von Grado nach Griechenland machen – aus zeitlichen Gründen war das dazumals nicht möglich. Jahre später machten wir gemeinsam im Golf von Neapel unsere „Feuertaufe“ – das Hochseepatent wurde mit vereinten Kräften positiv absolviert. Da wir uns unter tage- und nächtelanger Anspannung nicht nur aneinander gewöhnten, sondern auch zusammenschweißten – eine Vater-Sohn Beziehung würde ihn jetzt auch im Spaß auf die Palme bringen – wollten wir auch einmal ohne Prüfer gemeinsam zur See fahren. Die Gelegenheit bot sich für uns im Frühjahr 2009, wir entschlossen uns das Modul 2 bei der Katamaranüberstellung für Eva Mare von Les Sables nach Salerno – also von Lissabon nach Barcelona - in einer zweiwöchigen Fahrt zu übernehmen.

Die Crew war nicht ganz untypisch für Edward eine beinahe homogene Polska Zaloga – fünf Polen und zwei Österreicher. Damit ich auch jemanden habe, der mit mir auch mal was anderes als Vodka mit Na Zdrowie trinkt - wurde Ludwig angeheuert. Üblicherweise gibt es bei Überstellungen meist Gabelflüge, die suchte uns Edward aus dem Internet. Entweder er war in Eile oder ihm fehlten noch einige Flugmeilen, ich hab's nie wirklich herausfinden können (Wien-München-Lissabon/Barcelona-Zürich-Wien). In München

PROJEKT KATAMARAN-ÜBERSTELLUNG LES SABLES - SALERNO 2009 - MODUL 2	
YACHT	LAGOON 440 OLD DREAM
ROUTE	LISSABON – STRASSE VON GIBRALTAR – BARCELONA
ZEIT	10. - 23. MAI 2009
MEILEN	1017
CAPTAIN	EDWARD WESTERLUND
CREW	WERNER BREGAR UND JEDE MENGE POLEN

Franz-Josef-Strauß, wykonane zarty, also, wurde ordentlich „Schmäh geführt“ – was uns eine ganze Sitzreihe von Backbord nach Steuerbord im Airbus nach Lissabon brachte, ein Upgrade – oder doch Vergatterung?

Am Aeroporte de Lisboa trafen wir schließlich auf unseren Ex-HSV'ler Dariusz, der mir bei der Begrüßung beinahe den Navigationszirkelhalter zermalmte. In der Doca de Alcântara war der Rest der Mannschaft bereits auf der Lagoon 440 seit einigen

und entschlossen uns in der Doca de Alcântara abzuwettern.

Am darauffolgenden Tag, so gegen Mittag, stachen wir erneut in See, hatten wunderschönen Wind von Lissabon bis Cádiz – alles unter Segel. Am Puerto de Santa María in Cádiz machten wir den Kat fest um von Cádiz nach Sevilla – der Geburtsstadt meiner Compañera de trabajo Mercedes – per Zug zu gelangen. Wunderschöne Stadt. Ursprünglich war eine Flussfahrt am Guadalquivir geplant, bei einer Breite von



Tagen zur Vorbereitung, hatte ordentlich gebunkert. Michal „Micha’u“, ein polnischer Diplomat mit seiner Gattin Teresa und Adam, dem Masurenexperten. The Polish Embassy in Lisbon hatte ihren Anstandsbesuch bereits am Katamaran abgestattet und ihre Landsleute begrüßt. Ludwig musste aus familiären Gründen seine Teilnahme absagen und somit hatte ich mit Ray Marine alleine eine schöne Doppelkajüte mit Marmorbad. Wir bildeten für die Wacheinteilung drei Teams, Edward mit Teresa, Adam mit Michal und ich bekam Dariusz. Nach einem deftigen K&K Menü von Teresa legten wir schließlich ab. Bei Südwind und 8 Beaufort auf die Nase und ordentlich Spray bis auf die Flybridge, drehten wir schließlich in der Nacht um

8 Metern verwarfen wir dieses Vorhaben. In der Nacht kehrten wir zurück in den Hafen, legten ab um den günstigen Wind zu nutzen.

Am nächsten Tag am Abend erreichten wir die Südspitze der iberischen Halbinsel – das Britische Überseegebiet Gibraltar. Zum Frühstück erwarteten wir Besuch von einem pensionierten Gynäkologen aus Wien. Zwei Flaschen Moët & Chandon verliehen diesem Frühstück einen festlichen und gastfreundschaftlichen Rahmen. Am Nachmittag mieteten wir einen Guide der uns in die Berge von Gibraltar brachte.

Wir besichtigten die Kasematten, die beeindruckende St. Michael-Höhle, streichelten nüsseknackende Berberaffen, ließen

die mit akrophobischen Zuständen verbundene Autofahrt am Rande der Klippen auf uns wirken.



Am darauffolgenden Nachmittag legten wir wieder ab – diesmal Kurs mit super raumschots Wind und 15 Knoten Speed auf die spanische Stadt Mellila –

eine Exklave an der nordafrikanischen Küste, die an das Mittelmeer und an Marokko grenzt.

Nach 20 Stunden Cruising auf diesem wunderbaren Südostkurs erreichten wir das Festland. Der Hafen von Mellila war beeindruckend, wenn auch nicht faszinierend – wir waren somit angenehm enttäuscht. Das vorbildliche Service der Hafenverwaltung und Hilfsbereitschaft der Exilspanier und die moderaten Preise für einen überdimensionierten Liegeplatz glichen vieles wieder aus. Wir wurden sogar gebeten, uns von römisch-katholisch auf längsents umzulegen, damit die promenierende örtliche Bevölkerung auf ihre Kosten kommt und die Lagoon in voller Pracht bewundern kann.

Direkt am Hafen gab es auch eine Yanmar und Volvo Penta Vertretung. Unser Motorservice für beide Motoren war bereits überfällig nach 50 Stunden Betriebszeiten. Mr. Gonzalez, der Yanmar Techniker, war gerade in Casablanca – versprach uns einen Servicetermin am Montagmorgen. So nutzen wir den Rest des Wochenendes für eine Jeepsafari mit zwei marokkanischen

Guides. Die visum-



technischen Angelegenheiten, um von Mellila nach Marokko zu gelangen, verschlangen Stunden – an der Grenze gab's Chaos, ein Fotoapparatverbot inklusive. Weit kamen wir ja nicht mit unserem Mitsubishi. Am Cap de L'Eau, oder auch Cabo Port Abdelouahid genannt, lernten wir den glücklich geschiedenen und ebenfalls im Exil lebenden bulgarischen Professor Zdravko Kanev kennen. Er lud uns in sein bescheidenes Haus. Ich würde meinen, ein bulgarisches Kabuff – in Form eines marokkanischen Vierkanthofes. Kurze Beschreibung – erstklassiger Hauswein, selbstgeräucherter Schinken, furchterregender Haushund, frankophone Nyala – oder drahtige Antilope von einer Nachhilfeschülerin. Nach Ausnüchterung und Sonnenaufgang, in wundersamer Weise zurück in der Marina, war auch schon unser Servicetechniker am Werken.

In altbewährter Manier wurde ein Motor vor der Mittagspause und ein Motor nach der Mittagspause gewartet. Unmittelbar nach dem Service legten wir Richtung Valencia ab. Auf der langen Fahrt dorthin überlegten und berieten wir ob wir Valencia genau besichtigen sollten oder nur die Americas Cup Marina und lieber die Zeit dazu nutzen um länger in Barcelona zu sein.

Wir entschieden, leider ganz gegen Micha'us und Teresas Wunsch, für zweiteres. Schließlich sollte man auch Pufferzeiten für

mögliche unvorhergesehene Ereignisse an Bord einplanen. Somit machten wir nur eine langsame Fahrt durch den langgestreckten Hafen von Valencia und bunkerten eine Tonne Wasser für den Rest der noch verbleibenden Strecke. Weder das Wetter noch der Wind standen günstig für die lange Fahrt von Valencia nach Barcelona. Ich machte liebend gerne die Nachtschichten – was mit Dariusz, der zugleich sättigende und köstliche Suppen fabrizierte – und mit Vorliebe auch Barszcz und Żur, ein Genuss war. Wir benötigten für die Strecke auch einen ganzen Tag und eine Nacht und erreichten am darauffolgenden Nachmittag Port Vell – den alten Hafen inmitten Barcelonas. Port Vell liegt günstig und zentral in der Nähe der Plaça del Portal, der Plaça de Catalunya und der Rambla.



Wir hatten nun von Freitag bis Sonntag Zeit um Barcelona zu besichtigen, das Schiff zu reinigen und uns von einer langen Segeltour zu erholen. Im Hafen lernten unsere Polen den in Los Angeles lebenden polnischen Auswanderer Adam kennen – er war auf Besuch bei seiner Tochter Eva, die mit ihrem Mann Steve mit einer großen alten Holzketch „SY Music / Los Angeles“ ebenfalls im Port Vell lagen. Die beiden befanden sich bereits seit drei Jahren auf Weltumsegelung.

