



Jahrbuch 2025

CCS Regionalgruppe Basel





beaufort5

Segeln aus Leidenschaft

Skippertraining

Manövertörns

Segeln & Kultur

Ladies only

Rent a skipper

Yachtcharter

beaufort5 GmbH 3652 Hilterfingen

www.beaufort5.ch

info@beaufort5.ch

079 204 27 14



EPEX TECHNOLOGY



Für ein perfektes Segel betreiben
wir einen enormen Aufwand.

Darum entwickeln wir **neue Technologien**,
erzeugen **moderne Materialien** und
beschäftigen die **besten Segeldesigner** der Welt.

Elvstrøm Sails Schweiz • SAILTEX Aebischer
Stöckliweg 15 • 3604 Thun / Schweiz
Tel. +41 (0)33 336 55 93 • elvstrom@sailtex.ch

www.elvstromsails.ch

Vorwort des Captains für das Jahr 2025

Liebe Mitglieder, liebe Gönnerinnen und Gönner, liebe Interessentinnen und Interessenten

Ahoi!

Ihr haltet das Jahrbuch der Regionalgruppe Basel wieder in Händen. Physisch. Nach dem letztjährigen Versuch, das Jahrbuch nur noch elektronisch zur Verfügung zu stellen, entschied eine grosse Mehrheit der Generalversammlung, dass wir es wieder drucken sollen. Es sei doch schöner, wenn einem das Jahrbuch zu Hause immer wieder in die Hände fiele und man darin blättern und lesen könne. Es sei doch inspirierend!

Das passt. Unsere Passion und Hobby auf dem Meer wird immer mehr von elektronischen Hilfsmitteln unterstützt. Heute erklären Chat-GTP und Bing & Co. in Sekundenschnelle, wie man Gezeiten berechnet oder wie wir von A nach B segeln. GPS-gestützte Programme, wie Navionics, zeigen uns an, wo wir uns gerade befinden. Doch zu wissen, wie man klassisch navigiert, wenn die Elektronik einmal ausfällt, ist nicht nur nützlich. Es kann lebenswichtig sein. Gerade in den unruhigen Zeiten, in denen wir uns geopolitisch finden, kommen vermehrt Störungen und Verzerrungen des GPS vor. Computer und ganze Systeme werden gehackt und lahmgelegt.

Wir sollen uns den Veränderungen unserer Welt anpassen. Sie annehmen, wo es Sinn macht und gleichzeitig kritisch bleiben. So ist es richtig, wenn wir lernen die elektronische Navigation zu beherrschen und ihre Grenzen zu kennen. Es ist wichtig, dass wir die Informationen, die uns auf unseren Smartphones und Laptops zur Verfügung stellen nutzen und richtig interpretieren. Das können wir nur, wenn wir die Navigation von der Pike auf mit Karte, Zirkel, Geodreieck, Kompass, Uhr, Sextant und Gezeiten- und Gestirntabellen ebenfalls beherrschen. Der Vorstand dankt an dieser Stelle allen, die ihre Erfahrung und ihr Wissen in unseren Ausbildungsprogrammen mit den Kursteilnehmern teilen und den Unterricht bestreiten. Vermehrt wünschen die Teilnehmer, dass der Unterricht in hybrider Form erteilt wird. Die Referenten passen sich an, soweit es sinnvoll ist.

Für das kommende Vereinsjahr hat der Vorstand eine grosse Herausforderung zu meistern, nämlich die Nachfolgeplanung auf allen Ebenen optimal zu regeln. Wir sind nicht die einzige RG in dieser Situation! Wir suchen also Mitglieder, die gewillt sind, mit anzupacken und die RG in die Zukunft zu navigieren. Meldet Euch!

Ziel der RG ist ja, unsere Passion für das Hochseesegeln mit anderen teilen zu können. Wer will denn den Reiz, mit der unberechenbaren Natur zu spielen, nicht auskosten? Wer will denn keine neuen Gebiete entdecken? Wer möchte die Freude, mit Gleichgesinnten in einer Schale aus Glasfaser, Holz, Aluminium oder Stahl Wind, Wellen und Wetter ausgesetzt zu sein, Sturm und Flaute zu meistern und die Gezeiten richtig zu berechnen nicht missen? All das macht doch gemeinsam mehr Spass.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen, dass Wind und Strom immer günstig für uns sind.

Mit nautischen Grüßen

Monika

Captain Regional Gruppe Basel



Buser + Mitarbeiter Architekten AG FSAI SIA

Ihr kompetenter Partner und Ratgeber in allen Planungsaufgaben!

Gerberstrasse 5, 4410 Liestal +41 (0)61 465 95 65 www.buser-mitarbeiter.ch

Bootswerft Berger GmbH
Industriestrasse 34
CH-3700 Spiez

+41 (0)33 654 90 54
info@bootswerftberger.ch
www.bootswerftberger.ch

Bootsbau - unsere Passion

- Unterhalt
- Neubauten
- Neumalerei
- Winterlager
- Reparaturen
- Restaurationen
- Verkauf
- Beratung
- Elektromotoren 
- Bootsmotorenservice NEU!



EPROPULSION

HONDA
MARINE

Bootswerft

Berger

Vorstand der RG Basel



Captain

Monika Naef
Dufourstrasse 49
4052 Basel

079 322 27 92
captain@ccs-rgbasel.ch



Vicecaptain / Jahrbuch

Hugo Buser
Bruggackerweg 6
4455 Zunzgen

+41 76 433 10 69
jahrbuch@ccs-rgbasel.ch



Ausbildungsleiter

Giuseppe Leone
Klarens Garten 12
4244 Röschenz

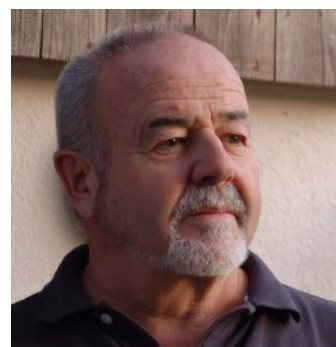
+41 79 475 61 58
ausbildung@ccs-rgbasel.ch



Kassier / IT / Webseite

Andreas Rüdisühli
St. Jakobstrasse 5a
4147 Aesch BL

079 666 05 92
kasse@ccs-rgbasel.ch



Anlässe

Hans Litscher
Mitteldorf 3
4305 Olsberg

079 321 64 37
061 841 24 91
anlaesse@ccs-rgbasel.ch



Kursverwaltung

Martina Weiss
Im Junkholz 39
4303 Kaiseraugst

061 831 32 96
kurse@ccs-rgbasel.ch



Mitgliederverwaltung

Constantin Sluka
Burgfelderstrasse 24
4055 Basel

078 842 18 96
mitglieder@ccs-rgbasel.ch



Anlässe

Niklaus Friederich
C. F. Meyer-Strasse 7
4059 Basel

061 361 81 12
niklaus.friederich@ccs-
rgbasel.ch



Schreinerei Ringli AG

www.ringliag.ch

E digge Schryner
syt 1878

- Parkettarbeiten
- Massküchen
- Türsicherheitsschlösser
- Glaserarbeiten

061 411 08 38

Blauenstrasse 3
4142 Münchenstein

Wichtige Adressen

RG Adresse	<i>Cruising Club der Schweiz (CCS) Regionalgruppe Basel 4000 Basel</i>	<i>e-mail: info@ccs-rgbasel.ch WEB: www.ccs-rgbasel.ch</i>
RG Bankverbindung	<i>IBAN: CH47 0029 2292 1087 1596 0 BIC / SWIFT: UBSWCHZH80A lautend auf: Cruising Club der Schweiz (CCS), Regionalgruppe Basel</i>	
RG Stammtisch / „Hock am Rhy“	<i>Restaurant Seemannskeller Südquaistrasse 21 4057 Basel</i>	<i>Tel.: 061 631 58 18</i>
Schweizerisches Schiffahrtsamt	<i>Elisabethenstrasse 33 Postfach 4010 Basel</i>	<i>Tel.: +41 (0)58 467 11 20 (Zentrale) Tel.: +41 (0)58 467 11 26 (Yachten) Fax.: +41 (0)58 467 11 29 e-mail: dv-ssa@eda.admin.ch</i>
Generalsekretariat CCS	<i>Generalsekretariat CCS Marktgasse 9 Postfach 3000 Bern 7</i>	<i>Tel.: +41 (0)31 310 11 00 Fax.: +41 (0)31 310 11 09 e-mail: info@cruisingclub.ch WEB: www.cruisingclub.ch</i>
Versicherungen	<i>MURETTE AG Yachtversicherungen CCS Thunstrasse 18 Postfach 3000 Bern 6</i>	<i>Tel.: +41 (0)31 357 40 40 Fax.: +41 (0)31 357 40 49 e-mail: info@murette.com WEB: www.murette.com</i>
<i>Befreundete Clubs der Region</i>		
Basler Segelclub, Kaiseraugst	<i>Präsident Sven Leise Hollweg 51 4153 Reinach</i>	<i>Tel.: +41 (0)61 332 28 10 info@basler-segelclub.ch www.basler-segelclub.ch</i>
Segelclub Pratteln	<i>Präsident Roland Bendelac Apfelseestrasse 89 4143 Dornach</i>	<i>Tel.: +41 (0)61 321 12 00 roland.bendelac@segelclub- pratteln.ch www.segelclub-pratteln.ch</i>
Bootclub Augst	<i>Präsident Walter Blank Hauptstrasse 20 4302 Augst</i>	<i>Tel.: +41 (0)61 811 31 62 bca@boot-club-augst.ch www.boot-club-augst.ch</i>
Segelkameradschaft Südwest e.V.	<i>Präsident Dr. Martin Schwerdtfeger Basler Strasse 112a D-79540 Lörrach</i>	<i>Tel.: +49 7621 449 69 mail@sksw.de www.sksw.de</i>

Kursübersicht 2025/2026

Detaillierte Kursbeschreibungen sowie Anmeldemöglichkeiten findest Du auf unserer RG Basel Website: <https://www.ccs-rgbasel.ch/kursangebot/>
Solltest Du Fragen haben, so kontaktiere uns bitte.

Hochseeausweis



Der Hochseeausweis berechtigt zum Führen von nicht kommerziell betriebenen Vergnügungsyachten auf See (Segel- oder Motor-yachten). Er ist weltweit ohne geografische Einschränkung und ohne Beschränkung der Schiffsgrösse gültig.

Dieser Kurs dient als gezielte Vorbereitung auf die Theorieprüfung für den Hochseeausweis (Swiss Certificate of Competence for Ocean Yachting). Der Kursstoff wird praxisbezogen vermittelt.

Die Erfolgsquote der Teilnehmenden aus unserem Kurs ist seit Jahren sehr hoch, womit wir zu den erfolgreichsten Anbietern der Schweiz gehören.

World Sailing Certified Training Course Offshore Personal Savety (WSST)

(ehemals ISAF)



Die RG Basel wird im Laufe des Jahres 2025, zusammen mit dem CCS Schweiz, einen von Swiss Sailing und World Sailing zertifizierten Kurs bezüglich Sicherheit an Bord auf Deutsch anbieten. Diesen Kurs gibt es gegenwärtig nur auf Französisch. Das Sicherheitstraining richtet sich an alle Seglerinnen und Segler, die sich bezüglich Sicherheit an Bord theoretisch weiterbilden und dies vor allem auch praktisch üben wollen.

Für Regatten der Kategorie 2 müssen mindestens 30 Prozent der Mannschaft den Nachweis über den Besuch eines World Sailing-zertifizierten Sicherheitstrainings erbringen. Der Nachweis darf nicht älter sein als fünf Jahre.

World Sailing empfiehlt Skippern und Crewmitgliedern, ein solches Training alle 5 Jahre zu absolvieren. Für Regattierende ist eine Wiederholung von einzelnen Kurssegmenten alle 5 Jahre obligatorisch und für die Erneuerung des Zertifikats unerlässlich.

Weitere Informationen dazu finden sich auf unserer Webseite.

Astronavigation



Die Nutzung der astronomischen Navigation ist in der heutigen Zeit meistens eher ein Hobby denn eine Notwendigkeit. Dies dank GPS, Galileo etc. Wenn aber der Strom ausfällt und das zweite GPS fehlt, bzw. die Batterie leer ist, was dann? Auf grosser Fahrt bilden die Verwendung des Sextanten sowie die astronomischen Positions-Berechnungen eine willkommene Abwechslung im Bordalltag und sind auch ein wesentliches Sicherheitselement.

Seefunk SRC



Seefunk Ausweis für den klassischen Küstensegler in Europa!

Der Lehrgang dient als gezielte Vorbereitung auf die Seefunkprüfung für das beschränkt gültige Betriebszeugnis für die Sportschiffahrt (Short Range Certificate).

Der SRC-Ausweis berechtigt zur Bedienung von VHF-Anlagen mit DSC nach den Vorgaben des GMDSS sowie zur Bedienung von Inmarsat-C Anlagen und neuerdings auch Iridium. Weitere Informationen zur Prüfung und den Anforderungen sind zu finden unter www.bakom.admin.ch > Funkerprüfungen > Seefunk Prüfungen.

Dieselmotorenkurs



Durch Theorie und praktische Arbeit gewinnst Du Einblick in die grundlegenden Kenntnisse über Arbeitsweise, Aufbau, Funktion, Bedienung, Wartung und einfachste Reparaturen an Dieselmotoren. Ein gut funktionierender Motor auf einem Schiff ist ein wesentlicher Sicherheitsfaktor.

Mit zunehmendem Masse gewinnen die elektronischen Instrumente an Bord an Bedeutung. Dies setzt eine stabile elektrische Versorgung voraus. Dieser Bereich wird nur kurz gestreift, da dafür ein spezieller Kurs zur Verfügung steht (siehe Elektrogrundkurs).

Der Kurs wird für zukünftige CCS Skipper vorausgesetzt.

Radarkurs



Die Verwendung des Radars an Bord ist ein zentrales Sicherheitselement.

Bei schlechter Sicht oder Nacht bietet das „elektronische Auge“ an Bord viel Sicherheit, kann jedoch auch verwirrend wirken, wenn die Theorie nicht beherrscht wird und Unsicherheiten in der Interpretation der Signale bestehen.

Die KVR (Kollisionsverhütungsregeln) sind unter Radar anders als unter Sicht. Deshalb müssen Manöver des „Gegners“ anders interpretiert werden und die eigenen Aktionen müssen Klarheit beim „Gegner“ schaffen. Dies kann mit dem Simulator geübt werden und ist dann im Anschluss auf See zu vertiefen.

Der Kurs richtet sich an zukünftige CCS Skipper (Mussanforderung) und an alle Skipper und Crewmitglieder, die die Radartechnik beherrschen wollen.

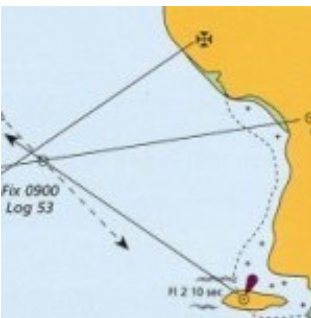
Hafenmanövertraining mit Segelyachten



Viele Hochseeausweisinhaber oder -anwärter aber auch Schiffseigner würden gerne einmal ein Schiff chartern, denn die praktische Segelausbildung hat gezeigt, dass Segeln grundsätzlich nicht so schwierig ist. Bei Hafenmanövern sind jedoch viele noch unsicher - auch Schiffseignern geht es manchmal so. Ein gelungenes Hafenmanöver ist das Resultat von Planung, Koordination sowie Gelassenheit, was eine entsprechende Erfahrung voraussetzt. Diese trägt aber auch zur Sicherheit bei.

Unter der Leitung eines erfahrenen Skippers oder einer erfahrenen Skipperin erhältst Du die Gelegenheit, während eines Wochenendes Hafenmanöver auf einer 40-Fuss Yacht intensiv zu üben.

Refresherkurse (HSA, Radar, Seefunk, Safety Training)



Für alle, die ihr Wissen aus den (schon lange zurück liegenden?) Ausbildungskursen auf den neusten Stand bringen wollen. Es können einzelne Abende/ Lektionen besucht werden.

Für Details konsultiere bitte die Website der RG Basel.

