



Jahrbuch 2024

CCS Regionalgruppe Basel





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

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 



HONDA
MARINE

Bootswerft

Berger

Vorwort des Captains für das Jahr 2024

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 stehen 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 Gestirnstabellen ebenfalls beherrschen. Der Vorstand dankt an dieser Stelle allen, die ihre Erfahrung und ihr Wissen in unserem 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

Ihr Partner für unvergessliche Ferien!



Badeferien

Yachtcharter

Individualreisen

www.koenigreisen.ch

mtruessel@koenigreisen.ch

061 711 22 33

www.aegaeis.ch

truessel@aegaeis.ch

061 712 15 00



König Reisen AG
Hauptstrasse 8
CH-4153 Reinach



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

Vorstand der RG Basel



Captain

Monika Naef
Dufourstrasse 49
4052 Basel

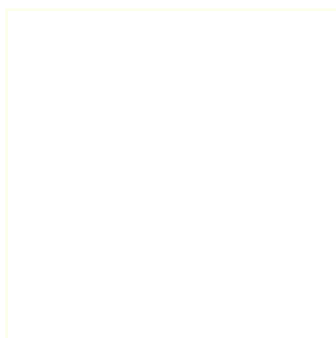
079 322 27 92
captain@ccs-rgbasel.ch



Vicecaptain / Jahrbuch

Hugo Buser
Bruggackerweg 6
4455 Zunzgen

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



Ausbildungsleiter

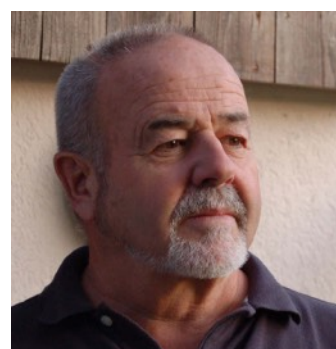
vakant.



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
synt 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 2024/2025

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

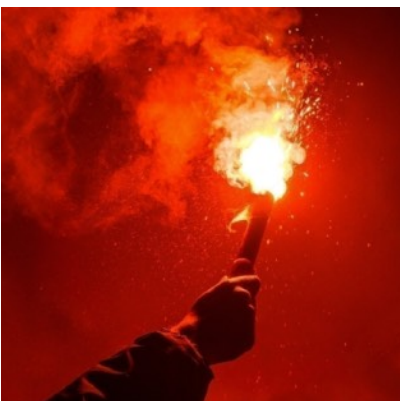


Der Hochseeausweis berechtigt zum Führen von nicht kommerziell betriebenen Vergnügungsyachten auf See (Segel- oder Motor-yachten). Er ist weltweit ohne geografische Einschränkung und ohne Beschränkung der Schiffsgrösse gültig.

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 Safety Training (ehemals ISAF)



Das Sicherheitstraining der RG Basel ist ein von Swiss Sailing und World Sailing zertifizierter Kurs und richtet sich an alle Seglerinnen und Segler, die sich bezüglich Sicherheit an Bord theoretisch weiterbilden und dies vor allem auch praktisch üben wollen.

Wichtig ist, dass für Regatten der Kategorie 2 mindestens 30 Prozent der Mannschaft den Nachweis über den Besuch eines World Sailing-zertifizierten Sicherheitstrainings erbringen müssen. Wir gehen zudem davon aus, dass der Besuch dieses Kurses inskünftig auch zum Minimalstandard für Skipper I und II des CCS gehören wird.

Die RG Basel ist die erste von Swiss Sailing zertifizierte Organisation und hat - gestützt auf die Richtlinien von World Sailing - eigene Trainingsmodule konzipiert. Sie geht in ihrem Ansatz über die Mindestanforderungen hinaus. Die abgegebenen Kursunterlagen sind umfangreich und enthalten nebst Lehrbuch wertvolle Checklisten für Skipperinnen und Skipper.

Die Hauptreferenten werden von ausgewiesenen Profis in den Bereichen Medizin und Feuerlöschtechnik unterstützt.

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. Die RG Basel bietet dafür einen speziell konzipierten Refresher-Kurs an. Dieser Kurs wird separat ausgeschrieben und dauert einen Tag.

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.

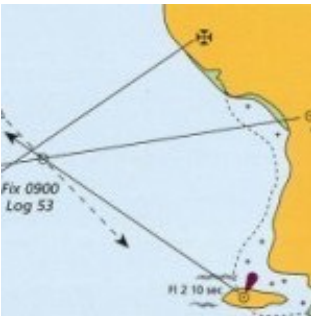
Hafenmanövertraining mit Segelyachten



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.)

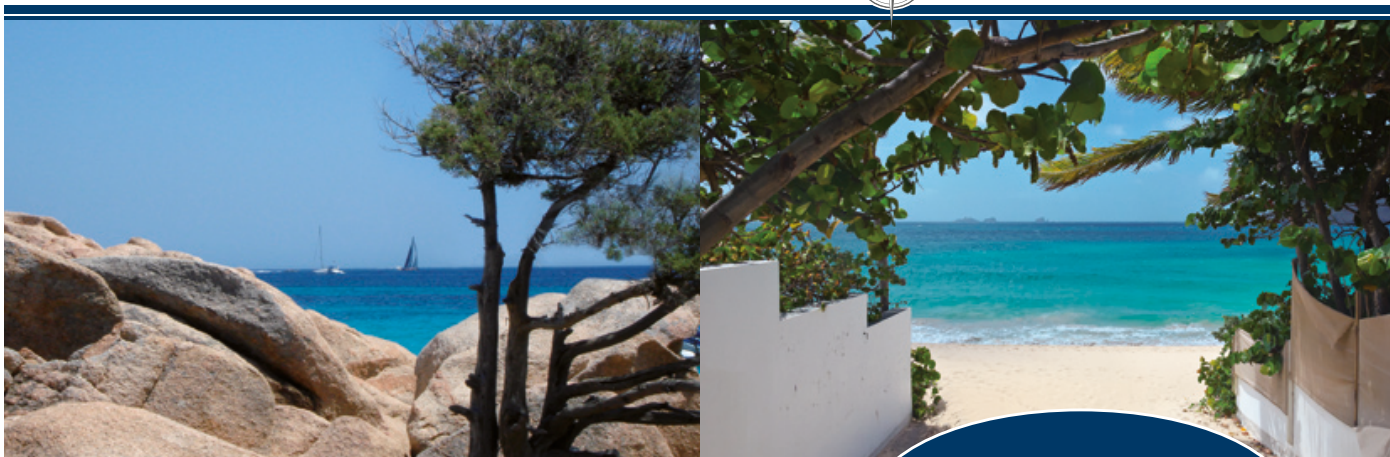
Für Details konsultiere bitte die Website der RG Basel.

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**



Törnprogramm 2024 RG Basel

In der Saison 2024 ist die RG Basel wieder mit eigenen Törns unterwegs:

Datum	Revier	Schiff	Skipper	CCS Nr. / Törnart
19. bis 27. April	St. Malo	Charterschiffe	Diverse der RG	Ausbildungstörn HSA
23./24.März (Termin provisorisch, könnte auch ein Wochenende im April sein)	Bodensee	Charterschiffe	Diverse der RG	Hafenmanövertraining
1. bis 15. Juni	Bergen-Lerwick	HR 43	Kari Freivogel	RG Törn

Detaillierte Ausschreibungen und Anmeldemöglichkeiten finden Sie auf unserer Webseite unter:

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

oder auf der Webseite des CCS für Regionalgruppentörns auf CCS-Schiffen.

Künftig wird Antonio di Criscio die St. Malo-Ausbildungs-Törns im Frühjahr organisieren.

Kontakt: toerns@ccs-rgbasel.ch



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

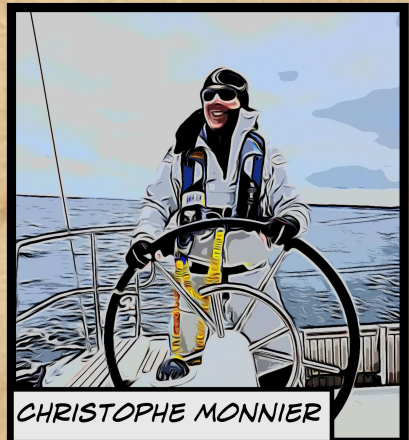
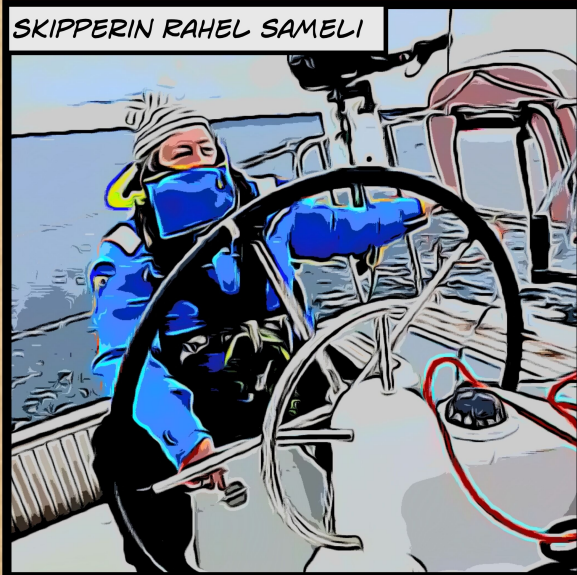
Jahresprogramm 2024 RG Basel

Datum	Anlass	Ort	Zeit
Freitag 12.01.2024	Neujahrsapéro	Brasilea Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 7. Februar 2024	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 28. Februar 2024	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 6. März 2024	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 20. März 2024	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 27. März 2024	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 3. April 2024	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 17. April 2024	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Freitag 19.-Samstag 27.04.2024	St. Malo Ausbildungs-Törn	St. Malo & Kanalinseln	
Mittwoch, 1. Mai 2024	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 15. Mai 2024	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 29. Mai 2024	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 5. Juni 2024	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 19. Juni 2024	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 3. Juli 2024	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Sommerpause 04.07. - 11.08. 2024			
Mittwoch, 17. Juli 2024	Hock am Rhy	Seemannskeller	18.30-22.00
Mittwoch, 21. August 2024	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Samstag, 24.08. oder 31. 08. 24	ev. bei CCS RG Thun	Thun	Nachmittag
Mittwoch, 4. September 2024	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 18. September 2024	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 2. Oktober 2024	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 23. Oktober 2024	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 6. November 2024	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Freitag, 15. November 2024	Generalversamml. RG Basel	Restaurant Mühle, Aesch	18.00-23.00
Mittwoch, 20. November 2024	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Samstag, 23. November 2024	GV CCS Schweiz	Bern	14.30 - 18.00
Mittwoch, 4.12.24	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 11. Dezember 2024	Weihnachtsessen: Fondue Chinoise	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-23.00

AUSBILDUNGSTÖRN

Marina Fässler

ST. MALO, 21.-29. APRIL 2023



DIE SEGELYACHT

EINE DUFOUR
SUN ODYSSEY 389 DL



PORT LES SABLONS, IM HINTERGRUND ST. MALO

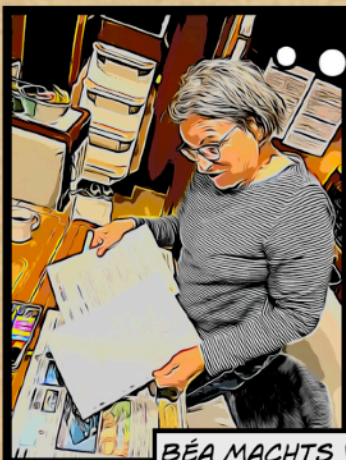


AUF EINMAL SO STEIL???



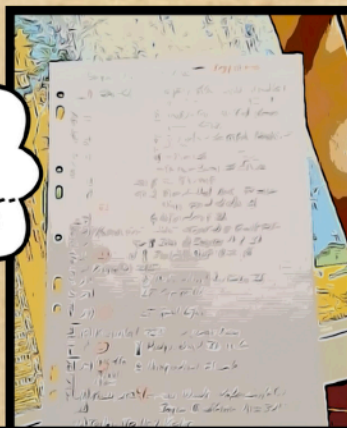
21. + 22.4.

UNSER APÉRO AM SAMSTAGABEND: COQUILLES DE PLONGÉE, EINE KÖSTLICHKEIT!!! ZUBEREITET VON UNSEREM SKIPERINNEN-TEAM



BÉA MACHTS VOR...

WIE WAR DAS NOCH GLEICH???
BEZUGSORT...
ANSCHLUSSORT...
INTERPOLATION
???????



ELEKTRONIK IST TABU!!!

23.4. SAINT QUAY PORIRIEUX



23.4. W/NW
4-6 BF
BÖEN
MER AGITÉE,
REGEN



EN GUETE



LA RIVIÈRE DU TRIEUX...



EINE ALTE LEUCHTTURMSPITZE



LÉZARDRIEUX

WSW/WNW
4-5 BF
MER AGITÉE,
BEWÖLKT/ REGEN

24.4.



AUSFLUG ZUM WOCHENMARKT VON PAIMPOL; DER LEBT....



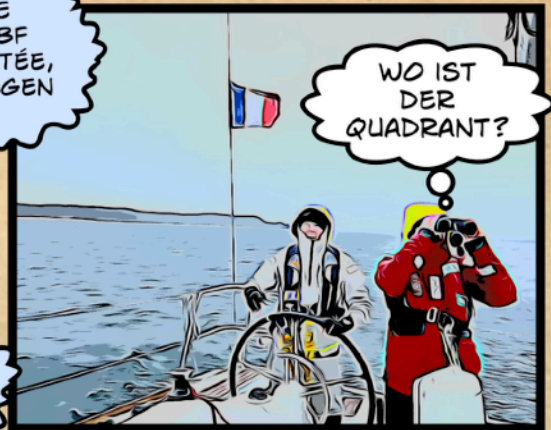
ABLEGEN UNTER FACHKUNDIGER AUFSICHT



25.4.

WIR LEGEN VOR SONNEN-
UNTERGANG IN DER BUCHT VON
PORT BLANC AN EINER BOJE
AN.
NACH EINEM LANGEN, ANSTRENGENDEN
SEGELTAG GENIESSEN WIR EINEN
RUHIGEN ABEND AN BORD.

E/SE
4-5 BF
PEU AGITÉE,
EVT-REGEN



26.4.

**WIEDER UNTERWEGS NACH
SAINT QUAI PORTRIEUX**

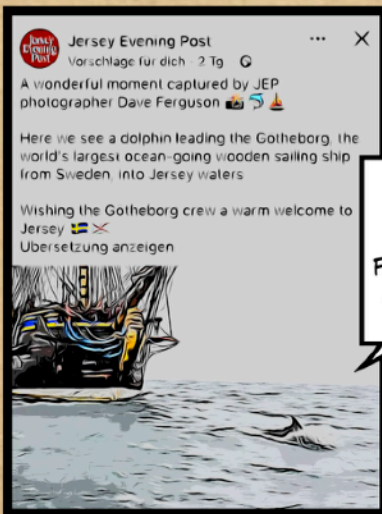
SE
4-5 BF
PEU AGITÉE,
REGEN



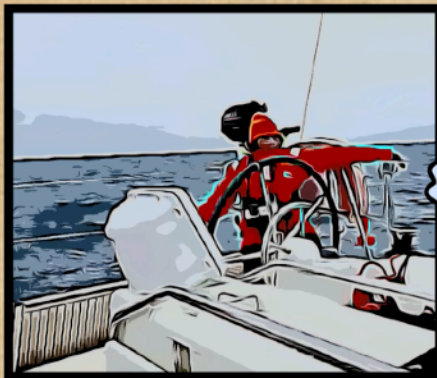
LEUCHTTURM
"LA CROIX"



HIGHLIGHT: WIR ENTDECKEN DIE
GÖTHEBORG UND NEHMEN KURS AUF SIE ...



RAHEL
FINDET
SPÄTER
FOLGENDE
MELDUNG
IM NETZ:



27.4.

SSE
3-5 BF
PEU AGITÉE,
REGNERISCH,
BEWÖLKT

SAINT CAST-LE-GUILDON





LE GRAND JARDIN IM DICKEN NEBEL...



SAINT MALO

28.4.