Wir aßen gemeinsam zu Abend und unterhielten uns prächtig über die Seefahrt und gaben beidseitig unser Seemannsgarn preis.

Berndt Wesiak und seine Crew kamen bereits am Samstag im Hafen an – jetzt waren wir so an die 16 Personen an Bord. Die neue Mannschaft hatte nun Modul 3 zu bewältigen, die Fahrt über die Balearischen Inseln – durch die Straße von Bonifacio zwischen Korsika und Sardinien – nach Salerno.

WERNER BREGAR



A M O D O
M I O

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 Sonderkonditionen beziehen.

Näheres bei WERNER BREGAR

PRÜFUNGSTÖRN VON BARCELONA NACH SALERNO

ÜBERSTELLUNG DER LAGOON 440

Endlich bot sich uns die Gelegenheit, 2 Wochen auf einem Katamaran zu verbringen, wir waren alle gespannt, ob die Praxis unseren Erwartungen hinsichtlich Geräumigkeit, Bequemlichkeit, Schnelligkeit und natürlich Segeleigenschaften standhalten würde. Die Organisation unserer Flüge erfolgte in bewährter Weise durch unseren Captain Berndt Wesiak, sodass alle (Berndt und Sissi, Wolfgang, Gerald, Balint, Elfi und Christian) entspannt am 22.05.09 in Barcelona landeten. Unsere zwei Schweizer Mitsegler, Susan und Hugo, stießen

etwas später zu uns.

Als wir zum ersten mal am Steg in der Marina das Heck der „Old Dream“ sahen, schien sie uns noch imposanter als die technischen Daten es erahnen ließen: Länge 13,6 m, Breite 7,7 m. Sie war wirklich beeindruckend.

Nach dem „fröhlichen Bunkern“ und der Schiffsübernahme gestaltete sich vorerst die Verteilung der Kojen etwas kompliziert, zumal wir uns die 440er Lagoon mit der polnischen Crew von Captain Edi Westerlund bis Samstag

Vormittag teilen mussten. Wir waren also diese Nacht 14 Personen an Bord, was bedeutete, dass jeder, aber auch wirklich jeder „Stauraum“ gut genützt sein wollte...

Am Sonntag, 24.05.09 endlich das ungeduldig erwartete Auslaufen. Berndt betraute ab sofort je einen der 3 Prüfungskandidaten (Christian, Balint und Gerald) zu Übungszwecken mit der Schiffsführung. Nach einer Sicherheitseinweisung: 1. Schlag nach Palma de Mallorca, wo wir nach einer unspektakulären Nachtfahrt unter Maschine am

PROJEKT KATAMARAN-ÜBERSTELLUNG LES SABLES - SALERNO 2009: MODUL 3

CREWLIST:

CAPTAIN/INSTRUCTOR:	BERNDT WESIAK	YACHT:	LAGOON 440 „OLD DREAM“
FIRST MATE/INSTRUCTOR:	ELISABETH LOCKER		
M/W:	HUGO KELLER	ROUTE:	BARCELONA - BALEAREN -
M/W, TRAINEE:	CHRISTIAN SCHWARZ		STRASSE VON BONIFACIO -
M/W, TRAINEE:	GERALD ENGL		SALERNO
M/W, TRAINEE:	BALINT KOVACS		
CREW, TRAINEE:	WOLFGANG SIEBER	ZEIT:	24. MAI - 7. JUNI 2010
CREW:	ELFRIEDE HAINZL		
ASSESSOR:	EWALD SCHUSTER	MEILEN:	966
ASSESSOR:	RUDOF ADLMANNINGER		

BONIFACIO BEI NACHT



Samstag, 23.5.09 bis Sonntag, 7.6.09 von Barcelona nach Salerno
mit FB3-Prüfung von Bálint, Christian und Gerald ...

Montag, 25.05.09 um 15.00 im Yachthafen festmachten.

Den Aufenthalt nutzten wir zum Üben der Anlegemanöver, wobei hier ein großer Nachteil der Lagoon 440 insbesondere als Prüfungsschiff ins Auge stach:

col“, einem ausgezeichneten rustikalen Tapas-Restaurant gelotst, wo wir nach circa 14 Gängen ziemlich angenehm müde wurden...

Am Dienstag, 26.05.09 legten wir nach einem ausgiebigen Frühstück von Palma ab. Unser nächstes Ziel wäre



Man benötigt zum römisch-katholisch Anlegen 2 Mann, weil vom oben liegenden Steuerstand aus, das Heck nicht zu sehen ist. Das bedeutet, dass ein Crewmitglied zur Abstandsansage nötig ist, beziehungsweise sich dieser ungewohnte Vorgang innerhalb der Crew erst einspielen muss.

Nach Einbruch der Dunkelheit wurden wir von Hugo zur „Taberna del Cara

Menorca gewesen.

Wegen der sich ausbreitenden Seerkrankheit aufgrund der vorherrschenden kurzen Welle auf Höhe des südlichsten Kaps (Salines), änderte Berndt den Kurs und es ging über La Rápita nach Porto Cristo (auf Mallorca), wo wir am 27.05.2009 um 11.30 zum Nachbunkern anlegten.



Vor 18.00 legten wir schließlich ab zu unserer ersten Überfahrt nach Bonifacio, Korsika. Diese 270 Seemeilen sollten für einige von uns ziemlich ungemütlich werden...

Die in diesem Fall bewährten klaren Suppen und Kamillentee mit Paspertin-Tropfen waren ein allseits geschätztes Mahl, während der Katamaran durch die Welle stampfte. Bei einigen Bre-

chern hatte man die Befürchtung, dass die „Old Dream“ auseinander brechen würde, eine weitere Eigenart eines Katamarans.

Die bei der Ansteuerung immer deutlicher aus dem Dunst hervortretenden Klippen von Bonifacio entschädigten auch die Seekranken allemal für die „Qualen“ der Überfahrt ...

Bonifacio, KORSIKA



Um 15.00 am Freitag, 29.05.09 machten wir die „Old Dream“ an der Mole von Bonifacio fest. Alle zog es nun in die malerische Stadt zum „Strandeln“ und hinauf zum Besichtigen des alten Kastells, welches auch von der Fremdenlegion genutzt worden war. Von hier aus hat man auch einen tollen Rundumblick auf die Straße von Bonifacio. Die 3 Prüfungskandidaten durften sich in dieser Zeit mit Wetterkunde beschäftigen... die Badegäste übernehmen wie immer das notwendige Nachbunkern.

Was Bonifacio neben der einzigartigen Lage, umgeben von bizarren Felsformationen, so be-

sonders macht, ist dieses besondere Flair, eine Mischung aus Französischer „Schicki-Micki“-Eleganz mit erdigem italienischem „Dolce Vita“. Man merkt dies deutlich wenn man an der Hafenpromenade entlang schlendert und die Wahl hat zwischen urigen kleinen Tavernen und edlen Restaurants, die in riesigen Aquarien Lebendfisch und fangfrische Muscheln bis hin zu Austern bieten. Da nach der Überfahrt jeder die Vorzüge von à la carte Essen zu schätzen wusste, fielen wir am Abend hungrig in „L'Orinella“, einem Restaurant direkt an der Hafenpromenade, ein. Die 3 Prüfungskandidaten wurden hier auch

von der Crew mit Porzellan-Delfinen als Glücksbringern für die Prüfung bedacht, die sie in Prosecco auf die originellen Namen „Fischi“ „Dicki“ und „Willi“ taufte.



BONIFACIO





UND ES GEHT AUFWÄRTS



Am Samstag, 30.05.09 liefen wir - nachdem wir eine kaputte Genuareffklemme ersetzt hatten - um 13.30 Uhr in Richtung Portisco, Sardinien, aus, wo

wir das für die FB 3-Prüfung vorgeschriebene Radar zu montieren hatten. Antonio hatte dorthin bereits die Radarhalterung geschickt.

Die drei Prüfungskandidaten hatten dabei sprichwörtlich „alle Hände voll zu tun“, zumal Berndt mit ihnen das rasche Reffen der Segel trainierte. Als Entschädigung beziehungsweise um die Stimmung noch weiter zu heben gab's in der „Baia di Nelson“ Gelegenheit, ein Ankermanöver durchzuführen. Dabei fiel sofort auf, dass das Gewinde der elektrischen Ankerwinde festgerieben und die Ankerwinde damit unbrauchbar war. Der Anker musste fortan daher mit roher Manneskraft von Hand geborgen werden....bei 50 m Ankerkette ein echtes Vergnügen (für die Zuseher).