Elektrogrundkurs



Die Teilnehmenden lernen, sich mit den gängigen elektrischen Einrichtungen zurechtzufinden und die häufigsten Störungen zu beheben (Kabelunterbrüche, defekte Sicherungen - auch versteckte - , schlechte Kontakte u.ä.)

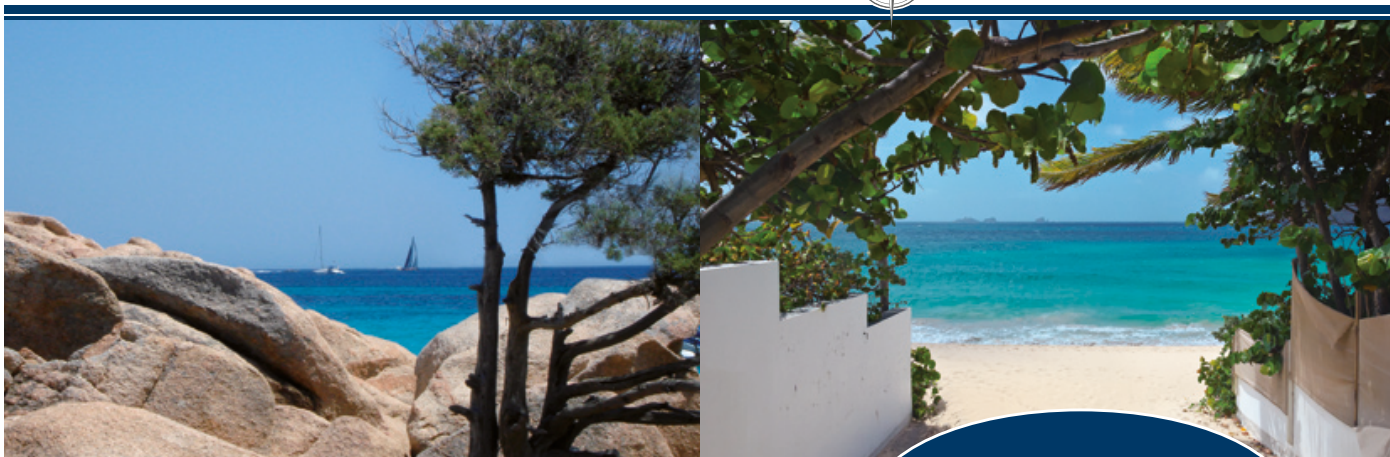
Für Details konsultiere bitte die Website der RG Basel.

IT an Bord



Die Teilnehmenden erhalten eine fundierte Einführung in die Welt der Informatik und Kommunikationstechnik nach aktuellstem Stand der Technik. Es werden Verbindungsmöglichkeiten küstennah wie auch auf Hochsee behandelt. Die Kombination von Theorie und Praxis wird in diesem Kurs direkt praktiziert und gefestigt. Das Vertrauen zu den IT-Infrastrukturen auf Schiffen kann einfach erlernt werden.

Für Details konsultiere bitte die Website der RG Basel.



My Nautical Miles™

Buchen und profitieren!
www.mycharter.ch



Der unabhängige fachkompetente Partner in Ihrer Nähe mit transparenter und fairer Preispolitik für:

Bareboat- und Crewed Charter - Kojencharter - Flussbootferien

www.mycharter.ch - Ihr Fairmittler™

🧭 **my charter™ - aus Leidenschaft zum Yachtsport**

🧭 **unser Know-how für Ihren Törnengenuss und Charterspass**

🧭 **the sunny side of life!**

🧭 **Ihr Fairmittler™ - mit Segelprofi Rolf Krapf**



St. Malo Törn 2025 RG Basel

Wie üblich führen wir im Frühjahr 2025 wieder den St. Malo Ausbildungstörn durch. Eingeladen sind die Absolventen des HSA Kurses aber auch alle, die Lust auf das spannende Tidengebiet haben und sich interessieren für starke Strömungen und trocken fallende Gebiete.

Datum: Freitag 28. April bis Samstag 3. Mai 2025.

Anmeldemöglichkeiten finden Sie auf unserer Webseite unter:

<https://www.ccs-rgbasel.ch/toernangebot/>

Kontakt: toerns@ccs-rgbasel.ch



Segelreisen
Yachtcharter
Kojencharter
Skipperpool
Hausbootferien
Special Marokko

Paradiesstrasse 17E | 5503 Schafisheim
Tel: +41 79 215 14 06

info@holiday-yachting.ch
www.holiday-yachting.ch

Jahresprogramm 2025 RG Basel

Datum	Anlass	Ort	Zeit
Freitag 31.01.2025	Neujahrsapéro	Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 19. Februar 2025	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 5. März 2025	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 26. März 2025	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 2. April 2025	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 16. April 2025	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Freitag 28.4.-Samstag 3.05.2025	St. Malo Törn RG Basel	St. Malo & Kanalinseln	
Dienstag, 6. Mai 2025	Stamm: Ocean Film Tours	Volkshaus Basel mit Apéro	Ab 18:00 Apéro Film 19:30
Mittwoch, 7. Mai 2025	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 21. Mai 2025	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 4. Juni 2025	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 18. Juni 2025	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Sommerpause			
Mittwoch, 6. August 2025	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Samstag, 08.08. 25	Bei RG Aargau	Hallwilersee??	Nachmittag
Mittwoch, 27. August 2025	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 3. September 2025	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 17. September 2025	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 1. Oktober 2025	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 15. Oktober 2025	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 29. Oktober 2025	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 5. November 2025	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Freitag, 14. November 2025	GV RG Basel	Restaurant Mühle, Aesch	18.00-23.00
Mittwoch, 19. November 2025	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Samstag, 29. November 2025	GV CCS Schweiz	Bern	14.30 - 18.00
Mittwoch, 3.12.25	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 10. Dezember 2025	Weihnachtsessen: Fondue Chinoise	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-23.00

Wir haben wieder Wasser unter dem Kiel!

Saint Malo Ausbildungstörn 20.-27. April 2024.

Leinen los und ab auf die Übungskarte des Hochseescheins!

Ob April der beste Monat ist, um dieses Revier zu besegeln sei schwierig zu sagen. Jedenfalls haben sich auch dieses Jahr wieder sechs wetterfeste Segelfreunde gefunden, um vieles zu erleben, gelerntes zu vertiefen und jede Menge Spass zu haben!

Crew:

Skipperin Rahel, Ruhe und Kompetenz in Person
Jaqueline, Co-Skipperin und Musikkennerin
Helen, die Luft-Gitarren Rockerin und Food
Managerin

Chris, der Bekleidungstester mit Sponsor Vertrag
Basti, der Langstrecken Pilot und Spitzen Koch
Philipp, der Foto-Paparazzi



Die Tour:

Kaum angekommen und das Gepäck verstaут, war es auch schon Zeit für ein erstes Gourmetevent im Restaurant «La Corderie». Zehn Fussminuten ab dem Hafen St. Malo, Bas Sablons, ein Tipp für frische Fischgerichte, charmante Bedienung und wunderbare Aussicht über die nahegelegene Bucht welche sich im Abendrot für den morgigen Start bereit machte.

Das für Segeltörns übliche «Einkaufevent mit wildfremden Menschen» zeigte die Einigkeit der Crew. Präferenz auf BIO-Produkte mit Fokus auf tiefroten Nutri-Score Index sowie genügend Flüssigkeiten die auch Atlantiküberquerungen standgehalten hätten.



Eigentlich waren wir sehr schnell mit Einkaufen im Supermarkt, ein kurzes Abstoppen bei der lokalen zauberhaften Käsetheke «Les Fromagers Malouins» und eine verführerische Wende bei «Ficelle&Chocolat» - Zurück im Hafen war das Wasser schon wieder weg! Ebbe & Flut ein eindrückliches Wunder der Natur, welches bis zum Ende der Woche ein erstaunlich surreal wirkendes Phänomen geblieben ist.



Unser Ehrenwort, am identischen Ort! – Es danken die zahlreichen Klampen dem Erfinder des Schwimmsteges.



Jetzt ging es aber endlich los, ein kurzer Schlag nach Port d'Armor. Mit diversen Wenden und Halsen bekamen wir schnell das Gefühl für unsere «Judith» die mit 38 Fuss all unsere Platzbedürfnisse erfüllte. Bis zur SunOdyssey war es uns dann vor lauter Manöver und dem ersten Tag auf See doch etwas flau im Magen – Mit viel Ingwertee und

dem Horizont im Visier legten wir erfolgreich an und genossen das erste Ankerbier.

Für die weiteren Tage hatten wir unseren Bordplan, welcher die notwendigen Zuständigkeiten zeigte. Ein kleines Regelwerk, das einem aufzeigt, welche Tätigkeiten an Bord einen Törn letztendlich sicher gelingen lassen. Für uns als Anwärter des Hochseescheins eine zentrale Erkenntnis, dass ein zukünftiger Skipper sehr viele Details beachten muss.



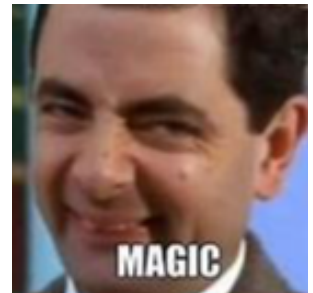
Eine rollende Planung nach Wind, Wetter und Strömungsverhältnissen ergab eine Route entlang der bretonischen Küste und zu den Kanalinseln.

Von den Kartenaufgaben des Hochseescheins alles sehr bekannt klingende Orte, die wir gefühlt schon oft angelaufen sind oder mindestens zu Navigationszwecken anpeilten. Und nun endlich in Echt ansteuern konnten.

Gezeitenphänomene wie Flüsse, die alle sechs Stunden die Fliessrichtung wechseln, verzauberten unsere Sinne in «Lézardrieux», etwas westlich Paimpol. - Zum Glück entdeckten wir überall wieder Kardinalzeichen, die uns im richtigen Moment den Weg zurück in die offene See offenbarten.

Es war absolut eindrücklich, die Theorie von Strom, KdW und KüG, selbst zu erleben. Den Bug auf 56° gerichtet, bewegten wir uns zeitweise mit 25° über Grund in Richtung Ziel.

Magic war auch, als plötzlich alle Crewmitglieder die Funksprüche klar und deutlich verstanden. Das «British English» der Küstenwache von Guernsey klingt im Vergleich zum «Funk Französisch» in Saint Malo etwa wie das Hochdeutsch des Nachrichtensprechers zum Dialekt eines Walliser Bergführers. – Magic!



Es wird gemunkelt, kurz vor Gurnesey liegt ein Meilenstein - Tatsächlich! Die offiziell tausendste Seemeile von Helen und Philipp konnte geloggt werden! Rahel und die Crew überraschten die beiden beim Apéro im Pub «Ship&Crown» in St. Peter Port mit der signierten Bretonischen Flagge – Bier und Burger ein sensationeller Abend, der uns in bester Erinnerung bleiben wird!





«Gurnesey» mit dem bekannten St. Peter Port ist ein kleiner, turbulenter Hotspot auf einer wohl eher ruhigen Insel. Im Zentrum die überschaubare Einkaufsmeile mit einem Nutri-Score Tipp für Sündige «Crepe Maison», hier gibt es Kaffee und Kuchen mit einer hervorragenden Aussicht auf den Segelhafen. Etwas im Zentrum, am «Helvetia Court» treffen wir auf eine Filiale der UBS welche in ähnlich anmutenden Baustil der Inselhäuser aber kaum wegen des Inselambientes hier errichtet wurde. Am Fusse des Insel Wahrzeichens «Castle Cornet» liegt etwas versteckt zwischen den Hafenmauern ein kleiner aber gut assortierter Foodstore «Surf&Turf» wo wir neben frischem Gemüse Fisch und Fleisch sogar richtiges Brot in die Finger bekamen.



Mit der frischen Beute an Board war es aber schon wieder an der Zeit den nördlichsten Punkt unserer Reise zu verlassen und uns Richtung 180 Grad zu bewegen

Im demokratischen Wahlverfahren zwischen Zeit, Datum, Strom, Wind, und Interessen der Crew, beschlossen wir die Insel Sark zu umschiffen und dafür Jersey anzulaufen.

Ebenfalls aus der Kartentheorie bekannt, kreuzten wir auf dem langen Schlag das Leuchtturm «Corbière» (49° 10.79'N 002° 15.00'W). Dieses feierte das 150 Jubiläum und wurde in der Nacht golden beleuchtet. Mit etwas Fantasie und Fernglas segelten wir mit der nötigen Vorsicht an die felsige Küste heran, machten Selfies mit dem Lightning Star und leg-ten danach gezielt vor Ebbe und Sonnenuntergang im Port St. Helier an.

Info

Quelle: [Wikipedia](#)

Guernsey gehört zu den Kanalinseln, die vor der französischen Küste im Ärmelkanal liegen, und ist eine selbstverwaltete Kronbesitzung der britischen Krone. Die Insel ist bekannt für Strandresorts wie Cobo Bay und für ihre Steilküste. Die Burg Castle Cornet wurde im 13. Jahrhundert errichtet, um den Hafen der Hauptstadt St. Peter Port zu schützen, und beherbergt heute Geschichts- und Militärmuseen. Im prunkvoll ausgestatteten Hauteville House lebte einst der französische Schriftsteller Victor Hugo. — Google

Hauptstadt: [Saint Peter Port](#)

Fläche: 62 km²

Offizielle Sprache: [Englisch](#)

Geographische Lage: 49° 27' 21" N, 2° 34' 39" W

Koordinaten: 49° 27' 21" N, 2° 34' 39" W



Nach dem obligaten Ankerbier wurde dem Hafenmeister einen Besuch abgestattet, um uns in guter Seemannschaft anzumelden. Wiederum ein Magic-Moment, da das Englisch nun doch wieder ähnlich schwer wie das Französisch zu verstehen war. Nach ein paar Sätzen schien dann alles recht easy, angehaucht von etwas «Laisser faire» durften wir hinter der «Seuil» liegenbleiben und wünschten uns «bonne nuit».



Info

Quelle: Wikipedia

Jersey ist die größte der zwischen England und Frankreich liegenden Kanalinseln. Der autonome Kronbesitz des Vereinigten Königreiches mit seiner Mischung aus britischer und französischer Kultur ist für Strände, Küstenwanderwege, Täler und historische Festungen bekannt. Die Hohlgangsanlage 8, ein durch Zwangsarbeiter errichteter Tunnelkomplex mit Krankenhaus, dokumentiert die fünfjährige deutsche Besetzung der Insel im Zweiten Weltkrieg. — Google

Hauptstadt: [Saint Helier](#)

Währungen: [Pfund Sterling](#), [Jersey-Pfund](#)

Amtssprachen: [Jèrriais](#), [Englisch](#), [Französisch](#)

Staatliche Struktur: [Parlamentarisches Regierungssystem](#), [Repräsentative Demokratie](#), [Konstitutionelle Monarchie](#)

Fläche: 119.5 km²

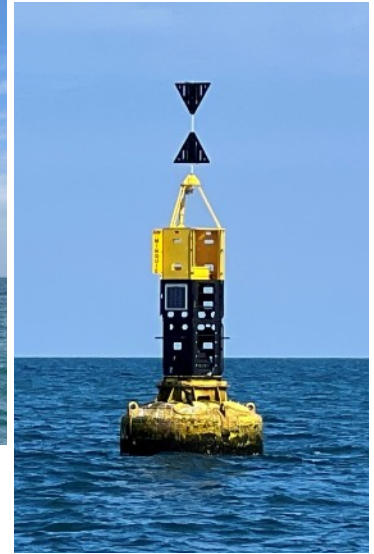
Breite: 8 km

Einwohner: 102.700

Ab Jersey hatten wir einen längeren Schlag, westlich vorbei am Plateau des Minquiers, welches wir zuerst am Nord- und danach nahe am Westquadrant umschifften. Bei leichtem Wind im Rücken war der Kurs nun optimal, um für die letzten Meilen den Gennaker zu hissen. Bei leichtem Wind machten wir plötzlich 7.5kt in Richtung Saint Malo. Die Einfahrt in den Heimathafen der Judith, Saint Cast le Guildo erreichten wir aus westlicher Richtung und umschifften gekonnt die letzten Kardinalzeichen im Golf von Saint Malo. Pünktlich, glücklich und mit grossartigen Erlebnissen im Gepäck waren wir schon wieder zurück am Startpunkt von unserer Reise.



