

Nr. 19 - April 2005

SEGELBOTE



INFORMATION • FACTS • TRENDS • UNTERHALTUNG

Segelclub Rust



Sporthotel Rust

... mit der Kraft der Chinesischen Medizin

UNIVERSITÄTSINSTITUT FÜR KLINISCHE TCM
DER PRIVATUNIVERSITÄT LI SHI ZHEN
Kompetenzzentrum für Orthopädie und Sportmedizin

In unserem neuen Gesundheitszentrum für Traditionelle Chinesische Medizin steht unseren Gästen medizinische Betreuung durch Professoren der besten Universitäten Chinas zur Verfügung.

Erleben Sie die regenerierende Wirkung und steigern Sie Ihre Lebensenergie in unseren Shui San Sauerstoffbädern, welche das Sporthotel Rust als erste Einrichtung dieser Art im deutschsprachigen Raum anbietet.

Darüber hinaus verfügt unser Haus über Hallenbad, Sauna, Dampfbad und Solarium. Außerdem bieten wir ein umfangreiches Sport- und Aktivitätenprogramm unter fachkundiger Anleitung an. Unsere Seminarräume bieten ausreichend Platz für Ihre Veranstaltungen.



Restaurant

Alte Schmiede

Täglich Mittag- und Abendessen bei Zigeunermusik

Restaurant Alte Schmiede
Seezeile 24, A-7071 Rust

Reservierungen unter

+43-(0)-2685-6418



Drescher Touristik am Neusiedler See

Wir bieten Ihnen Alles aus einer Hand:

Gruppenarrangements, Seminare, Hochzeiten, Familienfeiern, Weinproben im urigen Holzfasskeller, Schiffsrundfahrten, Mulatsag, Pusztafahrten, Pferdekutschenfahrten, Schifffahrtlinie Mörbisch - Fertöräkos (H), u.v.m.

Wir gestalten Ihr Programm nach Ihren Vorstellungen



DRESCHER LINE

Schiffshuttle zu den Seefestspielen!

Wir bringen Sie zu jeder Vorstellung der Seefestspiele in Mörbisch mit dem Schiff ab dem Seehotel Rust und bringen Sie nach der Veranstaltung wieder zurück. Unsere Anlegestelle ist direkt neben dem Festpielgelände. Das ist praktisch, bequem, nerven- und zeitschonend. Nähere Informationen unter der Telefonnummer +43-(0)-2685-8820 oder im Internet unter www.drescher.at

SEGELBOTE

Nr. 19 - April 2005

INHALT

- 4** *Quo Vadis SCR*
- 4** *Neue Mitglieder*
- 5** *Aktivitäten 2005*
- 5** *Heini Legerwall*
- 6** *Zwei schnelle Entscheidungen - Yachtüberstellung*
- 10** *SCR Cup-Übergabe 2004*
- 12** *'s is da Neisidlasee*
- 12** *Flohmarkt*
- 13** *SCR Mitgliederversammlung 2004*
- 15** *Nie wieder!?! - Bericht über den Selbstbau einer Reinke 16m Aluyacht*

Liebe Leserin!
Lieber Leser!

Das erste Rätsel!



Sehen Sie genau hin, - was ist das wohl und wo ist dieses Bild entstanden???

Das Redaktionsteam wünscht Ihnen und Ihrer Familie eine schöne und erfolgreiche Saison.

Impressum

Der SEGELBOTE ist ein unabhängiges Medium zur Verwirklichung des Vereinszweckes. Medieninhaber und Herausgeber ist der Segelclub Rust. Die Zeitschrift erscheint 2mal jährlich in Wien.

Die in dieser Ausgabe namentlich gekennzeichneten Beiträge stellen die persönliche Meinung der jeweiligen Autoren dar. Alle Informationen werden nach bestem Wissen und Gewissen vom Redaktionsteam zusammengestellt, eine Gewähr für deren Richtigkeit wird jedoch nicht gegeben.

Redaktionsteam: Friederika Ettlinger, Mag. Gerhard Ettlinger, Otmar Rozhon, Christine Rozhon. PR: Peter Zelger

Redaktionsadresse: Dirmhiringasse 19/1/19, 1230 Wien. - Tel. & Fax: (01) 869 32 14

Homepage: <http://www.segelclub-rust.at> E-Mail: scr@segelclub-rust.at oder segelbote@segelclub-rust.at



Reprozwölf

Murlingengasse 7, A-1120 Wien

Tel: 815 52 96, Fax: 815 52 96-30

<http://www.r12.at>

Repro - Bildretusche - Digitaldruck

QUO VADIS SCR

Gedanken vom Obmann

Nun haben wir auch die Winterpause geschafft. Gerade dieser Winter war besonders lang. Zumindest erschien es mir so. Aber jetzt liegt die Saison vor uns, eine Segelsaison, auf die wir alle schon sehnsüchtig gewartet haben. Wir Segler beobachten natürlich aufmerksam und ungeduldig den Wasserstand des Neusiedler Sees, nicht so sehr wie er als Adria-Verhältnis dargestellt ist, sondern wie viele Zentimeter Wasser sich zwischen Wasseroberfläche und Grund befinden. Diese Spanne interessiert uns. Von dieser Spanne hängt Freude oder Enttäuschung ab, je nachdem wie groß das Boot ist. Na, ja, ich bin optimistisch und wünsche uns allen ein anhaltendes Steigen des Wasserspiegels. Auch das sportliche Niveau wird auf dem Wasser hoch gehalten. Segler kämpfen in vielen Regatten um den Sieg. Unsere Mitglieder regattieren nicht nur gerne, sondern üben auch das Fahrtensegeln aus. Auf diese sportliche Tätigkeit in unserem Club und außerhalb auf dem Neusiedler See möchte ich gerne näher eingehen.

Unser Club sieht zwei Termine für die Fahrtensegler vor, die Franz Pabisch organisieren wird. Die eine Fahrt von 28. bis 29. Mai wird uns nach Neusiedl führen. Gemütliches Beisammensein in der Mole West, Übernachtung. Sonntag, den 29. Mai, wer-

den wir auf Einladung des Yachtclubs Jois (YCJ) bei der Bauminsel Fronleichnam feiern, Messe auf dem Schiff "Josef Haydn". Im Rahmen dieser Feier ist eine Bootstaufe möglich. Anschließend werden wir zurück nach Rust segeln. Die zweite Fahrt von 13. bis 15. August wird ein außerordentlicher seglerischer Event für unseren Club werden. Am 1. Tag Fahrt nach Jois, Einladung des YCJ mit Grillabend, Übernachtung. Am 2. Tag Fahrt nach Fertörákos (zum Grenzübergang siehe die Hinweise im nächsten Absatz), Grillabend mit Musik. Übernachtung. Am 3. Tag Heimsegeln nach Rust. Die Teilnehmer haben die Möglichkeit, auch nur an einer Teilstrecke mitzusegeln. Für beide Termine ist eine Anmeldung erforderlich (siehe Anschlagtafel vor dem Clubhaus).

Der Landessegelverband Burgenland organisiert ein Treffen der besonderen Art. Mit Unterstützung einiger Präsidiumsmitglieder habe ich dieses Treffen, das von 30. bis 31. August im Yachthafen Fertörákos stattfinden wird, organisiert und lade im Namen des Landessegelverbandes alle Fahrtensegler zu einer Fahrt nach Fertörákos ein. In jedem Club gibt es einen für diese Fahrt zuständigen Koordinator. Ablegen aus dem eigenen Hafen Richtung Fertörákos.

Motorbootbegleitung zur Sicherheit. Beachte Grenzübergangzeiten nach/ von Ungarn, Erledigen der Grenzformalitäten (Reisepass) an der gemeinsamen österreichisch-ungarischen Grenzstation. Weitersegeln durch den Kanal. Abendprogramm mit Live-Musik. Ehrung des Siegers 2004 der Aktion sail4miles. Am nächsten Morgen Heimsegeln nach gemeinsamem Hafenfrühstück.

Ich organisiere auch für den Landessegelverband die Aktion "sail4miles", zu der ich Sie herzlich einlade, mitzumachen. Sie segeln von Hafen zu Hafen und lassen sich die zurückgelegten Meilen bestätigen. Jeder kann teilnehmen, eine Clubmitgliedschaft ist nicht erforderlich. Prämiiert werden die meisten zurückgelegten Meilen im Zeitraum 1. Mai bis 31. Oktober (das gilt auch für mehrere Saisonen). Für die Teilnahme ist es erforderlich, den Meilenpass und den Meilenwimpel um 10,- Euro bei mir oder in den Kantinen oder Clubhäusern der Yachtclubs zu erwerben. Die Führung des Wimpels berechtigt zum Anlegen sowie zu einem Liegeplatz für eine Nächtigung bei jenen Yachtclubs, die Meilenbestätigungen ausstellen. Dies sind unter anderem: ÖHYC, UYCNs, Mole West, YCP, Segelschule Lang in Mörbisch, YCOg bzw. Südwind-schenke in Oggau, Skipperbar bei der Zollanlegestelle in Fertörákos, YCBb, Segelschule Kreindl in Weiden, Seerestaurant Lang in Mörbisch, BYC, Seerestaurant Rust, Sailerspoint in Jois, SCNW. Sobald neue Clubs dazu kommen, wird das auch in der Homepage: www.lsv-burgenland.at verlaublich.