W
2-4 BF
PEU AGITÉE,
BEDECKT



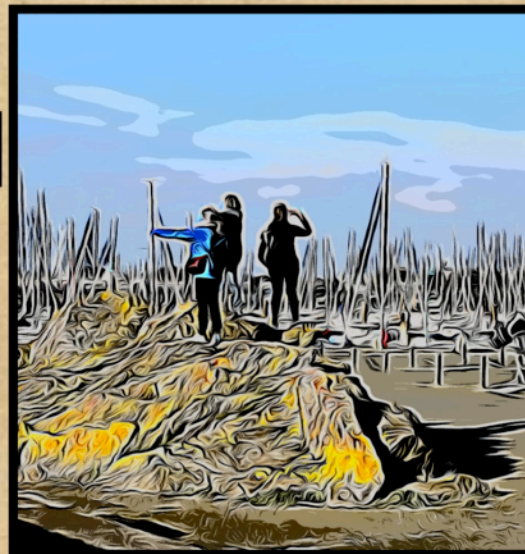
LETZTES FRÜHSTÜCK AN BORD: HAM & EGG



GALETTES BRETONNES, EIN "MUSS" IN ST-MALO



ROBERT SURCOUF, BERÜHMTER PIRAT VON ST-MALO



29.4.

WIR TRETEN DIE HEIMREISE AN.

IM GEPÄCK UNVERGESSLICHE SEGELERLEBNISSE IN DIESEN SPEKTAKULÄREN TIDENGEWÄSSERN.

ENDE

JUNI 2023/MF

Segeltörn in der Südbretagne 15.-20. Mai 23

Text und Fotos Richard A. Burnell

Vor Jahren hatten wir über Click&Boat eine Oceanis 50 bei Olivier in Arzal gechartert. Das wollten wir dieses Jahr in derselben Besetzung (Werner, Hansruedi und ich) auch wieder tun. Doch Olivier enttäuschte uns, denn er ist schon seit Monaten am Basteln an seinem Boot und schaffte es nicht es für diese Saison bereit zu stellen. Immerhin empfahl er uns seinen Arbeitgeber, Crouesty Location, der uns eine Bavaria 40 Cruiser verchartern konnte.

Wir konnten schon am Sonntag, 14.5.23 an Bord gehen und meldeten uns dann am Montag gleich im Büro. Wir hatten keine Eile, da wir in den Golf von Morbihan wollten mit Ziel Vannes. Wir wollten rund zwei Stunden vor Hochwasser Vannes dort sein, dann ist die Drehbrücke und die Schleuse in Betrieb. Also Leinen los gegen 13.00 Uhr. Wir baten die Dame im Büro, sie möchte doch für uns in Vannes anrufen und einen Liegeplatz bestellen. Sie informierte uns, dass man in Vannes keine Liegeplätze im Voraus buchen kann.

Highlight: Der Golfe du Morbihan

Der Golfe du Morbihan ist ein Binnenmeer mit über 60 Inseln. Er wird von drei Flüssen gespiesen und bedeckt eine Fläche von über 20'000 ha. Die zwei grössten Inseln sind die Île aux Moines und die Île d'Arz. Täglich fahren Dutzende von Ausflugbooten zu diesen Inseln. Viele der Inseln sind im Privatbesitz. Der ganze Golf und Teile des Umlandes gehören zum regionalen Naturpark Golfe du Morbihan. Anspruchsvoll für die Navigation sind der Tidenhub von 4m und die enormen Strömungen. Bei Niedrigwasser leert sich der Golf über eine Meerenge von knapp einem Kilometer zwischen Port-Navalo und Pointe de Kerpenhir, was zu Gezeitenströmen von bis zu 8kn führt. Zudem fallen viele Teile des Golfs trocken oder sind die Wassertiefen zu wenig um mit einer Yacht zu navigieren. Auch innerhalb des Golfs entstehen beträchtliche Strömungen. Nicht unwesentlich ist auch, dass das Hochwasser von Port-Navalo um zwei Stunden früher ist als in Vannes. Um nach Vannes zu gelangen muss man ebenso beachten, dass die Schleuse vor Vannes nur zwei Stunden vor und zwei Stunden nach Hochwasser in Betrieb ist und auch der Kanal vor Vannes ausserhalb dieser Zeit wegen Untiefen nicht sicher befahrbar ist.

Als Vorbereitung dieses Törn ist der Führer von Imray „Atlantic France“ ein kaum verzichtbares Utensil.

Wie geplant Leinen los um 13:00. Sorgfältig achten wir auf die empfohlene Route und all die Warnungen von starken Strömungen in Golf. Wir wählten die Route westlich der Île aux Moines bis zum gut signalisierten Weg zum Kanal, der uns Richtung Norden nach Vannes führte. Wir waren erstaunt über die wenigen Boote, welche am Warte-Ponton auf die Öffnung der Drehbrücke warteten. Bald wurden wir aber aufgeklärt. Vannes empfängt die ganze Woche keine Gäste, weil alle Liegeplätze durch Teilnehmer der Semaine du Golfe du Morbihan besetzt waren. Wir haben uns gefragt, warum die Dame im Charterbüro uns nicht entsprechend orientiert hat.

Die Semaine du Golfe du Morbihan ist ein internationaler maritimer Anlass, bei welchem über tausend Oldtimer und classic Boote sich treffen und gemeinsame Fahrten unternehmen. Da war verständlicherweise kein Platz für uns.

Es blieb uns nichts anderes übrig, als den Rückzug anzutreten. Zurück durch den Kanal und um den Golf noch weiter zu erkunden, wählten wir die Route östlich um die Île d'Arz. Die Île aux Moines passieren wir südlich. Schon bei der Planung haben wir als Ausweichplatz zu Vannes für eine mögliche Übernachtung das Gebiet um Locniquel ausgewählt. Gemäss unsern Berechnungen sollten wir dort bei Niedrigwasser genau noch eine „Handbreite Wasser“ unter dem Kiel haben. Wir verbrachten dort tatsächlich eine ruhige Nacht vor Anker.



Am nächsten Tag wussten wir, dass wir Pointe Navalo, die Meerenge beim Verlassen des Golfs, vor 09:00 passieren wollten, denn dann haben wir noch die Strömung mit uns und können noch mit der Strömung die Passage de la Teignouse passieren. Für 2½ h konnten wir segeln, Dann schief der Wind ein.

Leinen fest in **Port Tudy auf der île de Groix**. Port Tudy ist ein nettes kleines Städtchen mit einem kleinen Hafen. Wir waren erstaunt als die Fähre kam und schon fast den ganzen Hafen beanspruchte. Dann öffnete sich der Bauch und Besucher und Autos strömten an Land.

Im Restaurant de la Marine im Städtchen oben haben wir gediegen gespiesen. Allerdings waren wir erstaunt über die Miniatur Portionen pro Gang, während dem unser Portemonnaie immer leichter wurde.

Unser nächstes Ziel waren die Glénan mit seiner berühmten Segelschule. Sie behauptet von sich die erste und grösste Segelschule in Europa zu sein. Auch Commissaire Dupain musste in den Glénan einen kniffligen Fall lösen.



Glénan ist ein Archipel von einigen kleinen Inseln und ein Naturschutzgebiet. Ich hatte den Eindruck, dass nur wenige der Inseln dauernd bewohnt waren. Auf der einen Insel, der Île Penfret ist die Segelschule zuhause, auf der anderen Insel, der Île de Saint-Nicolas gibt es zwei Restaurants und einige Ferienhäuser. Die Ile de Saint-Nicolas ist bei Ebbe mit der Ile de Bananec verbunden. Hier ist ein Ferienhaus, welches wohl für Gruppen geeignet ist. Auf der Île Cigogne ist ein altes Fort, an welchem zeitweise gearbeitet wird, aber wo niemand wohnt. Auf der grössten Insel, der Île du Loc'h, ist ein Bauernhof. Sie ist im Privatbesitz.

Port Tudy, wenn die Fähre vom Festland kommt ist kein Platz mehr für andere Boote zum Navigieren

Südlich der Île de Saint-Nicolas in der „Chambre“ kann man ankern. Allerdings hatten wir Mühe einen geeigneten Platz zu finden, wo wir auch bei Ebbe noch sicher waren. Es war bereits 18:00 Uhr und die besten Plätze waren schon von anderen Segelbooten besetzt. Unsere Rechenkünste betreffend Wassertiefe am Standort bei Ebbe waren gefragt. Die Rechnung ging auf und wir verbrachten eine ruhige Nacht.



Leuchtturm Penfret des Glénan



Île St. Nicolas / Glénan von Île Cigogne aus



Glénan, Strand zwischen St. Nicolas und Bananec

Gut ausgeschlafen nehmen wir uns ausgiebig Zeit um den Archipel zu erkunden. Mit dem Beiboot fahre ich zur Île Cigogne. Hier ist ein verlassenes Fort. Es stehen Baumaschinen herum. Vermutlich soll es renoviert werden.

Vor unserm Spaziergang um die Île Sant-Nicolas und Bananec reservieren wir uns einen Platz im Restaurant. Der Garten des Restaurants ist durch eine Mauer vor dem Wind geschützt. Als Vorspeise zum Mittagessen genießen wir eine Portion Austern.

Erst Mitte Nachmittag machen wir uns auf den Weg nach Concarneau. Für die ganze Überfahrt können wir die Segel setzen und den Motor ausgeschaltet lassen.



La Ville Close, Altstadt von Concarneau und Hafen

Concarneau hat eine eindruckliche Altstadt mit intakten Stadtmauern, welche einen grossen Teil des Hafens schützen. Diese wollen wir gleich nach Ankunft besichtigen und dort auf einen gelungenen, schönen Tag anstossen. Viele Lokale wollten nur Gäste zum Nachtessen zulassen. Wir schickten uns drein, und fanden ein schönes Lokal, die Jardin d'Angelina und kamen doch noch zu unserm Apéro und auch zu einem Meeressalat zum Nachtessen.

Am nächsten Tag ist noch grosser Markt, wo wir uns mit einem guten Fisch für unser Nachtessen eindecken.



Meeressalat im Jardin d'Angelina in der Villa Close, Altstadt von Concarneau



In den Halles von Concarneau, Madame empfiehlt uns einen Turbot.

Leinen los gegen Mittag und bald geht es mit einem frischen Wind wieder in Richtung **Île de Groix**. Aber diesmal wollen wir in einer schönen Bucht auf der Südseite der Insel ankern. Gegen 17:00 Uhr erreichen wir die **Bucht von Port Saint Nicolas** und oh Schreck, wir sind wirklich nicht die einzigen. Es beginnt wiederum eine aufwändige Suche nach einem geeigneten Ankerplatz bis alle zufrieden sind und sich sicher fühlen.

Heute ist wieder selber kochen angesagt. Der Turbot schmeckt ausgezeichnet und wir geniessen einen wunderschönen und gemütlichen Sonnenuntergang.

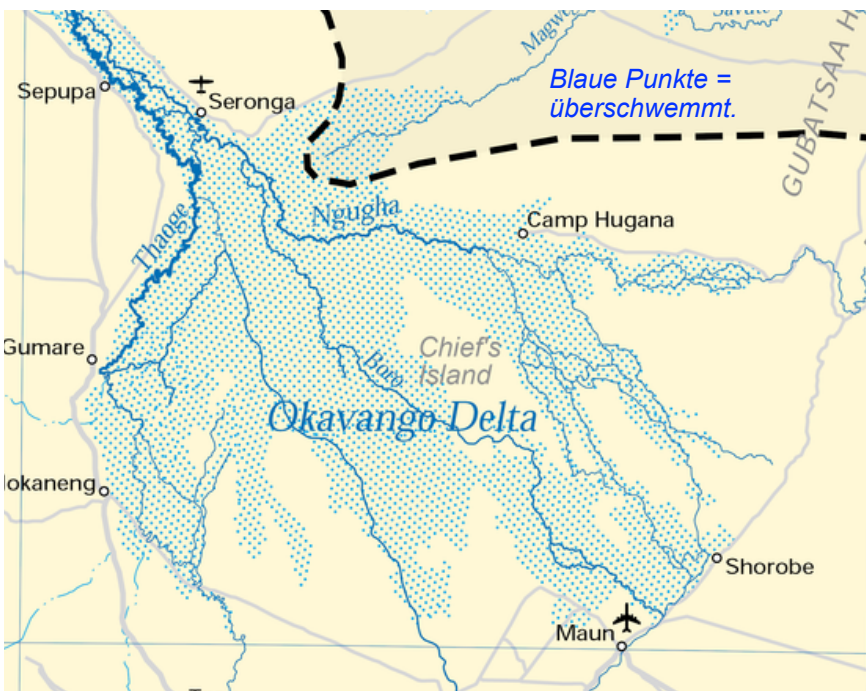


Und schon ist es wieder Samstag. Morgen müssen wir unsere Yacht wieder abgeben. So wollen wir unsere letzte Nacht in **Quiberon, Port Haliguen** verbringen, damit wir am letzten Tag nicht mehr allzu weit segeln müssen. Mit einem schönen Wind aus NO von 12 – 17kn nehmen wir wieder Kurs auf die Passage de Teignouse. Noch eine letzte Wende beim Leuchtturm la Teignouse und dann können wir bis kurz vor dem Hafen segeln.

Der Hafen scheint schon überfüllt, obwohl es erst halb zwei ist. Auch der Hafenmeister kann uns nicht weiterhelfen, so beschliessen wir bei dem schönen Wind gleich noch unsern letzten Schlag in Angriff zu nehmen. Angekommen im **Port du Crouesty** tanken wir voll und verbringen nach dem Aufräumen und packen einen gemütlichen Abend in einem der Hafenbeizli, welches uns Olivier empfohlen hat.

Im Mokoro durch das Okovangodelta

Text und Fotos Hugo Buser



Das **Okavangodelta** in Botswana ist ein Binnendelta des Okavangos ohne Wasserabfluss. Der Okavango fächert sich dabei auf und versickert im semiariden Kalahari Becken bzw. verdunstet zu großen Teilen. Dabei bildet er mit über 20 000 Quadratkilometern eines der größten und tierreichsten Feuchtgebiete Afrikas. Wir erkunden diese Gegend im Flugzeug und in drei Bootsgrößen. Beste Reisezeit ist Juli und August, wenn der Fluss nach der Regenzeit viel Wasser führt.

Im nördlichsten Teil, dem Panhandle (Pfannenstil), dem breitesten Flussteil, führt der Okavango dauernd Wasser, während die anschliessenden Sumpfflächen zeitweilig trocken fallen. Der Höhenunterschied zwischen dem Beginn des Panhandle und dem Fuß des Deltas in Maun beträgt bei einer Entfernung von rund 250 Kilometern nur sechzig Meter. Die Trockenbereiche und Inseln erheben sich nur maximal drei Meter über die Umgebung und haben eine Größe von wenigen Quadratmetern bis zu vielen Quadratkilometern.

Auf eine lange Trockenzeit von April bis November folgt eine kürzere, nasse Regenzeit zwischen Dezember und April. Mit 550mm Niederschlag pro Jahr im Panhandle liegt der Wert weit über der Wassermenge in den Schweizer Alpen (450 mm). Während der Okavango am Anfang des Panhandle seinen Höchststand bereits im März erreicht, dauert es etwa vier Monate, bis die Flut Maun am anderen Ende des Deltas erreicht, genau zum Höhepunkt der Trockenzeit. Dadurch erst werden die Grundlagen für die reiche Tierwelt geschaffen. Auch in der Trockenzeit ist genügend Wasser da.

Von besonderer ökologischer Bedeutung ist, dass das Wasser des Deltas Trinkwasserqualität besitzt und keinerlei erhöhte Salzkonzentration auftritt. Dies ist deshalb bemerkenswert, weil über den Okavango jährlich etwa 500 000 t gelöster Salze eingetragen werden und 95 % des Wassers verdunsten, sodass normalerweise deutliche Versalzung zu erwarten wäre.

Im gesamten Delta wurden etwa 1300 Pflanzenarten identifiziert. Die Größe des Deltas und die Besonderheit, dass der Wasserstand im Delta genau dann seinen Höhepunkt erreicht, wenn im Umland Trockenzeit herrscht, haben zur Folge, dass sich im Umfeld des Okavangodeltas eine extrem vielseitige und dichte Tierwelt angesiedelt hat. Bisher wurden 71 Fischarten, 33 Amphibienarten, 64 Arten von Reptilien, 444 Vogelarten und 122 Säugetierarten identifiziert. Der seltene Braunkehlreiher kommt fast nur im Okavangodelta vor. Flusspferd, Nilkrokodil, Wasserbock, Oryx, Elefanten, Kaffernbüffel, Streifengnus, Löwen, Wildhunde, Leoparden, Hyänen, Weisskopfseeadler.