2 mal Minquiers



Im Restaurant «la Cale – Solidor» verbrachten wir unseren letzten Törn Abend und liessen die vielen schönen Erlebnisse der Woche nochmals Revue passieren.

Unser Fazit: Die Saint Malo Woche des CCS Basel ist ein Erlebnistipp für Segelfans welche lieber segeln als baden, gerne ihre wetterfeste Ausrüstung testen und die Kartenkenntnisse auf den Prüfstand stellen. Wir hatten eine sensationelle Woche mit einer genialen Crew, viel gelernt und gelacht, ein Törn der Extraklasse mit 5 Sternerating!

Text und Fotos Philipp Bischofberger



Jungferntörn und Taufe Linjett 39

1. - 15. Juni 2024 *Text und Fotos Hugo Buser*

Mit der neuen Linjett 39 unterwegs in den schwedischen Schären vor Stockholm.

Route: Linjett Bootswerft Rosättra – Arholma – Mariehamnen (Finnland) – Tjockö – Pardiesviken – Sandhamnen (2 Nächte) – Storön - Finhamnen - Grinda – Gashaga – Lidingö (Taufe) – Stockholm (Wasahafen).

Crew: Piero Costa, Etienne Grossenbacher, Jean-Pierre Bär und Hugo Buser



Noch nie habe ich ein neues Schiff übernommen und damit die erste Fahrt angetreten. Als Mitglied der Schiffs-kommission ist mir spät im Leben dieses Wunder zu Teil geworden. Am Samstag Ankunft, am Sonntag dann bei besten Windbedingungen und schönstem Sonnenschein die erste Ausfahrt im Fjord von Norrtälje:

Aufkreuzen im engen Fjord gegen Wind nach Osten und das Schiff bei 5 bis 6 Bf testen! – Unglaublich, wie es gleitet, Geschwindigkeit aufnimmt und durch das Wasser saust. Leicht zu steuern, ohne grossen Ruderdruck, eine wahre Freude.



Bootswerft in Norrtälje / Unsere Linjett 39 im Hafen der Werft abholbereit.



Am Montag verabschiedeten wir uns von der Werft Richtung Arholma, unserem ersten Stopp in den Schären. Es ist erste Hälfte Juni, wir allein unterwegs – die schwedische Saison hat noch nicht begonnen – und auch am Ankunftsort bleibt der ganze Steg für uns allein. Was bietet sich an, wenn nicht gut schweizerisch ein Fondue! Danach Spaziergang über die Schäreninsel, Besichtigung der Ferienhäuschen der Schweden und testen der Plumpsklos, die es auf allen diesen kleinen Inseln gibt.



In dieser Jahreszeit ist es phantastisch in den Schären zu segeln; es hat Platz, man ist allein mit der Natur und kann immer Landspaziergänge über die kleinen Inseln unternehmen, die zum Teil nur von einem Menschen bewohnt

Einsam und allein am Steg in Arholma



sind. (zum Beispiel das Inselchen von Finhamn). Ein echtes Naturparadieserlebnis. Unten am Wasser steht oft eine Sauna in Form eines Fasses; nach

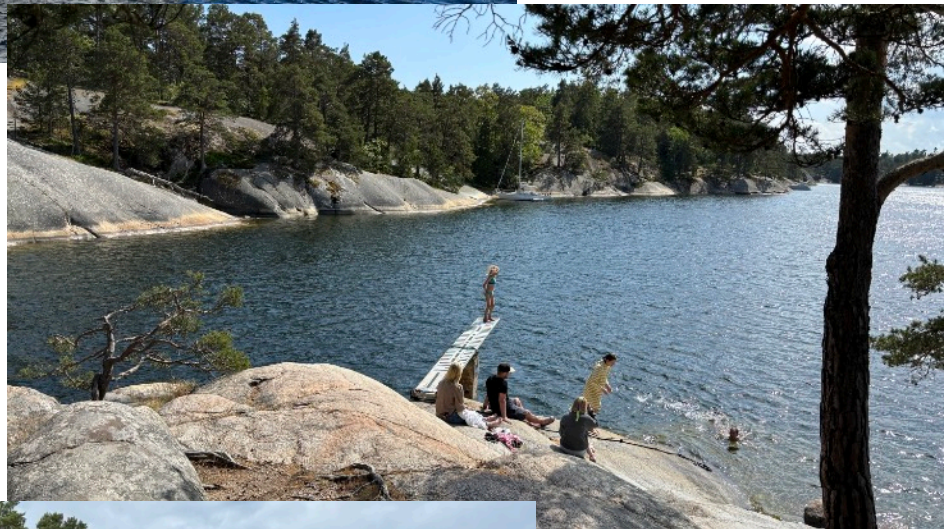
dem Schwitzen bietet das Meer die Abkühlung! Die Fotos sprechen für sich, Text erübrigt sich! Uebrigens für jene, die anfällig auf Seekrankheit sind, empfehle ich das Segeln in den Schären sehr; es fehlen grössere Wellen, zeitweise fühlt man sich auf einem See. –





*So einsam ist es nur
bis Mitte Juni*

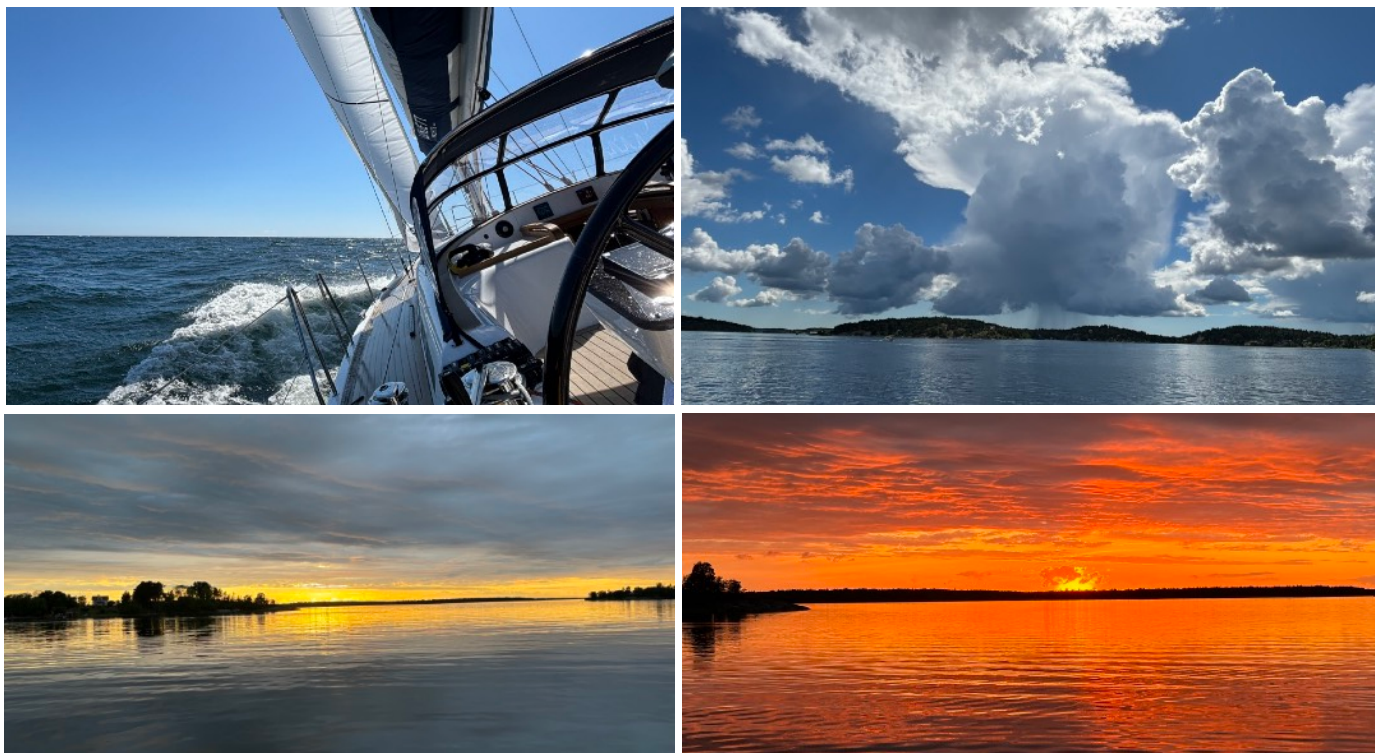
*Oben: Finhamn (Felsen
mit Steg und einem
einzigem Bewohner auf
der Insel.
Rechts: Paradisviken
mit Sprungbrett.
Wirklich 2 Paradiese !*



*Überall die Fass-
Saunas am Strand mit
Abkühlungsmöglichkeit
im Meer.*

Die Ruhe ändert sich schlagartig etwa Mitte Juni, wenn wegen des schwedischen Nationalfeiertags ein verlängertes Wochenende ansteht und alle ihre Boote in die Schären steuern! Dann ist Hochbetrieb, die Einsamkeit vorbei.

Ein kurzer Abstecher nach Finnland (Insel Mariahamn) bringt die erste grosse Ostseefahrt auf offenen Wasser mit zünftigem Wind und Wellen. Aber die Linjett gleitet königlich und schnell durchs Wasser.



Die Stimmungsbilder in Norden sind unglaublich, seien es Wolken oder Sonnenuntergang!

Dann kam der grosse Tag der Taufe: 13. Juni 2024. Vorgesehen war sie am Steg des Hotels Rönneberga in Lidingö ausserhalb Stockholms. Dazu schmückten wir das Schiff mit dem Flaggenalphabet. Schliesslich sollte die Linjett zur Taufe richtig festlich aussehen, denn Piero Costa konnte über einen Freund den Schweizer Botschafter in Schweden, Dr. François Voeffray gewinnen, der der Taufe bewohnte! Weitere wichtige Gäste waren: Linjett-Bootswerft Inhaber Daniel Gustaffson, sein Verkaufschef Mati Wikholm und unser Commodore Dr. Christoph Mylaeus mit Ehefrau.

Zuerst gab es einen Apéro im Hotel mit diversen Ansprachen (u.a. überbrachte Dr. Voeffray die Grussbotschaft des Schweizer Bundesrates) und zusätzlichen Gästen aus der schwedischen Segelszene: Die Präsidentin aller schwedischen Segelclubs mit 82'000 Mitgliedern, Frau Inger Högstrom (sie brachte als Geschenk Schwimmwesten mit) und Fredrik Norén, Generalsekretär der Swedish Cruising Association, die etwa 800 blaue Bojen in den schwedischen Gewässern unterhält. Herr Norén übergab denn auch der Linjett den Wimpel, der zur Benutzung der blauen Bojen im Jahr 2024 berechtigt und unter der Saling mitgeführt werden muss.

Anschliessend begaben sich alle Gäste auf den Hotelsteg, wo unser Commodore in englisch, französisch und deutsch die Taufansprache hielt: **„Ich taufe Dich auf den Namen Sailing Swiss IV“**. Piero Costa liess den Champagner über die Linjett sprudeln und besänftigte nebenbei Neptun!



Dr. Veoffray, Mati Wikholm, Daniel Gustaffson



v.l.n.r.: Chr. Myläus. Frau Inger Högstrom, Dr. Veoffray, Daniel Gustaffson, Fredrik Norén.



Dänische Südsee und „Rund Fünen“

1.– 8. Juni 2024

Unser Boot wartete in Heiligenhafen auf uns. Das sind Werner Hermann als Skipper, Hansruedi Sutter, Andreas Fischer und der Schreiberling, Richard A. Burnell.

Kaum hatten wir den Chartervertrag abgeschlossen erfuhren wir, dass der Eigner seine Yacht verkauft hat. Dann folgten weitere beunruhigende Nachrichten, dass z.B. der Radar gar nicht in Betrieb ist und Beiboot gab es auch keines. „Pustekuchen“ – so sagt man doch, wenn man ohnehin keine grosse Wahl hat. So viele Sun Odyssey 439 waren doch nicht verfügbar um wählerisch zu sein. Sinniger Weise hiess unsere Yacht tatsächlich „Fleutjepiepen“ und das heisst auf Plattdeutsch eben „Pustekuchen“.

Nach den üblichen Formalitäten und dem grossen Einkauf ging es am späten Samstag Vormittag los. Gerne hätten wir als erstes die Insel Aerø angelaufen, doch der stete NW-Wind blies uns direkt auf die

Nase. Gut 35 sm aufkreuzen lag an diesem Tag nicht drin, so entschlossen wir uns in westlicher Richtung der Deutschen Küste zu folgen und schlossen unsern Tag in der Mariana Wendtorf ab. Dieser ehemalige Olympia Segelstandort am Eingang der Kieler Förde „bietet eine einzigartige Mischung aus Küstenzauber, Wassersportmöglichkeiten und erholsamer Entspannung“. So steht es allerdings in den Prospekten. Für uns war es ein Hafen umrahmt mit lauter Betonblöcken mit Ferienwohnungen. Wendtorf wurde 1989 zu einer traurigen Berühmtheit mit dem „Wendtorf Orkan“. Am 27./28. August gab es den grössten Yachtschaden in der deutschen Geschichte. In der Marina sanken 76 Schiffe und über 100 wurden komplett zerstört.

Sonntag, 2. Juni. Am nächsten Tag ging es hart am Wind nördlich zur Insel Lyø, einer bildhübschen kleinen Insel mit lauter traditionellen Häuschen mit Schilfdächern. Ein Spaziergang durch die Insel drängte sich direkt auf.



Im Zentrum von Lyø



Lyø, keine Kirche ohne Schiffsmodell

Montag. Unser nächstes Ziel war Haderslev. Wobei man eigentlich sagen müsste „der Weg ist das Ziel“, denn Haderslev liegt am Ende des Haderslev Fjord. Die Fahrrinne durch den schmalen, gewundenen Fjord ist streckenweise sehr eng, aber dank der engstehenden Tonnen und Baken gut markiert. Aufgefallen sind aber die vielen pinkfarbenen Baken und Tonnen zur Kennzeichnung des Fahrwassers auf der Backbordseite – ungewohnt, wenn man rot erwartet. Sehr idyllisch verteilen sich die Ferienhäuschen, Herrenhäuser und Bauernhöfe entlang des Fjordes. Der ganze Fjord war gesäumt von Riet. Kein Wunder sind alle Dächer mit Schilf gedeckt.



originell und pink im Fladerslev Fjord

Zu erwähnen ist vielleicht noch die wuchtige und überdimensionierte Kirche von Starup, welche unterwegs fast im Niemandsland erscheint. Bei Ausgrabungen unter der Dorfkirche stiess man 1907 auf Grundmauern einer dreischiffigen romanischen Basilika vermutlich aus dem Jahr 1000. Kurzerhand riss man das Dorfkirchlein ab und baute auf den alten Fundamenten eine Kirche in der Form der alten Basilika wieder auf.



Im Hafen von Haderslev hatte es ausreichend Platz und auch Zeit um ein paar Anlegemanöver zu üben. Entlang dem Hafen befindet sich die Werft von X-Yachts. In der Stadt fallen wiederum die typischen farbenprächtigen Häuser auf. Nicht unbedeutend ist der gotische Dom, welcher die erste reformierte Kirche Dänemarks wurde. Haderslev galt deshalb auch als das „Wittenberg des Nordens“.

Dienstag, 4. Juni, unser 4. Tag auf dem Törn. Es geht zurück durch den Fjord. Es setzt kaum Strom, so tuckern wir gemütlich den Fjord hinunter bis wir wieder den Kleinen Belt erreichen. Auf der Nordseite der kleinen Insel Faenø soll es eine hübsche Bucht geben in der man ankern kann. So unrundeten wir Faenø auf der Ostseite und fanden auch die besagte Bucht. Nun ja, bei warmem, sonnigen Wetter mag es hier gemütlich und einladend sein, aber heute war es leicht bedeckt und eher kalt. Um vor Anker hier zu übernachten fehlt doch noch unsere Motivation und ausserdem wollten wir

Schuemächerli, Schuemächerli in Haderslev

lieber noch ein paar Seemeilen gut machen im Wissen, dass wir am nächsten Tag eine lange Strecke vor uns haben. Immerhin machten wir bei besagter Insel an einer Boje fest und legten eine Pause ein.