Ich freue mich schon auf eine erfolgreiche Saison mit Ihnen.

Gerhard Ettlinger

**WIR BEGRÜßEN HERZLICH
ALS NEUE MITGLIEDER:**



**Karl Haudek
Harald Mayer
Fritz Schragl**

Segelclub Rust

Aktivitäten 2005

Sehr geehrtes Mitglied!

Hiermit geben wir die Termine für unsere Aktivitäten 2005 bekannt.

Details und Hinweise werden auf der Informationstafel unseres Clubhauses angeschlagen.

Mit den besten Wünschen für eine schöne Saison, Erfolg bei den Regatten und stets eine Handbreite Wasser unter dem Kiel.

Samstag, 30. April
SAISONSTART mit ANSEGELN

Samstag, 7. Mai
17:00 Uhr
EMPFANG IM SEEHOF RUST CLUBABEND

Sonntag, 15. Mai
LANGSTRECKENREGATTA
Zwei Wettfahrten

Samstag/Sonntag, 28./29. Mai
FAHRTENSEGELN
Rust - Neusiedl Mole West - Rust

Samstag, 4. Juni
PREISSCHNAPSEN CLUBABEND

Samstag, 18. Juni
SONNWENDREGATTA
Zwei Wettfahrten

Freitag/Samstag, 24./25. Juni
SOMMERNACHTSFEST
Mit Live-Musik und Tombola

Samstag, 2. Juli
CLUBABEND

Samstag/Sonntag, 23./24. Juli
SEGELWOCHELENDE "OKTAGON"
Für Lustige, Junge, Alte, Sportliche, Familien und ...
Nur bei mehr als 10 Anmeldungen bis zum 25. Juni!

Samstag, 6. August
BYC SÜDSEE-CUP
5. Wettfahrt im Rahmen des



CLUBABEND

Sa/So/Mo, 13./14./15. August
FAHRTENSEGELN
Rust - Jois, Jois - Fertörakos,
Fertörakos - Rust

Samstag, 3. September
CLUBABEND

Samstag, 10. September
RUSTER WEINLESEREGATTA
Zwei Wettfahrten

Samstag/Sonntag, 24./25. September
HERBSTREISE
Prag

Samstag, 1. Oktober
SAISONENDE mit ABSEGELN

Samstag, 22. Oktober
SCR-CUP ÜBERGABE
und **ORDENTLICHE MITGLIEDERVERSAMMLUNG**



Heini Legerwall meint

Neulich, vorigen Herbst, war ich spazieren. No, wie man halt zwei Füß vor sich schiebt, steh ich am Neusiedler See. Der Wasserstand war mies, die anderen hab'n 's a gmerkt, mir hat aber niemand was g'sagt. Ich stand auf einer schmalen Landrinne. Links war Gatsch, rechts war Gatsch. Aber die Sonne hat g'scheint, also eigentlich a sehr gemütlicher Tag, und ich habe krampfhaft den Wunsch unterdrückt, an ein gepflegtes Achterl zu denken. Ganz ist es mir nicht geglückt, und ich finde das nicht schade. Zu meiner Rechten und zu meiner Linken Gatsch. Und Schilf. Viel Schilf, aufgelockert in kleinen Inselchen.

Ich war gut aufgelegt. Eigentlich, sagte ich zu mir, könntest du etwas pfeifen. Gesagt, getan. Ich piff eine kleine Melodie aus vergangenen Zeiten. Plötzlich hörte ich, wie dieselbe Melodie aus dem Schilf erklang - so wie a Echo. Ich sah mich um. Kein Mensch weit und breit. Ich piff den Refrain zu dieser Melodie. Einige Sekunden später wurde zurückgepiffen. Ich rief "Hallo, ist da jemand?". Retour kam der Ruf "Hallo, ist da jemand?" Ich rief "Juhu", sofort kam das "Juhu" retour.



Nochmals erhob ich meine Stimme und setzte zu einem sehr komplizierten Jodler an. Das unsichtbare Echo wiederholte den Jodler fehlerfrei. Fix, wer war das? Wer hielt sich im Schilf versteckt? Ich ließ ein sehr böses "He - kumm auss!" Richtung Schilfinselchen sausen. Die Antwort schallte mir sehr böse entgegen "He - kumm auss!". Still und lautlos blickte ich mich um, meine Augen zersägten das Schilf - nichts. Ja, bin ich denn ganz damisch. Still und lautlos eilte ich die Landrinne entlang nach Hause. Jetzt a Achterl oder mehrere. Gibt's Trolle hier am See?

Eine Woche später, wieder ein schöner Tag. Ich war gut gelaunt und nahm ein Boot mit Elektromotor. Ein Mann und ein

Boot. Gibt's was Edleres - allgemein gesprochen! Ich ließ mich eine Weile von den Wellen treiben, dann steuerte ich den Schilfgürtel an. Und wie es der Zufall will, erblickte ich mein Schilfinselchen. Warm war's. Gut für ein Nickerchen. Als ich aufwachte, musste ich sogleich an das Erlebnis von voriger Woche denken. So setzte ich zu einer kurzen Melodie an. Die unsichtbare Stimme sang mit. Mein nochmaliger Versuch mit dem Refrain wurde eine Terz tiefer beantwortet. A klane Terz - schrecklich. Leise rief ich "Hallo!", leise kam die Antwort "Hallo!". Verzweifelt trällerte ich "Das Wandern ist des Müllers Lust". Die Antwort kam "Das muss ein schlechter Müller sein". Ich schrie "Spitzbua" und "He - kumm auss!". Nach einer Pause der Erschöpfung versuchte ich es mit einigen harten Rufen aus tiefster Seele. Ich stand aufrecht im Boot mit Elektromotor, beide Hände als Trichter an meinen Ohren in bebender Lauschstellung.

Da teilte sich das Schilf. Er blickte mich verächtlich an. "Jetzt ist der Narrische schon wieder da!".

ZWEI SCHNELLE ENTSCHEIDUNGEN

Mittwoch, den 7. März 2004, erhielt ich abends einen Anruf: Eine werftneue Lagoon 380 muss von Les Sables D'Olonne in der Provinz Vendée (Frankreich) nach Sukosan (Dalmatien) gebracht werden. Der Katamaran wartet seit zwei Wochen bestausgerüstet (Grundpreis über Euro 272.000) auf seine Übernahme in der Werft.

Am nächsten Abend, Gründonnerstag, den 8. 3. 2004, soll ein Treffen aller bisher Beteiligten stattfinden. Ich muss schnell entscheiden und sage mein Kommen zu.

Als ich von diesem Treffen mit meiner Frau heimwärts fahre, habe ich zu meiner eigenen Überraschung eine Kopie des von mir unterzeichneten Überstellungsvertrages in der Tasche.

Am nächsten Morgen rufe ich Christian Schifter von Pantaenius an. Christian recherchiert, dass dieses Schiff ordnungsgemäss bei Pantaenius Hamburg Vollkasko versichert ist. Eine Skipper-Haftpflichtversicherung wird abgeschlossen.

Abflug Ostermontag von Bratislava nach Paris/Orly, weiter mit Leihwagen, Ankunft in der Werftmarina Dienstag um 01:00.

Eine weitere Überraschung: Der neue Katamaran ist keinesfalls fertig und seetüchtig!

Lose Kabelstränge liegen im Schiff umher, das nicht montierte Raymarine "Pathfinder RL 70 C" ist das falsche Gerät, ein korrekter Austausch ist zeitlich nicht mehr möglich, der Gasherd nicht montiert. Kein Barometer, kein Barograph, kein Kurzwellenradio, kein Navtex und kein EPIRB befinden sich an Bord. Es gibt auch kein Beiboot!

Ohne Kurzwellenradio können wir unterwegs keine Wetterprognose erhalten. Ohne Barometer und Barograph gibt es keine Luftdrucktendenz.

Das GMDSS-Funkgerät ist zwar angeschlossen, aber nicht behördlich angemeldet und daher hat das Schiff auch keine Funkkennung (MMSI= neunstellige "Maritime Mobile Service Identity"). Somit könnte GMDSS und ATIS im Notfall nicht benützt werden.