Aber egal, Susan und Hugo kamen endlich zu ihrem ersten Badestop. Nun ja, bei (angeblich) 20 Grad Wassertemperatur teilte nur Gerald kurz mit den beiden Eidgenossen deren Freude...

Kurz vor 22.00 erreichten wir Portisco, wo wir in der Marina bereits von einer befreundeten Charterfirma Antonios erwartet wurden und unsere Radarhalterung in Empfang nehmen konnten. Das Abendessen nahmen wir in unmittelbarer Nähe der Marina in einer nahegelegenen Pizzeria zu uns und wurden mehr als angenehm von der Qualität des Weines und auch der Pizza überrascht.





Der gesamte nächste Tag diente dem Theorieunterricht beziehungsweise für einige zum Praxistest im Bezwingen ihrer Höhenangst: unsere Radaranlage musste durch den Mast erst verkabelt und an diesem nach Anbringen der Halterung, montiert werden. Das italienische Marinapersonal ging nur mehr kopfschüttelnd an der „Old Dream“ vorbei, weil wir uns auch nach deren Siesta beziehungsweise am Abend bei Schichtwechsel noch immer im Mast zu schaffen machten. Die Schwierigkeit bestand für uns auch darin, mit dem

handenen Werkzeug auszukommen beziehungsweise Küchengeräte zu brauchbarem Montagegerät umzufunktionieren. Auch überraschte uns eine kleine Regenfront, sodass wir sicher einen lustigen Anblick boten in Ölzeug und Südwester....

Da es in italienischen Häfen erfahrungsgemäß nicht immer gerne gesehen wird, wenn Crews Hafenmanöver üben, nutzten wir die Gelegenheit, diese in Portisco, wo unser Vercharterer Antonio offenbar kein Unbekannter ist, durchzuführen.

Kurz vor 21.00 legten wir am Montag, 01.06.09 ab Richtung Ponza. Die ganze Nacht und auch den nächste Tag lief die „Old Dream“ ausschließlich unter Segel, wir hatten Wind aus NW und dann N mit 4-6 Bft sodass Berndt diesen Tag für das Training der Segelmanöver (Wende, Halse, MOB) nutzte.



ALLES UNTER KONTROLLE...







Um 21.00 Uhr am 02.06.09 erreichten wir schließlich Ponza, wo wir am Abend bei einem traumhaft schönen Sonnenuntergang die Bucht Chiaia di Luna ansteuerten um dort die Nacht über vor Anker zu gehen. Um unser Glück perfekt zu machen, entpuppten sich Hugos Kramereien tagsüber in der Pantry als Vorbereitungsarbeiten für ein viergängiges Menü. Als Hauptgang servierte er ein original Schweizer Käsefondue, zu dem er seinen selbstgebrannten Grappa zum Eintunken der Weißbrotstückchen bereit stellte... Wir nahmen die „Strafe“ gerne an.

Bei einem abschließenden Gläschen Pastis genossen wir draußen im (leider überdachten) Cockpit die herrliche Kühle der Nacht und verkrümelten uns recht bald für ein wohliges (Verdauungs-)Schläfchen in unsere Schlafsäcke...





Bei Tag zeigte die Bucht erst ihre wahre Schönheit, hier hätten wir es auch länger ausgehalten, - bizarre Felsformationen, kristallklares helltürkisfarbenes Wasser, ein Sandstrand in unmittelbarer Nähe – kaum auszuhalten, ohne einen Sprung ins kühle Nass, wenn da nicht (wegen eben jener Klarheit unzählige Quallen, denen des Wassers gut zu erkennen) unzählige Quallen, den Spaß von vornherein verdorben hätten. Schade...



Dafür durften unsere Prüflinge das Ankermanöver üben, üben, üben...



Am 03.07.09 wurden die Badegäste von 13.00 bis 18.00 zum Nachbunkern in Ponza „ausgesetzt“, den drei Prüfungskandidaten stand eine weitere Wiederholung der Segelmanöver bevor.

PONZA entfaltet erst auf den zweiten Blick seinen bunten Charme. Flüchtig betrachtet wirkt es etwas verschlafen und nicht sonderlich gepflegt, insbesondere der Strand. Auch wird in der kleinen Hafenstadt ziemlich viel renoviert, sodass man überall über Baustellen und aufgerissene Straßen „stolpert“.



Die alten schmalen Gässchen sind jedoch übersät von kleinen Geschäften, Boutiquen und Bars, die sich in terrassierten Straßenzügen einen Hügel hinauf schlängeln. Man braucht somit Zeit und Muße, sich auf diesen Ort einzulassen um seine Schönheit zu entdecken.

Um 18.00 kamen wir voll bepackt zurück zum Schiff. Wir hatten noch circa 45 Seemeilen vor uns und erreichten gegen 23.30 die Insel Ventotene und Porto Cala Rossano, einen kleinen uralten in den Tuffstein gehauenen Hafen aus der Römerzeit. Der Vormittag des 04.07.2009 verging mit dem Üben der Hafenmanöver und „Geldbunkern“ beim Bankomat.



Um 12.30 legten wir ab Richtung Napoli und passierten dabei die Ventotene vorgelagerte ehemalige Gefängnisinsel Santo Stefano. Das weithin sichtbare Gefängnis sieht auch heute noch sehr ausbruchssicher aus... man sollte dazu schon ein mehr als guter Schwimmer sein. Vor Capri wurde den Schweizern ein weiterer Badestop genehmigt, bevor jeder der Prüfungskandidaten Gelegenheit bekam, noch einige Hafenansteuerungen bei Nacht durchzuführen, Marina Grande auf Capri, Sorrento, Marina Piccola auf Capri, Castellammare, Torre Anunziata, Torre del Greco, Molosiglio und letztlich San Nazzaro, wo wir um 2.20 am 05.07.2009 anlegten.

Aus der Sicht eines Badegastes war es wunderbar den Golf von Neapel und seine zigtausenden Lichter bei Nacht zu erleben. Für die Prüfungskandidaten

war es wirklich harte Arbeit, unter all den Straßenbeleuchtungen, Tankstellen, Ampeln, Leuchtreklamen, Autoscheinwerfern, Autorücklichtern et cetera die Hafengebührungen visuell herauszufiltern beziehungsweise danach die jeweils anzusteuernde Hafeneinfahrt zu finden, ohne ein anderes Schiff – und davon gibt es dort nicht nur viele sondern auch besonders große (Tanker mit einigen hundert Metern Länge!) – zu gefährden oder selbst gefährdet zu werden. Müde waren wir aber schlussendlich alle...

Früher als sonst (um 9.20) legten wir am 05.07.2009 ab Richtung Torre del Greco, wo wir die beiden Prüfer aufnehmen sollten. Berndt hatte mit ihnen telefoniert, sie waren bereits am Flughafen und am Weg zum Flieger. Die Anspannung der drei Prüfungskandidaten war heute nicht zu übersehen und übertrug sich auf die gesamte Crew.

Wir alle wussten, wie hart „Fischi“, „Dicki“ und „Willi“ für ihren großen Tag (und die darauffolgende Nacht) gearbeitet hatten und fieberten mit ihnen dem Beginn der FB3-Prüfung entgegen...



„TORRE DEL GRECO“, der Hafen, der in der Nacht noch so romantisch ausgesehen hatte, war bei Tag derart überfüllt, dass wir erst nach mehreren Hafenrunden am Kopf einer baufälligen dreieckigen Mole unter den gen Himmel gerichteten Armen einer Madonnenstatue an einem Ring festmachen konnten. Manch einer dachte sich bei deren Anblick insgeheim: „wenn dies nur kein Zeichen für die Prüfung sein sollte....!“

VOLLER EINSATZ!!!



Die Prüfer ließen sich samt Gepäck über die Molenmauer an Bord fallen und schon ging es nach einer kurzen Erklärung über die Prüfungsmodalitäten los, es wurde wirklich ernst..., die Prüfung begann um 15.00 Uhr. Für die Badegäste hieß das, sie konnten nun nichts weiter tun, als möglichst niemand im Weg zu stehen und dafür zu sorgen, dass die beiden Prüfer ihre gute Laune nicht verlieren, wozu ein sauberes stets aufgeräumtes Schiff und optimale Verpflegung, sprich kühle Getränke, Espresso und Häppchen für zwischendurch, aus ihrer Sicht jedenfalls nicht schaden könnten. Eine ziemliche Herausforde-

rung, zumal dies alles gleichsam nebenbei und ohne den Prüfungsablauf zu stören bewerkstelligt werden sollte.

Für die Prüflinge waren die folgenden Stunden Dauerstress. Ständige Aufmerksamkeit, weil Peilungen, Kursberechnungen et cetera durchzuführen...und zufällig nebenbei eingestreute Fragen der Prüfer zu beantworten waren. Zu allem Überfluss klappte das MOB-Manöver bei allen 3 Kandidaten nicht gleich auf Anhieb ...die Nerven lagen blank. Die Prüfer zogen in der Folge die Hafenansteuerungen vor, die bis 2.30 des 06.09.2009 dauerten.