Nun folgte die engste Passage im kleinen Belt auf dem Weg nach Middelfart. In der Beschreibung hiess es, dass man auf mögliche Strömungen achten soll. Empfohlen wird auch sich auf der Innenseite der Kurven zu halten und vom Süden her kommend ist die erste Brücke im südlichen Teil zu passieren. Natürlich folgten wir all diesen guten Ratschlägen. Die Strömung kann hier bis zu 5 kn betragen. Um 17:45 legen wir im Hafen von Middelfart an.

Nachdem wir ein paar Mal selber gekocht haben, wollten wir wieder einmal auswärts

essen. Das Restaurant Holm's bot sich an hier einzukehren. Das Haus soll aus dem Jahr 1584 stammen. Nach dem Essen setzten wir unsere Erkundungstour durch die Stadt fort. Die vielen farbigen Holzhäuser verleihen dem Stadtbild wiederum einen besonderen Charakter.

Mittwoch, 5. Juni. Mit schönem halbem Wind geht es heute nordwärts zur Insel Tunø. Dank der guten Windverhältnisse können wir am Ende des Tages eine Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 6.5kn berechnen. Schon von weitem können wir die Insel erkennen. Die Sonne bescheint die schöne felsige Küste. Eine Besonderheit ist, dass der Kirchturm gleichzeitig als Leuchtturm dient. Tunø ist ein sehr beliebtes Ausflugsziel der Dänen. An Spitzentagen liegen die Boote zu fünft im Päckchen. Mehrere Bilden haben dies bezeugt. Wir haben Glück. Wie wir nach 40 sm um 15:30 ankommen, können wir uns einen beliebigen Liegeplatz auswählen.



Die Gebühr für den Liegeplatz bezahlt man am Automaten. Heute haben wir ausreichend Zeit einen ausgiebigen Spaziergang zu machen. Die Kirche mit dem Leuchtturm ist erstaunlich gross. Darin ist unverkennbar, dass hier Seeleute und Bauern auf der Insel leben. Mehrere Schiffsmodelle hängen hier von der Decke im Seitenschiff und die Sakristei gleicht einem landwirtschaftlichen Museum. Auf unserm Spaziergang schaffen wir es fast bis ans andere Ende der Insel.



Tunø, Kirch- und Leuchtturm zugleich



Kirche von Tunø, klarer Bezug zur Schifffahrt

Donnerstag, 6. Juni. Im nord-östlichsten Zipfel von Fünen soll es eine schöne geschützte Ankerbucht geben, Korshavn. Gerne hätten wir diese angelaufen. Doch wiederum lassen wir die Vernunft walten und verzichten auf diesen Besuch, denn für den letzten Tag wollen wir nicht zu viele Meilen noch vor uns haben. Also peilen wir als Ziel Kerteminde an. Unser Kurs führt uns lange Zeit entlang der Insel Samsø und beim Blick zurück können wir noch ein ganzes Weilchen den Kirchturm-Leuchtturm erkennen.



Kerteminde

Nach gut 7 Stunden und 42sm erreichen wir Kerteminde. Da lag etwas in der Luft. Es hatte auffallend viele Rennyachten im Hafen und es herrschte ein reges Treiben. Ich glaube wir ergatterten eben noch den letzten freien Liegeplatz. Wer hat noch nicht von der Regatta Rund Fünen gehört. Das ist es also. Alle Teilnehmer waren sehr gespannt auf die nächste Ansage, denn erst am Abend wird bekannt gegeben, in welcher Richtung rund Fünen gefahren wird.

Wir hofften natürlich, dass das Rennen im Uhrzeigersinn läuft, so hätten wir als Unbeteiligte unterwegs einen Logenplatz gehabt. Zu unserm Leidwesen sollte aber im Gegenuhrzeigersinn gestartet werden. Es wäre ja zu schön gewesen.

Unser letzter Tag in unserer üblichen Besetzung ist der **Freitag**, 7. Juni 2024.

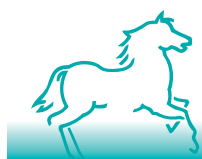
Vom Start der Regatta haben wir nichts mitbekommen. Um 09:25 legen wir ab. Auch heute ist uns Aiolos gut gesonnen. Mit einem Wind aus SW und rund 11 – 15kn kommen wir gut voran. Eindrücklich ist die Hängebrücke über den grossen Belt, die Fünen mit Seeland verbindet. Nach einer Wende nach Steuerbord und baldigem Kurs auf NW erreichen wir Nyborg.



Schon bald tauchen Mara, Helena und Charly auf. Werner wird mit seiner Familie den Törn weiter führen und Rund Fünen beenden.

Wir müssen noch tanken und dann Platz schaffen, dass wir alle noch eine Nacht auf dem Boot verbringen können. Mara und Elena legen sich ins Zeug und bereiten spontan ein ganz tolles Z'vieri vor. Das kann sich sehen lassen.

Text und Fotos: Richard A. Burnell



Bürothek GmbH

NEU: Diverse TERRA-Modelle



TERRA Mobile 1516 TG Artikelnr. 1220761 **CHF 759.–**
*Intel® Core™ i5-1135G7 Prozessor (8 MB Cache, bis zu 4.20 GHz),
 Windows 11 Home, Displaygröße 39.6 cm (15.6"), 1920 x 1080 Bildschirmauflösung,
 8 GB RAM-Speicher, Intel® Iris® XE Graphics, 500 GB Gesamtspeicherkapazität*

TERRA Mobile 1516 T Artikelnr. 1220773 **CHF 599.–**
*Intel® Core™ i3-1115G4 Prozessor (6 MB Cache, bis zu 4.10 GHz),
 Windows 11 Home, Displaygröße 39.6 cm (15.6"), 1920 x 1080 Bildschirmauflösung,
 8 GB RAM-Speicher, Intel® UHD Graphics, 500 GB Gesamtspeicherkapazität*

TERRA PAD 1200
 Artikelnr. 1220095 **CHF 279.–**
*12,3" IPS Panel mit Octa-Core,
 integriertem LTE, Kamera 2M/5M,
 WLAN, Bluetooth, 6 GB, 128 GB*



Typecover Pad
 Artikelnr. 1480250 **CHF 49.–**

Sie möchten Ihren PC fertig installieren lassen?
Bei uns ist dies kein Problem (Region Basel).

- Laptop to go CHF 110.–
- Home install CHF 195.–
- Microsoft Office Lizenz CHF 75.–
- Microsoft Office Kauf CHF 249.–
- Security G Data Vollversion Lizenz CHF 39.–

*Preise und Produkte können sich ändern
 (Stand Nov. 2022). Made in Germany.*

Papeterie Rössligass | Hauptstrasse 52, 4132 MuttENZ, www.roessligass.ch
 Bürothek Neumatt | Mattweg 2, 4144 Arlesheim, www.buerothek.ch

Hammerfest - Nordkap - Tromsø

9. - 24. August 2024

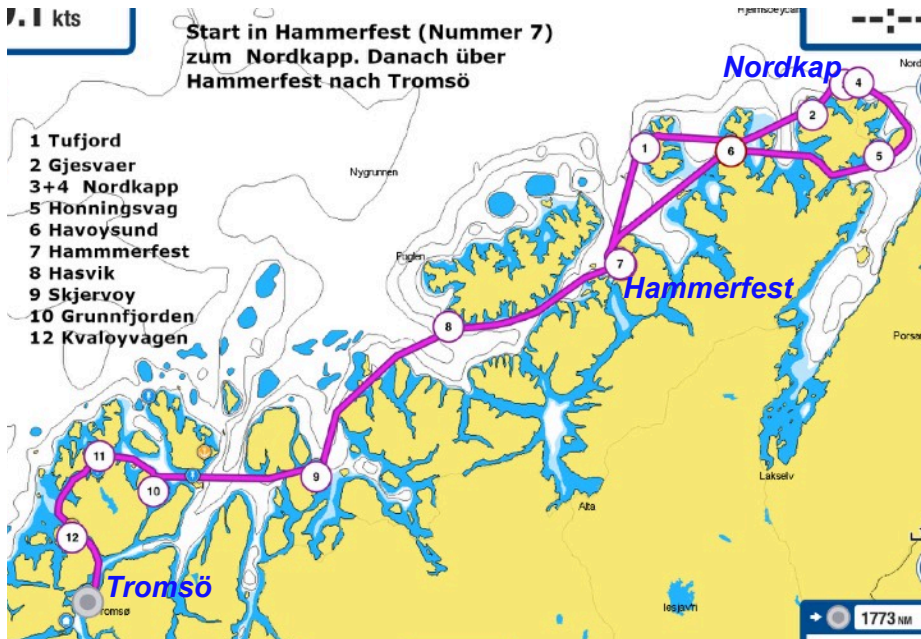


Die Reise begann mit einer Panne. Flug Zürich Oslo Tromsø Hammerfest mit zweimaligem Umsteigen. Die SAS verspätete sich mit dem Abflug in Oslo etwa dreieinhalb Stunden, so dass ich den Anschlussflug nach Hammerfest verpasste. Ich sass in Tromsø fest, konnte weder eine Kontaktperson noch eine Auskunftstelle erreichen. Keine Hilfe. Kurzum:

Online für den nächsten Tag einen neuen Flug buchen und in Trömso in Flughafennähe ein Hotel suchen. Der Landeanflug auf Hammerfest am nächsten Tag war dafür spektakulär. Das Kleinflugzeug (ca 18 Plätze) wurde vom Wind hin und her geworfen und musste dreimal zur Landung ansetzen. Ich kam so zu einem grandiosen Stadtrundflug von allen Seiten und war erstaunt über die Grösse dieser Stadt so hoch im Norden. Bei genauer Betrachtung wird klar warum: Hier gibt es eine grosse Gas- und Erdöl- sowie Fischindustrie (viele Lachszuchten). Arbeit für gegen 10'000 Bewohner.



So konnte auch ich endlich zur Crew stossen - zu Martin und Jasmine auf der HR 45.



In der Crew fassten wir den Plan, das Nordcap zu umsegeln. Zwar ist es ja nur ein hoher Felsen, nichts Besonderes. Aber der Reiz, die Gegend so hoch im Norden kennenzulernen, trieb uns an. Die Wetteraussichten waren gut, warm, sonnig, schwach windig, kein Sturm in Sicht. So erreichten wir über die Zwischenhalte im Tuffjord und Gjesvaer am dritten Tag das Nordkap bei

Unsere Route: **Hammerfest** – Tuffjord – Gjesvaer – **Nordkap** – Honningsvåg – Havøysund – **Hammerfest** - Hasvik – Skjervøy – Grunnfjorden(ankern) - Kvaløyyvågen – **Tromsø**.



ruhiger See und Bewölkung. Bei der Anfahrt von Westen zeigte sich uns der Felsen in voller Pracht; beim Vorbeifahren in T-Shirts und kurzen Hosen (so warm war es!) versteckte er sein Haupt dann unter einem Nebelhut und vermieste den anwesenden Touristen den Blick von oben auf unser Schiff. Kurz danach fischte Martin mit seiner raffinierten Fischfangeinrichtung am Boot in nur 10 Minuten drei Dorsche und eine Makrele für unser Nachtessen.



Am Nordkap scheint es besonders viele Fische zu geben. Unzählige Fischerboote waren unterwegs und an vielen Stellen im Meer ragten Fang-einrichtungen aus dem Wasser; auch die vielen Mövengruppen über das ganze Wasser verteilt zeugten davon. Vom Schiff aus konnten wir mehrere Male Wale, Delfine, Seelöwen und Papageientaucher beobachten. Die Fahrt um das Nordkap hat sich in jeder Beziehung gelohnt. Wir übernachteten danach in Honningsvåg, einem

reinen Fischerdorf mit Fischverarbeitungsindustrie. - Erstaunlich: Auch nördlich von Hammerfest bis zum Nordkap gibt es unzählige malerische Ortschaften, deren Bewohner Fischfang betreiben, eine Hafenanlage haben und beste Einkaufsmöglichkeiten bieten (oft Coop Filialen); 75'000 Norweger leben nördlich von Tromsø. Die Landschaft ist unendlich schön in ihrer Kargheit und den imposanten Felsen. Beim genauen Hinsehen erkennt man grasende Rentiere oder weisse von Vögeln verkackte Felsen. Der Klimawandel ist weit sichtbar. Viele Gletscher sind verschwunden, was an den kahlen Felsen klar sichtbar ist.





Über den Havøysund, wo wir übernachteten, segelten wir nach Hammerfest zurück in den sicheren Hafen, um den Starkwind bis acht Bf mit Regen am nächsten Tag abzuwarten. Die heftigen Winde trafen am Morgen ein und wehten uns beinahe vom Felsen auf unserer Bergtour. Nachmittags setzte genau nach Wetterbericht der

intensive Regen ein. Hammerfest bietet ein eindrückliches Museum der Eisbären-gesellschaft, wo die Geschichte von Hammerfest in Bildern und Text ausgestellt ist.

Am nächsten Tag lachte wieder die Sonne praktisch wolkenlos vom Himmel als wäre nichts geschehen. Die einsame wunderschöne Gegend erstrahlte wieder in vollem Glanz. Unser Weg führte über Hasvik, Skjervøy, den Ankerplatz Grunnfjorden und Kvaloyvågen nach Tromsø. Diese Marina wurde sehr modernisiert mit neuen Steganlagen und als Highlight mit einer online buchbaren Sauna im Hafenbecken mit direktem Zugang zum Schwimmen im Meerwasser als Abkühlung nach dem Saunagang (Temperatur 13 bis 14 Grad) . Nach Tromsø kommen jährlich 5000 Studenten zur nördlichsten Universität Europas und die Stadt wächst und wächst!



Sehenswert in Tromsø: Eiskathedrale, Polarmuseum, Robbenfangboot in einem verglasten Museum, Ausflug auf den Fjellheisen mit der Gondelbahn für fantastische Aussicht auf

Tromsö. Norwegen besitzt eine lückenlose Netzabdeckung 5G für das Mobiltelefon bis ans Nordkap. Nirgends ist eine Lücke, weder in der hintersten Bucht noch auf offener See zwischen kahlen Felsen!

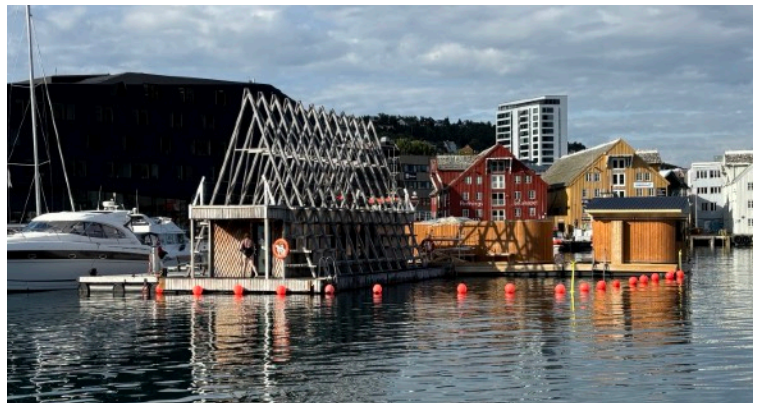


Dvalin in Hafen Tromsö

Die neue Sauna im Hafen mit abgestecktem Schwimmteil



Wahrzeichen Tromsös: Eiskathedrale und Berg Fjellheisen



In Tromsö wurde es erstmals auf diesem Törn am 23. August um 24 Uhr wieder beinahe ganz dunkle Nacht. Mit Jasmine genoss ich einen ausgedehnten Spaziergang auf die Aussensteganlagen des Hafens. Ans Schlafen konnten wir nicht denken, zu schön war die Stimmung.