Strassen gibt es keine. Die Fortbewegung innerhalb des Deltas geschieht ausschliesslich per Kleinflugzeug oder per Boot. Lodges und kleinere Siedlungen haben Naturpisten, die aber manchmal durch Elefantenherden «besetzt» sind und die Flugzeuge Runden drehen müssen, bis sich die Elefanten von der Piste weg bewegt haben. Auf den grossen Armen des Flusses gibt es Hausboote; auf einem solchen wohnten wir einige Tage und Nächte und unternahmen mit Kleinmotorbooten Ausflüge in die schmalen Nebenarme des Flusses und zu den Inseln.

Im engen Schilf steigt man um in den Einbaum namens Mokoro. Früher aus dem Baumstamm des Leberwurstbaumes gefertigt, heute in Kunststoff, da diese Bäume nun geschützt sind. Darin ist Platz für 2 Personen und einen Fahrer oder eine Fahrerin, die mit einer langen Holzstange durch Abstossen am Boden die Mokoros vorwärts bewegen. Das ist das absolute Highlight, in diesen Schiffchen durch das Schilf zu gleiten, wobei man manchmal mit den Armen auch das Schilf beiseite schieben muss, leider aber nicht ungefährlich. Plötzlich taucht hinter dem Schilf eine grosse Herde Nilpferde auf! Da heisst es Vorsicht walten lassen und genügend Distanz halten.



Weisskopfseeadler



Afrikas Sonnenuntergänge, eine Wucht !





Termitenturm



Wasserbock



Warzenschwein



Wildhund



RG BS Törn Trondheim - Bodö 3.-17.6. 2023

Text Kari Freivogel / Fotos Crew

Die Idee zu einem RG-Gruppentörn entstand im Kreis der vier ehemaligen Karibiksegler. Innerhalb weniger Tage war die Crew durch Mund-zu-Mund-Werbung mit sechs Personen komplett und der Törn von Trondheim nach Bodö mit der Smiling Swiss (HR43) erkoren. Leider musste Hans später wegen eines schweren Velounfalls absagen, was Kurt die Chance bot, für einmal kühle Nordatlantikluft zu schnuppern.

Die Smiling Swiss erwartete uns tiefend nass am Nachmittag des 3. Juni in der Trondheimer Skansen Marina mit zum Glück montierter Kuchenbude. Dieses Teil lernten wir rasch ungemein schätzen und wir sollten es künftig täglich montieren. Was die Anfangseuphorie dämpfte war weniger der Regen als Dannys fehlendes Gepäck. Dieses traf dann glücklicherweise mit 24-stündiger Verspätung ein. So verloren wir lediglich ein paar Stunden, oder positiv formuliert: Wir buchten einen windlosen Sonntagmorgen gemütlich im geheizten Boot unter „Hüttenzauber“ ab.

Um 1520 hiess es dann „Leinen los“, wenn auch bei spärlichstem Wind. Trotzdem setzten wir unterwegs die Segel und refften ein und aus, um Fallen, Leinen und Schoten praktisch in den Griff zu kriegen und würgten so immerhin eine Segelmeile heraus. Nach insgesamt 23 Meilen war dann unsere erste Etappe am Gjesteponton im kleinen Hafen Hasselvika zu Ende. Motor aus, Kochherd an!

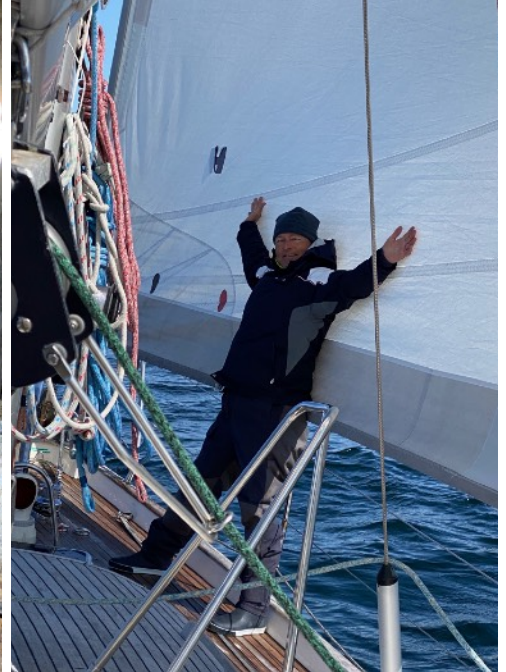
Der Folgetag bot noch weniger Wind. So instruierten wir die geforderten MOB-Manöver erst einmal unter Motor, verpflegten unterwegs warm und genossen die abwechslungsreiche norwegische Küsten- und Insellandschaft bei vorwiegend grauem Himmel und guter Stimmung in der Vorfreude auf ein nordisches Beizen-Znacht. Keiner ahnte, dass das einzige Restaurant im Örtchen Bessaker nur von Mittwoch bis Sonntag geöffnet hat. Also wieder Kochherd an!

Am Dienstag schafften wir erstmals mehr Meilen unter Segel als unter Motor. Die Gelegenheit zu Segelmanövern wurde genutzt und natürlich wurden jetzt auch die MOB-Manöver unter Segeln nachgeholt. Das sollte sich noch gleichentags als Mütze-über-Bord-Manöver praktisch bewähren. Im vollen Hafen von Rørvik fanden wir mit Mühe noch einen Liegeplatz im Päckchen und diesmal ein geöffnetes und erst noch gutes Restaurant am Hafen.

Die nächsten Tage ging es bei veränderlichem, kühlem Wetter weiter über Skei nach Brønnøysund, das genau in der Mitte des langen, schmalen Norwegens liegt.



An beiden Tagen notierten wir mehr Segel- als Motormeilen, kältebedingt vorwiegend im Ölzeug. Vorsichtig tasteten wir uns unterwegs mit unserem Tiefgang an den äussersten Steg von Torghatten und kraxelten zum berühmten norwegischen „Martinsloch“ hinauf, zum Fototermin an diesem touristischen Höhepunkt. Nach Brønnøysund nutzten wir den Wind für Segelmanöver und genossen Dannys frischgebackenes Brot. Dann übernachteten wir vor Bug- und Heckanker in der einsamen und sehr malerischen Bucht des kleinen Inselchens Hjartöya. „Übernachten“ ist allerdings gelogen, da es im Juni in diesen Breitengraden gar nie Nacht wird.



Bei sonnigem aber leider windarmem Wetter überquerten wir tags darauf den Polarkreis und peilten einen weiteren touristischen Höhepunkt an, den Svartisen-Gletscher, wo wir abends am Betonsteg des Naturhavn neben ein paar anderen Booten festmachten. Am nächsten noch sonnigen Vormittag kam eine kleine alpinistische Einlage, die Wanderung durch die wunderschöne Moorlandschaft am Moränensee vorbei zur Gletscherzunge. Wir belohnten uns danach mit einem Imbiss im Bergbeizchen, wo wir die Ketchupflasche nicht aufkriegten. Die junge Serviererin löste das Problem mit einem Grinsen und der trockenen Bemerkung: „I’m the blond!“ Dieses kurze Sätzchen bewirkte nicht nur ein herzhaftes Lachen, es wurde so etwas wie ein „Geflügeltes Wort“ des Törns.



v.l. n.r.: Kari Freivogel / Danny Friedmann / Christian Stucki / Kurt Kölliker / Beat Ritschard / Etienne Repond

Müsterli aus Dannys Bordküche

Für den Nachmittag waren heftige Gewitterböen angekündigt. Die wetterten wir noch am Kai ab und machten uns erst nach deren Abflauen bei jetzt nebligem, nassem Wetter auf den Weg nach Bolga, wo wir bei strömendem Regen am glitschigen Holzsteg anlegten.

Bolga machte wetterbedingt wenig Freude: Kalter Starkwind, strömender Regen und am Hafen nur ein paar Schuppen und menschenleere Boote, denen hoffentlich die üppige Süswasserspülung gut tat. Unser Versorgungstrupp kämpfte sich wasserdicht vermummt ins Dörfchen, um ein paar Vorratslücken zu füllen. Die anderen zogen den „Hüttenzauber“ vor. Um 1845, als der Starkwind auf 5-6 Bf „abgeflaut“ hatte, lösten wir die Leinen und liefen aus zum „Nachtschlag ohne Dunkelheit“ Richtung südliche Lofoten. Die Ausfahrt durch die Felsen erforderte ein paar knifflige Halsen, aber nachher im offeneren Wasser wechselten sich die beiden Wachen planmässig ab und nach 10 1/2 Stunden und 68 Segelmeilen legten wir in Reine an.



So eingepackt könnte er durch die Beringsee segeln

Natürlich war jetzt ein seglerischer Ruhetag angesagt. Eine kurze Wanderung durch das malerische Lofotendörfchen mit seinen bunten Holzhäusern, vorbei an Gestellen voller getrocknetem Stockfisch, endete auf einem Aussichtshügel. Die Sonne zeigte sich und liess die Schneeresten auf den steilen, felsigen Bergen weiss strahlen. Auch unser bewährter Smutje Danny konnte einen hochverdienten Ruhetag geniessen, da wir sowohl beim Lunch wie beim Nachtessen lokale Wirtschaftsförderung betrieben.

Am Mittwoch war Insel-Hüpfen durch dieses imposante Revier angesagt. Zwar fanden wir an den wenigen Liegeplätzen des Bilderbuchdörfchens Nusfjord keinen Platz, doch für eine Fototellerwende im sehr, sehr schmalen Hafen reichte es allemal. Da war der Fischerhafen von Ballstad schon deutlich grösser, wenn auch weniger romantisch. Durchs markierte Fahrwasser schlängelten wir uns zu den Gjestepontons ganz zuhinterst in der langen, gewundenen Hafembucht.

Donnerstags war uns der Wind immerhin noch über mehr als die halbe Strecke zu unserem Zielhafen Bodö gnädig, bevor er dann schwächelte. Die Einfahrt durch vorgelagerte Inseln in den Hafen war spannend. Wir fanden nach dem Diesel bunkern im zweiten Anlauf einen idealen Liegeplatz.

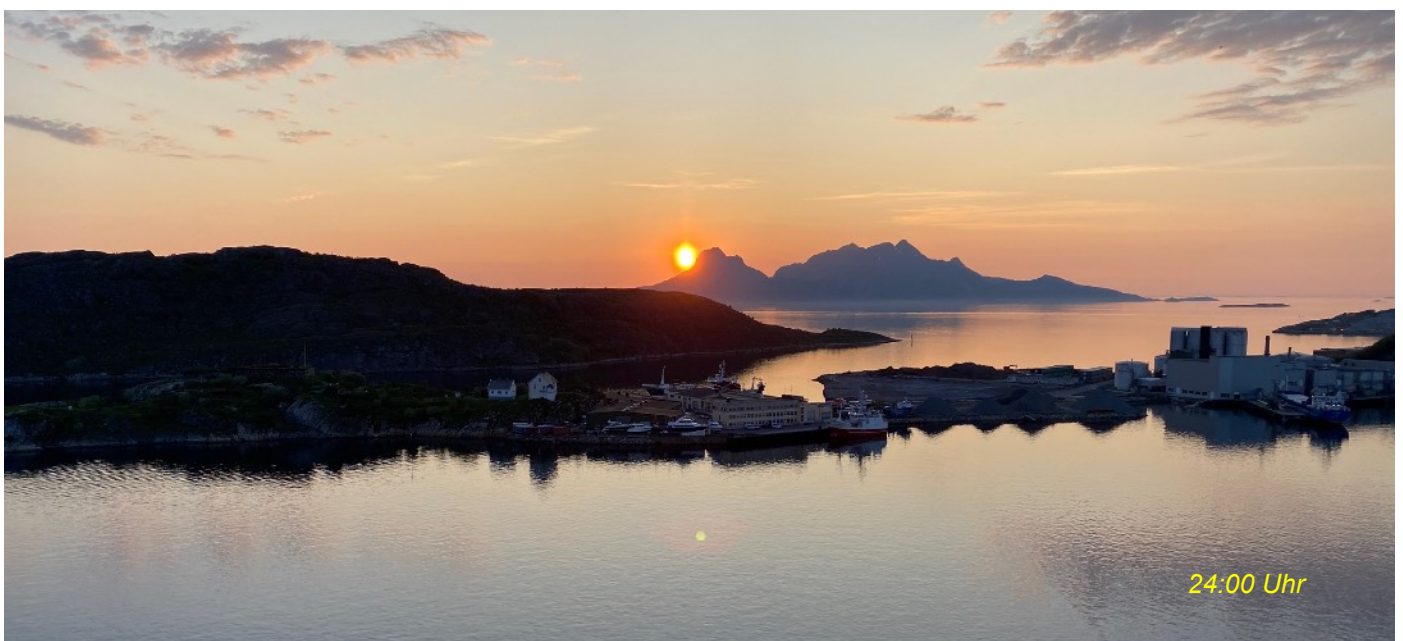
Den Freitag widmeten wir nur zur Hälfte der Bootsreinigung. Am Nachmittag ging's per Linienbus zum berühmt-berüchtigten Saltstraumen, einem der stärksten Gezeitenströme der Welt. Auf den Höhepunkt des Strömungsspektakels konnten wir wegen des Busfahrplans leider nicht warten. Der Blick von der

Brücke war trotzdem eindrücklich und liess erahnen, was an Strudeln und Wirbeln zwei Stunden später abgehen würde. Das letzte Dinner gönnten wir uns auf dem 17. Stock des Scandic Hotels, wo wir nicht nur bestens tafelten, sondern auch eine unglaublich schöne Aussicht genossen. Die Mitternachtssonne versteckte sich zwar meist hinter den hohen Bergen rund um die Hafengebucht. Doch unser Kurt gab nicht auf und machte sich als leidenschaftlicher Fotograf die halbe helle Nacht mit seiner Kamera auf die Pirsch nach dem kapitalen Fotoschuss.

Am Samstagmorgen erfolgten die restlichen Übergabearbeiten und dann hiess es, von der Smiling Swiss Abschied zu nehmen. Wir waren uns alle einig, auf ihr einen unvergesslich tollen Törn mit einer hervorragenden Crew erlebt zu haben, auch wenn das zugegebenermassen etwas selbstgefällig tönen mag.

Unsere Stationen im Juni 2024:

Sa 3. Trondheim - So 4. Hasselvik - Mo 5. Bessaker - Di 6. Rörvik - Mi 7. Skei - Do 8. Brønnøysund - Fr 9. Hjartöya - Sa 10. Svartisen - So 11. Bolga - Mo/Di 12./13. Reine - Mi 14. - Ballstad - Do 15. bis Sa 17. Bodö



Eine Reise mit Yacht durch Belgien und Holland

Hans Litscher und Christoph Rosenthaler

Anreisen

Mit dem TGV reisten wir am Freitag, den 24. Juni 2023 via Paris, Brüssel nach Antwerpen. Die Reise verlief schnell und ganz nach Fahrplan. Aber in Antwerpen stiegen wir eine Station zu früh aus dem Zug, weil ich nicht lesen kann. Das war in der Schule schon so. Wir nahmen dann ein Taxi, welches uns zum Hotel brachte. Es ist eine bescheidene Unterkunft in einem ehemaligen Lagerhaus, das zum Hotel «Gondo Garden» umgebaut wurde. Das Zimmer besteht aus Schlafraum, Ess- und Kochecke und einer zweiten Etage wo sich eine Schlafecke für Kinder befindet. Wir hatten nach der langen Reise Hunger. Bald wurden wir fündig, ein Teller Spaghetti musste es sein. Versprochen wurde die beste Sauce « ever », aber na, ja ich weiss nicht..

Am Samstagmorgen machten wir uns auf den Weg zum alten Hafen. In der grossen Hitze war es eine Strafe ohne Frühstück und ohne Taxi in Sicht die paar Hundert Schritte hinter uns zu bringen. Wir sahen die Yacht schon im Hafen liegen. Ein schönes Schiff.