Nicht einmal Mindestersatzteile, wie Keilriemen, Impeller, Reservesicherungen, Ersatzlampen und vor allem Ölfilter für das nach 50 Betriebsstunden fällige Motorservice befinden sich an Bord.

Ein Radarreflektor wird noch oberhalb der Saling montiert.

Die etwas antik aussehende Rettungsinsel wurde mittig achtern unter der Brücke in einem dafür vorgesehenen Fach angebändselt. Für den Fall der Fälle muss ein Mann kopfüber hängend und an den Füßen gehalten die Insel losbändseln bzw. -schneiden. Von allen an Bord befindlichen Personen hat noch keiner jemals eine Rettungsinsel bedient. Für den etwaigen Ernstfall hätte ich doch gerne eine kurze Bedienungsanleitung vor dem Auslaufen gemeinsam mit der Crew studiert. Ich hoffe auch, dass die vorgeschriebenen periodischen Überprüfungen fach- und sachgerecht durchgeführt wurden.



Die Werft zeigt wenig Interesse die offenen Probleme zu lösen, nach vielen Diskussionen wird das falsche Raymarine-Radar angeschlossen, das Gasherd-Anschlussnippel stundenlang mit roher Gewalt immer wieder vernichtet und dann mit Tape provisorisch abgedichtet. "Vivre l'improvisation"! Eine Einweisung oder Einschulung

durch die Werft erfolgt überhaupt nicht.

Der Kaufpreis ist auf ihrem Konto. Also: "Au revoir"!

Mittwoch, 14. 4. 2004, um 12:30 laufen wir in den Golf von Biskaya aus. Die Bedienungsanleitung von Radar/GPS ist französisch, desgleichen das Menü am Bildschirm. Telefonisch erklärt uns die Firma Ober aus Vorarlberg wie das deutsche Menü auf zu rufen ist. Alle Geräte sind mangelhaft vernetzt und nicht kalibriert. Die richtig eingegebenen Wegpunkte würden uns nach Madrid bringen - allerdings über Land.

Unterwegs montieren wir das Gennaker-Vorstag samt Rollanlage. Durch die Schiffsbewegungen in der Atlantikwelle schwebte ich periodisch ca. 50 cm mit beiden Beinen über dem Auslegerende zwischen den beiden Rümpfen. Dummerweise habe ich meine Rettungsweste und den Lifebelt in der Koje hängen und nicht bei mir.

Die Segeleigenschaften des Katamarans sind mehr als enttäuschend, der Kahn ist langsam. Die Holeyunkte der Fock und des Gennakers sind identisch und beide falsch. Mit dieser Anordnung ist nur ein raumer Kurs möglich.

Das Platzangebot ist wirklich bemerkenswert. Devise: "Gemeindebau besegelt". Rechtzeitiges Reffen ist allerdings ein ganz wesentliches Kriterium, sonst kentert der Prachtbau.

Der vertragsgemäße Überstellungszeitplan ist daher kaum zu halten (2.700 sm resp. 5.000 km in 5 Wochen).



Hoher Seegang resultiert in reger Opfertätigkeit der Crew zu Neptun.

In der Nacht sehen wir unzählige Fischtrawler am Radar, wir müssen sehr aufpassen und uns grossräumig freihalten. Alle diese Schiffe sind um ein Vielfaches grösser und schneller als wir. Jede nächtliche Kollision würde uns wahrscheinlich sehr rasch versenken.

Am nächsten Tag schwimmt eine Schule von großen Delfinen stundenlang um uns herum.

Samstag, 17. 4. 2004, 01:00 haben wir Kap Finisterre Bbd. querab. Wir haben am Vortag die Segel geborgen und laufen unter Motor in grober See (ca. 6 m Höhe). Hier trifft der tiefe Atlantik abrupt auf den Festlandsockel. Es schaukelt sehr!



Sonntag, 18. 4. 2004 20:00, Leinen fest in Cascais (Estoril bei Lisboa). Die Stadt hat viel Flair, und wir besuchen abends ein hervorragendes Fischrestaurant.

Beide Yanmar-Motoren brauchen Öl- und Filterwechsel. Die Werkstatt hat nur einen Ölfilter und keinen passenden Ölabsaug-Adapter. Nur durch viel Palaver und Interventionen mit Hilfe der Marinaverwaltung verlieren wir nur einen Tag und können um 18:00 wieder mit Ziel Gibraltar auslaufen.

Nachts haben wir wieder viel Verkehr um uns herum, dicke Brummer und viele Trawler.

Sonnenuntergänge und -aufgänge sind ein Erlebnis. Die rotgelbe Steilküste der Algarve paradieren wir in ca. 5 - 10 sm Abstand mit ihren Variationen von Pensionisten-Silos und weiträumigen Villenlandschaften.

Cabo Trafalgar passieren wir Mittwoch,

21. 4. 2004 um 05:00 und laufen um 09:00 in die Strasse von Gibraltar ein. Leinenfest (zuerst in der Stbd.-Schraube) um 13:45 in der Marina von Gibraltar.

Der Katamaran hat die Saildrives hinter den Rudern. Bei böigem Seitenwind bewirkt der sehr hohe Aufbau ohne tiefen Kiel speziell bei langsamer Fahrt (Marinaspeed-Limit max. 3 kn) eine erstaunliche seitliche Abdrift. Bei langsamer Fahrt kann eine einseitige Drehzahl-Differenz nicht immer befriedigende Ergebnisse erzielen. Bei Einrumpfyachten kann durch einen kurzen Gasstoß das Ruder angeströmt werden. Die zugewiesenen Liegeplätze sind ohnedies sehr eng. Marineros oder Helfer sahen wir in keiner Marina.

Frust! Die Muringleine muss bei ca. 10° H2O-Temperatur mit dem Messer im Hafen-H2O tauchend abgeschnitten werden.(2 Mann ca. 1 Stunde).

Sightseeing! Gibraltar-Felsen und Affen besucht. - Afrika am Horizont! - 1 ½ Tage Pause.



Freitag, 23. 4. 2004, Überstellung nach Puerto de Benamadena bei Malaga. - Spanische Hollywood Marina für geschmackverwirrte Millionäre.



Hier gehen 3 Mann von Bord und 3 neue kommen, davon sind 2 unabhängig von mir und von einander in Österreich durch die Charterfirma engagierte Skipper, einer davon mit Allgemeinem

Funkerzeugnis (AFZ). Beide kommen an Bord mit der Information, ab hier verantwortlicher Skipper zu sein, einem wurden sogar die Flugkosten bezahlt.

Obwohl ich ja vertragsgemäß die Verantwortung trage, nehme ich mich gerne zurück, wenn ich von Kompetenz lernen kann und dabei noch etwas profitiere.

Also übernimmt mit meinem Einverständnis einer der beiden, der mit dem AFZ, das Kommando. Ein weiteres Motorservice wird von diesem Skipper mit allen Crewmitgliedern endlos diskutiert, ohne irgendwelche Lösungsansätze einer möglichen Realisierung in den nächsten Etappen. Nach zwei Tagen mit einem Schnitt von 3,5 kn Fahrt durchs Wasser und diversen Segelübungen mit Nord- bzw. Südkurs (je 90 Grad Sollkursabweichung) und einer Beinahekollision mit einer sehr schnellen Motoryacht auf Gegenkurs, nehme ich die Schiffsführung wieder an mich.

Diese Aktion habe ich einvernehmlich mit dem temporären Skipper und anschliessend telefonisch mit Wien abgesprochen. Gemäß Vertrag bin ich derjenige, der haftet, auch für die Reiseplanung. Dies ist kein Kornatenurlaub, der Überstellungsvertrag sieht Eintreffen in der Marina Dalmacija in Sukosan am 16. 5. 2004 vor!

Wir sind ohne Wetterinformation. Der Wind hat aufgefrischt auf 30 - 33 kn, und von achtern kommt eine schwarze Wolkenwand, wir laufen unter Maschine.



Donnerstag, 29. 4. 2004, Diesel, Wasser, Brot und Bier bunkern in Sarapita auf Mallorca. Absolut groteskes Anlegemanöver bei der Marina-tankstelle bei stark böigem Seitenwind

mit mir am Ruder. Einer der beiden anderen Skipper steht am Bug und schreit dauernd "stopp", obwohl wir die noch vorhandenen 2 Meter zum Längseitsgehen und Festmachen unbedingt benötigen. Der andere steht am Heck und schreit "vorwärts". Weil der Kat relativ hoch ist, springt niemand mit Leinen über. Daher treiben wir ohne Fahrt ab und wir haben große Mühe eine Kollision mit der leeseitigen Yacht zu verhindern. Ich bin darüber nicht wirklich froh.