Text und Fotos: Hugo Buser



Zwei Freunde segeln im SKAGERRACK

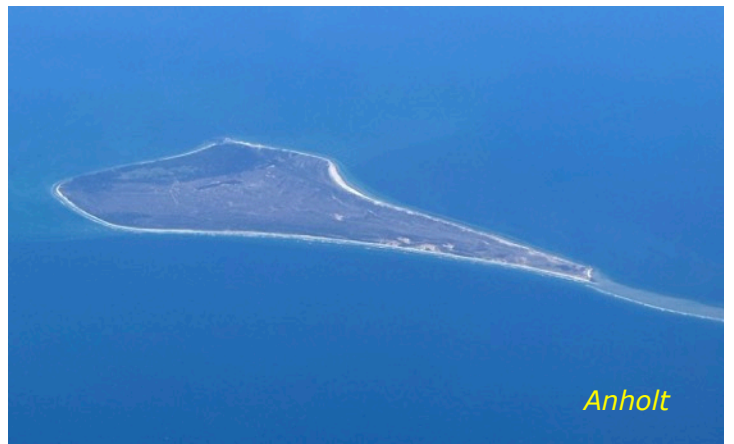
Mai 2024 / Segelyacht: Eine SIRIUS 35 DS /



Poema Basilea

Die Reise beginnt am 17. Mai 24 mit einem Swiss Flug von Zürich nach Göteborg .

Bei wolkenlosem Himmel fliegen wir über Lübeck, Plön (Sirius Werft), den Inseln Anholt und Laesö nord-wärts und landen nach knapp 2 Stunden in West-Schweden .



Anholt



Neustadt
Hafen



Vindö Werft

Nach einer längeren Autofahrt im TAXI erreichen wir endlich die Vindö Marina .

Die Werft liegt auf der schwedischen „Bootsbauinsel“ Orust. Hier darf die POEMA BASILEA jeweils überwintern.

Es ist immer der schönste Moment der Saison, die Yacht segelfertig im Hafen zu sehen.

Wir schlafen noch eine Nacht in der Marina und segeln die POEMA dann nach Stenungssund. Dort kaufen wir im grossen ICA Markt für den Törn übers Skagerrack nach Dänemark alles für das leibliche Wohl.

Eine weitere Etappe vor der Überfahrt ist Marstrand mit der das Städtchen wuchtig überragenden Burg Carlsten. Marstrand wird wegen ihrem Charme auch das Saint-Tropez der Westschären genannt.

Wir besuchen meinen Freund Anders in seinem kleinen Restaurant und werden nach guter schwedischer Art kulinarisch verwöhnt. Wir können sogar im T-Shirt das feine Essen geniessen!! (In der Schweiz regnet es und ist kalt).



Nach einer ruhigen Nacht im Hafen Marstrand, sagen wir für die Überfahrt bald wieder „Leinen los“. Guter Wind aus Nord und traumhaftes Wetter begleiten uns bis wir nach über 8 Stunden mit viel Gegenströmung ..uff.. endlich Skagen DK erreichen .

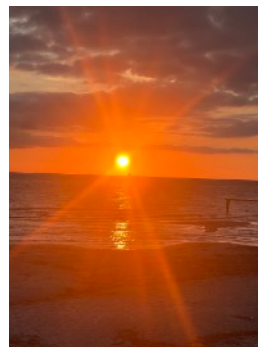
Die letzten 3 Stunden sehen wir den grossen Leuchtturm von Skagen vor uns und denken immer wieder, der kommt und kommt nicht näher. Doch gegen 17 Uhr machen wir im Gästehafen bei wenig Wind „etwas“ müde fest.



Wir bleiben 2 Tage in Skagen, geniessen das schöne Wetter, besuchen die Nordspitze von Dänemark wo sich die Nordsee und das Skagerrack recht stürmisch begegnen. Es ist ein spezielles Gefühl, mit einem Fuss in der Nordsee und mit dem anderen im Skagerrack zu stehen und die starke Strömung zu spüren.



Wir besuchen auch das Maschinenmuseum, sehen dutzende Motoren und vieles mehr aus der alten Zeit der Seefahrt. Natürlich müssen wir auch auf den Leuchtturm hoch ...400 Stufen ... Er, der uns über Stunden einfach nicht näher kommen wollte... !



Nach einem faszinierenden Sonnenuntergang um 21.40 Uhr legen wir uns danach zufrieden und müde in unsere Kojen .



Am nächsten Tag erkunden wir noch die Westseite (Nordseeküste) mit dem Velo. Morgen geht es weiter südwärts. Gute 5 Stunden Segeln bringen uns zur grünen Insel Laesö. Kein Problem zu dieser Jahreszeit im Hafen einen Platz zu finden. Im Sommer ist er jedoch immer voll.



Eigentlich sollten wir auch hier einige Tage bleiben, denn die Insel von West nach Ost zu durchqueren hat es schon in sich. Wir kommen mit dem Fahrrad gut voran. Da unsere Batterien an den Pedelecs doch auch bald unter 50% liegen, kehren wir zurück in den Weiler Byrum auf einen Aperol Spritz.

Das traumhafte Wetter, schon fast sommerlich, beschert uns am 25. Mai - im Norden - wiederum T-Shirt Time !

Segel hoch, es geht früh morgens wieder weiter Richtung Osten. Unser Ziel heute ist der kleine Ort Gottskär SE . Mit viel Rückenwind und positiver Strömung können wir fast die ganze Strecke unter Segel bewältigen. Den grossen Frachtschiffen sind wir dabei kein Hindernis. Traumhaftes Segelwetter, nur heute etwas wolzig. Nach fast 50 SM haben wir uns im einzigen Restaurant des Ortes ein gutes Nachtessen verdient.

Auf dem Schild heisst es „ÖPPET“ (nicht immer so). Super! Und drinnen sehen wir auch warum. Die Schweden feiern heute den Muttertag. Viele Familien sitzen an grossen Tischen zusammen, lachen, singen und verehren ihre Mütter... Schön diese Tradition zu sehen ein Erlebnis ..



Nach einer windstillen Nacht, mit einem tiefen guten Schlaf machen wir uns ein gutes Frühstück und legen gestärkt ab. Es geht weiter nordwärts entlang den Schären in Richtung Göteborg. Unser Zielhafen ist Längedrag die GKSS Marina, da der Stadthafen Lilla Bommen meist lärmig und voll ist.

Wir sitzen zwar jetzt im T-Shirt auf dem Schiff, doch im Gegensatz zu den jungen Schweden ist es uns zum Baden doch noch etwas zu kalt. Für die Einheimischen ist es nun eben Sommer. So wird auch gebadet, wenn das Meer erst 16 Grad hat ... Brrrrr.....

Bald ist es schon wieder Zeit, Abschied zu nehmen. Mein lieber Freund Niklaus fliegt wieder heim und ich werde die nächsten Wochen nordwärts durch den Schärengarten mit meiner Barbara bis an die norwegische Grenze segeln. Bestimmt werden wir zwei (Niklaus +Felix) auch im 2025 die nordischen Gewässer erneut erkunden mit meiner Traumyacht der POEMA BASILEA.

Mit grosser Vorfreude und Begeisterung für den Norden verbleibe ich

Euer Skipper Felix, seine POEMA BASILEA und der erste Offizier Niklaus



Geniessen Sie das Wasser

... wir drucken
freudig weiter ...



... zum Beispiel Broschüren.



Gestaltung – Satz – Druck – Logistik – Distribution

kontakt@schaubmedien.ch
www.schaubmedien.ch

SCHAUBMEDIEN
Gut zum Druck.

Ihr Partner
für unvergessliche Ferien!

Badeferien

Yachtcharter

Individualreisen

www.koenigreisen.ch
www.aegaeis.ch

mtruessel@koenigreisen.ch
truessel@aegaeis.ch

061 711 22 33
061 712 15 00



König Reisen AG
Hauptstrasse 8
CH-4153 Reinach

konigreisen
Inh. M. + O. Trüssel



CCS REGIONALGRUPPE
THUNERSEE

RG Basel trifft RG Thunersee

Ausfahrt auf dem Thunersee mit anschliessendem Grillplausch

Samstag, 31. August 2024

Im Rahmen der gegenseitigen Besuche - RG trifft RG - war die RG Basel 2024 zu Gast bei der RG Thun. (Ihr erinnert euch: Im August 2023 besuchte uns die RG Thun in Basel: Feuerlöschboot, Schifffahrtsmuseum, Drachenboot fahren). Nun durften die Basler auf dem Thunersee mit den Segelschiffen der Rg Thun resp. privater Eigner(-innen) bei recht guten Winden eine Ausfahrt bei



Die beiden Captains Markus Dürst und Monika Naef



bestem Wetter geniessen. Zwei Schiffe stachen vor allem heraus: der Zweimaster Friendship und die Renngeläch Dolphin 81. Der Schreibende genoss einen wunderbaren Nachmittag auf einer gelb bemalten Dolphin 81 und ist heute noch sehr begeistert von den vorzüglichen Segel-eigenschaften dieses Bootes: Es rauscht weg bei kleinstem Wind!

Nach dem tollen Ritt auf dem See lud uns die RG Thun zu einen grossen Grillplausch im Deltapark. Wir möchten uns an dieser Stelle ganz herzlich für die vorzügliche Gastfreundschaft, die Segelausflüge und das schmackhafte Essen bedanken. Dieser Ausflug schmeckt sehr nach Wiederholung.

Hugo Buser



Elektroproblem an Bord...?



NAUTIC TRONIC
Swiss Technology and Quality Aboard

NAUTICTRONIC-GmbH | Tramstrasse 66 | 4142 Münchenstein 1
www.nautictronic.ch | info@nautictronic.ch | +41 (0) 61 411 48 20

Nautischer Elektro-Grundkurs

Anmeldung und Termine finden Sie auf der Homepage



Folgekurs: IT an Bord für Weltenbummler

NAUTIC TRONIC
Swiss Technology and Quality Aboard

NAUTICTRONIC-GmbH | Tramstrasse 66 | 4142 Münchenstein 1
www.nautictronic.ch | admin@nautictronic.ch | +41 (0) 61 411 48 20

Segeltörn Hamburg - Schottland

20.7. - 3.8. 2024

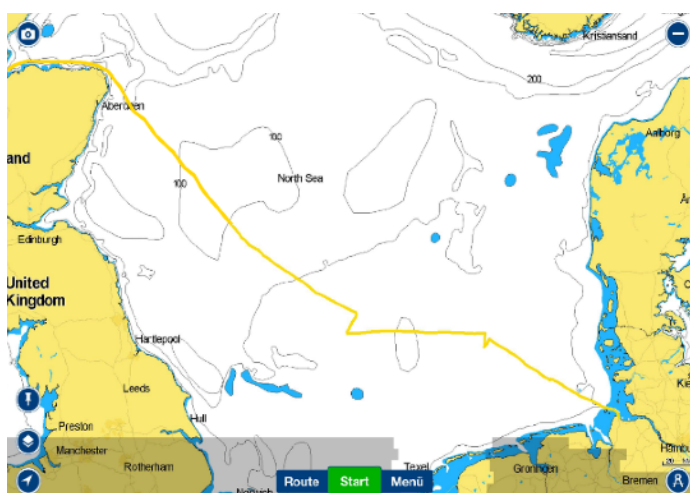
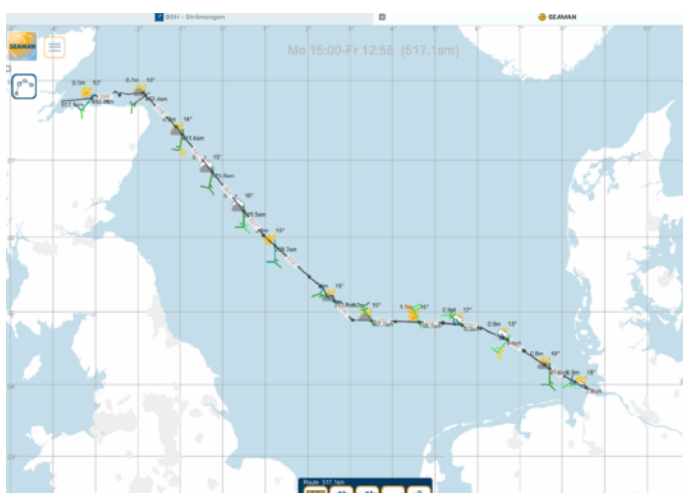
Thomas und Ilona Maria Häfelfinger

797 sm mit der Beneteau First 47.7 SUNRISE von Schoenicke Skipperteam.

Route: Hamburg City Sportboothafen – Glückstadt – Cuxhaven – Helgoland – Nordsee – Peterhead / GB / Schottland – Inverness - Caledonian Kanal – Loch Ness – Fort Augustus – Fort William – Oban – Crinan Kanal – Loch Tarbert – Crinan – Glasgow Inverkip Marina.

Uns reizte die Herausforderung, einen über 500 sm langen Schlag durch ein anspruchsvolles Segelrevier zu erfahren sowie die Schottischen Highlands zu erleben. Das Datum passte in unseren Sommerferienkalender; zudem kannten wir das Skipperteam in Hamburg aus unseren bisherigen Ausbildungstörns in der Ostsee.

Gute Laune bei hochsommerlichen Temperaturen nach dem Ablegen in Hamburg bei Sonnenaufgang.



Hochspannend war die Wettervorhersage. Der gefahrene Kurs folgte tatsächlich der Routenplanung. (Planung links, gefahrene Route rechts)



Die Sunrise, unser sicheres Zuhause mit zuverlässiger Ausrüstung.



Einfahrt in den Kaledonia Kanal bei Iverness. Diese 60 sm Wasserstrasse verläuft durch den Great Glen und verbindet die Ost- und Westküste von Schottland.

Nach der ausdauernden Überfahrt wurden wir von gutem Wetter verwöhnt und jeder konnte seine Passion pflegen. Rechts: Vorbeifahrt am Urquhart Castle beim Loch Ness.



Das Schottische Wetter erlaubt "vier Jahreszeiten an einem Tag" zu erleben. Die gute Laune bleibt trotz Rudergehen erhalten.

Neptune's Staircase ist die volkstümliche Bezeichnung einer Schleusenanlage im Kaledonischen Kanal in Schottland bestehend aus acht Schleusenkammern. Sie ist die längste Schleusentreppe Großbritanniens.

Die Schleusentore werden durch die Schleusenwärter bedient. Das Fieren der Leinen und positionieren der Fender ist jedoch in der Verantwortung der Yachtcrew.



Weiterfahrt nach Oban, einer schönen Hafenstadt im Westen Schottlands. Sie ist ein Tor zu den Hebrideninseln. Unterwegs machten der Strong Tidal Stream und die Wellen der Races darauf aufmerksam, dass sich zwischen den Inseln vertikale Strömungen befinden. Sie sind bei der Durchfahrt ein einmaliges Erlebnis. Hinweise dazu finden wir auf den Seekarten.



Der neun Seemeilen lange Crinan Kanal verläuft mit 15 Schleusen von Crinan nach Ardrishaig. Der gesamte Schleusenvorgang wird von der Yachtcrew selbständig durchgeführt. Mit unserem Tiefgang von 2.3 m wird im Süßwasser zusätzlich 10 cm addiert. Wir hatten Glück mit dem ausreichenden Wasserstand und konnten nach der Anmeldung den Wasserweg erfolgreich ohne Grundberührung durchqueren.



Einfahrt zum bezaubernden Seaport Crinan. Wir blieben eine Nacht im Sealock. Zeit für Kaffee und Kuchen sowie die Wanderung im uralten atlantischen Regenwald im Schottland mit wunderbaren Ausblicken auf dem gut angelegten Wanderweg.

Dalriada
A Landscape Carved by Time

Crinan Canal

Britain's most Captivating Shortcut

Rich in history, rich in wildlife - the Crinan Canal is a stunning place to explore. Every year up to 3000 boats, mostly pleasure craft, pass through this canal, together with many walkers and cyclists. Join them and travel along Britain's most captivating shortcut.

KEY:

- Information Point
- Industrial Heritage
- Cup and Ring Marked Rocks
- Fort / Dun
- Bronze Age Cairn
- Parking
- Viewpoint
- Cycle Path
- Walks / Trails
- Dalriada Heritage Trail
- Castle District
- Crinan Wood
- Dunstaffnage Walks and Near to Nature Trail
- The Crinan Canal
- Township
- Parish / Woodland
- Locks
- Sea
- You are here

A journey along the canal is a journey through time. As you will see the Crinan Canal is an exceptional example of 19th century engineering. Little has changed since it was opened in 1801. You will pass 15 distinctive locks and 7 bridges. Look out for the 2 lighthouses that guided sailors safely home. Wander past the many lock-keepers' cottages and keep your eyes open for the 'water waster,' a clever piece of engineering which has maintained water levels in the canal for over 200 years.