Übernachtet“ wurde in Procida, wobei für diese Luxusnacht wohlfeile € 175,- für einen Katamaran dieser Größe zu löhnen waren! Nach einem ausgedehnten Frühstück folgte das Abprüfen des Anlegemannövers bis wir mitten in der Prüfungssituation unsanft aus der Marina gebeten wurden...Uns allen fiel ein Stein von Herzen, als alle 3 Prüflinge bei 35 Kn Wind auch das MOB-Manöver erfolgreich absolviert hatten und die FB3-Prüfung somit bestanden hatten..

Nach Prüfungsende um 18.30 Uhr gönnten sich einige vor der Grotta Azzurra auf Capri ein Bad zur Abkühlung. Die bestandene Prüfung wurde mit einem von den Neo-Skippern bereiteten Abendessen gefeiert und die Palatschinkenpfanne wurde für Stunden nicht kalt. Die Prüfer erwiesen sich als äußerst humorvolle liebenswürdige Zeitgenossen.

Auch für uns hieß es langsam den Törn ausklingen lassen und die „Old Dream“ ihrem Eigner Antonio zu übergeben. Als wir in Salerno im einliefen wurden wir bereits von ihm und seiner Frau erwartet. Er konnte seine Freude und den Stolz über sein bisher größtes Schiff nicht verbergen.

Den Sonntag, 07.06.2009 nutzten wir zum Packen und Säubern des Schiffes, um anschließend Salerno noch einen letzten Besuch abzustatten und durch die engen

Gassen, über die **BERICHT ELFI HAINZL** alten Plätze und die Hafenspromeade zu schlendern. Am Abend waren wir völlig unerwartet zum Abschluss dieses wunderschönen Segelerlebnisses, zur Feier unserer drei Neo-Skipper und der guten Ankunft der „Old Dream“ von Antonio und den Miteignern im QuasinPorto, einem gleichsam gemütlichen wie eleganten Ristorante zum Abendessen eingeladen, wobei hier allen die überwältigende Gastfreundschaft der Italiener und ihre Fähigkeit zum Genuss guten und reichlichen Essens am eigenen Leib erfahrbar wurde.

HERZLICHER EMPFANG BEI UNSEREN FREUNDEN VON EVA MARE...



Am Montag, 08.06.2009, trennten sich unsere Wege endgültig. Die beiden Schweizer mussten vor allen anderen zum Flughafen. Hektisches Treiben, ein letzter Espresso am Schiff, Berndts Bücher in Schachteln verstauen. Schließlich wurden wir von zwei Taxis zum Bahnhof von Salerno gebracht, von wo aus wir den Zug nach Rom nahmen. Berndt musste gleich weiter auf eine Dienstreise, sodass Sissi ihn zum Flughafen begleitete. Alle anderen hatten 2 Stunden Zeit und machten noch einen kurzen Abstecher in die Altstadt Roms, bevor es mit dem Flieger zurück nach Wien ging.

Der folgende Artikel fällt unter die Rubrik „Klassiker“ – er stammt aus dem Jahr 2006, hätte 2007 im Seemannsgarn erscheinen sollen, was mangels Seemannsgarns allerdings bis jetzt nicht möglich war. Da er den ersten FB4-Prüfungstörn der SFV Strongbow zum Inhalt hat, wollen wir ihn euch nicht vorenthalten.

FB4 — HERZ WAS BEGEHRST DU MEHR?

Fast schon wäre unser gesamtes Atlantikwissen „ins Wasser gefallen“ – das Lernen im stillen Kämmerlein war uns allen offensichtlich ähnlich wenig möglich. Na, jedenfalls haben sich für April sogar 2 Prüfer gefunden, die sich mit uns ins Tiefwasser wagen (Berndt hat das einmal mehr organisiert) und wir künftige Prüflinge fiebern dem Praxistest entgegen...tja, eigentlich sollte die Story ja von Anfang an erzählt werden, also

„Schnitt!! Und Klappe, die 2.“

Osterdienstag, erster Urlaubstag

Noch schnell den Seesack gepackt, ca. 10 kg Literatur für die Bordbibliothek aus dem Bücherschrank in die Taschen übersiedelt und dabei (neugierigerweise) Seitenblicke auf recht mysteriös wirkende Titel und Kapitelüberschriften erheischt. (Was in aller Welt ist denn die Yachtstellung?? Und muss ich bei starker Rektaszension gleich zum Urologen?)

Werner leistet mir ab Beginn der bürgerlichen Dämmerung (hehe, wann war jetzt des, ha?) Gesellschaft im Lampenfiebern, trotz mehrmaligem guten Zureden meiner damaligen Exfreundin in spe konnten nur zwei Halbe und mehrere Kurze unsere Gedanken nachhaltig von den unübersehbaren Wissenslücken ablenken. Gottseidank ließen Berndt und Sissi nicht länger (als 1 ½ Stunden) auf sich warten und mit uns und unserem Gepäck in einem reichlich tiefer gelegten Citroen brechen wir – noch schnell den Laaer Berg zum Beschleunigen nutzend - zu unserem Trip Richtung Süden auf.

Der Fonds wird sofort zum Dormitorium erklärt, unsere Skipper dürfen sich in ihre Rollen gleich mal einleben. Erst auf der Breite von Bologna beenden wir deren Hundewache in einer Autobahnraststation bei echt italienischen Espressi und Cornuti.

Nun übernehmen Werner und ich den Volant und spulen die Kilometer bis kurz vor Neapel auf überraschenderweise immer besser und breiter werdenden Autobahnen ab. Die Zielansteuerung obliegt wieder Berndt und Sissi, die über einige Ortskenntnis verfügen und auch bald die Marina ausfindig gemacht haben.

DIE LÄNGSTE ÜBERNAHME

Da unsere Schifferl erst um 15 Uhr übernahmebereit sein werden, genehmigen wir uns ein reichliches Mittagsmahl in einer nahen Pizzeria. Das Gepäck lassen wir erstmal im Auto.

Da unsere Schifferl erst ab 17 Uhr übernahmebereit sein werden, genehmigen wir uns erst mal ein paar Espressi. Um die homöopatische Kaffeemenge einer Fingerhutfüllung zu erhalten ist der Inhalt mehrerer Tassen Espresso unter größter Vorsicht und Vermeidung unnötiger Verdunstung oder Verdampfung im jeweils kleinsten verfügbaren Gefäß zu vereinigen und bis zum endgültigen Konsum gut verschlossen aufzubewahren.

Da unsere Schifferl erst ab 19 Uhr übernahmebereit sein werden, genehmigen wir uns erst mal noch ein paar Espressi und diskutieren, ob wir die Behandlung des dadurch auftretenden Nierenschadens nun der Skipperversicherung oder der Charterbasis in Rechnung stellen wollen. Als rasche Gegenmaßnahme genehmigen wir uns präventiv ein paar Doserl Nastro Azzurro. Nur für den Fall...

Inzwischen trudeln auch unsere Mitsegler Peter, Gerhild und Markus (auf der Bénétau 393) und Gerhard, Michi und Martin („Jacqueline“) (für die Bavaria 50) ein und leisten uns Gesellschaft. Die Yachten sind soweit fertig, dass wir die Kabinen beziehen können, allerdings alles andere als schadensfrei und weit davon entfernt, als österreichische FB4- Prüfungsyachten durchzugehen. Aber die Bilge ist trocken, der Motor funktioniert und wir haben Gas für die Pantry. Deshalb nehmen wir das offizielle Törnstartabendessen in der Spagnola nahe der Marina ein. Frutti di Mare in allen Kombinationen und Zubereitungsvarianten sind köstlich (!!!) und sogar der Hauswein besser als in Österreich erhältliche teure Tröpferl.



Den Vormittag und Teile des Nachmittags bemühen sich die Mitarbeiter der Charterfirma -freundlich aber nicht immer erfolgreich, uns mit Sumlog, Dinghiaußenborder, funktionierenden Lichtern, Festmachern, Bordapotheke, Werkzeug, geflickten Segeln und einigem mehr auszustatten. Wir erledigen in der Zwischenzeit die notwendigen Einkäufe und sind – als am frühen Nachmittag die Übergabe stattfindet – eigentlich segelklar.

Auch die Bavariacrew hat inzwischen eingesehen, dass ganz ohne Jausenverpflegung der Skipper irgendwann grantig wird und sah sich infolgedessen doch gezwungen, einen Supermarkt aufzusuchen und die notwendigsten „Fressalien“ zu bunkern. Im Großen und Ganzen scheint die „Eva“ in ein wenig besserem Zustand zu sein – vom überragenden Platzangebot mal ganz zu schweigen.