Der Hafen-Met-Report spricht von Sturm (8 Bft) südlich der Balearen, in der Ägäis ist ein Tief, Tendenz stationär. Um uns herum ist jedoch prächtiges Wetter, die Balearen haben wir schon hinter uns, vor uns scheint alles paletti.

Wir laufen unter Motor aus, Wind wie immer auf die Nase, Kurs Sardinien.

Samstag, 1. 5. 2004, Marina "Per De Sali" südlich von Cagliari angelaufen, um zu tanken.

Da Bier und Zigaretten aus sind, besteht die Crew trotz meiner Argumente (ab Sizilien haben wir immer Möglichkeiten in Häfen zu flüchten) auf einer Übernachtung in der Marina. Wir pilgern zu Fuss 6 km in die Stadt Pula, bewundern den feierlichen Transport einer Heiligenstatue mittels Prozession und essen wirklich ausgezeichnet. Der 6 km Rück-Stolper-Marsch in dunkler Nacht war dann der zusätzliche Preis.

Am nächsten Morgen bringen mir zwei Mann der Crew "Blumen" als Wiedergutmachung für ihr Verhalten beim Anlegemanöver in der vorherigen Marina auf Mallorca.



Leider ist hier in dieser kleinen Marina kein Wetterbericht zu erhalten.

Sonntag, 2. 5. 2004, 09:15 laufen wir von Sardinien Richtung Sizilien über das Tyrrhenische Meer aus (Luftlinie ca. 330 km übers offene Meer). Wind aus Südost auf die Nase mit 10 - 15 kn. Wir laufen 4,6 kn SOG, 6,2 kn durchs H2O. Ab 13:00 habe ich Freiwache und schlafe in meiner Koje.

Um 17:00 erfahre ich vom Skipper mit AFZ, dass er über Kanal 62 eine "Securite-" und "Gale-Warnung" (Sturmwarnung) gehört und mitgeschrieben hat. Prognose: Wind auf NW bis SW drehend mit 4 - 5 Bft! Das wäre ja eine Winddrehung zu unseren Gunsten und sehr willkommen. "Securite" und "gale warning" machen mich aber nervös, da in bezug auf die mitgeschriebenen Windprognosen unlogisch. Aus der Reichweite von Kanal 62 sind wir mittlerweile draußen und können keinen Funk mehr empfangen. Ich beschwere mich, dass ich nicht geweckt wurde, vier Ohren hören vielleicht besser als zwei.

Um 20:00 legt der Südostwind auf 30 kn, um 22:00 auf 40 kn zu. Wir laufen mit ca. 2 kn SOG gegen schwere See. Das Boot kracht und scheint manchmal den Kontakt zum Wasser zu verlieren. Viel stärker sollte der Wind nicht werden, wir haben ja eine große Wind- und Wellenangriffsfläche. Wann kommt die angesagte Winddrehung?

Montag, 3. 5. 2004. Wir kommen nicht vorwärts, aber es gibt kein zurück, spritmäßig ist Sizilien auf der sicheren Seite. Wind drehend aus 45 - 90° mit 40 - 50 kn, Fahrt über Grund ca. 1,7 kn, Fahrt durchs Wasser ca. 3,1 kn, Wellenhöhe ca. 4 - 5 m. Während meiner Freiwache werde ich durch ungewöhnliche Schläge unter meiner Koje am Schlafen gehindert. Vom Rumpf beginnen sich GFK-Verklebungen eines Stringers zu lösen. Diese Beobachtung behalte ich vorerst für mich, das Problem ist ja nicht lösbar, mein Kojennachbar (Ticket-Skipper) entdeckt das Problem in seiner Freiwache auch und schlägt Alarm.

Ab 16:00 habe ich das Ruder wieder übernommen. Das Boot droht perma-

nent aus dem Ruder zu laufen. Die Gefahr des Querschlagens ist gross. Der Sturm pendelt aus 25 - 90 Grad.

Katastrophenszenario, der Windanzeiger pendelt zwischen 53 - 60 kn. Die Wellenhöhe ist dementsprechend. Die Brecher donnern gegen die senkrechten Scheiben der Kabine und überfliegen dann Bimini und Rudergänger. Falls eine oder mehrere dieser Scheiben nach innen brechen sollten, haben wir ausser den Matratzen keine Abdichtungsmöglichkeiten an Bord. Der wirklich massive Wassereintrich kann dann voraussichtlich trotz aller Bemühungen und aller vorhandenen Lenzmöglichkeiten eine Situation hervorrufen, wo ein Sinken des Schiffes in Betracht gezogen werden muss.



Die Crew sitzt mit Rettungswesten und Lifebelts in der Kabine. Einer sagt, sollten wir an Land kommen, geht er sofort in die Kirche.

Ich gebe vorsorglich Anweisungen, wie im äussersten Notfall und nur auf mein Kommando die Rettungsinsel klarge-macht werden soll. Das Schiff verlassen wir jedenfalls nur im letzten Moment, aber für diesen unwahrscheinlichen Fall sollten wir vorbereitet sein. Nicht in die Rettungsinsel mit dem Messer hineinschneiden, sie anbindeln und nicht abtreiben lassen. Denken, ruhig Blut, beim Einsteigen ohne Hast, überlegt und sorgfältig handeln! Zuerst kommen die zwei Co-Skipper, die nehmen die



zwei ältesten und am wenigsten beweglichen in Empfang. Achtung auf die Gewichtsverteilung. Nur nicht kentern!

Ich singe, "schön ist so ein Ringelspiel", etc., etc., um mir selbst Mut zu machen. Die Schiffspapiere und Pässe sind in meinem Aquabag. Funk- und Telefonverbindung besteht keine. Wir sind in jedem möglichen Fall auf uns selbst angewiesen.

Am Dienstag, 3. 5. 2004, um 01:00 laufen wir in den Hafen von Trapani auf Sizilien ein. Bereits seit einer Stunde kann "Trapani Port" von uns empfangen werden. Unser AFZ-Skipper verweigert dreimal meine Anweisung bzw. Bitte über Funk Liegeplatzinformationen einzuholen. Er kann keinen Sinn in dieser Aktion sehen! Daher verweigert er.

Als Konsequenz irren wir durch sämtliche völlig dunkle Hafenbecken mit einem Mann im Bug, welcher bei waagrecht peitschendem Regen mit einer starken Taschenlampe einen Liegeplatz sucht. Mehrfach kann ich einer schwarzen eisernen Belegtonne für Fährschiffe nur im letzten Moment ausweichen. Nach Einweisung des Co-Skippers im Bug legen wir längsseits am Kriegsmarinekei und danach an einer

frisch betonierte Kaimauer an und wieder ab.

Wir kreisen und finden die Einfahrt in den Yachthafen. Ich finde auch eine Lücke, gebe Anweisung für Bojen und Leinen und manövriere Bug voran hinein. Co-Skipper-Geschrei, "nicht ideal", wir sollen weiter suchen. Also raus und wir suchen. Noch eine Lücke, Geschrei "wir sollen römisch katholisch versuchen". Es ist stockfinster. Bevor jemand mit den Leinen springt, driften wir auf das leeseitige Boot. Ich versuche das Boot herauszuziehen, wir driften aber diagonal über eine Muringleine und schon ist die im Propeller. Durch sanftes vor und zurück und viel Glück kommen wir frei und schon sitzen wir auf einer Untiefe auf. Mit Vollgas retour sind wir wieder frei, ich drehe das Boot und mit Bug voran laufen wir in die Lücke. Wir haben die Luvmuring belegt, der Co-Skipper schreit, er möchte einen anderen Liegeplatz. Für mich ist der Platz gut genug. - Schluss!

Ich falle in die Kojen! Im Einschlafen höre ich die Crew diskutieren, wie man alles besser machen hätte können.

Am Morgen stehen 5 leere Weinflaschen auf dem Tisch.

Ich telefoniere mit Wien und kündige meinen Überstellungsvertrag.

Danach erhält der AFZ-Co-Skipper aus Wien ein SMS mit der Anweisung, "dass sie mir gehorchen müssen"?!? So viel will ich gar nicht mehr fordern. Ich packe meine Sachen und verlasse das Schiff mit den Worten:

"Es möge die Übung gelingen"!

RESUMÉ

- ◆ In 3 Wochen waren wir ca. 1.700 sm (ca. 3.150 km) unterwegs.
- ◆ Ein Überstellungstörn eines neuen Schiffes kann speziell unter solchen Bedingungen absurd sein.
- ◆ Bei einem derartigen Törn muss ein Crewvertrag von jedem Crewmitglied vor dem Auslaufen unterschrieben werden. Die Kompetenzverteilung, Haftung und Pflichten auch untereinander müssen geklärt sein.
- ◆ Unter Zeitdruck ist es besser, so ein Unternehmen zu verweigern, nötigenfalls bei erstbestener Gelegenheit wieder nach Hause fliegen (z. B. VOR dem Start von Les Sables d'Orlonne. Dies wäre in diesem Fall eine vernünftige vorgezogene zweite schnelle Entscheidung gewesen).