The canal is surrounded by one of the most **important archaeological landscapes** in Britain. Scan the horizon for ancient forts and standing stones. Take a detour to the mysterious cup and ring marks on nearby rocks.

Look out for the **exceptional wildlife and habitats** that cloak the canal, particularly the Great Moss or Moine Mhor - one of the last remaining peat bogs in Britain. Look to the hills for hidden rainforests. Listen out for the call of wood warblers, redstarts and buzzards as they soar above your head.

Enjoy your journey.

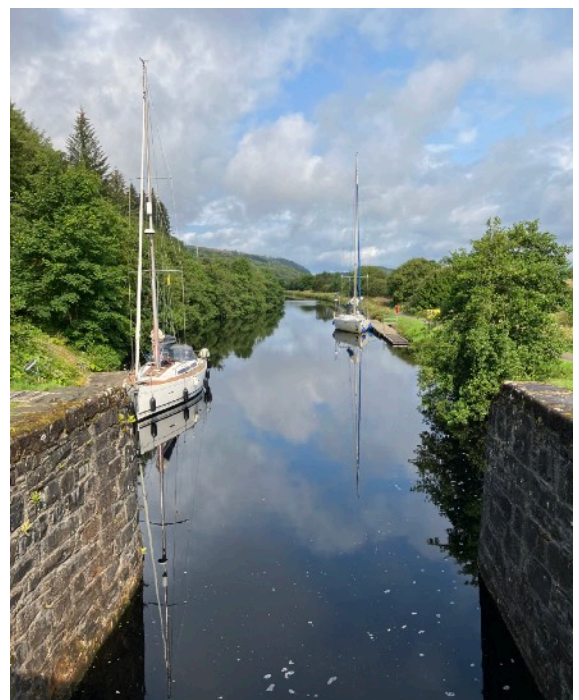
Moine Mhor National Nature Reserve is rich in spectacular wildlife. It began to form over 5000 years ago.



Oben: Einfahrt Seaport Corinna



Links und rechts: Spannende Schleuseneinfahrten und Koordination mit dem Nachbarn in der Schleuse beim Fluten.





Fazit: Mit dem gemeinsamen erklärten Ziel lässt sich sehr viel zusammen erreichen. Am Anfang des Törns war sich die Crew und der Skipper komplett unbekannt. Von Hamburg bis Cuxhafen wurde Sicherheitseinweisung gewissenhaft durchgeführt und Teamrollen abwechselnd eingeübt. Die Routenplanung mit der Seewettervorhersage ist unglaublich zuverlässig. Die Nordsee zeigte sich (zum Glück) von ihrer berechenbaren Seite. In Hamburg wurde proviantiert mit vollgefüllten 5 Einkaufswagen. Durch den stetigen Seegang und den über 5 Tage und 4 Nächte dauernden Schichtbetrieb bei der Überfahrt verging jedem die Motivation zum ausgiebigen Kochen. 2 Crewmitglieder konnten über Stunden nicht an der Wache eingesetzt werden und bedurften der Schonung unter Deck. Die Ernährung bestand bei der Überfahrt aus Bananen, Äpfel, Zwieback, Kaffee, Bouillon und Cola. Sobald wir uns jedoch im Kanal und im Hafen befanden, wurde abwechselnd und virtuos ein Highlight nach dem anderen aus der Kombüse gezaubert. Die gesamte Technik erfüllte Ihren Dienst. Durch die hohe

Feuchtigkeit lösten sich vereinzelt die Luftkammern der Automatikrettungswesten selbstständig aus. Die Tabletten waren dabei die Schwachstelle.



Ein grosses Dankeschön an unseren Skipper Ronald Tübke aus Berlin und die Organisation von Skipper Team mit Jochen Schoenicke, sowie meiner Frau Ilona Maria. Meine Nachfrage wurde von meiner Liebsten bestätigt, noch einmal ein solches Abenteuer mit mir zu wagen.

Unsere beschauliche Reise endete für uns mit dem Besuch im historischen Edingburg.

Segeln auf dem Nil / Nov. 2024

Feluke und Dahabiya Hugo Buser

Eine Segelreise verbunden mit alt-ägyptischer Kultur.

Spannend sind die Windverhältnisse im oberen Teil des Niltals in Ägypten im Winterhalbjahr:

Die Winde blasen Nil aufwärts nach Süden gegen die Strömung! Ursache ist das subtropische Hoch über der Sahara und Saudiarabien. Dieses zieht Luft aus dem Mittelmeerraum das Niltal hinauf nach Süden. Aufkreuzen muss man mit Segelbooten im Winter daher Nil abwärts! (Im Sommer weht Südwind!)

Das typische einfache Transportsegelboot für Personen und Waren, die



Feluke mit Settesegel

Feluke (hier vor Luxor) ist sehr einfach Einhand zu bedienen: Der Steuermann zuhinterst bedient auch die Schot am hinteren Ende des Baums, wobei dieser meist das Vordeck berührt und beim Wenden darüber schleift.

Einen ganzen Nachmittag durften wir auf diesem Schiff die vorzüglichen Segel-eigenschaften erleben. Einen Motor besitzen die **Feluken** übrigens nicht. Die Ägypter sind ausserordentlich geschickt unter Segel an-respektive abzulegen. Im Innern

ist es wunderbar bequem mit gepolsterten Sitzbänken mit vielen Kissen und Tischen.

Besonders imposant sind die vielen Feluken in der Abenddämmerung vor Luxor.



Heissluft-Ballonfahren hat im weitesten Sinn auch mit Segeln zu tun. Grosses Spektakel täglich in Luxor! Das konnten wir uns selbstverständlich nicht entgehen lassen!



Nördlich Luxor bestiegen wir eine **Dahabiya** für vier Tage und Nächte von Luxor nach Assuan. Im unteren Deck liegen Küche und Schlafräume, im Obergeschoss ist viel Platz für Esstisch und Chillecken. Mit zwei Segeln schafft das Boot bei leichten Winden vor dem Wind 6 bis 7 km/h. Segeln war jeweils von 11 bis 15 Uhr angesagt, in der übrigen Zeit zog uns an langer Leine ein Motorboot. (bei zu wenig Wind).

*Unsere Dahabiya für 4 Tage in voller Segelfahrt
(Foto vom Motorboot aus aufgenommen)*



Abbildungen auf den Wänden der Grabkammern Ägyptischer Pharaonen weisen darauf hin, dass Schiffe in ähnlicher Bauweise schon vor Tausenden von Jahren von den alten Ägyptern verwendet wurden. Der Name, hergeleitet von dem arabischen Wort Gold (dahab), hat seinen Ursprung in den vergoldeten Schiffen der muslimischen Herrscher Ägyptens im Mittelalter.

Speziell sind die Befestigungen der Dahabiyas am Nilufer. Keine Landeeinrichtung ist erforderlich. Angelandet kann praktisch überall werden. Trick: Ein Distanzbalken nach ca einem Drittel der Schiffslänge zum Ufer wird zwischen Schiff und Ufer geklemmt, wobei der Bug mit wenig Tiefgang beinahe Uferberührung hat. Für die Tauen zur Befestigung des Schiffs werden 1.5 Meter lange Rundeisen

in den Boden geschlagen, die bei Weiterfahrt wieder mitgenommen werden. Ein ganz tolles Segelerlebnis anderer Art: total entschleunigt!



Zuvorderst die Landbrücke für die Passagiere, dahinter der weiße Distanzbalken des Schiffs zum Ufer.

Unten: Oberdeck



*2 Wandbilder aus den Gräbern von Luxor:
Links: Die Sonnenbarke
Rechts: Schakalgott Anubis balsamiert den Pharaon ein*

Weiterbildung mit dem CCS Schweiz im Solent auf dem Weg zum Skipper 1

Im September 2024 durfte ich zuerst am Manövertörn und gleich anschliessend am Kadertörn des Cruising Clubs der Schweiz teilnehmen. Es fand in einem der schönsten und spannendsten Törnreviere statt, nämlich im Solent, der Gegend zwischen Portsmouth und der Isle of Wight in Südengland. Der erfolgreiche Abschluss dieser beiden Kurse ist eine der Voraussetzungen zur Erlangung der Würde als Skipper 1 beim CCS Schweiz, nebst der erfolgreichen Tätigkeit als Skipper 2 auf mindestens drei CCS Törns. Nach Erhalt des Hochseescheins und der Empfehlung von zwei Skippern und einer Skipperin, habe ich zügig alle notwendigen Kurse für die Ernennung zum Skipper 2 absolviert.

Nach dieser Ernennung, auf die ich stolz war, war ich mit verschiedenen Skippern als SK2 in unterschiedlichen Revieren unterwegs, meist im Tidengewässern. Mit jedem Törn habe ich viel dazugelernt und meine nautische Ausbildung entsprechend vorangetrieben. Doch mit der Weiterbildung zum Skipper 1 tat ich mich schwer. Zum einen wurde mir von sehr erfahrenen Seebären klargemacht, dass man ohne eigenes Boot (sprich: viel Erfahrung) und mindestens 100'000 absolvierten Seemeilen (sprich: noch mehr Erfahrung) nicht wirklich zum Skipper 1 beim CCS taugt. Da ich bislang weder ein eigenes Boot besass (noch besitze) noch mit zwei bis drei Wochen pro Jahr auf See nie und nimmer vor Erreichen der Altersguillotine des CCS 100'000 Seemeilen erreichen würde, habe ich davon abgesehen, konkret weitere Schritte auf dem Weg zum SK1 beim CCS zu verfolgen. Zudem war mir die grosse Verantwortung für Boot und Crew, die mit der Funktion als SK1 einhergeht, etwas ungeheuer. Auch wenn ich aus beruflichen Gründen

gewohnt bin, viel Verantwortung zu übernehmen, so ist es eine andere Art von Verantwortung, wenn es bei einem als riskant taxierten Hobby um die Sorge um Leib und Leben von anderen Menschen geht. Ich habe wirklich grossen Respekt vor allen CCS SK 1, welche diese Verantwortung übernehmen!

Dennoch wurmte es mich immer wieder, dass insbesondere Segelkollegen, die gleichzeitig mit mir oder nach mir den Hochseausweis erhielten, inzwischen als SK1 unterwegs sind. So sagte ich mir, wenn die es schaffen, so müsste ich doch das auch können! Leider ist mir nur eine einzige Segelkollegin bekannt, die inzwischen die Ernennung als SK1 beim CCS erhalten hat. Sie hat mit mir den Skipperkurs absolviert. Nicht ganz überzeugt, nahm ich doch immer wieder einen Anlauf, meine gefühlte mangelnde Erfahrung durch weitere Ausbildungen zu kompensieren. Als ich zum Manöverkurs ansetzen wollte, war der zwingende Kurs entweder schon ausgebucht oder er fand zu einer Zeit statt, in der ich als Berufstätige keine Ferien beziehen konnte. So wartete ich auf die nächste verfügbare Gelegenheit, die sich im Jahr 2024 durch sofortige Anmeldung bei der Publikation der Törns im Herbst 2023 realisierte.



Zwischenzeitlich besuchte ich viele der vom CCS und anderen Anbietern durchgeführten Kurse – manchmal auch mehrfach. So versprach ich mir vom von der RG Basel angebotenen Hafenmanövertraining, durch praktische Übung auf dem Charterboot mehr Vertrauen zu gewinnen, um in allen Situationen mit dem Schiff so sicher wie möglich ab- und anzulegen. Obwohl mir die Manöver in der Regel gut geglückt sind, schien dieser Kurs für mich leider nicht nachhaltig zu sein – jedenfalls habe ich ihn fast jedes Jahr besucht! Man würde meinen, damit wäre mein Selbstvertrauen in die Bootsführung im Hafen gestiegen. Doch leider war das Gegenteil der Fall. Von Mal zu Mal wurde es geringer. Je mehr ich wusste, was schief gehen kann, weil ich es auch bei anderen beobachtete, desto ängstlicher bin ich geworden. Angst ist keine gute Ratgeberin. So habe ich mich vor dem Durchführen der Manöver eher gedrückt und habe mich lieber in meine Komfortzone begeben und die assistierende und weniger fordernde Crewfunktion übernommen. Manchmal ist dann tatsächlich im Manöver etwas nicht ganz so gelaufen, wie geplant. So redete ich mir ein, dass dies keine gute Voraussetzung für die Übernahme der Bootsführung sei! Dass die Manöver meine Schwachstelle seien, wurde mir von den Skippers, mit denen ich als SK2 unterwegs war, auch immer wieder bestätigt.



So bin ich mit der Erwartung in die Weiterbildung des CCS gestartet, dass ich mich in diesem Punkt nur noch verbessern kann. Im Manövertörn waren nebst dem Instruktor drei weitere männliche Teilnehmer an Bord, zwei davon mit weniger Segelmeilen auf dem Buckel als ich. Gespannt sind wir in die Woche gestartet. Im Manöverkurs hat der SK1 hauptsächlich die Navigation übernommen – wir sollten uns auf die Manöver konzentrieren. Meist wurde ein Manöver zuerst von demjenigen durchgeführt, der sich freiwillig gemeldet hat. Es kamen in der Regel alle einmal zum Zug. Rückblickend wäre es besser gewesen, eine klare Reihenfolge bei den Manövern abzumachen, so dass jedes Mal eine andere Person zuerst drankommt. Wo möglich, haben wir die Manöver vorbesprochen und sofern es die Situation erlaubte – gleich im Anschluss daran die Verbesserungen diskutiert, spätestens beim Ankertrunk. Was mir gefallen hat, ist, dass wir gleich am ersten Tag des Auslaufens das MOB-Manöver auf verschiedene Weisen geübt haben. Wir haben im Kurs einiges an Manövern geübt, vom Anlegen seitwärts, vorwärts und rückwärts bis zu Ankermanövern. Nach einem sehr schönen Ausflug nach Poole, um Seemeilen für einen der Teilnehmenden zu sammeln, haben wir am eigenen Leib erfahren, warum man nach Möglichkeit die Situation Wind gegen Strom meiden sollte – sie kann Seekrankheit hervorrufen! Am Samstagmorgen verliess die Crew das Boot und die Teilnehmer des Kaderkurses wurden vom Instruktor und mir begrüsst.

Im Kadertörn ging es vor allem um die Schiffsführung und die Sicherheit an Bord. Wir waren diesmal nebst dem Instruktor eine Crew von zwei Frauen und zwei Männern. Hier war nun die Situation umgekehrt, ich war diejenige Teilnehmerin mit der geringsten Erfahrung auf See! Sehr spannend war unser Sicherheitsbriefing – beim Thema Feuer an Bord durften wir dem Erlebnisbericht einer der Teilnehmenden zu-

hören – sehr, sehr eindrücklich! Es mussten gleichzeitig – weit abgelegen vom Land – ein Feuer sowie ein Wassereintrich bekämpft werden. Ursache dafür war ein elektrischer Kurzschluss, verursacht durch Wassereintritt wegen eines fehlerhaften Umbaus der Vorbesitzer des Bootes. Jeder Teilnehmer durfte nun einen Tag als Skipper bestreiten und den Rest der Crew führen. Abends gab es von den anderen Feedback, was gut gelaufen ist und wo noch Verbesserungspotential herrscht. Glücklicherweise war ich nicht am Tag dran, an dem wir mit Wind der Stärke 6 und Böen von 7-8 Bft unterwegs waren und auch noch geankert haben! Doch auch das war ein Erlebnis. Es war schon sehr spannend, wie anders es war, mit einer Crew von erfahrenen Seglerinnen und Seglern unterwegs zu sein. Es hat sehr viel Spass gemacht und ich würde jederzeit mit jedem der Teilnehmenden wieder zur See fahren.

Noch zu unserem Boot: Die HR 39 (Sailing Swiss III) ist inzwischen verkauft und mit der neuen Linjett ersetzt worden. Es war höchste Zeit! Wir hatten einige Reparaturen: In der Woche des Manövertörns waren wir zwei Mal wegen des Motors/Getriebes in der Werft, haben einen Ölwechsel vorgenommen, die Heizung lief nicht mehr (wir hatten zum Glück elektrische Heizkörper als Ersatz von der Werft ausgeliehen bekommen), die Leine des Kugelfenders musste geflickt, die Toilette entstopft werden und täglich waren weitere kleinere Reparaturen nötig. Doch auch dies sind wertvolle Lernerfahrungen.