Die Yacht und Skipper und Crew und Wetter

«La Motte», eine 44 Fuss Aquanaut

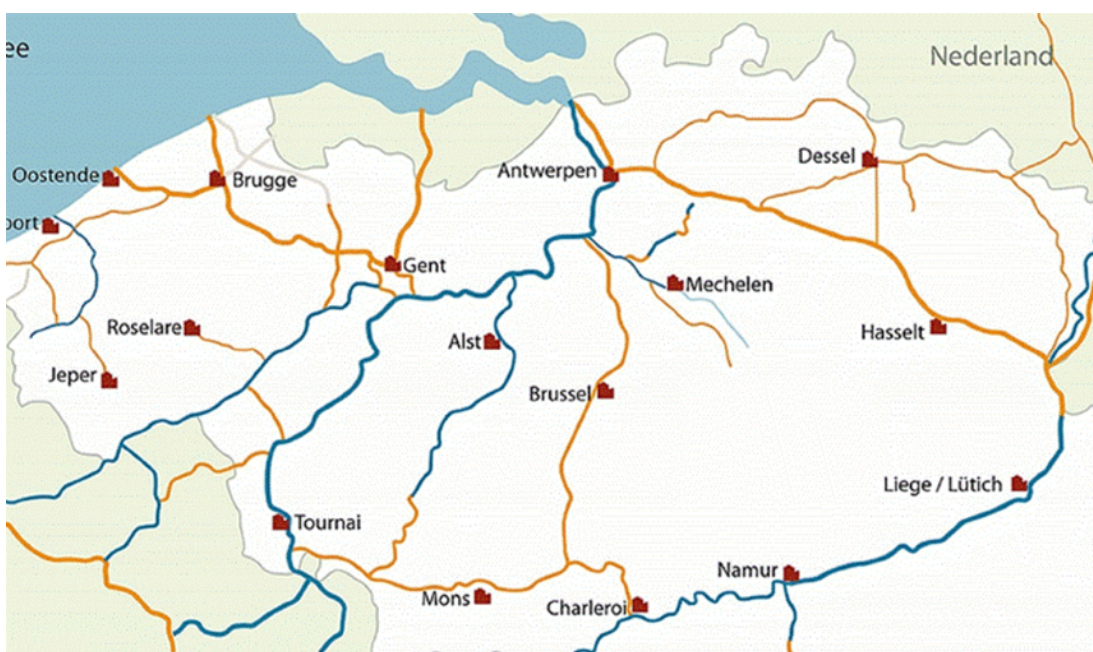
Eigner + Skipper: Christoph Rosenthaler

Gäste + Crew: Christine Litscher und Hans Litscher sowie Vito, ein Barbet (franz. Wasserhund). Er hat auch auf der Yacht leider einige Kratzspuren hinterlassen, die Christoph grosszügigerweise in Kauf genommen hat.

Das Wetter war in den ganzen zwei Wochen schön und heiss bis sehr heiss, am letzten Tag wurden wir verregnet.

Bunkern

Für den ersten Einkauf im Supermarkt « Albert Heijn » in Hafennähe hatten wir eine lange Liste, auch von Wünschen. Ein wunderbarer Laden, in dem es alles gibt wie zuhause. Die Einkaufswagen waren jedenfalls gut gefüllt und der Kassenzettel lang.



Wasserstrassen in Belgien und Südholland.

Netz der grösseren Wasserstrassen in Belgien.

Alle Flüsse sind schiffbar, auch die kleinen, und wo kein Fluss ist, baute man einen schiffbaren Kanal.



Die Reise im Überblick

Die Reise führte uns durch Flandern von Antwerpen nach Gent und Brügge und wieder zurück nach Gent, weiter über Terneuzen in die Wester Schelde, über den Kanal «Zuid Beveland» nach Yerseke, Goes und Tholen und zum Schluss durch den Schelde-Rijn Kanal zurück nach Antwerpen.



Die Erlebnisse

Einige Höhepunkte der Reise waren nach meinem Empfinden nebst Antwerpen, nach Rotterdam der 2. grösste Hafen Europas, Gent und Brügge sowie das Städtchen Goes in Holland.

Ich bewunderte laufend die Kanalbauten mit den vielen Schleusen, keine ist gleich wie die andere und auch die riesigen Schleusenbauwerke auf den Hauptkanälen. Diese sind richtige Kathedralen des Wasserbaus.

Die Höhenpunkte aus der Sicht des Reisenden

Der Startort Antwerpen ist einer der grössten Häfen Europas.

Die Stadt sticht aber auch durch alte wie neueste Bauwerke hervor.

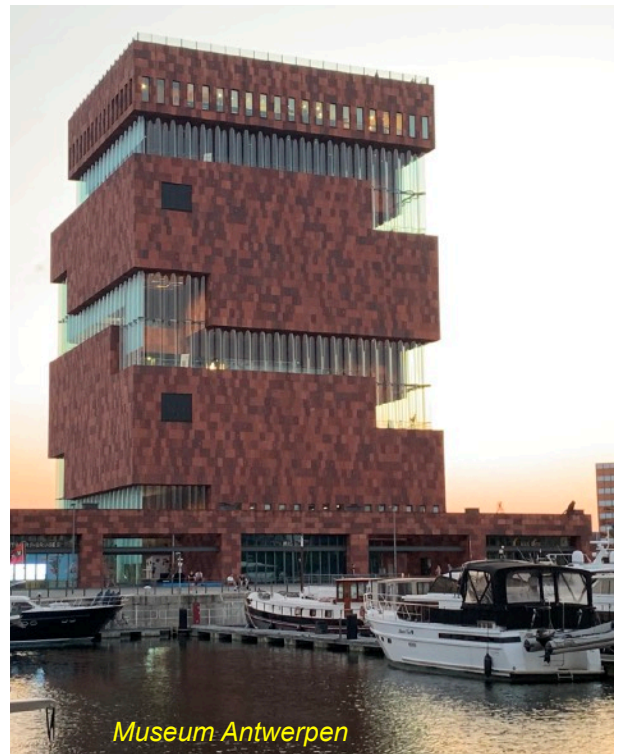
Da ist der **Bahnhof Antwerpen-Centraal**, ein Erbstück aus der Kolonialzeit. Der erste Bahnhof wurde 1836 eröffnet. Nach mehreren Umbauten wurde 1905 das heutige Stationsgebäude in Anwesenheit des belgischen Königs eingeweiht. Es wurde laufend erweitert und besteht heute aus 4 Etagen. Der Architekt war Louis de la Censerie. Die Fassade und die Eingangshalle sind gigantisch, eindrücklich wie eine Kathedrale. Antwerpen- Centraal gilt als der viertschönste Bahnhof der Welt.

Die **Hafen Behörde** sitzt in einem Gebäude, welches von der berühmten Architektin Zaha Hadid entworfen wurde. Auch Basel hätte mit dem Casino Neubau ein ausserordentliches Bauwerk erhalten können, wenn es dann gewollt hätte.

MAS - Museum aan De Stroom gleich am alten Hafen gelegen, ist ein weiteres Meisterwerk der modernen Architektur. Der Kubus von beeindruckender Grösse ist auf jeden Fall einen Besuch wert. Von der Dachterrasse bietet sich ein traumhafter Rundblick über die Hafenanlagen und die Stadt, allein schon deswegen lohnt sich der Ausflug in die Höhe.

Das MAS versteht sich als internationales und wegweisendes Museum über globale Verbindungen zwischen Menschen und Sammlungen aus unterschiedlichen Denk- und Lebensweisen. Eine Vielfalt von Geschichten, die aus verschiedenen Perspektiven betrachtet werden, beziehen alle mit ein die neugierig auf die Gegenwart, Vergangenheit und Zukunft von Antwerpen und der Welt sind.

Das einzigartige Gebäude wurde von den weltberühmten Neutelings Riedijk Architects entworfen.



3 mal Antwerpen

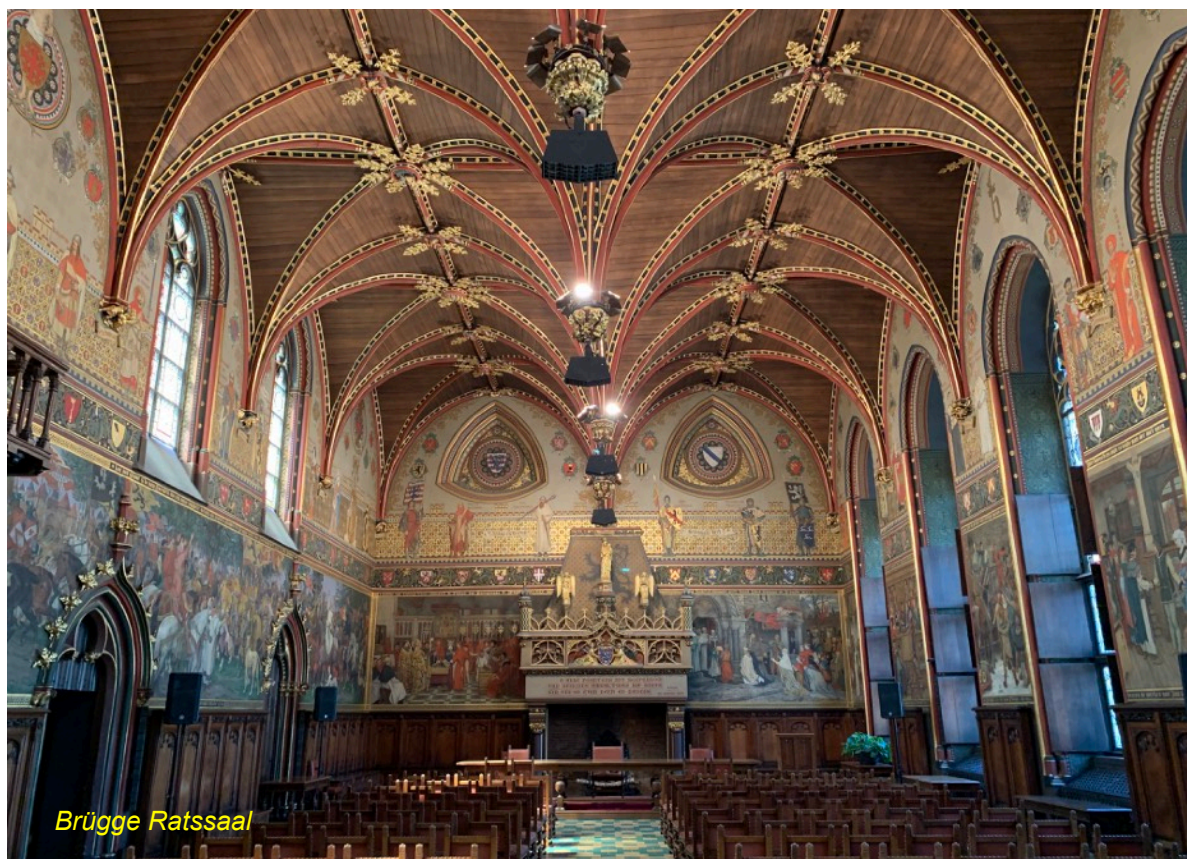
Die nächste Station war **Gent**. Aus dem keltischen Wort Gand für Zusammenfluss ist der Name entstanden. Die Siedlung wird im Jahr 630 in Schriften der Abtei St.Bavo erwähnt, als eine Stadt am Zusammenfluss von Schelde und Leie. Im Mittelalter wuchs die Stadt zu einer der bedeutendsten Städte Westeuropas. Sie hatte den damaligen Reichtum dem Wollhandel zu verdanken. Sie ist heute die zweitgrösste Stadt in Belgien, nach Antwerpen und vor Brüssel. Nach meinem Empfinden ist es eine sehr junge Stadt, belebt von vielen Studenten und Studentinnen. Den Rahmen bildet im Zentrum eine gewaltige Altstadt, welche Macht und Einfluss vergangener Zeiten erahnen lässt. Auch eine grosse Zahl von Gaststätten bieten für jeden Geschmack Verpflegungsmöglichkeiten meistens zu sehr fairen Preisen an.



Brügge, die alte Hafenstadt ist im Zentrum noch kompakter als Gent, der Reichtum wurde richtig gehend zelebriert. Das wird sowohl an den weltlichen wie an den sakralen Bauten demonstriert.

Der Hafen versandete aber immer mehr und wurde mit der Zeit für Seeschiffe unbrauchbar. Dies wird an einer Multi Media - Show im Museum im Rathaus eindrücklich dargestellt. Ersatz ist heute der Hafen von Zeebrugge. Die historischen Bauten mit dem Turm, dem Belfort, dort wurde der «Schatz» der Stadt gehortet, sind grossartig. Der grosse Marktplatz mit dem Rathaus und dem Bischofspalast und den zahlreichen schönen Bürgerhäusern bilden ein harmonisches, prächtiges Gesamtbild.

Der Ratssaal mit seiner Grösse und seiner Pracht lässt uns die ehemalige Bedeutung der Stadt erahnen. Ausserdem geben die zahlreichen Kirchen einen Eindruck, wer auch noch das Sagen hatte. In Brügge genossen wir als Nachtesten die «National Speise» der Belgier, nämlich «Moules Frites».



Unsere nächste Station war wiederum Gent, bevor wir auf dem Kanal Gent - Terneuzen nach Norden Richtung Westerschelde weiterfuhren und im Hafen von **Terneuzen** für eine Nacht Station machten.

Am nächsten Morgen waren wir endlich von Salzwasser auf der Westerschelde umgeben. Die Fahrt dauerte leider nur kurz, denn schon wartete der «Zuid Beveland» Kanal auf uns, über den wir die Provinz Zeeland durchquerten und die Küste der Osterschelde erreichten. Unser Tagesziel war **Yerseke**. Mit seinem grossen Yacht- und Fischereihafen ist ein Schwerpunkt der niederländischen Muschel - und Austernzucht. Die Austern musste ich natürlich degustieren und mit den französischen aus der Bretagne vergleichen; die Franzosen gewinnen das Rennen immer noch! Ihre schmecken mehr nach Meer.

Unser nächstes Ziel, das Städtchen **Goes** aus dem 17. und 18. Jahrhundert, ist durch einen Kanal mit der Osterschelde verbunden. Die Innenstadt von Goes ist reich an malerischen alten Häusern, speziell rund um den Hafen. Auch die gotische Maria-Magdalenen-Kirche und das Rathaus sind sehenswert. Beim Stadtrundgang entdeckten wir etliche schicke Kaffees und diverse Bäckereien, ich erlag der Versuchung und musste ein paar Süßigkeiten einkaufen, wie immer.

Der nächste Hafen war **Tholen**, ein praktischer Hafen nahe dem Schelde-Rijnkanaal.

Wir haben keine bedeutenden Sehenswürdigkeiten feststellen können, das liegt vermutlich an den vorher besuchten Orten, man wird verwöhnt mit schönen Eindrücken und gewöhnt sich fast dran. Die Strasse zur Windmühle und die Mühle selbst sind sehr schön mit Blumen dekoriert.



Die Heimreise

Die Reise bis Paris verlief ohne Schwierigkeiten. Die Probleme begannen beim Umsteigen im Gare du Nord vom Thalys in die RER, also in die schnelle U-Bahn für den Wechsel zum Gare de Lyon. Die RER hatte einen Zugsausfall und die nächste Metro kam mit grosser Verspätung an, entsprechend war auch der Andrang gross. Beim Einsteigen gab es ein Riesengedränge. Wir waren voll beladen, Christine mit Hund, einer Tasche und Rucksack, ich mit 2 Rolltaschen und Rucksack. Ein gefundenes «Fressen» für Diebe, die uns bestimmt schon vorher beobachtet hatten. Auf jeden Fall machten sie ihren Job «eingübt gut».

Sie verursachten noch ein bisschen mehr Gedränge, einer riss an meiner Reisetasche und fluchte mich an, schon war ich abgelenkt. Der Zweite klaut mein Handy und mein Portemonnaie, das wohlgerne in einer verschlossenen Tasche meiner Hosen steckte. Als ich den Diebstahl ein paar Sekunden später bemerkte, war der Zug schon in Fahrt. Die Ausweise, das Bargeld und die Fotos der ganzen Reise waren weg, Ärger und Aufwand für die Wiederbeschaffung aller Dokumente vorprogrammiert. Zum Glück waren die Zugfahrkarten in Christines Rucksack, so konnten wir wenigstens die Heimfahrt von Paris bis Basel ohne weitere Probleme beenden.

Alle Fotos von Christoph Rosenthaler!

Es war schön und wir haben es trotzdem sehr genossen!