Helmuth E. Berghofer





4. Platz: Crew Fanta/Fanta



1. Platz: Crew Kirn



6. Platz: Crew Pabisch/Hauptmann



8. Platz: Crew Wimmer



10. Platz: Crew Schweiger



12. Platz: Crew Piller

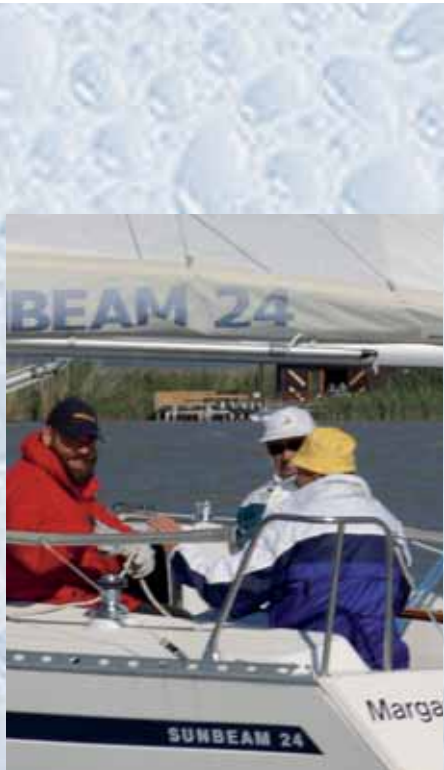


2. Platz: Crew Bayer/Bisek

SCR CUP-WERTUNG 200

Clubmitglied-Eigner	Langstreckenregatta				Son re 1 W Punkte
	1. Wettfahrt		2. Wettfahrt		
	Punkte	HC-Platz	Punkte	HC-Platz	
Kurt KIRNBAUER	93	2	100	1	X
Heribert BAYER	100	1	93	2	X
Helmuth BERGHOFER	X	4	79	4	
Edmund FANTA	86	3	71	5	100
Erwin THIEL	X	11	X	10	93
Franz PABISCH	64	6	X	8	X
Klaus CHARVAT					X
Christian WIMMER	71	5	64	6	X
Franz SWOBODA	57	7	57	7	86
Kurt SCHWEIGER	X	10	86	3	36
Franz REITHMAYR	43	9	X	11	64
Günter PILLER	50	8	X	13	X
Peter ZELGER	X	13	43	9	X

bauer/Wallaschek



5. Platz: Crew Thiel/Thiel



7. Platz: Crew Charvat/Rozhon



4 - NACH PERSÖNLICHEM HANDICAP

Wettfahrt	BYC-Südseecup		Ruster Weinleseregatta				Cup 2004	Cup 2004
	1 Wettfahrt	1 Wettfahrt	1. Wettfahrt		2. Wettfahrt			
HC-Platz	Punkte	HC-Platz	Punkte	HC-5Platz	Punkte	HC-Platz	Punkte	HC-Platz
4	100	1	X	5	X	5	293	1
12	X	2	X	2	91	2	284	2
			100	1	82	3	261	3
1							257	4
2	X	5	73	4	73	4	239	5
8	56	5	X	6	100	1	220	6
11	78	3	82	3	55	6	215	7
7	67	4					202	8
3							200	9
10			X	9	36	8	158	10
6			36	8	X	12	143	11
9	X	10	45	7	45	7	140	12
13			18	10	27	9	88	13

9. Platz: Crew Swoboda



11. Platz: Crew Reithmayr

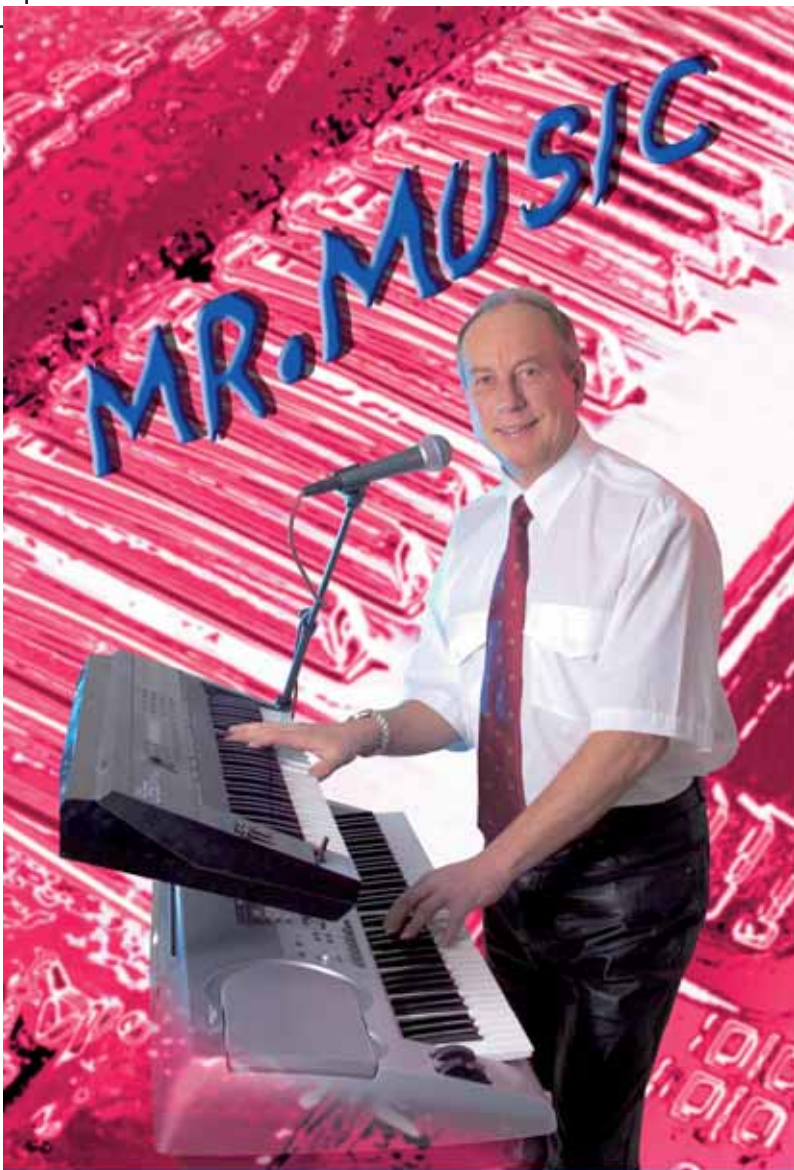


13. Platz: Crew Zelger



3. Platz: Crew Berghofer/Berghofer





Kurt Schweiger

Tel: 0664/401 86 57

www.klaviere-schweiger.at

*Die One Man Band im TOP Sound
oder Mr. Music & Band
im Duo oder Trio*

*Internationale Tanzmusik
Volkstümlich*

Unterhaltung - Stimmung - Show

Ein Garant für alle Veranstaltungen

KLAVIERE - SCHWEIGER



Handel - Stimmungen - Service
Klaviertransporte - Verleih
Alexander Schweiger - Klavierst.
Alexander Dekarek - Orgelbau

8605 Kapfenberg
Rathausgasse 3

Tel. und Fax: 03862/23267
www.klaviere-schweiger.at



's is da Neisidlasee

von Georg Strnadt

es kents jo den schmee
mid den Neisidlasee
dea is hoid a gfris
und zagt mea ois ea is
ea is a krowod
dea faschbricht und ned hod
midn auto foast fuat
und a schtund drauf bist duat
und du sigst fon da hee
scho den Neisidlasee
wauna tiaf wa ois laung
daun wuatat am baung
wauna tiaf wa ois brad
daun wama scho schtad
wauna tiaf wa ois weid
daun hedma a freid
owa tiaf bis zum knia
des fazei ma eam nia
legst di eini in see
schaut da hintan in d'hee
riskiast eascht an schprung
und hupfst eini mit schwung
ligst mitn in dreg
wia paniat is dei schpeg
des wossa is triab
wia a aufgwamte liab
eascht de temperatua
fon eafirschung ka gschbua
do host nix faluan
so kreust außa mid zuan
kaum hukst di ins gros

daun jukt di scho was
de gössn sekian
ned ala - a de fliagn
... owa ans muas i sogn
und des dan ma fadrog
es woxt duat a wei
wia ka bessra kunt sei
und so sez ma uns zaum
was a guads trepfal haum
duat fageß ma de schmee
fon den Neisidlasee
wea hed si des docht
was da wei olas mocht
es wiad gsunga und glocht
bis in d'finstare nocht
daun eascht gfreid uns da see
waun da mond schteigt in d'hee
und mia schtengan am schtraund
und schau umi ins laund
fost is's paradis
und do is's nua des gfris
's is da Neisidlasee
und dea hoit uns midn schmee
owa mia haum eam gean
weula no is fon wean
wara fü weida fuat
wa fon uns kana duat
und deits nix riskian
wei de schteach duat regian
zwikns ane ins baa
bleibts ned laung mea alaa.