Mein Fazit: Die Ausbildung ist nützlich, doch nur noch mehr Erfahrung und stete Übung wird mich zur wirklich guten Skipperin 1 machen. Bis dahin werde ich sehr gerne als SK 2 oder Crew auf Törns mitfahren! Fragt mich ruhig an.

Monika Naef



Sailing Swiss III

Eine weitere Reise mit der Motoryacht „La Motte“ 16. Mai – 3. Juni 2024

Da die Anreise mit dem ÖV etwas kompliziert war und wir auch Vito, unseren Hund wieder mitnehmen durften, reisten wir mit dem Auto nach Waren, dem Hauptort in der Mecklenburgischen Seenplatte. Am ersten Tag durchquerten wir Deutschland auf dem Weg zu unserem Übernachtungsort, der Lutherstadt



Gotthold Ephraim Lessing
(1729 – 1781)
Dramatiker, Philologe
erwarb hier 1752 den Magistergrad

Wittenberg, die wir am späten Nachmittag erreichten. Wittenberg ist ein schöner und durch die von Luther am Münstertor angeschlagenen Thesen sehr berühmter Ort. Nach einem feinen Nachtessen inmitten von originalen Braukesseln unternahmen wir noch einen kurzen Rundgang durch die Gassen der alten Stadt. Nach dem ausgiebigen Frühstück bewunderten wir die schön renovierten Häuser. An vielen Fassaden bemerkten wir Tafeln berühmter Persönlichkeiten, die sich in Wittenberg aufgehalten hatten, sozusagen von Goethe bis Schiller, also Jeder von Rang und Namen. Die Stadtkirche ist im Innern sehr schlicht und nüchtern ganz in der Zeit der Reformation gehalten, mit Ausnahme der grossen Gemälde der berühmten Maler Lucas Cranach dem Älteren und Jüngeren. Beim Gang durch die alten Gassen stellten wir fest, dass Schaufensterdekorationen und Einrichtung der Geschäfte immer noch die alten DDR-Zeiten ausstrahlten. Nach der Stadtbesichtigung machten wir uns auf den Weg Richtung Berlin, wo wir wegen des Pfingstverkehrs eine Zeitlang

im Stau standen. Bis Malchov, wo wir die Autobahn verliessen, herrschte dichter, aber rollender Verkehr, so dass wir am Nachmittag Waren erreichten, wo wir auf der La Motte von Christoph erwartet und herzlich willkommen geheissen wurden. Vito freute sich mit uns, wir kannten ja das Schiff schon von unserer letzten Reise. Nach dem Auspacken und Einräumen assen wir beim Italiener und nach einem Absacker kehrte Ruhe ein. Am Samstagmorgen stellten wir das Auto auf den für zwei Wochen gemieteten Parkplatz und gingen einkaufen. Der Supermarkt befand sich in der Nähe des Hafens in der gemütlichen Altstadt von Waren. Nach dem Einräumen der Einkäufe ging unsere Reise auch schon los. Wegen des niedrigen Wasserstands der Elbe musste Christoph einen neuen, längeren Weg zu unserem Zielort Hamburg wählen, so dass wir etwas unter Zeitdruck standen. Wir legten ab und fuhren bei strahlendem Sonnenschein und weissen Frühsommerwolken über die Müritz nach Mirow, einem kleinen Hafen im verwunschenen Park nahe des



Mirower Schlosses. Zum Nachtessen genossen wir im Strandhotel regionale Fischspezialitäten und als Abschluss einen Spaziergang für den Heimweg.

Die Fahrt nach Fürstenberg am nächsten Tag war einfach wunderbar. Das Naturschutzgebiet Müritz ist so reich an Eindrücken! Die Kanäle schlängeln sich durch Wälder mit unglaublich dicken und grossen Bäumen, Schilfbeständen, Seerosen und Vogelstimmenkonzert. Obwohl viele Wassertouristen unterwegs waren, gab es kaum Gedränge mit den grossen und kleinen Booten und unsere Schleusenmanöver waren alle perfekt. Im Laufe des Tages verschlechterte sich das Wetter und nach dem Anlegen in Fürstenberg begann es zu regnen. Wir brauchten Geld und Vito musste bewegt werden, also unternahmen wir eine Stadtbesichtigung. Schon der erste Eindruck versetzte uns um Jahrzehnte



zurück in die DDR. Der Ort wirkte ungepflegt, wir sahen viele schöne alte aber leider verlotterte Häuser, leere Schaufenster, Mode aus den Fünfzigerjahren und eine breite und verkehrsreiche Durchgangsstrasse durch die Altstadt und den Schlosspark mit dem renovationsbedürftigen Schloss. Das Essen beim Italiener am Hafen war gut, aber nicht günstig und nur mit Bargeld zu bezahlen. Wir fragten uns weshalb.



Am Montag war der Hafen in Mildenberg/Ziegeleipark unser Ziel. Kurz vor der Hafeneinfahrt wurden wir von sintflutartigen Wassermassen und Hagelkörnern eingedeckt. Man sah die Hand vor Augen nicht mehr, aber so schnell wie das Unwetter begonnen hatte, hörte es auf und die Sonne schien wieder. Wir beschlossen die riesige, ehemalige Ziegelei zu besichtigen und bestiegen die alte Industriebahn, die uns über das riesige Gelände zu den Brennöfen und allen weiteren Sehenswürdigkeiten brachte, wo bis in die Siebzigerjahre Backsteine



produziert wurden. Die Führung durch dieses Industriemuseum war ausserordentlich spannend. Das Essen im Hafenrestaurant war vorzüglich, aber Christoph machte mir doch etwas Sorgen, weil er schon den ganzen Tag stark hustete. Der nächste Tag brachte uns nach Oranienburg mit seinem berühmten Schloss, welches heute vor allem als Stadtverwaltung gebraucht wird. Die Ausmasse der Gebäude sind riesig, genau wie der dazugehörige Park, der leider geschlossen war. Potsdam, die geschichtsträchtige Stadt mit ihren Schlössern, die alle geschlossen waren, war das Ziel für Mittwoch.



Wasserwerk Potsdam



Potsdam

Das Wetter zeigte sich durchzogen, die Regenfront erreichte uns am Nachmittag. Christoph ging es nicht gut und ich empfahl einen Arztbesuch. Leider war das auch in einer grossen Stadt wie Potsdam nicht so einfach, so landete der Patient nach Umwegen in der Notfallstation eines Spitals. Diagnose Lungenentzündung. Dank Antibiotika und fiebersenkenden Tabletten ging es ihm am nächsten Morgen schon wieder besser und nach einer weiteren Arztkontrolle konnten wir weiterreisen. Das Wetter war auch wieder besser. Wir hatten eine recht lange Strecke vor uns bis wir unser Ziel, den sehr schönen Hafen der Stadt Brandenburg erreichten.



Brandenburg Rathaus

Der Stadtbummel dauerte länger als vorgesehen, denn der Ort war sehr besonders: Lebhaft, geschäftig, mit schönen, wunderbar renovierten historischen Gebäuden und mit Kopfstein gepflasterten Gassen. Auf einer der Brücken entdeckten wir ein altes Regulierwerk für alle Gewässer im Umkreis. Auf dem sonnigen Münsterplatz machten wir einen Zwischenhalt, um uns für den Rückweg zu stärken. Für das Nachtessen wählten wir den Ratskeller, ebenfalls ein altes, traditionelles Lokal.



Brandenburg Pegel



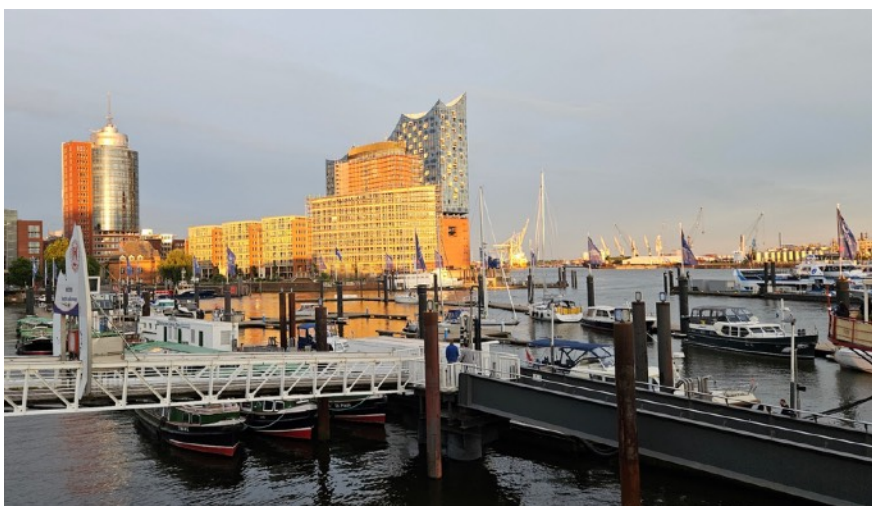
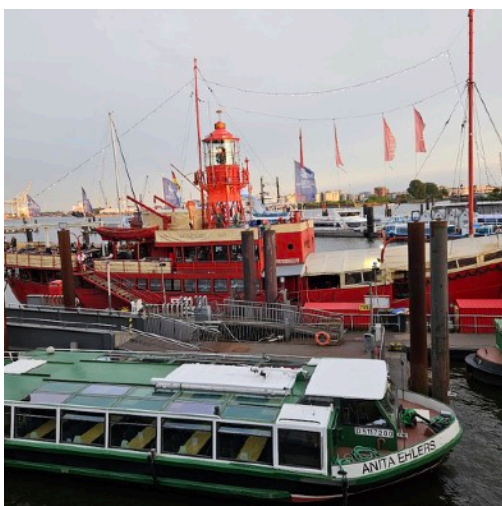
Unser Ziel am nächsten Tag war Genthin, ein kleiner Hafen, in welchem wir dank einer frühen Reservation noch einen Platz fanden. Am 26. Mai fuhren wir auf dem Mittellandkanal nach Haldensleben. Die Fahrt war interessant, weil reger Schiffsverkehr unsere Aufmerksamkeit forderte und wir die Elbe in einem Aquädukt überquerten. Im Hafen von Haldensleben fanden wir dank freundlichen Schiffsnachbarn noch einen genügend grossen Anlegeplatz. Für das Nachtessen suchten wir uns ein griechisches

Restaurant aus. Das Essen war vorzüglich und der Uso wurde grosszügig ausgeschrieben. Der Wirt hatte einen Narren an uns und Vito gefressen, spendete den Metaxa als Verdauungshilfe und eine Flasche eigen hergestelltes Olivenöl zum Mitnehmen. Weiter ging es am nächsten Tag auf dem Kanal bis Wolfsburg. Von Weitem bestaunten wir das grün beleuchtete Stadion und die vier Kamine. Nach Wittingen am Elbe Seitenkanal passierten wir die Schleuse Uelzen mit 23m Höhenunterschied. Über Bad Bevensen und Lüneburg, wo uns das Schiffshebewerk 38m in die Tiefe auf das Niveau der Elbe transportierte, erreichten wir Lauenburg, eine sehenswerte, alte Kleinstadt. Nun war Hamburg in Reichweite. Die Elbe schlängelte sich mit schwacher Strömung in einem breiten, betonnten Bett dahin. Nach Geesthacht, der letzten Schleuse, war es bis Hamburg nicht mehr weit. Wir fuhren durch Industriegebiete und die ersten Vororte. unter Brücken durch und schon bald erstrahlte die Elbphilharmonie im Sonnenlicht.



Im Stadthafen war ein Platz für uns reserviert. Nach zwei Wochen Ruhe war das bunte Treiben auf den Schutzdämmen schon fast anstrengend. Mit einem Nachtessen beim Portugiesen beendeten wir unsere Ferien auf der La Motte. Für zwei Wochen Gastfreundschaft danken wir Christoph sehr herzlich.

Christine und Hans Litscher



Zweimal Hamburg: Leuchtturmboot / Elbphilharmonie

Protokoll der 58. Generalversammlung

15. November 2024, Hotel Mühle, Aesch

Captain Monika Naef begrüsst die Teilnehmenden. Alle Einladungen sind rechtzeitig per E-Mail, oder auf Wunsch schriftlich per Post, den RG Mitgliedern sowie Gönner und Gönnerinnen zugestellt worden. Die GV ist beschlussfähig.

1. Wahl des Tagespräsidiums, des Protokollführers und der Stimmenzähler

Captain Monika Naef schlägt Christoph Rosenthaler als Tagespräsidenten, Constantin Sluka als Protokollführer und Richard Burnell und Martin Heller als Stimmenzähler vor. Es gehen keine weiteren Vorschläge ein. Die Genannten werden einstimmig durch Akklamation gewählt.

2. Genehmigung der Traktandenliste

Die Traktandenliste wird ohne Enthaltung einstimmig genehmigt.

3. Genehmigung des Protokolls der 57. Generalversammlung vom 10. 11. 2023

Das Protokoll wurde im Jahrbuch publiziert und ist auf der Webseite der RG Basel abrufbar und liegt an der Versammlung auf. Es gehen keine Änderungswünsche ein. Das Protokoll wird ohne Enthaltungen einstimmig genehmigt. Dem Protokollführer Constantin Sluka wird gedankt.

4. Aufnahme und Ausschluss von Mitgliedern

Der Mitgliederbestand per 30. September 2024 beträgt 370 (369*) Mitglieder, davon 11 Junioren und Juniorinnen, 2 Ehrenmitglieder und 13 Gönner und Gönnerinnen.

Im Vereinsjahr 2023/2024 sind 20 Mitglieder aus der RG Basel ausgetreten. Bedauerlicherweise sind 2 aktive Mitglieder im abgelaufenen Vereinsjahr verstorben. Zu Ehren der Verstorbenen wird eine Gedenkminute eingelegt.

Auf Antrag des Vorstands werden folgende 7 Personen neu als Mitglied in die RG Basel aufgenommen:

Calogero Butera, Angelo Domenico Dalla Favera, Andreas Fässler, Iuliia Iaroshchuk, Sebastian Weege, Peter Steiner, Peter Schwab.

Der Captain heisst die neuen Mitglieder herzlich willkommen!

Christine Litscher und Eva Litscher werden auf Antrag des Vorstands neu als Gönnerinnen in die RG Basel aufgenommen. Der Captain bedankt sich bei den neuen Gönnerinnen!

Nach Aufnahme der neuen Mitglieder durch die heutige Generalversammlung beträgt der Mitgliederbestand 377.

Auf Antrag des Vorstands werden die folgenden 3 Personen zu Ehrenmitgliedern der RG Basel ernannt:

Ferdinand Kessenich, Lukas Landmann, Martin Zweifel.

Der Captain gratuliert den neuen Ehrenmitgliedern!

* Ein Mitglied hat seinen Austritt erst nach Erhalt der Einladung zur GV erklärt, der aber vom Zentralclub rückwirkend auf 30.9. gesetzt wurde.

5. Jahresberichte der Ressorts

Jahresbericht Captain:

Captain Monika Naef führt durch die Präsentation und berichtet über die Aktivitäten der RG und aus dem Vorstand.

Im abgelaufenen Vereinsjahr konnten wieder einige Anlässe durchgeführt werden. Besondere Lichtblicke waren der Neujahrsanlass und der Besuch bei der RG Thun, bei den die Teilnehmenden bei schönstem Wetter einen Ausflug in diversen Segelbooten auf dem Thunersee geniessen durften.

Folgende Anlässe konnten wir im vergangenen Jahr neben den regelmässigen Hock am Rhy erfolgreich durchführen:

- - 57. Generalversammlung, 10.11.2023
- Weihnachtsessen im Seemannskeller, 13.12.2023
- Neujahrsanlass bei der Stiftung Brasilea, 12.01.2024
- Stammabend: G. Gutbrod "Meteodaten", 06.03.2024
- Stammabend: N. Friederich "Schatten im Paradies", 03.04.2024
- Team Ocean's 4 "Im Ruderboot über den Atlantik", 26.04.2024 (von SKSW)
- Apero und Filmbesuch "10th International Ocean Film Tour", 30.04.2024
- Besuch bei RG Thun auf dem Thunersee, 31.08.2024
- Stammabend: P. & V. Schmid "Eine Reise mit Odin im Bottnischen Meerbusen", 02.10.2024

Der Captain dankt allen, die durch die Organisation und Teilnahme zum erfolgreichen Gelingen unserer Anlässe beitragen. Wir sind immer dankbar für Ideen und Wünsche von den Mitgliedern!