Unser Schiff
in Gant



EPEX TECHNOLOGY

DESIGNED
AND MADE IN
DENMARK

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

ELVSTRØM
SAILS

www.elvstromsails.ch

Nachruf auf Heinz Merzweiler, Past-Commodore des CCS

Ich habe Heinz erst kennengelernt, als ich in den CCS eingetreten bin. Damals war er für mich eine Respektsperson und eine der Eminenzen des Clubs, die man sehr höflich begrüßte. Der CCS war in meinen Augen ein abgehobener Verein, den ich im B-Schein-Kurs kennengelernt habe.

Heinz Merzweiler gehörte zu dem Club mit den dunkelblauen Blazern mit Clubemblem auf der Brust und der farblich passenden Krawatte.

Am Anfang waren wir noch beim formellen Sie. Das änderte sich, wenn ich mich recht erinnere, mit der Clubreise nach London. Später ergab sich daraus eine lange Freundschaft.

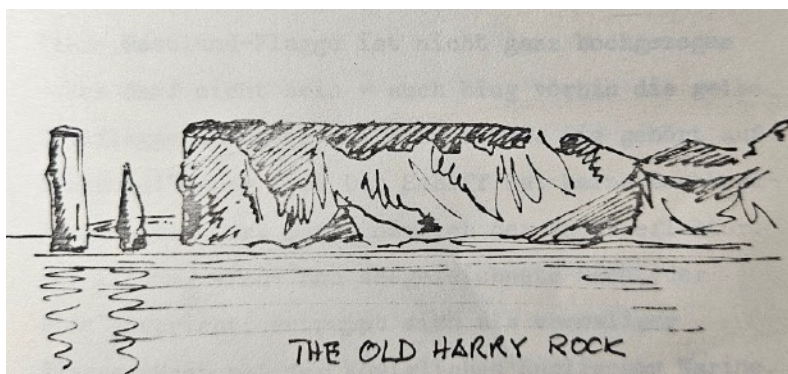
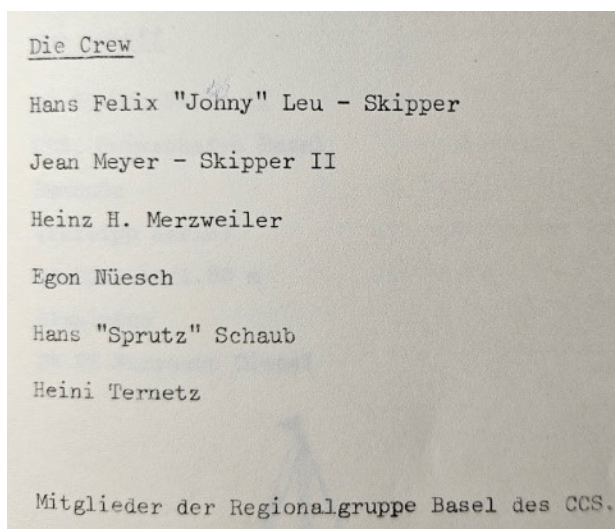
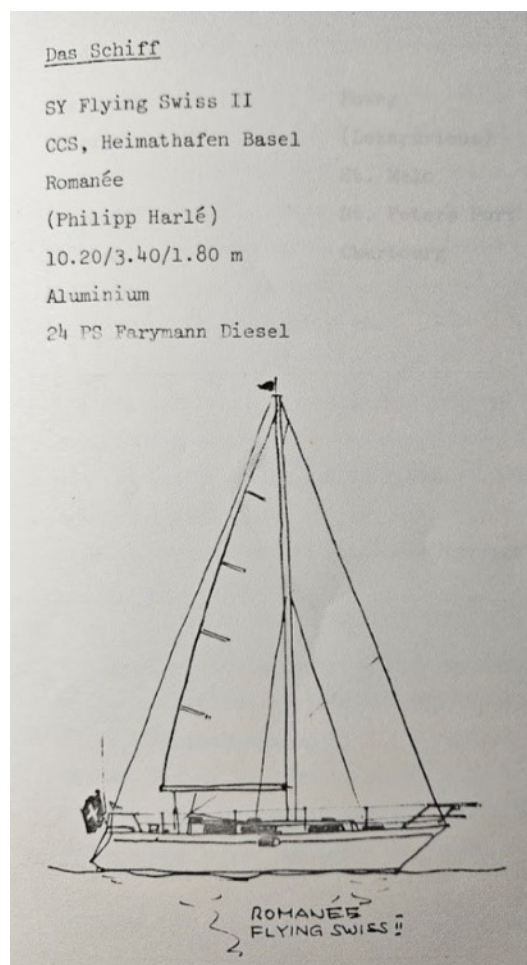
Heinz hat auch viele Reisen organisiert. Dank seines grossen Beziehungsnetzes waren das immer Höhepunkte im Leben der RG-Basel. Wir besuchten Hamburg, Lübeck und Bremen. Die letzte von Heinz organisierte Reise führte uns nach Bremen. Besuche bei der DGzRS, der Seenotleitung Bremen (MRCC) und dem Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven gehörten zum spannenden Programm. Zum Abschluss bekamen wir ein nautisches Nachtessen mit Musikbegleitung in der äusserst originellen «letzten Kneipe vor New York» im Kapitäns Zimmer serviert.

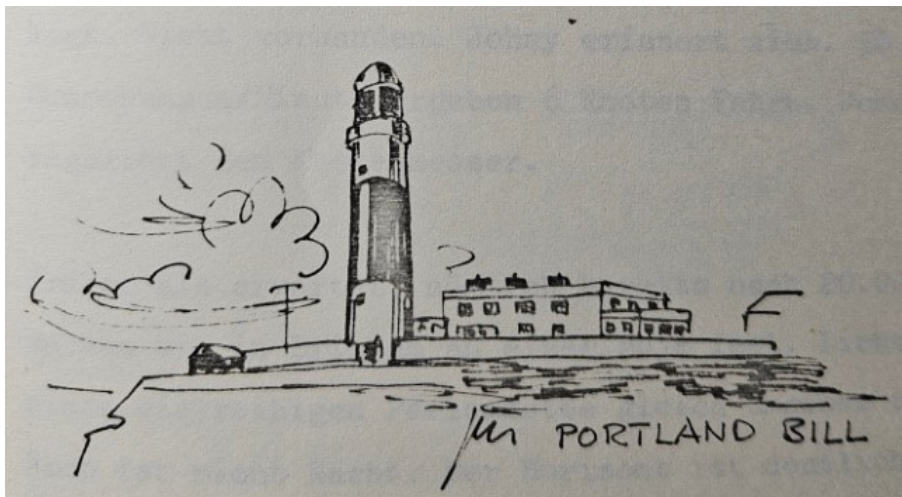
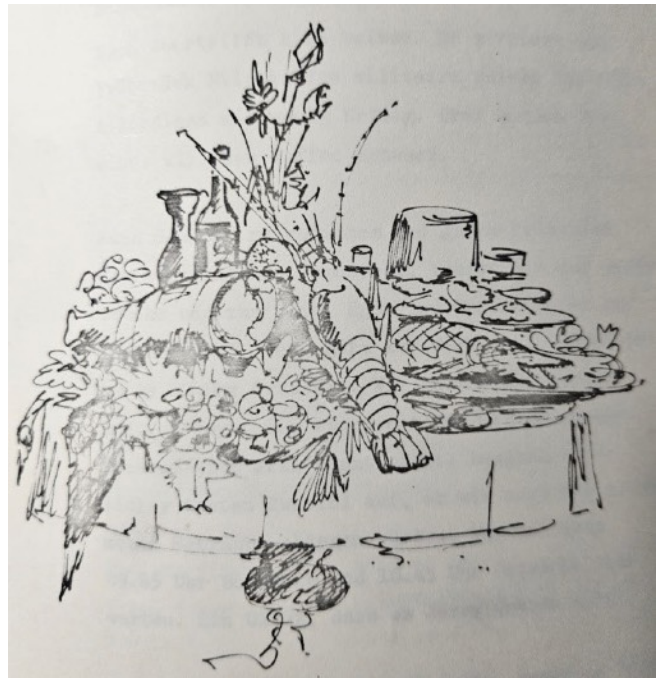
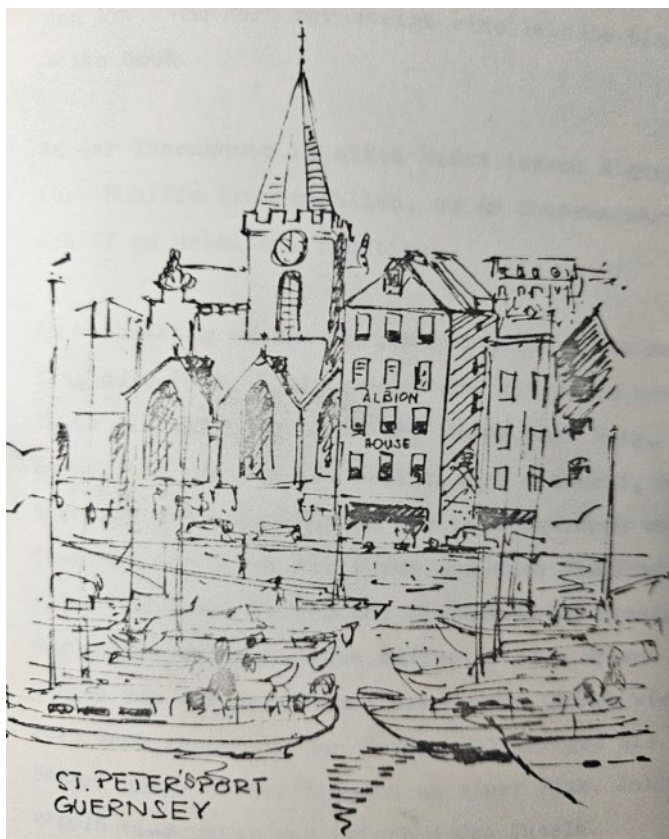
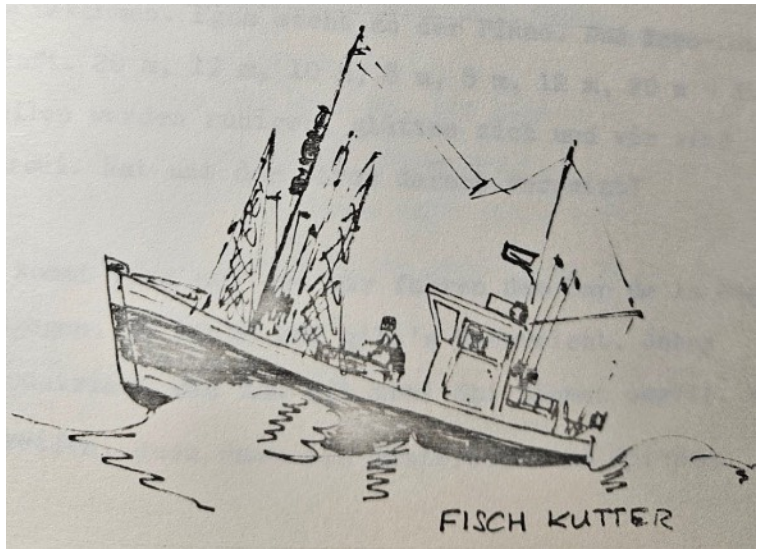
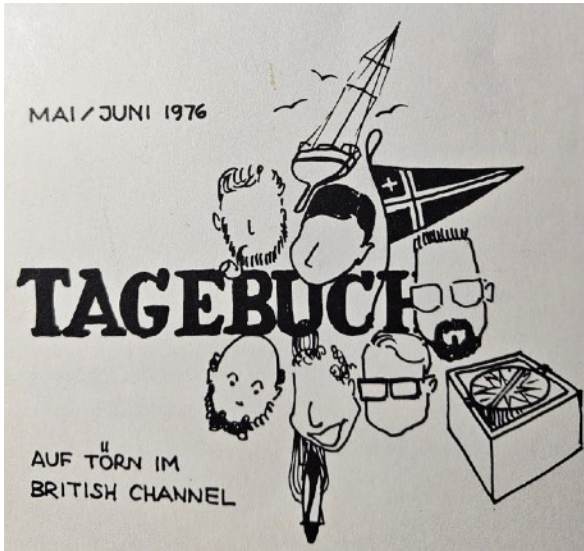
Er wurde 1985 von der GV des CCS Schweiz zum Commodore gewählt, er bekleidete das Amt bis 1989.

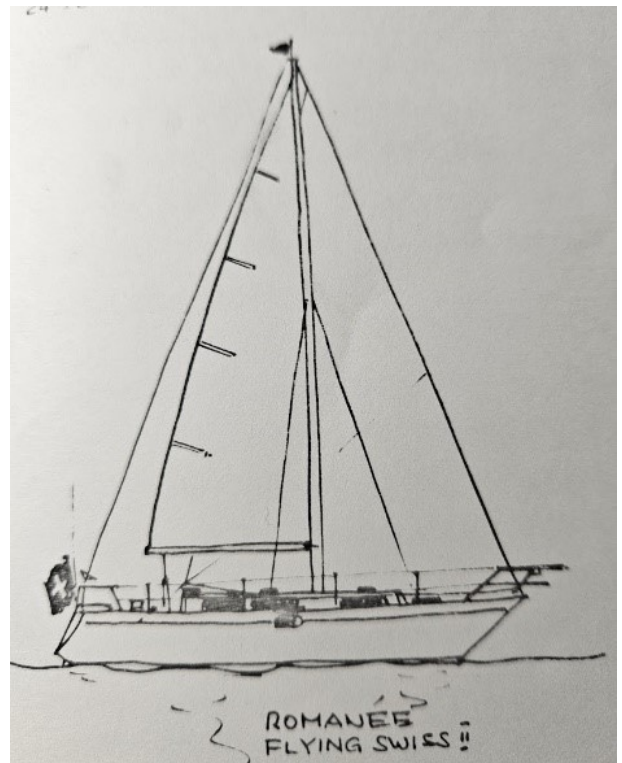
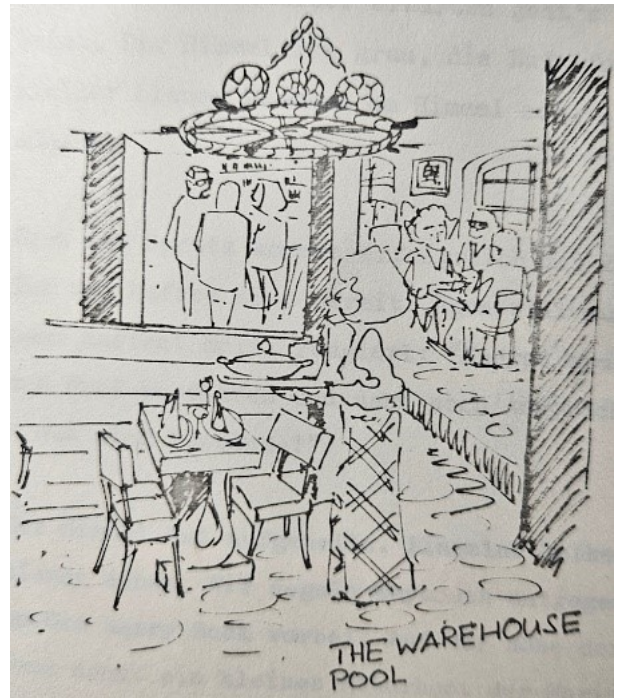
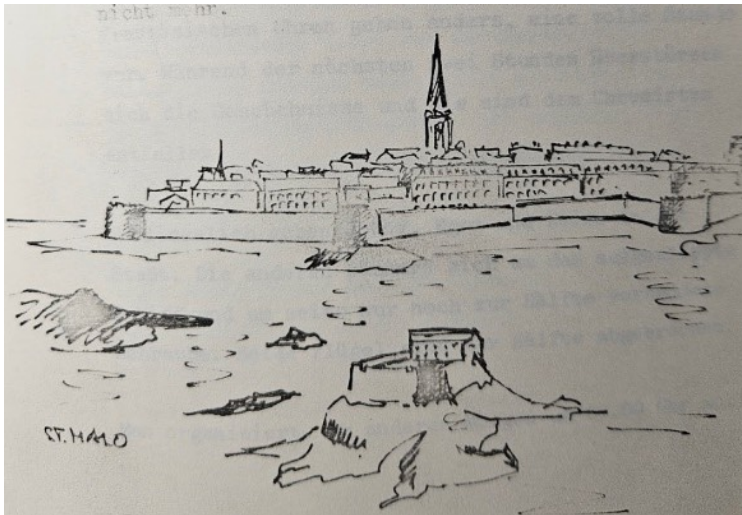
Später wurden die Besuche am Stammtisch im Seemannskeller immer seltener, weil die Beschwerden des Alters ihren Tribut forderten.