Nun kann's aber endlich los gehen – wir brennen schon darauf, die Segel zu setzen und dem Rauschen des Windes in der Takelage zu lauschen!

PRÜFUNGSTÖRN FB4 UND FB3 TYRRHENISCHES MEER 2006		
YACHT	BAVARIA 50 EVA	OCÉANIS 389 ALBA CHIARA
ROUTE	SALERNO – CAPRI – EOLIE – PALERMO – EOLIE – SALERNO	
ZEIT	19. - 29. APRIL 2006	
MEILEN	588	
CAPTAIN	BERNDT WESIAK	ELISABETH LOCKER
CREW	GERHARD HARWALIK, MICHAEL ZIERHUT, MARTIN ZIERHUT	FRANZ GATTERMAYR, WERNER MOJZISCHEK, PETER STEJFA; MARKUS MAYER (BIS 20.4), GERHILD ROTH (BIS 20.4.)
	25. – 28. APRIL: UNSERE ÖSV – PRÜFER PETER SCHWAISSST UND PETER SCHNABL (TEILS AUF EVA, TEILS AUF ALBA CHIARA)	

Endlich auf See

Okay, kleine Korrektur der Szenerie: Wir setzen die Maschine in Gang und lauschen dem Brummen des Diesels. Unter den Winden hat es sich offensichtlich bereits herumgesprochen dass WIR hier Segelprüfung machen wollen und flugs haben sie einen aus Westen geschickt – der uns genau auf die Schnauze bläst. Hier kann nur ein schnelles Blechwecker!

die Gemüter aufheitern! Die küstennahe Fahrt endet in Marina Piccola an der Südseite Capris.

Wir ankern schulmäßig:

1. Faaallen Anker!
2. 50 m Kette werden schon reichen!
3. Manöverschluck.

Heute gab's sogar eine kleine Sondervorstellung der Form

2a. Anker einfahren,

2b. Anker schliert,

2c. Okay, Anker auf!,

2d. Anker frei ... oje - ALLE ANKER FREI!!!

2e. Fremde Anker so unauffällig wie möglich wieder an ihre Plätze zurückbringen, das Caprillied singen und so tun, als wären wir einheimische Fischer, die gerade vom Fang zurückkehren...

Die Nachbesprechung findet in einem gemütlichen Lokal über der Bucht bei Pasta und Vino statt.

Markus und Gerhild halten einige Zeit freiwillig Ankerwache, weil sie dem Frieden nicht recht trauen, aber bei diesen Wetterverhältnissen reicht das Gewicht der Kette doch.

Unsere Route führt uns nach einem reichlichen Frühstück an Deck (ein gewisser Kaffeetourismus setzt bereits jetzt ein), nicht ohne ein Fotoshooting an den hoch aus dem Meer ragenden Felsen anberaumt zu haben, um die Ostseite von Capri an die Nordküste zur „Blauen Grotte“.

Bei der Übernahme unseres Flottillenchefs Berndt kann Franz beim Längsseitsgehen dem eh schon geschundenen Schanzkleid unserer Alba Chiara noch schnell eine weitere Kerbe verpassen (nur gut, dass die Prüfer noch nicht da sind...). Quasi im Sekundentakt werden Schaulustige gegen Eintritt von den wartenden Yachten und Ausflugsdampfern abgeholt, in kleinen Ruderbooten durch den engen Höhleneingang in den Berg gebracht. Das Wasser nahe dem Eingang leuchtet wirklich azurblau vom Sonnenlicht und erhellt die Höhle auf faszinierende Weise. Noch ehe man die Situation richtig in sich aufsaugen konnte heißt's schon wieder „seduto, seduto“, die Geldbörse zücken und schon ist das Schauspiel wieder vorbei.

Nun haben wir uns aber ein gutes Mittagessen verdient! Berndt weiß auch gleich ein feines Lokal im nahen Marina Grande am Hafen. Das Mittagessen zieht sich allerdings in bisher ungekannte Länge (die Rechnung auch) und als wir aufbrechen entschwindet die Dämmerung bereits im Westen.



Markus und Gerhild, die schon am Vorabend aus unerfindlichen Gründen („das Segeln macht uns eigentlich gar keinen Spaß“) den endgültigen Abbruch ihrer Seefahrerkarriere angekündigt hatten, machen ernst und beschließen nach kurzer Bedenkzeit nun wirklich auszusteigen und auf Capri zu bleiben. Schade, zumal sie alles bereits bezahlt haben und sich auch an der Bordkassa beteiligen. (Anm. d. Red.: Eigentlich sollte ja nur Überbordgehen und Nichtwiedergefundenwerden als Grund zählen, nicht mit dem Rest der Mannschaft nach Hause zu kommen...) Schnell sind wir uns



einig, dass ein Rausch für 4 Personen net sooo umwerfend ist (zumindest für die anderen drei nicht) und wir motoren – Generalkurs Süd – Richtung Äolische Inseln.

Mit dem vernachlässigbaren Vorsprung von 7 Stunden erreicht die Bavaria 155 Seemeilen später als erste die Marina Santa Marina auf SALINA. Unser Smut kocht ausgezeichnete Pasta, „Evas“ Männer und Sissi essen im Ort. Schlafen! LERNEN!!!! Immer bedrohender klaffen unsere Wissenslücken im Segleralltag.

Tag 3 bringt endlich ein wenig Wind, Segelmanöver bis die Hände schmerzen und Anlege- manöver, vor denen sogar die Nachbaryachten flüchten. Peter zeigt ein überraschendes Gefühl, die etwas bockige Alba Chiara rückwärts einzuparken. Wir feilen noch am Stil.

Heute gehen wir in Pignataro auf LIPARI vor Mooring, das mehrgängige Abendessen lässt nicht lange auf sich warten, unsere Mägen knurren schon bedrohlich.

Auch Tag 4 bringt noch mal Manöver in allen Lesarten, dazu Standortbestimmungen per Sextant und überblicksmäßiges Durchschmökern der mitgebrachten Literatur. Tagesziel ist heute Porto di Filicudi auf FILICUDI. Wir essen

„daheim“ die Bavariacrew in einem kleinen feinen Lokal am Hafen, dann melden wir uns zum Matratzenhorchdienst – die letzte ruhige Nachtfahrt steht bevor.

Unsere Route führt unter sternklarem Himmel Richtung Südwest nach Palermo, das wir zum Frühstück erreichen. Das Warten auf die Prüfer wird durch notwendige Einkäufe (Topp- und Decklicht, Logbuchkladden und Geld) verkürzt.

Die Prüfung...

...beginnt eigentlich recht angenehm mit einem Pasta-Wettkochen unserer Smuts und dem gemeinsamen Mahl im Cockpit der EVA. Die Prüfer versuchen, der Situation die Spannung zu nehmen und geben sich recht locker (besonders nachdem ihnen von unserem Commodore reichlich Spesengelder überreicht wurden), aber unsere Wissenslücken machen gemütliches Plaudern nahezu unmöglich. Man kann ja auch nicht in einem Wald voller hinterlistiger Fallen gemütlich spazieren gehen...

Was folgt ist eine Hatz durch den südlichen Teil des Tyrrhenischen Meeres, die wir (dank der geringeren Rumpflänge) beständig verlieren. Nach einigen Hafenmanövern legen wir nach einem Funkspruch von Berndt Kurs auf Capo Zafferano, wegen ungünstiger Windbedingungen werden wir aber noch auf halber Strecke nach FILICUDI umgeleitet, noch unterwegs abermals an die Ostküste von ALICUDI dirigiert. Der Schwell an der rauen Betonmole macht uns wenig Spaß, die Klampen ächzen beängstigend, deshalb melden wir uns diesmal und geben als neues Ziel Porto Filicudi an.

Berndt und die Prüfer versuchen den Grund für ihre tiefentladenen Serviceakkus herauszufinden, wir legen derweil schon wieder ab und setzen Segel Richtung Santa Marina di Salina. Hier ist erst mal ein ausgiebiges Frühstück fällig. Hastig werden die in Palermo gedruckten Logbuchkladden gefüllt, um die Prüfer nicht mit Aufzeichnungen à la Altpapiercontainer überraschen zu müssen. Dann gibt's eine Mütze voll Schlaf, bis Mittag haben wir Pause.

Mittlerweile sind wir mehr als dankbar, dass die Prüfer auf der wesentlich komfortableren „EVA“ einquartiert wurden und die meisten unserer Manöver nur von außerhalb beobachten.



BEI CAPRI
GEHT DIE SONNE
AUF UND UNTER...



Nach der Pause legen wir in Rinella an der Südküste Salinas an (an die Mole vor Buganker) und nun wechseln die Prüfer das Schiff. Es folgen Manöver auf dem Weg nach Pignataro und die Nachtansteuerung. Bisher ist uns noch gar nicht aufgefallen, wie viele Leuchfeuer nicht mehr mit den Karten zusammenpassen..., jetzt üben wir uns in „Stadt – Land – Fluss“, aber den Hafen von Pignataro zu finden ist eigentlich kein Problem.