Jahresbericht Ausbildung

Der Captain berichtet über die im Vereinsjahr durchgeführten Kurse. Leider hat Ulrich Schnepfel das Amt als interimistischer Ausbildungschef im März 2024 niedergelegt. Verdankenswerterweise haben mehrere Personen im Hintergrund mitgewirkt, nämlich Daniel Schenk, Silvio Ofner, Christoph Rosentahler, Roland Stöckli, Gilbert Rychen und Hans Litscher, so dass der HSA auch dieses Jahr am 21. Oktober 2024 gut angelaufen ist. Der Captain dankt den Instruktoeren ganz herzlich für ihren tollen und treuen Einsatz und bedankt sich bei Ulrich Schnepfel, der die letztjährige Kurssaison aufgegleist hat.

Der HSA Kurs 2023/2024 konnte mit 14 Teilnehmern durchgeführt werden. Ebenfalls erfolgreich durchgeführt wurde der Radarkurs und im Frühjahr das Hafenmanövertraining. Erfreulicherweise konnte der Astronavigations-Kurs ein letztes Mal von Arnold Flückiger durchgeführt werden. Roland Stöckli wird künftig den Kurs als Ausbilder übernehmen.

Der Captain bedankt sich ganz herzlich bei allen Referenten, den Organisatoren und und bei Ulrich Schnepfel, der die letzte Saison auch als Ausbildner bestritten hat.

Jahresbericht Törns

Ein Ausbildungstörn wurde im April 2024 in St. Malo von Rahel Sameli für die RG Basel auf einem Charterboot durchgeführt. Kari Freivogel führte einen RG-Törn von Bergen nach Lerwick auf der SY Smiling Swiss III durch.

Jahresbericht Jahrbuch

Das Jahrbuch 2024 umfasst wieder viele spannende Beiträge, diesmal wieder in gedruckter Form. Hugo Buser wird das Amt als Jahrbuchverantwortlicher abgeben. Wir suchen nun Interessenten, die gerne publizistisch tätig sind! Der Captain bedankt sich bei Hugo für seine tolle Arbeit am repräsentativen Jahrbuch und bei unseren Inserenten.

Jahresbericht CCS Zentralclub

Christoph Rosenthaler ist neu Vize-Commodore für Skipperbelange. Hugo Buser war aktiv in der AG "Neues Schiff" tätig, und wird im Dezember Stammabend einen Vortrag halten und von seiner Aktivität berichten. Die Linjett (Sailing Swiss IV) hat im Juli 2024 ihre Taufe gehabt und ist seither auf Törn. Die HR 39 (Sailing Swiss III) wurde auf Ende Saison verkauft.

Die Jahresberichte werden ohne Enthaltung einstimmig genehmigt.

6. Jahresbericht des Kassiers, Jahresrechnung 2023/2024, Revisionsbericht

Die Jahresrechnung 2023/2024 liegt an der Versammlung auf.

Kassier Andreas Rüdüsühli führt durch die Erfolgsrechnung, die einen **Verlust von CHF 10'011** ausweist. Das Steuerkonto der RG Basel wurde neu in der Bilanz auf CHF 38 nachgeführt. (Die Steuern wurden immer automatisch vom Konto mit Vorauszahlungen bei der Steuerverwaltung abgezogen). In der Erfolgsrechnung werden die Kurse mit einer negativen Bilanz von CHF -1'127 ausgewiesen. Ein Faktor ist die sehr verspätete Rechnung des Vercharterers des Hafenanövertrainings 2021, für den keine Rückstellung gebildet wurde. Zudem wurden nicht alle Kurse durchgeführt oder waren schlechter besucht als in den Vorjahren. Ein WLAN Router für das Kurslokal wurde als Investition angeschafft.

Dank grossem Einsatz von Hugo Buser konnten viele Inserenten für das Jahrbuch gewonnen werden, sodass der Verlust trotz Drucks des Jahrbuchs deutlich niedriger als geschätzt ausgefallen ist.

Beim Marketing wurden nachträgliche Rechnungen bei Google beglichen, die uns vom ehemaligen Mitglied, das für Marketing zuständig war, nicht weitergeleitet wurden.

Die Bilanzsumme beträgt CHF 93'584.69.

Christoph Müller und Richard Burnell bemängeln, dass das Vereinskapi tal auf der Tischvorlage nicht richtig dargestellt ist. Der Kassier erklärt darauf die Zusammensetzung des Vereinskapi tals detaillierter. Ein Guthaben von Vorstandsmitgliedern wurde in der Präsentation bzw. der Auslage falsch dargestellt und in das Vereinskapi tal eingerechnet. Der Kassier zeigt die detaillierte Aufschlüsselung (siehe Beilage), welche er ab nächstem Jahr an Stelle der bisherigen Darstellung der Erfolgsrechnung präsentieren wird. Die Detailübersicht wird dem Protokoll hinzugefügt, aber nicht im Jahrbuch publiziert.

Revisor Hansruedi Zingg berichtet von der Revision und bestätigt die Erfolgsrechnung des Kassiers. Er beantragt, die Jahresrechnung zu genehmigen und Kassier und Vorstand zu entlasten.

7. Entlastung des Kassiers und Vorstands

Der Tagespräsident Christoph Rosenthaler und die Mitglieder bedanken sich beim Vorstand für ihr ehrenamtliches Engagement.

Der Vorstand wird einstimmig, bei Enthaltung der Vorstandsmitglieder, entlastet.

Der Kassier Andreas Rüdüsühli wird einstimmig, bei Enthaltung des Kassiers, entlastet.

8. Wahlen und Wiederwahlen

Es stehen keine ordentlichen Wahlen an, da gemäss den Statuten die Amtsdauer der Mitglieder des Vorstands und der Kontrollstelle jeweils zwei Jahre beträgt.

Allerdings ist das Amt des Ausbildungschefs ist nach wie vor vakant. Unser Materialwart, Giuseppe Leone, RG Mitglied seit 2007, bewirbt sich um eine Mitgliedschaft im Vorstand als Ausbildungschef. Giuseppe wird per Akklamation für ein Jahr in den Vorstand gewählt.

9. Ausblick Clubjahr 2024/2025

Das Weihnachtessen im Dezember und ein Neujahrsapero im Januar sind derzeit in Planung. Diverse weitere Vorträge und Anlässe sind in Planung, der Captain bittet um Ideen und Vorschläge für weitere Themen, die gerne an Hans Litscher und Niklaus Friederich gesendet werden.

Die 59. Generalversammlung der RG Basel wird voraussichtlich am Freitag, 14. November 2025 stattfinden. Wir suchen neue Mitglieder für den Vorstand nach 2025.

Der HSA Kurs fing mit 13 Teilnehmern am 21. Oktober an, für Astronavigation, Radar und SRC Kurse sind noch Plätze frei. Es ist noch offen, ob ein Hafenanövertraining 2025 durchgeführt wird.

Ein WSST Kurs soll im Frühjahr 2025 wieder angeboten werden, mit Unterstützung von Giuseppe Leone. Wir werden von Eric Dudenhofer unterstützt, der den Kurs für die RG Lac Jurassien und im Auftrag von Swiss Sailing im Sommer 2024 durchgeführt hat. Der CCS hat somit wieder die einzige Akkreditierung in der Schweiz!

10. Genehmigung des Budgets 2024/2025

Kassier Andreas Rüdüsühli stellt die Budgetrechnung für das neue Vereinsjahr vor. Ein Verlust von CHF 12'050 wird budgetiert.

Bei den Einnahmen werden wieder die Durchschnitte der letzten 3 Jahre budgetiert. Das Budget des Jahrbuchs wird wieder mit einem Verlust von CHF 5000 angesetzt

Die Ausgaben für Marketing werden neu auf CHF 3000 budgetiert, um aktiv auf Social Media Werbung für unsere Kurse zu schalten. Davon sind ca. CHF 900 bereits für den HSA ausgegeben.

Das Budget wird einstimmig ohne Enthaltung angenommen.

11. Festlegung Mitgliederbeiträge

Die Mitgliederbeiträge von CHF 30.- für aktive Mitglieder, CHF 60.- für Gönner, und CHF 0.- für Ehrenmitglieder, werden auf Antrag des Vorstandes einstimmig ohne Enthaltung für das Jahr 2024/2025 bestätigt. In der RG Basel gibt es keine Partnermitgliedschaft.

12. Änderung der Statuten

Bedingt durch die neuen Bestimmungen zum Datenschutz und den geänderten Statuten des CCS Schweiz braucht es eine Anpassung unserer Statuten. Dies auch, damit Mitgliederdaten mit dem CCS Schweiz ausgetauscht werden können – dies betrifft die Gönnerinnen und Gönner nicht. Eine Synopsis der Statutenänderung liegt auf. Die Statuten wurden so auch bereits vom Zentralclub genehmigt.

Der Captain erläutert die vorgeschlagenen Änderungen:

Art 1.: Juristisch korrekte Benennung (Name) und angepasste Nummerierung der Statuten des CCS.

Art. 2.: Ergänzung des Zwecks, Anpassung der Nummerierung gemäss Statuten des CCS Schweiz.

Art 3.: Reflektiert die effektiven Abläufe betreffend Mitgliedschaft (insbesondere Austritt und Ausschluss)

Art 3a. und 3b.: Klärung umstrittener Fragen. (Die Mehrheit ist für Streichung von "und im selben Haushalt lebt" bei der Definition von Partnermitgliedern, bei 3 Gegenstimmen und 7 Enthaltungen. Diese Bedingung wird gestrichen. Die Kategorien der Gönnermitglieder werden in Einzelgönnermitglieder und Partnergönnermitglieder umbenannt.)

Art 4.: Anpassung an neues DSG für den Austausch der Mitgliederdaten zwischen CCS Schweiz und RG Basel. Erlaubt Publikation eines internen Mitgliederzeichnes und die Rechnungsstellung des Mitgliedsbeitrags durch den CSS..

Art 5.: Neue Nummerierung, Offenlegung der Verbindungen zu CCS Schweiz.

Art 6.: Neue Nummerierung

Art 7.: Neue Nummerierung, kürzere Fristen für Anträge von Mitgliedern (nach Diskussion wird einstimmig der Vorschlag von einer 30-tägigen Frist behalten), Möglichkeit zur virtuellen Durchführung. (Nach Diskussion wird der Vorschlag zur virtuellen GV mit 2 Enthaltungen angenommen. Nach Diskussion wird der Satz "Eine hybride Veranstaltung ist nicht zuverlässig" mit 2 zu 18 Stimmen, bei 10 Enthaltungen, stehen gelassen. Der Satz "Die Beschlussfassung der Generalversammlung erfolgt in der Regel durch Handerheben mit einfachem Mehr der abgegebenen gültigen Stimmen. " wird geändert zu "Die Beschlussfassung der Generalversammlung erfolgt mit einfachem Mehr der abgegebenen gültigen Stimmen, in der Regel durch Handerheben.")

Art 8.: Neue Nummerierung, Anpassung an die effektive Vorstandstätigkeit, flexible Aufgabenteilung der weiteren Mitgliedern (Nach Diskussion wird die Streichung von "(nachfolgend wurde eine geschlechtsneutrale Formulierung gewählt)" aufgehoben).

Art 9.: Neue Nummerierung, Ermöglichung Beizug externer Revisionsstelle, Klarstellung der Einsichtsrechte (Nach Diskussion: Umbenennung Kontrollstelle in Revisionsstelle)

Art 10.: Neue Nummerierung, Klarstellung Verpflichtung der Mitglieder

Art 11.: Neue Nummerierung, Klarstellung der Einheit

Art 12.: Neue Nummerierung, Anpassung an die aktuelle Situation, Vorbehalt Genehmigung durch den ZV.

Nach den Erörterungen des Captains werden die Statuten mit den besprochenen Änderungen einstimmig und ohne Gegenstimme genehmigt und in Kraft gesetzt.

13. Anträge von Mitgliedern

Innerhalb der statutarischen Frist (bis 30. September 2024) sind keine Anträge von Mitgliedern eingegangen.

14. Diverses und Datum der nächsten GV

Die nächste GV wird voraussichtlich am Freitag, den 14. November 2025 stattfinden.

Da Giuseppe Leone in den Vorstand gewählt wurde, übergibt er sein Amt als Materialwart an Andreas Huber.

Christoph Rosenthaler erinnert daran, dass er Mitglied im ZV Führungsteam ist und bittet darum, sich bei Problemen mit dem CCS Schweiz an ihn zu wenden.

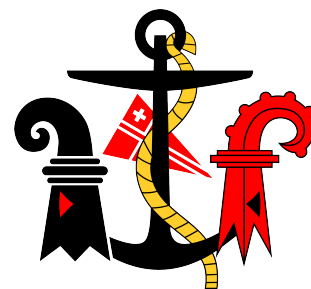
Für das Protokoll: Monika Naef / Constantin Sluka

In eigener Sache:

Während der letzten 9 Jahre habe ich mit viel Fleiss und Ausdauer für die RG Basel jeweils das Jahrbuch gestaltet. Nun ist es an der Zeit für einen Wechsel. Für die spannenden Berichte meiner Mitseglerinnen und Mitsegler und die Sponsoren, die die Finanzierung dieses Jahrbuches ermöglichten, möchte ich mich herzlich bedanken. Seglerisch werde ich in Zukunft kürzer treten, darum habe ich mich in diesem Jahrbuch zum Abschied auch mit mehreren Berichten engagiert.

Euer scheidender Redaktor Hugo Buser

Impressum



Redaktion / Layout: Hugo Buser

Titelbild: Taufe Linjett 39 / Nähe Nordkap Norwegen

Veröffentlichung: Auflage 450 Exemplare

Druck: Schaub Medien AG Sissach

Online-Version: www.ccs-rgbasel.ch/jahrbuch

- Berichte:
- St. Malo Ausbildungstörn: Philipp Bischofberger (Seite 14)
 - Jungferntörn und Taufe Linjett 39: Hugo Buser (Seite 20)
 - Dänische Südsee und rund Fünen: Richard. A. Burnell (S.25)
 - Hammerfest - Nordkap - Tromsö: Hugo Buser (Seite 30)
 - Zwei Freunde segeln im Skagerrak: Felix Buser (Seite 35)
 - RG Basel zu Besuch bei der RG Thunersee: Hugo Buser (Seite 41)
 - Segeltörn Hamburg - Schottland: Thomas und Ilona Maria Häfelfinger (S. 43)
 - Segeln auf dem Nil: Hugo Buser (Seite 48)
 - Weiterbildung mit dem CCS im Solent zum Skipper 1: Monika Naef (Seite 51)
 - Eine weitere Reise mit der Motoryacht „La Motte“: Hans Litscher (Seite 54)
 - Protokoll der 58. Generalversammlung vom 15.11.2024 (Seite 58)

Inserenten

ägäis Yachting Reinach

Beaufort 5, Hilterfingen

Bootswerft Berger Spiez

Buser + Mitarbeiter Architekten

Holyday Yachting Schafisheim

my charter Zürich

Murette AG Versicherungen CCS Bern

Nautitronik Münchenstein

Papeterie Rössligass Muttenz

Sailtex Aebischer Thun

Schaub Medien Sissach

Schreinerei Ringli Münchenstein

Berücksichtigen Sie unsere Inserenten und verweisen Sie dabei auf die RG Basel des CCS. Dies erfreut nicht nur unsere Inserenten, sondern ist auch für das Weiterbestehen unseres Jahrbuchs wichtig.

Dank

Besten Dank an alle, die mit ihren Beiträgen und Fotos zum Erscheinen dieses Jahrbuchs beigetragen haben. Speziellen Dank gilt allen unseren Inserenten, die die Herstellung dieses Jahrbuchs überhaupt erst ermöglichen.



Beruhigt ablegen.

In jedem Fall
optimal versichert.

MURETTE 
Yachtversicherungen CCS

+41 (0)31 357 40 40 | info@murette.com
www.murette.com