Am 18. April 2023 nahmen wir Abschied von Heinz Merzweiler, er hat seine letzte Reise angetreten. Eine kleine Gruppe von Kameraden der Honorablen Petroleumlampengenossenschaft und einige CCS Mitglieder haben ihm die letzte Ehre erwiesen.

Die Skizzen stammen aus einem Törnbericht von Heinz vom Mai/Juni 1976.









Cruising Club der Schweiz
Regionalgruppe Basel



Unser Segelkamerad, früherer Captain und späterer Commodore des CCS

Heinz H. Merzweiler-Wittendorfer

*12. November 1935 – †18. April 2023

hat seine letzte Reise angetreten. Gut Wind!

Deine Freunde der CCS RG Basel

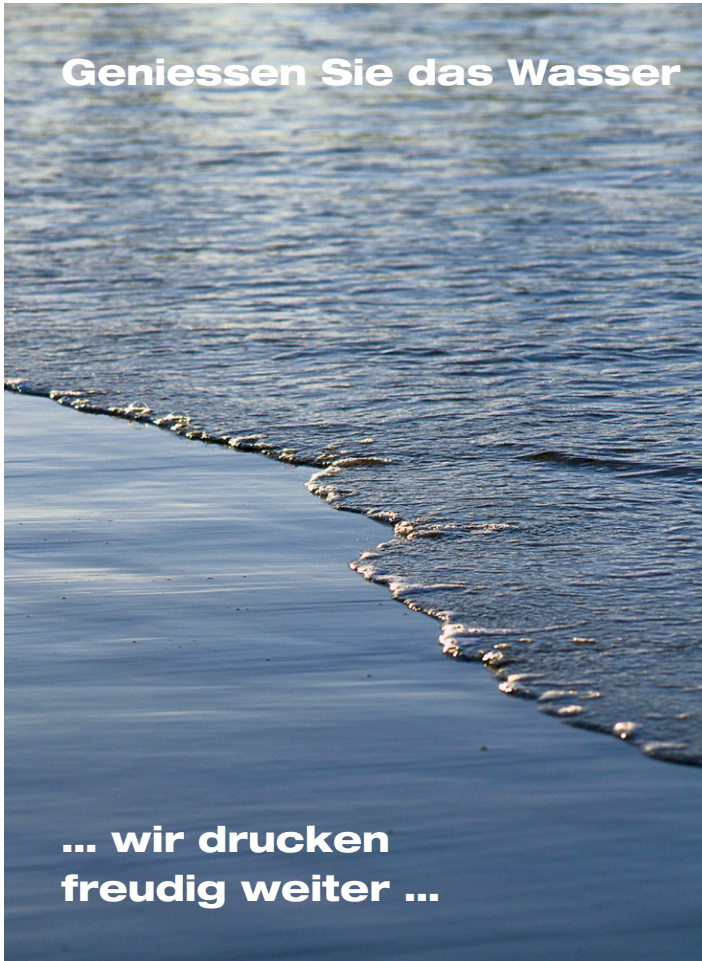
Trauerfeier:

Donnerstag, 27. April 2023 um 14.00 Uhr in der Kapelle auf dem Friedhof "Wolfgottesacker", Münchensteinerstrasse 99 in Basel

Traueradresse:

Rolf Wittendorfer, Rebenweg 43, 4413 Büren

Hans Litscher



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.



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.–**

Typecover optional erhältlich

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

Die Regionalgruppe Thun zu Gast in Basel

Monika Naef, Captain CCS RG Basel

Anlässlich einer Vorstandssitzung kam die Idee auf, vermehrt mit anderen RGs etwas zu unternehmen. Schnell waren wir uns einig, dass wir dies im Jahr 2023 zuerst mit der RG Thun tun wollten. Eine erste Kontaktaufnahme erfolgte anlässlich einer Sitzung des Zentralvorstands des CSS, gefolgt von einem regen E-Mailaustausch. Die RG Thun war über die Idee sehr erfreut. Ihr Vorstand war nämlich im Begriff, das 50-jährige Jubiläum der RG Thun zu planen. Da sie bereits mitten in der Planung stand, das Feuerwehrlöschboot in Basel zu besichtigen, kamen wir rasch überein, dass die RG Basel das Rahmenprogramm gestalten sollte.

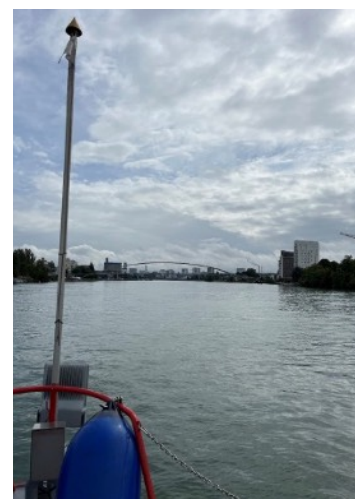
Und so kam es, dass am 26. August 2023, einem Tag mit regnerischem, nasskaltem Wetter, eine Delegation von Thun anreiste. Als Segler und Motorbootfahrer waren die Anreisenden mit Kartenlesen vertraut – wir mussten sie nicht am Bahnhof abholen, sondern trafen uns direkt beim Löschboot am Rheinbord.



Hugo Buser begrüßte als Vize-Captain die Gäste und die anwesenden Mitglieder der RG Basel mit lieben Worten.

Als grosse Gruppe mussten wir uns in zwei Mannschaften aufteilen, da maximal 25 Personen gleichzeitig auf dem Löschboot Platz hatten. Selbstverständlich erhielten unsere Gäste den Vorrang. Die erste Gruppe wurde sodann auf eine Spritzfahrt mit dem Feuerwehrlöschboot mitgenommen. Sie dauerte etwa eine

Stunde, zuerst rheinabwärts, am Rheinhafen vorbei bis zur Dreiländerbrücke, dann wieder zurück. Inzwischen hatte der Regen etwas nachgelassen.





Auf dem Boot wurde alles erklärt, man konnte Fragen stellen und der Kapitän und die Crew gaben breitwillig Auskunft. Es gab Fragen zu den Einsätzen, zur Ausbildung und zum Alltag der Besatzung.

Kurz nach der Johanniterbrücke, vor dem Anlegen am Steg, gab es noch ein seltenes Spektakel. Das Feuerwehrboot spritzte Wasserfontänen, was das Zeug hergab. Das war wohl nicht nur für diejenigen an Bord spannend, sondern auch für die zuschauende zweite Gruppe. Es folgte der Schichtwechsel und die zweite Gruppe konnte ihre Fahrt durchführen. Diesmal leider ohne Spektakel!



Am Anschluss an die Fahrt mit dem Feuerwehrboot ging die Reise weiter. Es folgte eine Fahrt mit der Rheinfähre über den Rhein. Das war natürlich für die Gäste von Thun spannend, sie konnten erleben, wie just mit der Kraft des fließenden Wassers der Transport über den Rhein erfolgte. Der Wasserpegel war aufgrund der vorangehenden Trockenheit niedrig und so auch die Fließgeschwindigkeit. Gut am Kleinbaslerufer angekommen, konnte nach einem kurzen Fussmarsch in das Tram Nr. 14 eingestiegen werden. Nach kurzer Tramfahrt landete die erste Gruppe unter kundiger Führung von Hugo

Buser im Hafendomuseum. Dort wurde sie unter anderem von unserem Mitglied Silvio Ofner empfangen, der sie den Schiffsführer-Simulator ausprobieren liess. Wer nicht vom Simulator fasziniert war, konnte sich in der Ausstellung rund um das Thema Schifffahrt in Basel und auf dem Rhein umsehen und nach eigenem Gusto Neues erfahren.



Nach einer Stunde traf dann die zweite Gruppe ein, die inzwischen ihre Fahrt mit dem Feuerweherschiff geniessen durfte. Diese bestand aus den Mitgliedern der RG Basel, die das Hafenumuseum jederzeit besuchen können. Es lohnt sich immer! Nun hatten unsere Besucher und die RG Basel sich einen Apéro verdient. Wir kamen ins Gespräch miteinander und konnten diverse Erfahrungen austauschen und uns gegenseitig kennenlernen.

Kaum waren die Gläser ausgetrunken und die Apéronüssli genascht, ging es schon wieder weiter mit dem Tram Richtung Kunstmuseum. Von dort zu Fuss die Treppe neben der Wettsteinbrücke, am Basilisk vorbei, hinunter unter die Brücke. Zum Glück war es dort etwas trocken! Denn Petrus hatte es an diesem Tag nicht so gut mit uns gemeint. Viele Wochen vorher gab es keinen Regen, sondern nur heisse Sommertage. Aber ausgerechnet am Besuchstag kam das lange ersehnte Nass von oben und die Abkühlung.

Die Teilnehmer, die mutigen und/oder physisch gut bei Kräften waren, starteten den nächsten Teil des Programmes. Nach einer Sicherheitseinweisung (und ja, Schwimmwesten mussten sein) trugen sie unter kundiger Leitung des Drachenboot-Clubs in Basel ein Boot hinab an den Rhein und bis ins Wasser.





Richtige Paddelführung will gelernt sein.

Sorgfältig, damit das Boot nicht kippt, stiegen sie einzeln in die beiden Boote ein. Jeder und jede an dem zugewiesenen Platz damit das Gewicht im Boot gut verteilt war, nahm das Paddel in die Hand. Und los ging's, den Rhein aufwärts.

Die an Land Gebliebenen spornten sie an. Nach anfänglichen Schwierigkeiten fanden die Paddler mit der Zeit den gemeinsamen Rhythmus und waren im Nu ausser Sichtweite. Doch leider wurden die Wolken am Himmel immer dunkler. Und es kam, wie es der Wetterbericht schon vorhergesagt hatte: Ein Unwetter. Die an Land gebliebenen machten sich nach dem ersten Bier oder Wein bereits Sorgen. Doch dann, als der Niederschlag wieder etwas nachliess, sahen wir das

Drachenboot am Horizont bei der Schwarzwaldbücke! Ganz so nass sind sie nicht geworden, denn sie fanden Unterschlupf, bis das Gröbste vorbei war.



Inzwischen hatte unser Caterer, André Willi, den Grill hochgefahren, die Salate und das Brot und den Senf ausgepackt.

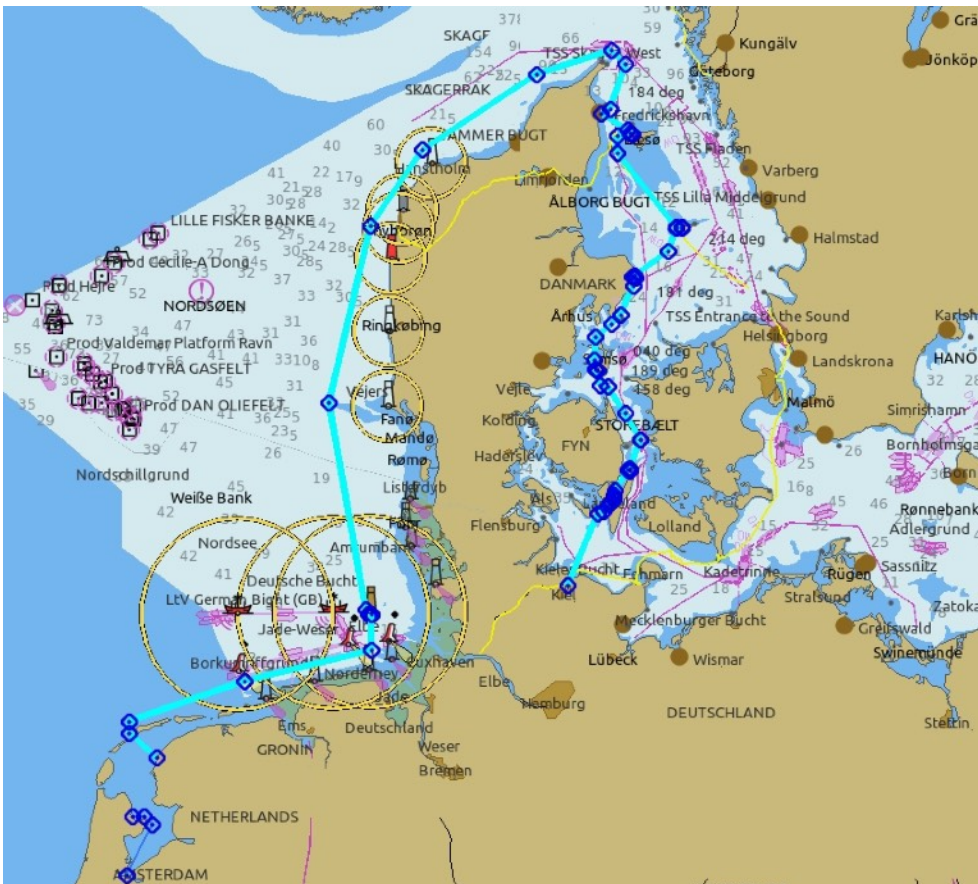
Jeder konnte sich nach seinem Gusto am Buffet sattessen. Es gab eine grossartige Auswahl. Unsere Gastgeber vom Drachenbootclub hatten einen langen Tisch mit Bänken unter der Wettsteinbrücke aufgestellt. So sass wir im Trockenen und liessen es uns gut gehen. Es war ausgesprochen gemütlich und wiederum gab es viele Gelegenheiten, sich mit den Kolleginnen und Kollegen aus Thun auszutauschen. Nach den lieben Dankesworten und der Übergabe einer Flasche Wein aus der Region musste sich die RG Thun verabschieden, um den Zug nach Thun zu erwischen.



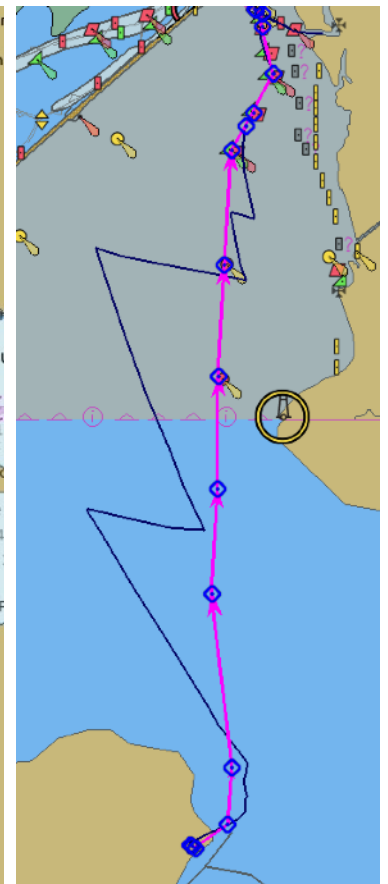
Vom Ijsselmeer nach Kiel

850 Sm mit der Shilling Swiss III des CCS / Ulrich Leo Schnepfel, Skipper

Es war der erste Törn der HR43 in der Saison nach dem einwöchigen Einwasserungstörn. Ich hatte mich als Skipper für diesen Törn beworben, wohl wissend, dass den kaum jemand auf der Agenda haben wird. Anfang April über die Nordsee, erst durch den schmalen Streifen zwischen VTG und friesischen Inseln, dann die Elbe hoch und durch den Nord-Ostseekanal zum direkt an dessen östlichen Eingang gelegenen Bestimmungshafen Kiel. Bedingt attraktiv. Und wie erwartet wurde mir dieser Törn auch sogleich zugeteilt. Ich reichte meine Planung ein: Rund Skagen, 720 Meilen direkter Weg. Mit Kreuzschlägen überschlägig 900 Meilen. Und wie auch bereits erwartet bekam ich zunächst die Rückmeldung, dass das so nicht gedacht war.



geplante Route

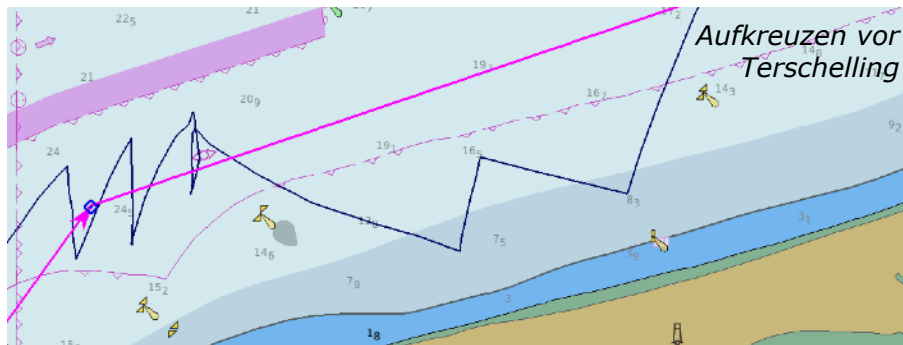


Aufkreuzen Enkhuizen-Makkum

1. April 2023. Nach einer Nacht und zuvor einem hervorragenden Nachtstuhl im Hotel 'Port von Cleve' im niederländischen Enkhuizen übernehmen wir bereits ab 10:00 Uhr das Schiff. Wir, das sind Tommy Brodbeck als Co-Skipper, CCS-Jargon Skipper-2, Thomas Hartmeier, Christian Rogger, Mircea und Manuela Traichioiu und meine Person als Skipper. Die Crew mit wenig bis sehr wenig Erfahrung. Parallel zur Abnahme des Schiffs macht sich das Einkaufsteam auf den Weg, um den Proviant für den gesamten Törn einzukaufen. Nach Bezug der Kojen, Sicherheitsunterweisung und Briefing waren es dann 15:00 Uhr bis wir ablegen konnten. 13:00 Uhr hatte ich vorgesehen, was aber auch recht ambitioniert war. Kaum vor Enkhuizen aus der Landabdeckung hatten wir die vorgesagten 5-6 Bf und bei Einbruch der Dunkelheit sind zwei Crewmitglieder seekrank, davon eines heftig. Bei der Ansteuerung von Makkum nahe der Kornwederzand-Schleuse regnet es erneut und der Wind hat auf glatte 6 Bf aufgefrischt. Merke: wer zwei Stunden später losfährt, kommt meist auch zwei Stunden später an. Es ist 22:00 als wir in Makkum festmachen und erkennbar fragt sich mancher in der Crew, auf was er sich da eingelassen hat.



im Waddenmeer



Der darauffolgende Sonntag begrüsst uns mit strahlendem Sonnenschein. Wir verlassen das IJsselmeer durch die Kornwerderzand-Schleuse, fahren mit dem Ebbstrom durch die Waddenzee, machen am frühen Nachmittag in Terschelling fest und geniessen den Rest des Nachmittags bei strahlendem Sonnenschein.