Die Prüfer besteigen wieder EVA, freudig überlassen wir der Crew einen Teil unserer Biervorräte und genehmigen uns ein Gute-Nacht-Hüßerl auf der Weiterfahrt nach Palinuro, unserem nächsten Etappenziel. Unterwegs versuchen wir vergebens Diesel zu ergattern, es gibt nur wenige Tankstellen und ganz Süditalien hat heute frei, wie's scheint.

In Palinuro können die Prüfer nun endlich uns beim Anlegen im Packerl zuschauen, gleich sind wir auch wieder weg, um auf dem dafür reichlich bewölkten Spätnachmittagshimmel das ein oder andere Mal „die Sonne zu schießen“. Wir treffen auch, die Berechnungen klappen – auch die Vorausbestimmung der in der Abenddämmerung sichtbaren Fixsterne mit Höhenwinkel und Azimut klappt, nur, dass wir keinen einzigen einem Sternbild zuordnen können lässt die Prüfer zusehends verfallen...

Im Gegensatz zur Crew der Eva wollten wir zumindest Marina Grande auf CAPRI immer auf dem Seeweg erreichen und konnten so wieder auf Milde hoffen. Mit den letzten Dieseldämpfen erreichen wir die Tankmole – die letzten 4 Stunden hat die Tankanzeige keinen Mucks mehr gemacht. Kurz NACH uns läuft auch EVA ein, die Prüfer wechseln ihr Wahldomizil, für uns folgen Manöverschlucke bis in die späte Morgendämmerung.

DER EINSATZ LOHNTE SICH...

Nach dem Frühstück werden die Prüfungsergebnisse bekannt gegeben und nun können wir FB4linge wirklich aufatmen – BESTANDEN!!! Leider haben's Gerhard und Michi nicht geschafft, nun könnten wir sie ja endgültig für Übungszwecke überall hin auf große Fahrt mitnehmen.

Das Tagesprogramm steht auch bald fest – Die Prüfer werden nach Neapel gebracht, wir langsameren fahren gleich Richtung Osten; Treffpunkt heute Abend in Salerno. Überraschenderweise kommt am Nachmittag richtig feiner Segelwind auf, wir schippern die Küste entlang und machen noch einen weiten Schlag Richtung Süd, bevor wir (in dichten Gewitterregen eingehüllt) unseren Steg anlaufen. Was wär Segeln ohne Ölzeug ;-)

Während Peter, Werner und ich schon mal einen Teil unserer Sachen vorpacken und noch mal die Spagnola heimsuchten, kommt der Crew der EVA nach einigen Frusthüßerl' ein piekfeines Restaurant in Amalfi in die Quere, das nicht vernachlässigt werden durfte! Mit vereinten Kräften versuchen wir anschließend unserer Alkreserven Herr zu werden, aber die Zeit spielt gegen uns – wir kapitulieren (sehr zum Leidwesen von Deborah, die um 9 Uhr das Schiff übernehmen wollte...). Peter war schon im Zug Richtung Heimat unterwegs.

EVA läuft erst am späten Vormittag ein, unsere Abreise verzögert sich dadurch bis in den Nachmittag. Aber wir sind ja wieder zu viert im Auto und wechseln uns mit'm Sekundenschlaf am Steuer brav ab. In Florenz machen wir Halt, bummeln durch die Altstadt und schlagen uns die Bäuche voll (noch mal richtig feines Futter!!), im strömenden Regen geht's nordwärts.

Österreich begrüßt uns mit einigen Zentimetern Neuschnee auf dem Packabschnitt, aber bis Wien zeugt nur noch der Wind vom nicht aufgeben wollenden Winter. Doch wir wissen's besser...

SO MANCHE KÖPFE
RAUCHTEN ...





SEEFARTSSCHULE STRONGBOW SAILING

Charter & Training

Wie mittlerweile allgemein bekannt sein dürfte, ist die Seefahrtsschule Strongbow Sailing die Ausbildungsinstitution der Seefahrervereinigung Strongbow.

Und auch wenn wir unsere Tätigkeit mit „Charter & Training“ im Namen beschreiben, liegt der Schwerpunkt nach wie vor in der Ausbildung der Mitglieder und Freunde der SFV Strongbow.

Wir bieten permanent die gesamte Palette an Kursen zu allen Aspekten der Seefahrt an, unser System ist bewährt flexibel, was in erster Linie den Kursteilnehmern zu Gute kommt, und wir haben – selbstverständlich – „Clubkonditionen“ für Mitglieder der SFV Strongbow

Wir sind MSVÖ-anerkannte und ÖSV-geprüfte Ausbildungsstätte und legen daher auch großen Wert auf die Qualität unserer Kurse. Daher haben wir keine Kurse zu kroatischen oder ähnlichen „Patenten“ im Programm. Alle Prüfungen, die wir veranstalten sind offiziell, die erworbenen Führerscheine und Patente – für Personen, die ihren Wohnsitz in Österreich haben – weltweit uneingeschränkt anerkannt und gültig.

Unser Ausbildungsangebot im Detail:

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

Die Kurse werden als FB 3-Kurse, geführt, wer nur den FB 2 machen will, hat ein bisschen weniger zu tun.

Theorie: **Abendkurs** über ca. 4–5 Monate mit jeweils einem Abend pro Woche, insgesamt 20–25 Abende

oder: **Intensivkurs** über ca. 5 Wochenenden

oder: **Theorie in der Praxis:** Kurs teilweise auf Törns, kombiniert mit Abend oder Intensivkurs; Abschluss jeweils mit Theorieprüfung

Praxis: **Einwöchiger Praxiskurs** auf einer der Teilnehmerzahl entsprechenden Segelyacht – Abschluss mit Praxisprüfung

Voraussetzungen:

Theorie: offiziell keine; Erfahrung, Grundkenntnisse sind von Vorteil

Praxis:	FB 2: ÖSV: 500 Meilen	MSVÖ: 500 Meilen
	3 Nachtfahrten	3 Nachtfahrten
	18 Bordtage	

FB 3: ÖSV:	1000 Meilen 5 Nachtfahrten 1 durchgehende Fahrt von 300 M, davon 90 außerhalb des FB 2 30 Bordtage	MSVÖ:	1000 Meilen 5 Nachtfahrten 1 durchgehende Fahrt, die 90 M außer- halb des FB 2 beinhaltet 14 Bordtage
-------------------	---	--------------	--

Das alles kann auf Törns ab dem vollendeten 14. Lebensjahr erworben werden. Fehlende Meilen, Tage usw. können teilweise im Kurs absolviert werden.

MSVÖ Befähigungsausweis FB1

Seit circa einem Jahr – mit Inkrafttreten der PRO 2009 des MSVÖ – besteht für Einsteiger bzw. Umsteiger (von Binnen auf See) die Möglichkeit, mit relativ geringem Aufwand einen österreichischen Führerschein zur Führung von Yachten im FB1 zu erwerben. Da der Ausbildung und auch der Prüfung österreichische Mindeststandards zu Grunde liegen, ist dies eine echte und sinnvolle Alternative zum Kroatischen Sportbootführerschein für all jene, die Zeit und Geld nicht in eine fundierte nautische Ausbildung, wie die zu den BFA FB2 und FB3 investieren können (oder wollen).

Theorie- und Praxisprüfung können in Österreich gemacht werden, als Voraussetzung für die Praxisprüfung gibt es nur 50M auf See und eine Nachtansteuerung.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass es den BFA FB1 auch beim ÖSV gibt, da er für Segler aber nicht wirklich sinnvoll ist, gehe ich hier nicht näher darauf ein.

Astronomische Navigation

Der wesentliche Teil des Upgrades von FB 3 auf FB 4 – Weltweite Fahrt.

Und eine nicht nur für Nostalgiker interessante sondern durchaus sinnvolle und praktikable Ergänzung zur terrestrischen und elektronischen Navigation, weit unkomplizierter als allgemein angenommen wird.

Der Vollständigkeit halber, hier die Praxisvoraussetzungen für den FB 4:

3500 M, davon die 300 M-Überfahrt wie beim BFA FB3 mit 90 M außerhalb des FB2 und zusätzlich eine 500 M-Überfahrt mit 100 M außerhalb des FB3, 10 Nachtfahrten und 70 Bordtage. Dies ist für beide Verbände gleich, mit Ausnahme der Überfahrten, hier verlangt der MSVÖ nur eine 300 M-Überfahrt mit 100 M außerhalb des FB2 und zusätzlich 100 M außerhalb des FB3, was aber praktisch fast auf's gleiche rauskommt; alles ab dem vollendeten 14. Lebensjahr

GMDSS

Global Maritime Distress and Safety System – das internationale satellitengestützte digitale Seenotrettungssystem ist seit Februar 1999 in Betrieb und wird in naher Zukunft endgültig UKW-Sprechfunkkanal 16 als Notrufkanal ablösen. Kurs in Kooperation mit der Motorbootfahrerschule Wolf, Prüfung bei der Österreichischen Fernmeldebehörde in Wien.