... bitte weitersagen **FLOHMARKT** ... bitte weitersagen



**Parzelle 238
am
Campingplatz
Rust zu
vergeben.**

80 m2, gepflegter Rasen, neuwertiger Wohnwagen mit Vorzelt,
Bad und WC vorhanden.

Tel. (0664) 420 4393

MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2004

Kurzbericht: Der Obmann, Gerhard Ettlinger, begrüßt die Anwesenden und teilt mit, dass der Bürgermeister der Freistadt Rust, Harald Weiss, aufgrund einer dringenden Verpflichtung den vorgesehenen Termin nicht wahren kann. Daher wird der Oberbootsmann, Christian Wimmer, die Siegerehrung vornehmen. Der Obmann stellt das Konzept der ISAF Weltmeisterschaft 2006 kurz vor. Neben einer Hebung der Region durch den Regattaaustragungsort Neusiedler See gibt es viele positive Effekte und auch große Vorteile für die Yacht- und Segelclubs durch zum Beispiel günstigen Zugriff auf Regatta-Equipment und Technik. Wir benötigen regelkundige Motorbootfahrer, die vom Landessegelverband Burgenland geschult werden. Die Entstehungsgeschichte unseres Clubhauses bis zum heutigen Tag wird von Erwin Nigl dargestellt. Der Obmann drückt nochmals seinen Dank an alle Mitglieder, Helfer und Nicht-SCR'ler aus, denn ohne ihren aktiven Einsatz würde das Clubhaus nicht so weit fortgeschritten sein.

Christian Wimmer überreicht an die Sieger der Regatten der Saison 2004 die Pokale. Feierliche Übergabe des SCR-Cups an die Gesamtsieger, Kurt Kirnbauer und Ernst Wallaschek. Christian Wimmer erhält den Erinnerungs-Cup 2003. Für die detaillierten Ergebnisse siehe die Tabellen und Fotos in dieser Ausgabe.

Christian erinnert an die korrekte Führung des Clubstanders, der an oberster Stelle unter der Backbordsaling gefahren werden soll. Nur ein Stander darf gesetzt werden. Besonders zu erwähnen ist der Europe Veteran World Cup 2004 mit einem herzlichen Dankeschön an Mitglieder des SCR für ihre Mithilfe. Christian Wimmer referiert über das Handicap. Das Handicap mit der derzeitigen mathematischen Formel hatte jedoch nicht die Zustimmung der Regattasegler gefunden. Entweder verzichten wir auf das Handicap, oder wir kreieren eine neue Formel, die transparenter und allgemein

verständlich ist und später auch mittels PC im Clubhaus sofort nach der Siegerehrung ein Ergebnis liefern kann. Nach Diskussion wird vereinbart, dass die Regattasegler in einem Gremium mit Christian diese neue Formel finden sollen. Info: Die Novelle der Seeschiff-fahrtsverordnung ist ein erster Schritt zum "Internationalen Führerschein". Ab 2. 2. 2005 sollen Yachten GMDSS-konform ausgestattet sein (sonst bleiben die Hilferufe im Notfall ungehört).

Der interne Teil der Mitgliederversammlung wird um eine halbe Stunde verschoben. Der Obmann verliest die Tagesordnung. Sie wird von der Mitgliederversammlung genehmigt. Heinz Tekauz beantragt die Nichtverlesung des letzten MV-Protokolls. Die MV ist einstimmig für den Antrag.

Obmann und Oberbootsmann berichten über die sportlichen Veranstaltungen und Events 2004. Christian Wimmer wird 2005 das Segelwochenende nur bei mehr als 10 Anmeldungen bis zum 25. Juni veranstalten. Erwin Nigl gibt einen Sonderbericht über das Clubhaus: Bereits angefallene Kosten sowie eine Kostenvorschau was noch geplant ist. Franz Reithmayr berichtet über die erfolgreiche Fahrt nach Budapest.

Bericht der Kassierin: Wir haben einen leichten Gebarungüberschuss. Die meisten Ausgaben in der vergangenen Periode betrafen das Clubhaus. Renate Hauptmann berichtet: Zum 30. September 2004 wurde von beiden Rechnungsprüfern die Prüfung des Jahres 2004 durchgeführt. Der Gegenstand der Prüfung war die aufgestellte Einnahmen- und Ausgabenrechnung samt Vermögensübersicht zum 30. September 2004, und weiters wurden Kassa- und Bankbelege des Vereins überprüft. Nach dem neuen Vereinsgesetz müssen wir über diese Prüfung berichten und wurde auch der folgende Bestätigungsvermerk gegeben: Nach erfolgter Prüfung können die Rechnungsprüfer bestätigen, dass die

Rechnungslegung für den geprüften Zeitraum auch in der jetzigen Form als ordnungsgemäß bezeichnet werden kann und die Verwendung der Mittel statutengemäß ist. Renate Hauptmann stellt den Antrag auf Entlastung des Vorstandes. Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Es ist kein schriftlicher Antrag eingegangen. Der Obmann beantragt die Aufnahme des vom Vorstand in die Position Schriftführer-Stellvertreter kooptierten Erwin Nigl als Referent für technische Angelegenheiten sowie die Aufnahme des vom Vorstand in die Position Jugendbetreuer kooptierten Christian Wimmer, der diese Funktion zusätzlich zu seinem Ausgabenbereich Oberbootsmann übernimmt. Die MV ist einstimmig für den Antrag. Der Obmann berichtet der MV über die vom Vorstand vorgeschlagenen Statutenänderungen. Dies betrifft das Geschäftsjahr (beginnt am 1. Oktober und endet am 30. September des Folgejahres) sowie Angleichungen im Text. Nach detaillierter Diskussion wird der Vorstandsantrag auf Statutenänderungen mit 2 Gegenstimmen angenommen. Die neuen Statuten werden nach dem Bescheid der Vereinsbehörde den Mitgliedern per Post zugeschickt. Der Obmann stellt den Vorstandsantrag auf Erhöhung der einmaligen Beitrittsgebühr (bisher 100 plus 70 Euro) auf 300 Euro, wobei die Beitrittsgebühr für Angehörige von SCR-Mitgliedern in Höhe von 50 Euro gleich bleibt. Die MV nimmt diesen Antrag mit einer Gegenstimme an. Der Obmann stellt den Vorstandsantrag auf Erhöhung des jährlichen Mitgliedsbeitrages für ausübende Mitglieder von 55 auf 70 Euro, für beitragende Mitglieder von 30 auf 40 Euro und für Jugendmitglieder von 11 auf 15 Euro. Die MV ist einstimmig für den Antrag.

Mitgliederstand derzeit 104. Steigerung von 12 % seit dem Jahre 2003. Der Obmann dankt allen Teilnehmern für die rege Beteiligung und schließt die Mitgliederversammlung um 21:15 Uhr.

BÄCKEREI SCHERLEITHNER

baeckerei.scherleithner@utanet.at



BOS

FILIALEN:

1040 Wien,
Weyringergasse 21
Telefon 505 51 43

1100 Wien,
Qellenstraße 122
Telefon 603 76 04

1030 Wien,
Erdbergstraße 200 P+R
Telefon 799 41 49

1030 WIEN, WASSERGASSE 16, Tel. 713 91 59, Fax 713 98 32

AC Delco

FIAMM



AKKU - LADE - SOLARTECHNIK



HAUS DER BATTERIEN



BATTERIEVERTRIEB SCHNAITT



Neudörfner Strasse/Ecke Petzoldgasse
2700 Wiener Neustadt
Tel: (02622) 21 043
Fax: (02622) 83 060



NIE WIEDER!?

BERICHT VON KURT SVOBODA ÜBER DEN SELBSTBAU EINER REINKE 16M ALUYACHT

Wenn jemand ein eigenes Segelboot baut, dann könnte er ein Buch darüber schreiben.

Viele Parallelhandlungen wären zum Beispiel möglich:

Was ist das Virus, das jemand dazu bringt ein Schiff zu bauen?

Die Entscheidung für einen bestimmten Bootstyp.

Das Boot selbst, seine technischen Daten.