Dabei wird die Crew aber auch darauf eingestimmt, dass der Müssiggang nun ein Ende hat. Am nächsten Morgen verlassen wir mit dem Ebbstrom die Waddenzee und erreichen die Nordsee. Etappenziel ist das 135 Meilen entfernte Helgoland.



Hafen Helgoland

Bei Wind aus Nordost ist Aufkreuzen angesagt und die Crew darf ran. Erkenntnis 1: im Prinzip ist die Sache schon verstanden, praktisch aber fahren wir vor'm Wind hin und her und machen in zweieinhalb Stunden gerade mal zwei Meilen Weg auf's Ziel. Also Wechsel am Steuer und gezeigt, dass es nicht Wind liegt. Aber auch Erkenntnis 2: alle Crewmitglieder wissen den Stand ihrer Erfahrung korrekt zu verorten, nehmen das Gezeigte gerne an und vor allem geht es allen wirklich ums Segeln. Wir fahren unter Segel bis in die Nacht. Nach Mitternacht, kurz vor Borkumriff geht der Wind zurück und wir starten den Motor. Am Morgen, in der Deutschen Bucht, schläft der Wind gänzlich ein und wir gehen bei zuletzt spiegelglatter See auf den letzten Schlag Richtung Helgoland. Im 14:30 Uhr machen wir im Südhafen fest. Ausser dem Rettungskreuzer liegt nur noch eine einzige Segelyacht im Hafen und wir müssen längsseits ins Päckchen, da so früh im Jahr erst dieser eine Liegeplatz am Pier eingerichtet ist.

Die Crew verlangt mit Nachdruck nach einem Hafentag und ich sehe die Chance, den Bestimmungshafen Kiel auf dem Seeweg durch das Skagerrak zu erreichen, schwinden. Immerhin verbringen wir den nächsten Tag mit einer schönen Wanderung entlang der Küste und einem Nachtessen in der sog. Oberstadt.

Von links: Thomas, Christian, Ulli (Skipper), Tommy (Skipper-2), Manuela und Mircea auf Helgoland



Am Donnerstag geht es in aller Früh weiter. Passage zwischen den beiden Teilen von Helgoland, der Hauptinsel im Westen und Düne im Osten. Etappenziel ist das 165 Meilen im Norden liegende Thyboron und bei Wind gem. Vorhersage aus Süd bis Südost 4-5 und zunächst noch glatter See vermeintlich guten Bedingungen setzen wir gleich nördlich von Helgoland die Segel. Allerdings liegt der achterliche Wind der HR nicht. Wir müssen auf Raumschots anluven, um Fahrt zu machen. Und den Gennaker möchte ich mit der unerfahrenen Crew eher nicht fahren. Gegen 17:00 Uhr geht der Wind anders als vorhergesagt zurück auf 2-3. Bei Wind von achtern zu wenig als dass die HR noch nennenswert Fahrt machen würde. Zugleich sind wir durch das Anluven nach Osten von der Route abgekommen und befinden uns jetzt 25 Meilen in Luv des Horns Rev, einer der dänischen Küste vorgelagerte, 20 Meilen nach Westen reichenden Sandbank. In früheren Zeiten ein Schiffsfriedhof. Vor dem Start des Motors ein Blick auf die Instrumente und der Schock. Die Tankuhr steht bei 30%. Bei Ankunft in Helgoland stand die Anzeige noch bei 50% und rechnerisch hatten wir bis dahin nur um die 75 Liter Diesel verbraucht haben können. Und gelaufen ist die Maschine seitdem gerade einmal eine gute Stunde. Der CCS nennt ein Tankvolumen von 300 Liter. Bei Hallberg Rassy brachte ich später 365 Liter in Erfahrung. Auch interessant, diese unterschiedlichen Angaben. Die Tankanzeige auf der Smiling Swiss sei "nicht besonders genau", so war uns auf dem Skipperbriefing im Januar beschieden worden. Diese Worte hatte ich auch auf Helgoland bereits in Erinnerung und diese klingelten mir jetzt im Ohr. Der errechnete Verbrauch basiert auf historischen Angaben der Verbrauchswerte. Und ich hatte erwartet, dass diese ungenaue Tankanzeige um die Mittelstellung herum erst einmal verharrt. Ein Absacken auf 30% kann man nicht ignorieren. Bis Thyboron sind es noch rund 100 Meilen und den in Nordost liegenden Industriehafen Esbjerg würden wir auch erst in der Nacht erreichen. Ein Blick auf die Karte und Abgleich mit den Zeiten von Sonne und Gezeiten und Entschluss, die im Osten liegende Insel Roemoe anzulaufen, für die auch eine Tankstelle genannt wird. Bei Sonnenuntergang passieren wir die Nordspitze von Sylt. Bei der Einfahrt in das Seegatt Richtung Roemoe Havn setzt ein kräftiger Gezeitenstrom gegenan. Bei Einbruch der Dunkelheit machen wir fest.



Nordsee Richtung Thyboron (Dänemark)

Am nächsten Morgen können wir auch nach einer Runde im Hafenbecken keine Tank- oder Zapfstelle ausmachen. Also unter Motor raus auf die See. Um 14:30 erreichen wir die betonnte Passage durch das Horns Rev vor Blavaandshuk und bergen die Segel. Nach einer Dreiviertelstunde haben wir die Sandbank passiert und bei Wind ONO 3-4 setzen wir wieder die Segel. In der Morgendämmerung des darauf folgenden Samstag erreichen wir Thyboron. In der Hafeneinfahrt steht die Tankanzeige bei ann. Null. Nach dem Tanken folgender Befund: geht man einmal davon aus, dass die Leute bei Hallberg Rassy noch am besten wissen, wie gross der Tank bei den Schiffen ist, die sie bauen, nämlich im Fall der HR43 unseres Baujahrs 365 Liter, dann waren tatsächlich noch rund 210 Liter entsprechend 58% im Tank. Erkenntnis aber auch: der Verbrauch lag bei normalen Betriebsbedingungen signifikant über den historischen Durchschnittswerten. Es ist also durchaus Skepsis und Vorsicht angebracht.

Der unfreiwillige Abstecher nach Roemoe und die gänzlich unnötige Tankerei in Thyboron haben uns in Summe einen Tag gekostet. Rechnerisch ist die Fahrt aussen rum durch das Skagerrak weiterhin möglich. Die beiden in Erfahrung und Lebensjahren jüngsten Crewmitglieder sind dafür. Die anderen beiden geben sich neutral. Mein Co ist dagegen und auch ich sehe, dass Abenteuerlust allein nicht ausreicht und eher dagegen spricht, wenn diese nicht mit entsprechender Erfahrung einher geht. Folglich fällt die Entscheidung zugunsten einer Passage durch den Limfjord.



Fish & Chips (Dänemark)

Am Sonntag Morgen legen wir kurz vor Sonnenaufgang von Thyboron ab und nach einer Nacht in Aalborg, der am Limfjord gelegenen grössten Industriestadt im Norden Dänemarks, erreichen wir am Montag Früh die Ostsee und nehmen Kurs auf die in NO gelegene Insel Laesoe. Dabei liegt unser Ziel von der östlichen Einfahrt des Limfjord doch im Süden. Doch in Vesteroe auf der Insel Laesoe hatten Tommy und ich im Vorjahr früh am Morgen fangfrische Kaisergranat ('Crevettli') direkt vom Fischer gekauft. Auf der Fahrt nach Laesoe Wind aus SO, von 5 zunehmend auf 6-7 und zuletzt glatte 7. Um 15:15 machen wir in Vesteroe fest. Unsere Smiling Swiss ist die einzige Segelyacht im Hafen. Beide Restaurants geschlossen. Auch am nächsten Morgen wie bereits erwartet: keine Fischer, keine Kaisergranat, kein nichts.



Fahrt durch den Limfjord

Es ist Dienstag Morgen. Nur noch vier volle Tage und gut 250 Meilen bis zu unserem Bestimmungshafen Kiel. In der Früh legen wir von Vesterøe ab und mit Wind aus SO 4-5 machen wir nach 12 Stunden in Grena fest. Mittwoch früh ablegen bei strahlend blauem Himmel und Wind 4 aus SO, auffrischend auf 5-6 bei dann nicht mehr strahlendem Himmel. Am frühen Abend laufen wir bei tiefhängender geschlossener Wolkendecke Kolby Kaes auf der Leeseite der Insel Samsø an. Donnerstag Früh los und bei Wind 4-5 weiterhin aus SO Kurs auf den Grossen Belt. Um 15:00 Uhr passieren wir die Grosse Belt Brücke. Alle Kameras sind im Anschlag. Immer wieder ein eindrucksvolles Fotomotiv. Um 19:15 Uhr machen wir bei Sonnenuntergang im Stadthafen von Rudkøbing im Süden der Insel Langeland fest.

Für die dänische Südsee bleibt keine Zeit. Von Rudkøbing fahren wir am Freitag zuletzt bei Windstille und aufziehendem Nebel über die Kieler Bucht nach Laboe eingangs der Kieler Förde. Das Captain's Dinner im Restaurant Fischküche bildet den Abschluss eines tollen Törns. Am darauffolgenden Samstag klarieren wir das Schiff und nach einem letzten kurzen Schlag übergeben wir in Kiel Olympiahafen nach genau 850.5 Meilen die Smiling Swiss unversehr an Folgeskipper Jean Gabathuler.



*Neptuns Fischteller
im Restaurant
Fischküche*



Smiling Swiss III in Kiel

Neujahrsapéro 12. Januar 2024

Stiftung Brasilia, Basel



Bildquelle: Daniel Faust, Stiftung Brasilea



Captain Monika Naef wünscht allen ein Gutes Neues Jahr und spricht über die Stiftung Brasilia. Alle lauschen gespannt.



Die Stiftung Brasilea wurde am 22. September 2003 in Basel gegründet. Ihr Ursprung liegt in der Sammlung von Walter Wüthrich, die aus seiner langjährigen Freundschaft mit Franz Josef Widmar hervorging. Ziel heute ist die Verbreitung brasilianischer Kultur.

Walter Wüthrich, geboren am 10. November 1918 († 2002 in Rio de Janeiro), wuchs im Basler Neubadquartier auf. Nach Handelsschule und Militär reiste er kurz vor dem 2. Weltkrieg nach Rio de Janeiro. Zunächst arbeitete er als Strassenverkäufer; bald begann er für die schweiz. Maschinenindustrie den Verkauf von Webstühlen und hatte sein eigenes Handelsunternehmen.

Walter Wüthrichs Engagement trug wesentlich zu den schweizerisch-brasilianischen Wirtschaftsbeziehungen bei.

Bild rechts: Nasenbär aus der Ausstellung



Nachruf auf Werner Wilhelm

Hans Litscher

Werner Wilhelm wurde am 19.12.1944 geboren und verstarb am 8.10.2022. Der Abschied fand am 2. Oktober 2023 auf dem Friedhof in Brienz statt.

Hier möchten wir Ihnen gerne sein Leben als Segler kurz vorstellen.

Nach seiner Jugendzeit lebte Werner zunächst in Spanien, wo er ein Boot besaß und eine Bar sowie eine Diskothek betrieb. Er war auch dafür bekannt, viele Frauenbekanntschaften zu haben.

Als er zum CCS RG Basel kam, änderten sich seine Wege. In Laufen betrieb er eine Firma im Rettungsdienst mit mehreren Krankenwagen.

Er baute seine eigene Yacht aus einer Reinke-Schale mit dem Ziel, die Welt zu umsegeln. Seine Segelyacht wurde nach einer grossen Taufe als ‚Mariposa‘ (Schmetterling) auf die Reise geschickt. Mit ein paar Freunden hielt er regelmässig Kontakt. Immer wieder hatte er Begleiterinnen an Bord, manche blieben länger, andere verließen ihn, weil sie keine Erfahrung hatten. Die Reise nahm jedoch ein jähes Ende, als er vor Mexiko auf ein Riff lief.

Danach wählte er ein Leben in Einsamkeit auf der Alp Abläntschen (Gemeinde Saanen, Kt. Bern). Dort baute er eigenhändig ein Haus um und züchtete Alaskan Malamuts (eine Schlittenhunderasse aus dem eisigen Norden). Leider hatte er kein Glück, da die beiden Zuchttiere bald vermutlich an Vergiftungen starben.

Werner wurde krank und musste sich zahlreichen Operationen unterziehen. Nach einem erfüllten Leben starb er im Oktober 2022 in Brienz. Er war ein Kämpfer, aber ich bin sicher, dass er jetzt an einem besseren Ort ist.



Denk Dir ein Bild - weites Meer, ein Segelschiff setzt seine weissen Segel und gleitet hinaus in die See.

Du siehst, wie es kleiner und kleiner wird. Wo Wasser und Himmel sich treffen, verschwindet es.

Da sagt jemand: „Nun ist es gegangen!“

Ein anderer sagt: „Es kommt!“



Cruising Club Schweiz, Regionalgruppe Basel

Protokoll der 57. Generalversammlung vom 10. November 2023 Hotel Mühle, Aesch

Begrüssung durch den Captain

Captain Monika Naef begrüsst die Teilnehmenden und stellt die Frage, ob jemand der Teilnehmenden keine Abstimmungskarte erhalten hat. Niemand meldet sich, alle Teilnehmenden haben eine Abstimmungskarte erhalten.

Alle Einladungen sind rechtzeitig per E-Mail, oder auf Wunsch schriftlich per Post, bei den RG Mitgliedern sowie Gönner und Gönnerinnen angekommen.

Der Kassier Andreas Rüdüsühli ist krankheitsbedingt leider nur per Zoom zugeschaltet.

1. Wahl des Tagespräsidiums, des Protokollführers und der Stimmenzählenden

Captain Monika Naef schlägt Christoph Rosenthaler als Tagespräsidenten, Constantin Sluka als Protokollführer und René Lattmann 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 Protokoll der 56. Generalversammlung vom 11. 11. 2022

Das Protokoll wurde im Jahrbuch publiziert und ist auf der Webseite der RG Basel abrufbar. 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 2022 beträgt 374 Mitglieder, davon 11 Junioren und Juniorinnen, 2 Ehrenmitglieder und 14 Gönner und Gönnerinnen.