Erste Hilfe auf See

Erste Hilfe - Maßnahmen auf See, derzeit zwar nicht mehr vom ÖSV vorgeschrieben zur Erlangung der diversen BFA, aber durchaus sinnvoll, weil hier nicht nur auf die allgemeine Erste Hilfe, sondern auf die besondere Situation auf See - längere Wartezeiten auf ärztliche Hilfe von außen -, auf Seekrankheit und auf den Inhalt einer gut sortierten Bordapotheke eingegangen wird.

Skippertraining

Halb- bis einwöchige Törns zur Festigung der unabdingbaren Fähigkeiten und Kenntnisse jedes Skippers: Hafenmanöver, Segelmanöver, Mann-Über-Bord-Manöver und -aufnahme-techniken, Tipps für die Übernahme einer Charteryacht, rechtliche Bestimmungen und vieles mehr.

Katamarantraining

Für alle, die vor dem ersten Törn mit einem Katamaran, eine professionelle Einweisung in die Eigenheiten dieser immer beliebter werdenden Yachten erhalten wollen.

Praxis-, Meilentörns, Überfahrten, Langstreckensegeln

Törns zur Erlangung von Prüfungsvoraussetzungen, Tipps für die Praxis zu Crewzusammensetzung und -einteilung auf längeren Törns, zu Wachsystemen, Bunkern und so weiter.

BERNDT WESIAK
Commodore und Referent für Ausbildung

STRONGBOW SAILING — CHARTER

Wir arbeiten grundsätzlich mit wenigen, wirklich persönlich ausgesuchten, und überprüften Charterfirmen in Italien, Kroatien und Spanien zusammen. Dies, weil wir keine herkömmliche Charteragentur sein wollen, sondern einfach unsere Erfahrung nützen und an die Mitglieder der SFV Strongbow weitergeben wollen.

Aber – wir bekommen jedes Schiff, zumindest um unsere Provision, billiger als ihr als Direktkunden, auch wenn ihr im Internet bucht. Diesen Vorteil geben wir allen Mitgliedern der SFV Strongbow im Rahmen des Möglichen gerne weiter.

Unser wichtigster Partner ist die italienische Charterfirma Eva Mare, die an ihren Basen in Salerno und Vibo Valentia über ca. 15 Segelyachten von 32 bis 50 Fuß verfügt und wunderschöne Reviere wie Capri, die Äolischen und die Pontinischen Inseln quasi vor der Haustür hat.

Nähere Infos bei Sissi Locker unter 0676 9363046 oder charter@sfv-strongbow.com



DAS REFERAT SEEFAHRT STELLT SICH VOR...

Neben Ausbildung, Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen und Vereinsmanagement ist das Referat für Seefahrt der jüngste Zweig in der SFVS.

Um dem geneigten Leser die Gründe für die Schaffung dieses Referates ein wenig näher zu bringen, darf ich an dieser Stelle ein wenig ausholen.

Die HOCHSEESEGLEREI hatte für den Verein seit jeher zentrale Bedeutung. Eigene (zumindest teilweise) Yachten standen zur Verfügung, um Urlaubs- und später auch Ausbildungstörns zu unternehmen. Mit der Gründung des eigenen Schulungsbetriebes (Seefahrtsschule Strongbow Sailing), der sich unterrichtstechnisch bald über die österreichischen Binnengewässer hinaus wagte, vertiefte sich dieser Bereich noch. Vor mittlerweile drei Jahren konnte der Verein mit vier bestandenen Patenten zur weltweiten Fahrt seine ersten Mitglieder endgültig durch die Straße von Gibraltar ins raue Tiefseewasser entsenden.

Last but not least soll das Referat für Seefahrt mit dazu beitragen, die Tradition der zugegeben jungen Seefahrernation Österreich hoch zu halten und mit seinen Beiträgen den Mut zur Präsenz des rot-weiß-roten Tuches auf allen Weltmeeren zu stärken.

Um den Bereich der „Seefahrt“ ein wenig greifbarer zu gestalten, aber vor allem, damit er im Club wie auf der Website gelebt wird, ist eine Untergliederung von Nutzen, die wie nachfolgend gestaltet wird. Neue Beiträge sollen einerseits im Forum angeregt (z. B. mit Angabe von Links oder Hinweisen auf Ereignisse), andererseits können auch Dokumente verlinkt bzw. auf die Website gestellt werden, sofern diese mir zugänglich gemacht werden. Dabei dient die Teilung in Spalten einer optischen Trennung zwischen Name des Bereiches bzw. des Links und dessen Inhalt.

REFERAT FÜR SEEFAHRT

SEEMANNSCHAFT

Hier wird gesammelt/diskutiert, was seemännisches Verhalten und ebensolche Schiffsführung angeht, aber nicht direkt dem Thema „Ausbildung“ zuzurechnen ist. Als Untergruppierung dürften die Bereiche „Manöver“, „Verhalten an Bord“ und „Notfälle“ fürs erste dienlich sein.

MANÖVER

Schulwissen ist eine Sache, praktische Erfahrung eine andere. Tipps und Tricks, eigene und fremde Helferlein, die der Führung von Schiff und Mannschaft dienen, die auf See oder im Hafen dem Skipper und seiner Crew das Leben erleichtern finden hier Platz.

VERHALTEN AN BORD

Ein Kapitel, in denen die „Helden“ der Seefahrt zu Wort kommen sollen. Das Verhalten bei außergewöhnlichen Situationen (Schwerwetter, Großschiffahrt etc.) einzelner und in der Mannschaft, das letztendlich zum glücklichen Ausgang der Situation beigetragen hat, darf hier dem Leser präsentiert werden.

<p>NOTFÄLLE</p>		<p>Seenotfälle entstehen fast immer aus ganz alltäglichen Situationen. Plötzlich tritt ein Ereignis ein, das „alles auf den Kopf stellt“. Hoffentlich nicht die Yacht. Wenn doch, gehört's hier her mit einer objektiven Analyse der Ereigniskette bis zum Notfall und wie (hoffentlich) Schiff und Mannschaft sich in Sicherheit bringen konnten bzw. gerettet wurden.</p>
<p>REVIERE</p> <ul style="list-style-type: none"> — Atlantik — Adria — Mittelmeer — Ostsee — Nordsee — Karibik — Pazifik — Indischer Ozean 		<p>Beschreibungen von sehenswerten Segelrevieren aus aller Welt, um richtigen Couchpotatoes und solchen, die's eigentlich nicht sein wollen, Eindrücke zu vermitteln, wo das Leben noch lebenswert sein kann. Hier können eigene Törnberichte eingestellt werden aber auch Vorschläge aus Druckwerken.</p> <p>Hauptsache, es ist nicht nur die obere Adria vertreten. Hat sich ein Revier aus seglerischer Sicht verändert (Hotels statt einsamen Buchten, Naturschutzgebiete statt anziehenden Grillstränden), hier kann's rein gestellt oder verlinkt werden.</p> <p>Die Reviere – Links mehren sich mit den zuhauf eintrudelnden Berichten.</p>
<p>LITERATUR</p>		<p>Lehrreiches, abenteuerliches oder beides kann hier vorgestellt werden. Wenn der Bedarf da ist, kann daraus auch eine Art „Bücherbörse“ werden, bzw. die Schriften mit kurzen Kommentaren versehen werden als Tipp für den Vorbeisurfenden.</p>
<p>GESETZLICHES ZUR SEEFAHRT</p> <ul style="list-style-type: none"> — International — National — Gerichtsurteile (einschlägig) 		<p>Gesetze, Verordnungen, Normen, nationale und internationale Richtlinien (SOLAS, ColReg) als aktuelle Wissensdatenbank für jedermann, der in die Verlegenheit kommt, mal genau Auskunft geben zu müssen.</p>

Die Gliederung ist ebenfalls als vorläufig und beispielhaft zu verstehen – sie wird den Beiträgen und Interessen angepasst und wenn nötig dementsprechend abgeändert.

In diesem Sinne hoffe ich auf zahlreiches Mitwirken und freue mich auf Eure Beiträge!