Die Beschaffung der Materialien, des Rumpfes, des Motors, des Riggs.

Die Realisierung. Der Bauplatz. Die Finanzen.

Die Abenteuer, Freuden, Verzweiflung beim Bau selbst.

Die Veränderung der Seele, wie entwickelt sich das Virus weiter?

Die Reaktion der Familie. Springt das Virus über? Oder entwickelt sich Gegenteiliges?

Der Weg zum Meer. Ist es wirklich das Meer, das einen trieb, ein Boot zu bauen?

Die ersten Segeltörn, die Kinderkrankheiten.

Gehört auch dazu, ist aber irgendwie Wahrsagerei:

Wie sieht die Zukunft aus? Hört die Arbeit irgendwann auf?

Würde man noch einmal ein weiteres Boot bauen?

Da dies nur ein kleiner Bericht ist, kann Obiges nur in kürzester Form gestreift werden.

Die handelnden Personen:

Dipl.-Ing. Bernd und Dipl.-Ing. Markus Krautgartner (Vater und Sohn) sowie

Ing. Peter und Dipl.-Ing. Stefan Wessely (ebenfalls Vater und Sohn). Im Bericht werden jeweils die Vornamen verwendet.

Was ist das Virus, das jemand dazu bringt ein Schiff zu bauen?

Der berühmte Dichter Antoine de Saint-Exupérie sagt:

Wenn Du ein Schiff bauen willst, so trommle nicht Männer zusammen,

um Holz zu beschaffen, Werkzeuge vorzubereiten, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre die Männer die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer.

Der Virusbefall im konkreten Fall hat eine längere Vorgeschichte. Ein von der Sehnsucht befallener Mann begann eine Reinke 11m Super Secura (Stahlrumpf) zu bauen. Nach einiger Zeit verließen ihn die Kräfte. Der Bootsrumpf vegetierte 10 Jahre zuerst in einer Halle später im Freien dahin. Aber der Rumpf bewahrte etwas Wichtiges auf: "Das Virus", wie es auch aussehen mag.



1993 fragte der von den Kräften verlassene Mann seinen Neffen Stefan, damals Maschinenbaustudent, ob er das Boot nicht fertig bauen wolle. Stefan, seglerisch unerfahren, sah dies als willkommene Abwechslung und als Projekt, um die erworbenen Fähigkeiten umzusetzen. Der Onkel und andere ältere Herren unterstützten Stefan mit Rat und Finanzen.

1996 war das Boot fertig, wurde mittels Tieflader nach Koper gebracht und in der Marina Izola stationiert. Herrliche Segeltörns folgten, Stefan und seine Familie wurden ebenfalls von der Liebe zum Meer erfasst.



Herbst 1999 verbrachte Stefan mit Bernd und Markus, gestressten Firmeninhabern, seglerisch bisher unberührt, ein paar schöne Segeltage auf der "Viribus Unitis". Es kam wie es kommen musste. Die beiden wurden überfallsartig vom Virus befallen, das Schicksal nahm seinen Lauf. Bemerkung des Autors: Eigentlich sollte das Schiff "Viribus Unitis" heißen!

"Wir bauen auch ein eigenes Segelboot, größer, besser, teurer". Ungeduld kommt auf, Abwarten wird nicht akzeptiert.

Die Entscheidung für einen bestimmten Bootstyp.

Dezember 1999 fiel nach umfangreichen Studien der Yacht-Konstruktionsunterlagen von Kurt Reinke die Entscheidung für die "Reinke Hera 16m Alu Twinkiel".

Technische Daten:

L ü.a. 17,60m

L Rumpf 16,00m

L CWL 13,70m

B a. Spt. 4,47m

T ASY-Twin 1,62m

Segelfläche 127m²

D Konstr. 20t

Motor 2*Yanmar 4 Zyl. 41kW

Direkteinspritzer ohne Turbo

Februar 2000 besuchten Bernd und Markus die Werft Benjamins in Emden bei Bremen und bestellten Rumpf, mit eingebauten Motoren und das Rigg. Der vereinbarte Liefertermin war September 2000.

Die Realisierung.

Bernd und Markus bemerkten, worauf sie sich eingelassen hatten: "Eigentlich haben wir keine Zeit. Wer baut das Boot wirklich fertig? Günstig wäre eine genügend große Halle. Die Zeit drängt."

Stefan, Schiffsbau erfahren, mittlerweile mit dem Studium fertig, wird von DI Krautgartner & Partner eingestellt, damit er sich größten Teils um



den Bau des Schiffes kümmern kann. Weitere Finanziers, Teilhaber werden gefunden.

6 Monate intensive Planungs- und Konstruktionsarbeit folgen: Rigg, Winschen, Elektrik, Elektronik, Hydraulik, Innenausbau, Tanks (Wasser, Treibstoff, Fäkalien), Heißwasser, 230V-Generator ...

Man findet eine Halle mit Kran in Traiskirchen, Firma Eugen Dahm, um 20.000,- ÖS/Monat.

September 2000 wird der Rumpf mittels Tieflader und Sondertransport geliefert.

Die ersten Arbeiten konnten beginnen. Doch im Frühjahr 2001 kam es zu einer ungeplanten Verzögerung. Stefan hatte ein Vollzeitprojekt zu erledigen und konnte sich um das Boot nicht mehr kümmern. Die Mitfinanziers und Teilhaber verloren das Interesse. Der Rumpf lagerte ein Jahr unbearbeitet in der Halle. Wie gesagt: "Hallenmiete 20.000,- ÖS/Monat."

Im Herbst 2001 stiegen die Teilhaber wieder ein, man gründete eine GmbH,

man versprach sich Einkaufs- und Steuervorteile.

Die Abenteuer, Freuden, Verzweiflung beim Bau selbst.

Im März 2002 nahm das Schicksal eine überraschende Wendung. Peter, Stefans Vater, schied als Produktionsleiter bei Semperit aus und war voller Tatendrang. Er übernahm die Bauleitung und führte das Projekt Reinke 16m mit Hilfe diverser Handwerker zu Ende.

Was hier so einfach klingt, war in Wirklichkeit mit einem enormen Zeitaufwand und Lernaufwand von Peter verbunden.

Zwar war Peter Segel erfahren, Neusiedler See Segler, mittlerweile auch Meeres erfahren mit der Viribus Unitis und natürlich auch vom Virus befallen. Aber er musste sich in diverse Techniken erst einarbeiten:

- Festigkeitsberechnungen (laufendes Gut, Winschen, Rollen ...)
- Hydraulik (Ankerspill, Bugstrahlruder, Ruderanlage)
- Antriebe der Hydraulik (Keilriemen)

ALLES YACHT - Inh. Veronika Obergruber
Österreichs jüngster Yachtsport-Shop
mit 15+1 Jahren Erfahrung

Neulerchenfelder Straße 50
A-1160 Wien

Tel +43-1-403 5003
Fax +43-1-403 5003 33
office@allesyacht.at
www.allesyacht.at

Alles Yacht

Alles Yacht machts möglich!



- Elektroinstallation
- Tanks, Warmwasser
- Motorkühlung, Filter, Auspuffsystem
- Elektronik, Navigationsgeräte (Bussystem)
- Tischlerarbeiten, Innenausbau
- ...

Aber auch die Organisation war reiner Stress:

- Auftreiben geeigneter Lieferanten
- Preise aushandeln, Bestellungen
- Einteilung der Handwerker
- und Vieles mehr ...

Diverse Auf- und Ab's mussten überstanden werden.

Ende Juli 2003 wurden letzte Probeläufe der Motoren durchgeführt, das Boot war fertig zum Abtransport ans Meer.

Die folgenden Themen habe ich nicht behandelt, da sie zu sehr in die Intimsphären der Beteiligten eindringen würden:

- Die Veränderung der Seele, wie entwickelt sich das Virus weiter?
- Die Reaktion der Familie. Springt das Virus über? Oder entwickelt sich Gegenteiliges?

Jeder ebenfalls vom Virus Befallene kann sich auf diese Fragen seinen eigenen Reim machen.

Der Weg zum Meer.

Der Sondertransport von Traiskirchen nach Izola mittels Tieflader war eine eigene Organisationsaufgabe. Wegen einer Engstelle in Slowenien erfolgte der Transport über Kärnten. In den Bundesländern NÖ, Steiermark und Kärnten gab es unterschiedliche Zeiten, in denen Sondertransporte stattfinden durften. Somit dauerte die Überstellung drei Tage. Die jeweiligen Nächtigungen aller Beteiligten und unterschiedlichen Begleitfahrzeuge mussten organisiert werden.

Das Boot wurde mit zwei Traktoren auf eigens gemieteten Gummirollen aus der Halle gezogen und geschoben. Das Boot verbrachte einige Tage außerhalb der Halle, da der zunächst geschickte deutsche Tieflader zu klein war.