Immer eine Handbreit Rum im Glas,

FRANZ GATTERMAYR

Segeltörn Nordnorwegen

814 Meilen mit der GibSea 37 OCÉANE von 2. – 16. Juni 2007

Route: Tromsö – Svolvær – Tromsø – Nordkapp – Hammerfest – Tromsö

Bepackt mit allerhand segeluntauglichen Utensilien wie Bergschuhen, Rucksäcken, Winterkleidung etc. machen wir uns am Morgen des 15. Juni von zuhause auf den Weg in den Norden. Mit Zwischenstopp in Oslo kommen wir schließlich – verteilt auf mehrere Flugzeuge im Laufe des Tages an. Flach schickt die Sonne ihre wärmenden Strahlen über die Hügel der Stadt. Die üblichen Törnvorbereitungen (Orientierung, Einkaufen) und das Warten auf die restlichen Crewmitglieder halten uns einige Stunden auf Trab. Flach schickt die Sonne ihre wärmenden Strahlen über die Hügel der Stadt. Für die erste Nacht haben wir Zimmer in einem kleinen Hotel in der Stadt gebucht, wir quartieren uns ein und jausnen erst mal ordentlich. Schließlich beschließen wir (die 14 Mann starke Crew 2er Yachten) gemeinsam Abendessen zu gehen und sind ganz verwundert, die Küchen verschlossen zu finden, bis uns jemand aufklärt, dass es bereits halb 2 Uhr morgens ist. Flach schickt die Sonne ihre wärmenden Strahlen über die Hügel der Stadt. Dafür leisten wir uns heute mal was! Wir erstehen

4 Pizze um rund 50 EUR je Stück im Hotel Radisson und machen uns anschließend mit deutlich geschmälerter Bordkassa auf den Heimweg.

Als wir am Folgetag vormittags die Einkäufe im Supermarkt bezahlen und abholen wollen, ist der Kassier über unsere 3 Einkaufswagerl voll Heinekenseiderl so überrascht, dass er – mit der ellenlangen Rechnung in der Hand – den Ladenbesitzer holt und fasziniert unserem Zahlmeister beim Auspacken der (die Landeswährung „Norwegische Kronen“ wird wegen ihrer üblichen Abkürzung „NOK“ von uns bald nur noch „Nokkerl“ genannt) Nokkerl 1000er zuschaut.

Dafür ist der Vercharterer („Boreal Yachting“) sehr hilfsbereit und freundlich und die



Yachten in Topzustand und die Materialkiste für Reparaturen vorbildlich.

Gegen Abend, nach einem reichlichen Bordessen segeln wir bei Leichtwind in den Sonnenuntergang...

NORDKAPP



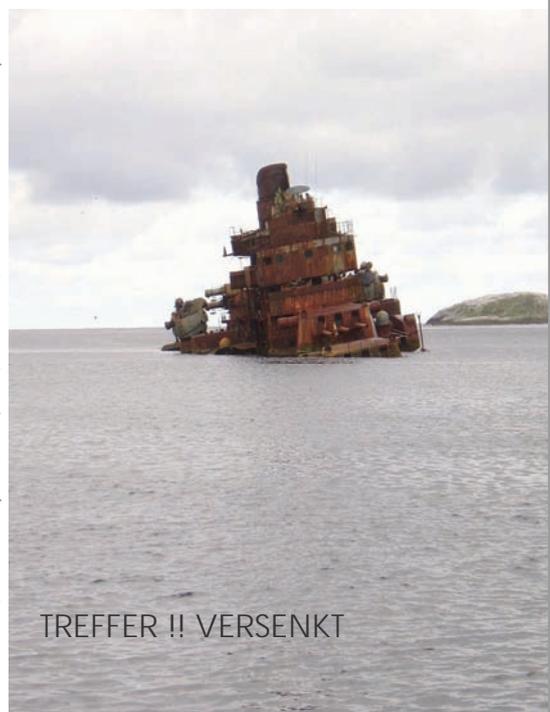
Unser erster Stop ist der „Fiskefjord“. Noch vor der Ankunft ereilt uns ein Medical Call von der 2. Yacht, das Fischglück hat sich zu Ungunsten des Fischers gewendet, sein Daumen verliert mehr Blut, als der zum Verzehr vorbereitete Fisch.. Fachkundig gibt Chanti, unsere Bordärztin per Funk Auskunft und näht die Wunde nach unserer Ankunft mit wenigen Stichen. Wie's das Segelhandbuch für Norwegen vorschreibt ankern wir außer Sichtweite der Nachbaryachten – mir gefallen die Nordländer immer besser!

Der nächste Morgen – wolkenlos und saukalt – scheint wie geschaffen für eine Bergtour!

Durch Gestrüpp und Birkenwäldchen, später über Altschneefelder ersteigen wir den Teraldviktinden in 780 ehrlichen Höhenmetern und genehmigen uns in adäquater Umgebung einen kräftigen Schluck Arzler Birnenbrand. Die Aussicht über die Fjorde und die weißen Gipfel ist genial!

Vor der Abfahrt erfrischt ein Bad im Fjord in sekundenschnelle, dann sind wir schon wieder Richtung Süden unterwegs.

Höhepunkte der Segelreise durch die Lofoten sind Henningsvaer mit den langen Reihen duffender zur Fischreifung aufgestellter Holzgestelle und – natürlich – der Trollfjord mit seinen hundert Metern hohen Steilwänden, die ein Anlegen am Fels mühelos ermöglichten, wenn die beständige Gezeitenänderung (ca. 2 Meter) ein laufendes Ändern der Festmacher nicht zur Daueraufgabe machte. Einmal wär unsere gute „Océane“ auf diese Weise fast einen Holzpieper „hinaufgekraxelt“, hätten wir nicht in letzter Minute Tau nachgegeben...



In Tromsø gibt's einen kleinen Crewwechsel und eine Nacht in der Zivilisation, noch kurz vor der Dämmerung schafften wir es von der Stadtdisco nach Hause ;-)

Die zweite Segelwoche sollte uns ans Nordkapp und über Hammerfest wieder zurück bringen.

In Rauschefahrt legen wir die 180sm nach Norden zurück, sehen leider DEN Felsen immer wieder verschleiert von Schneeschauern und legen hinter dem Kapp in der Hornvika an jenem Steg an, an dem schon vor 100 Jahren König Bhumibol von Thailand dem norwegischen König seine Aufwartung machte. Seitdem sind auch jegliche Instandsetzungsmaßnahmen an dem Steg eingestellt worden und dementsprechend sehen unsere Festmacher aus, aber schön windstill ist's in der tiefen Bucht.

Einen Spaziergang aufs Kapp und zum Besucherzentrum können wir uns, nach dem wir uns mit einem steifen Grog aufgewärmt hatten, nicht verkneifen. Wie-

dereinmal kommen unsere Wintersachen zum Einsatz, auf der Hochfläche hätt's nicht gewundert, wenn uns ein paar sibirische Nomaden mit ihrer Rentierherde begegnet wären!

Den Rest vom Grog brauchen wir eh wieder zum Aufwärmen.

Der Gezeitenrechnung sei Dank kreuzen wir unter etlichen Regen- und Schneeschauern den Magoy Sund Richtung Süden nach Hammerfest.

Leider ist uns die Partneryacht mit ihren 48 Fuß Länge immer um mehr als eine Nasenlänge voraus, so können wir auch nicht helfen, als sie sich ein Treibnetz einfahren und in den Hafen von Harvey geschleppt werden müssen.

Dafür ist Hammerfest ein schönes Städtchen mit – vom Stadtberg – schönem Rundblick über die Buchten. Ein gemeinsames Abendessen holt uns auf den finanziellen Boden der Tatsachen (und der Bordkasse) zurück, nun herrscht Ebbe in jeder Hinsicht.



Trotzdem laufen wir aus, eine Bucht haben wir uns noch zu besichtigen vorgenommen, nämlich den tiefen Jögelfjord mit seinem Gletscherbruch. Immer wieder donnern Eisblöcke bis ins Meer, knapp davor ankern wir auf 18m auf der Stirnmoräne des Gletschers. Wir testen den GPS'schen Ankeralarm, jedoch halten der Pfluganker und 60m Kette allein durch ihr beeindruckendes Gewicht...

Bei durchwachsenem Wetter wagen wir noch eine Bergtour, erklimmen die steilen Flanken des Oksfjordjokelen und erwandern die Gletscherflächen bis wir zum 1200m hoch gelegenen Gipfel gelangen. Ein schmuckloses Scheinmandlerl zielt die Höhe, der Wind pfeift so kalt, dass uns nicht mal unser letztes Stiegl – Blechweckerl schmecken mag. Wir geben der Bootscrew über CH69 unseren Gipfelsieg bekannt und steigen dann recht rasch wieder ab.

Leider bleibt nicht viel Zeit – wir müssen zurück nach Tromsø. Jedoch hat Nordnorwegen so viel an Natur, Menschlichkeit und interessanten Segelrevieren zu bieten, dass wir sicher nicht zum letzten Mal zur Midsommerzeit unsere Anoraks in den Seesack gepackt haben!

FRANZ GATTERMAYR



Hintere Umschlagseite: Im FISKEFJORD