Markus schlief zur Bewachung am Boot. Der Sondertransport musste komplett neu organisiert werden.



Nach einigen Tagen konnte die Verladung und der Transport stattfinden.



Nach drei Tagen kam das Boot in der Marina Izola ins Wasser und wurde aufgeriggt.



Der Marinaplatz wurde eingenommen, die Segel angeschlagen, einer ersten Ausfahrt in die Triester Bucht stand nichts mehr im Wege. Vorher wurde das Boot ohne große Feierlichkeiten auf den Namen "BLUE SHARK I" getauft.

Bemerkung des Autors: *Sind noch weitere Blue Sharks geplant?*

Die ersten Segeltörn.

Wer nun glaubt: "Das war's, Happy End usw.", der hat sich getäuscht.



Ein Leidensweg begann.

Gleich beim ersten Segeltörn entstand am 14. 8. 2003 ein enormer Schaden: Bei starkem Wind legte die Mannschaft (ein Teilhaber, Skipper und Mitsegler, aber keine von den im Bericht erwähnten Personen), die BLUE SHARK I an den Außensteg der Marina Rovinj und verließ das Boot trotz drohenden Sturms. Der Hafenkapitän fand die Mannschaft, nachdem er mit "BLUE SHARK kaputt" etliche Restaurants abklapperte.

Die Steuerbordseite war eingedrückt, sämtliche Fender waren geplatzt, die steuerbordseitigen Leinen waren durchgescheuert. Aber das Boot war dicht und konnte mit eigener Kraft zurück nach Izola fahren.

Der Schadenexperte der Versicherung: "Ein Kunststoffrumpf wäre zersplittert und das Schiff wäre gesunken".

Die Versicherung empfahl, die Reparatur in einer Werft in Monfalcone, Marina Hannibal durchführen zu lassen.

Der Schaden war enorm. Der Rumpf war inklusive Fenster und Spanten an der Steuerbordseite eingedrückt. Die Inneneinrichtung war beschädigt und musste für die Schweißarbeiten ohnehin ausgebaut und später erneuert werden. Der steuerbordseitige Dieseltank musste wegen Explosionsgefahr entleert werden. Ankerspill, Ruderanlage und Elektroinstallationen wurden vorübergehend ausgebaut.

Beim ersten Besuch der Reparaturwerft waren die Aluminiumschweißarbeiten abgeschlossen.

Am 3. 7. 2004 lag die BLUE SHARK I aufgeriggt im Wasser der Marina Hannibal und war laut Werft abholbereit.

Aber wie heißt es so schön: "Der Schein trügt!"

Innerhalb von wenigen Stunden analysierten wir, Bernd, Markus, Peter und ich (ich sah bei dieser Gelegenheit die



BLUE SHARK I zum ersten Mal) die augenscheinlichen Mängel. Die Auflistung beinhaltete ca. 30 Mängel inklusive nach der Reparatur verschwundener Ausrüstungsgegenstände (zB fehlten: Schlauchboot mit Außenbordmotor, 1 Winskurbel, 5 von 8 Fendern, Einstiegreling). Der Werksmeister der Werft akzeptierte die Mängelliste und versprach alle Mängel in drei Wochen zu beheben.

Viele kleine und große Mängel, die wir bei der Analyse nicht gesehen hatten, blieben aber unrepariert, als das Boot 3 Wochen später wieder in der Marina Izola festmachte.

Bei einigen Ausfahrten in der Triester Bucht wurden immer wieder weitere Folgeschäden der Reparatur aufgedeckt, wie zB:

- Ankerspill klemmt
- Hydraulikantrieb. Keilriemen rutschen, daher Probleme mit Ruderanlage und Bugstrahlruder, Schiff beim Anlegen nahezu manövrierunfähig
- Hydraulikzylinder der Ruderanlage nicht fest angeschraubt, durch das Spiel wurde er undicht und muss erneuert werden
- Großsegel falsch angeschlagen, das Unterliek fädelt sich aus

**Die Schäden sind behoben.
Das große Ziel ist erreicht.**

Die Hindernisse auf dem Weg zum Ziel waren nur Kleinigkeiten (die jedoch sehr viel Geld verschlangen).

Die Segelabenteurer können nun endlich beginnen.

**Denn:
Wer das Meer erlebt hat,
denkt anders über die kleinen
Gewässer.**



Resümee:

Wie sieht die Zukunft aus? Hört die Arbeit irgendwann auf?

Würde man noch einmal ein weiteres Boot bauen?

Die Diskussion über diese Fragen wird niemals abgeschlossen sein. Die Diskussion ist für viele von uns auch rein akademisch. Denn wer kann sich solche Folgeerscheinungen eines Virusbefalls finanziell leisten?

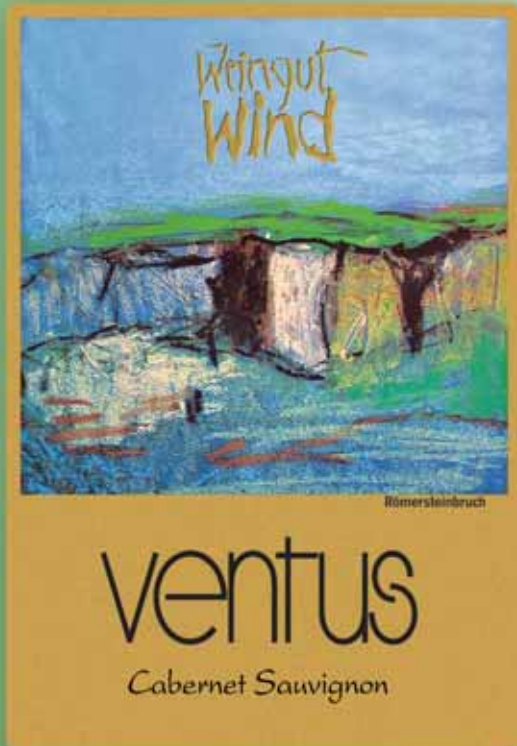
Eine ungefähre Aufwands- und Kostenaufstellung, gemischt in ÖS, EUR und Zeitangaben:

- Rumpf mit 2 Motoren 70.000,-- EUR
- Transport von Emden 100.000,-- ÖS
- Hallenmiete 20.000,-- ÖS/Monat
- Planungsaufwand Stefan: 6 Monate
- Bauleitung Peter: 1.050 Stunden
- Handwerker u. sonst. Material: 180.000,-- EUR
- Rigg: 350.000,-- ÖS
- Segel: 10.000,-- EUR
- Transport nach Izola: 6.500,-- EUR
- Schadensreparatur (Vers.): 60.000,-- EUR
- Gesamt (incl. Beiboot): 465.000,-- EUR

Was der Yachtkonstrukteur Kurt Reinke verspricht:

- Materialkosten: 132.000,-- EUR
- Arbeitsaufwand: 2.800 Stunden
- Wertwert: 406.000,-- EUR

ST. GEORGHOF - WEINGUT



W I N D

Erlesene
Sortenvielfalt
in verschiedenen
Ausbaustufen von
klassischen Weißweinen
über kräftige Rotweine bis
hin zu edelsüßen Eisweinen
und Trockenbeerenauslesen

Zahlreiche Goldprämierungen
und Auszeichnungen:

*Süßwein - Cup - Vinum
Grand Cru Sieger
Bundessieger
Falstaff Weinguide*

A -7072, St. Margarethen, Hauptstraße 191
Tel. + Fax (02680) 3136, Österreich

www.weingutwind.at
www.ventus.at
e-mail: georg.wind@aon.at

- Wir bringen Ihr Haar in Form
- Unser junges, engagiertes und bestgeschultes Team kümmert sich um Ihre Wunschfrisur
- Individuelle Beratung und Leistungen rund um Ihre Schönheit
- Entspannung bei einer Tasse Kaffee
- Moderate Preise



FRISIERSALON Christine Stagl

7071 Rust, Conradplatz 3, Tel. (02685) 371



HEISSE SCHERE - TOLLER SCHNITT



**Mein Haar fühlt sich toll an
durch den heißen Schnitt
mit THERA-cut**

ÖFFNUNGSZEITEN:

Di bis Fr 8:00 - 12:00 Uhr
und 14:00 - 18:00 Uhr
Sa 8:00 - 12:00 Uhr

Montag geschlossen



OHNE VORANMELDUNG - TROTZDEM KEINE LANGEN WARTEZEITEN

boote
klinger

ETAP 

MACGREGOR

Raymarine



A-2345 Brunn/Geb., Leopold Gattringerstr.54, T: 02236/31721-0, F: -10, office@booteklinger.at

www.booteklinger.at