Im Vereinsjahr 2022/2023 sind 28 Mitglieder aus der RG Basel ausgetreten. Bedauerlicherweise sind 3 aktive Mitglieder im abgelaufenen Vereinsjahr verstorben. Zu Ehren der Verstorbenen wird eine Gedenkminute eingelegt.

Auf Antrag des Vorstands werden folgende 13 Personen neu als Mitglied in die RG Basel aufgenommen:

Patrik Carlsson, Karl Dangerfield, Daniel Dillier, Daniel Ebnetter, Peter Eckert, José Ramon Ferreira, Peter Giger, Andreas Rudolf Hager, Genevieve Hubert, Nicole Joss, Ronald Perren, André Ringgenberg, Anna-Lena Vögtli.

Der Captain heisst die neuen Mitglieder herzlich willkommen!

Nach Aufnahme der neuen Mitglieder durch die Generalversammlung beträgt der Mitgliederbestand 387.

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 sehr viele Anlässe durchgeführt werden. Besondere Lichtblicke waren die Generalversammlung des CCS Schweiz in Basel mit Auftritt von Top Secret Drum Corps, die ein sehr grosser Erfolg war, und ein zusammen mit der RG Thun durchgeführter gemeinsamer Anlass zu Ehren 50 Jahre RG Thun, mit Besichtigung des Feuerlöschboots, Besuch des Hafenumuseums und einer Drachenbootfahrt.

Die Planbarkeit unserer Anlässe, familiäre und berufliche Beanspruchung von Vorstandsmitgliedern und die Einarbeitung des neuen Ausbildungschef in das umfangreiche und fordernde Ressort bildeten besondere Herausforderungen im abgelaufenen Jahr.

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

- Stammabend November 2022: 1200km mit dem Weidling auf der Donau
- Generalversammlung CCS im Hotel Odelia, Basel. Top Secret Drums Corps
- Weihnachtsessen im Seemannskeller
- Neujahrsapéro im Feuerschiff "Gannet" mit Verleihung des Prix Offshore an Kari Freivogel und Crew
- Stammabend Februar 2023: MidsummerSail
- Stammabend März 2023: Alleine im Schlauchboot um Europa
- Stammabend April 2023: Zur südlichsten Insel der Südsee, Tikopia
- Stammabend Mai 2023: Mini-Transat minimal, maximal
- Filmvorstellung International Ocean Film Tour 2023
- Stammabend Juni 2023: Seenotretter, DGzRS in der Schweiz
- 50 Jahre RG Thun mit Feuerlöschboot, Hafenumuseum und Drachenboot
- Stammabend September 2023: Reisbericht St. Kilda

Der Captain dankt allen, die durch die Organisation und Teilnahme zum erfolgreichen Gelingen unserer Anlässe beitragen.

Jahresbericht Ausbildung

Der Captain berichtet über die im Vereinsjahr durchgeführten Kurse und bedankt sich bei Ulrich Schnepfel, der für die laufende Kurssaison als Ausbildungschef fungiert.

Der HSA-Kurs, SRC-Kurs und Radar-Kurs konnten erfolgreich durchgeführt werden!

Der Hafenmanövertörn musste auf den Herbst verschoben werden, konnte dann aber erfolgreich durchgeführt werden.

Der Captain und der bisherige WSST (World Sailing Safety Training) Ausbilder Hans Litscher sind zusammen mit dem Führungsteam des CCS Schweiz in Kontakt mit Swiss Sailing um den WSST Kurs in Zukunft durchführen zu können. Im abgelaufenen Jahr musste der Kurs leider erneut abgesagt werden.

Ebenfalls abgesagt werden mussten der Dieselmotoren-Kurs und der Astronavigations-Kurs. Arnold Flückiger will den Astronavigations-Kurs in der nächsten Kurs Saison noch ein letztes Mal durchführen, anschliessend wird er sich als Referent zurückziehen, und wir suchen einen Nachfolger. Der Captain bedankt sich ganz herzlich bei allen Referenten und bei Ulrich Schnepfel, der diese Saison als Ausbildungschef fungiert.

Jahresbericht diverses

Ein Ausbildungstörn wurde im April 2023 in St. Malo von Rahel Sameli durchgeführt. Besonders originell ist der Törnbericht von Marina Fässler geworden, der im Jahrbuch publiziert wird! Ein RG Törn wurde von Kari Freivogel durchgeführt.

Das Jahrbuch 2023 konnte wieder viele spannende Beiträge veröffentlichen. Erstmals wurde es nur elektronisch publiziert und nur wenige Exemplare wurden gedruckt. Die Anzahl der Inserenten ging leider zurück, sodass das Jahrbuch die RG einiges kostet (Der ehemalige Kassier René Lattmann kommentiert, dass vor 10 Jahren das Jahrbuch durch die Inserenten noch einen Gewinn in die Vereinskasse gespült hat).

Hugo Buser, der für das Jahrbuch verantwortlich ist, stellt die Frage, ob das Jahrbuch weiterhin elektronisch oder wieder auf Papier publiziert werden soll. Es folgt eine lebhaft Diskussions. Vorteil eines gedruckten Jahrbuchs sei Werbung für den Verein bei Kursteilnehmern, und es lässt sich bequem spontan lesen und Familienmitgliedern zeigen, da es zu Hause "zur Hand" ist und nicht aktiv online geöffnet werden muss. Im Abschluss findet eine Abstimmung statt, die Mehrheit befürwortet, dass das Jahrbuch zukünftig wieder gedruckt werden soll.

Im Vergleich zu anderen RGs ist unser Jahrbuch viel repräsentativer. Der Captain bedankt sich bei Hugo für seine tolle Arbeit am Jahrbuch.

Jahresbericht CCS Zentralclub

Hugo Buser berichtet aus seiner Aktivität in der AG "neues Schiff". Das neue Schiff Linjett wird im Juli 2024 in den Kursbetrieb übergeben.

Die Jahresberichte werden ohne Enthaltung einstimmig angenommen.

6. Jahresbericht des Kassiers, Jahresrechnung 2022/2023, Revisionsbericht

Die Jahresrechnung 2022/2023 liegt auf.

Kassier Andreas Rüdüsühli führt durch die Erfolgsrechnung, die einen **Verlust von CHF 16'077.54** ausweist. Das ist grossteils auf die GV CCS Schweiz zurückzuführen. Ausstehend sind noch Rechnungen an den CCS und die RG Thun für von uns vorgestreckte Beträge bei den gemeinsam durchgeführten Anlässen.

Die Einnahmen aus den Kursen waren deutlich höher als budgetiert, da 2 HSA Abende durchgeführt werden konnten und Funk- und Radarkurs gut besucht waren. Jugendförderung und Marketing wurden nicht benötigt bzw. kaum verwendet, sodass die Verwaltung einen geringeren Aufwand als budgetiert ergab.

Die Bilanzsumme beträgt **CHF 100'967,15**.

Die Jahresrechnung wird (mit 2 Enthaltungen) einstimmig angenommen.

Silvio Ofner fragt, warum wir weiterhin hohen Aufwand für die Verwaltung budgetieren, dann aber erfahrungsgemäss viel weniger benötigen. Der Kassier antwortet, dass insbesondere Kosten für einen etwaigen Jugendtörn abhängig von der Durchführung des Törns und der Anzahl teilnehmender Jugendlicher sind. Wird der Kurs nicht durchgeführt, wurde mehr budgetiert als benötigt.

Wortmeldung von Christoph Müller: Das Budget soll dem Vorstand einen Handlungsspielraum geben, daher sei es besser, einen Posten im Budget zu belassen, auch wenn dieses nicht ausgeschöpft ist.

Frage von Dani Schenk zu den niedrigen Kosten für Google Marketing. Antwort des Kassiers: Wir haben noch ein Guthaben bei der bisherigen Marketing-Verantwortlichen Nathalie Meyer, die das Google Marketing für den CCS aber nicht mehr organisiert. Der Kassier hat eine schriftliche Zusicherung, dass sie das für Google Werbung vorgesehene Guthaben an die RG Basel zurückzahlt.

Der Vorstand würde sich freuen, wenn ein Vereinsmitglied das Google Marketing übernehmen könnte! Frage zu den neuen Schiffen des CCS: Diese werden vom Zentralclub gekauft und sind nicht Teil des Budgets der RG Basel.

7. Entlastung des Kassiers und des Vorstands

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

Der Vorstand wird per Akklamation einstimmig entlastet.

Der Kassier Andreas Rüdisühli wird per Akklamation einstimmig entlastet.

8. Wahlen und Wiederwahlen

Gemäss Art. 7 wird der Vorstand jeweils für 2 Vereinsjahre gewählt. Die derzeitigen Vorstandsmitglieder wurden bei der GV 2021 gewählt, sie stellen sich alle zur Wiederwahl.

Ullrich Schnepfel, der derzeit interimistisch die Ausbildung leitet, hat sich entschieden, nicht dem Vorstand beizutreten und sein Amt Mitte des nächsten Jahres wieder zur Verfügung zu stellen. Die Position des Ausbildungschefs bleibt daher vakant.

Martina Weiss wird per Akklamation als Beisitzerin (Kursadministration) wiedergewählt.

Hans Litscher wird per Akklamation als Beisitzer (Anlässe) wiedergewählt.

Constantin Sluka wird per Akklamation als Sekretär wiedergewählt.

Andreas Rüdisühli wird per Akklamation als Kassier wiedergewählt.

Hugo Buser wird per Akklamation als Vize-Captain wiedergewählt.

Niklaus Friedrich wird per Akklamation als Beisitzer (Anlässe) wiedergewählt.

Monika Naef wird per Akklamation als Captain wiedergewählt.

Captain Monika Naef bedankt sich herzlich für das Vertrauen der Mitglieder!

Gemäss Art. 8 wird die Kontrollstelle alle 2 Jahre gewählt. Die bisherigen Revisoren stellen sich alle der Wiederwahl (sind aber auf der Suche nach neuen Mitgliedern, die ihr Amt übernehmen).

Barbara Huber, Hansruedi Zingg und Hans-Ruedi Roth werden per Akklamation als Revisoren wiedergewählt.

Captain Monika Naef bedankt sich bei den Wiedergewählten für ihren Einsatz und die Bereitschaft, für zwei weitere Vereinsjahre als Revisoren zur Verfügung zu stehen!

9. Ausblick Clubjahr 2023/2024

Captain Monika Naef stellt die Termine für die Anlässe und Stammabende im neuen Vereinsjahr in Aussicht. Sie werden auf der Homepage und im Jahrbuch publiziert. Die nächsten Anlässe sind das Weihnachtsessen im Seemannskeller und der Neujahsapéro am 12. Januar 2024. Am 13. August 2024 ist ein Besuch bei der RG Thun zum Segeln in Spiez geplant.

Diverse weitere Vorträge und Anlässe sind in Planung, der Captain bittet um Ideen und Vorschläge für weitere Themen.

Der Vorstand sucht nach neuen Vorstandsmitgliedern und bittet um Beiträge für das Jahrbuch 2024.

10. Genehmigung des Budgets 2023/2024

Kassier Andreas Rüdisühli stellt die Budgetrechnung für das neue Vereinsjahr vor. Ein Verlust von CHF 5'050 wird budgetiert. In der Erfolgsrechnung werden die Mitgliedsbeiträge aus dem dreijährigen Durchschnitt budgetiert.

In der Diskussion wird Bezug genommen auf die frühere Diskussion und zum Druck des Jahrbuchs. Daher wird der Antrag gestellt, abweichend von der Tischaufgabe, den Ertrag des Jahrbuchs auf CHF 5000 zu setzen, um die Druckkosten zu berücksichtigen.

In der Tischaufgabe war für Marketing nur noch ein Budget über CHF 1000 vorgesehen. Daniel Schenk stellt den Antrag, das Budget für Marketing bei CHF 2000 zu belassen.

Mit den in der Diskussion aufgebrachten Änderungen gegenüber der Tischaufgabe, wird das Budget 2023/2024 mit einem **Verlust von CHF 10'550** einstimmig genehmigt.

11. Festlegung Mitgliederbeiträge

Die Mitgliederbeiträge von **CHF 30,00** für aktive Mitglieder und **CHF 60,00** für Gönner werden auf Antrag des Vorstandes einstimmig für das Jahr 2023/2024 bestätigt.

12. Anträge von Mitgliedern

Innerhalb der statutarischen Frist (30. September 2023) sind keine Anträge von Mitgliedern eingegangen.

Captain Monika Naef erklärt, dass wir im neuen Vereinsjahr die Erinnerung zur Einbringung von Anträgen von Mitgliedern noch früher versenden wollen.

13. Diverses

Die 58. GV wird am Freitag, den **15. November 2024** stattfinden.

Christoph Rosenthaler stellt sich als neues Mitglied im Führungsteam des CCS Zentralclubs vor und bittet darum, bei etwaigen Fragen zu Abläufen und Prozessen im CCS kontaktiert zu werden.

Für das Protokoll

Monika Naef
Captain

Constantin Sluka
Protokollführer

App-Empfehlungen der Zeitschrift Yacht: (Mobilephon oder iPad)



Nach Meinung von „Yacht“ die beste App für die Navigation (für alle Wassersportarten)
Einziger Nachteil: Sie kostet, ist aber jeden Rappen wert.



How to Tie Knots

Binden lernen von Knoten mit 3-D Animation und virtuellem Seil



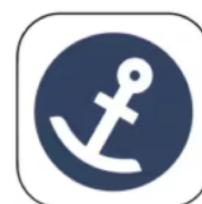
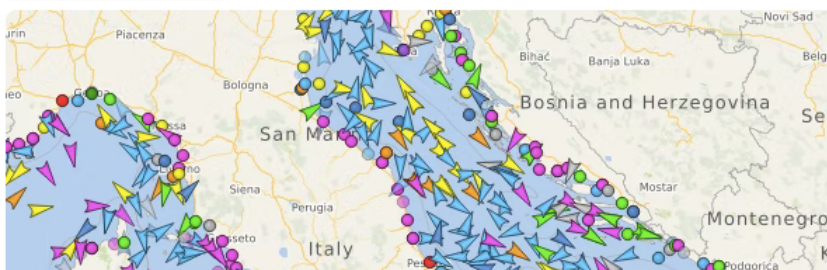
Vesselfinder

Zeigt alle Schiffe an, die AIS nutzen, und weitere Infos über die Schiffe: Ladung, Ziel, Geschwindigkeit etc.



Windy

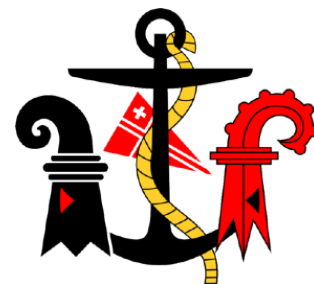
Vorhersage von Windrichtung, Windstärke, Temperatur, Wellen,



Navily (Küstenführer)

Karibik / Mittelmeer sehr gut

Impressum



Redaktion / Layout: Hugo Buser

Titelbild: Mitternachtsonne (Norwegen) / Okovangodelta (Botswana)

Veröffentlichung: Auflage 470 Exemplare

Druck: Schaub Medien AG Sissach

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

- Berichte:
- St. Malo Ausbildungstörn: Marina Fässler (Seite 14)
 - Südbretagne: Richard. A. Burnell (S.19)
 - Okovangodelta / Mokoro: Hugo Buser (Seite 23)
 - RG-Törn Trondheim - Bodö: Kari Freivogel (Seite 27)
 - Yachtreise durch Belgien und Holland: Christoph Rosenthaler und Hans Litscher (Seite 31)
 - Nachruf Heinz Merzweiler: Hans Litscher (Seite 38)
 - RG Thun zu Gast in Basel: Monika Naef, Captain RG Basel (Seite 42)
 - Vom Ijsselmeer nach Kiel: Ulrich Leo Schnepfel / Fotos Crew (Seite 47)
 - Neujahrsapéro 12. Januar 2024 / Text und Fotos Hugo Buser) (Seite 52)
 - Nachruf Werner Wilhelm: Hans Litscher (Seite 53)

Inserenten

ägäis Yachting Reinach

Bootswerft Berger Spiez

Holyday Yachting Schafisheim

Murette AG Versicherungen CCS Bern

Buser + Mitarbeiter Architekten

Beaufort 5, Hilterfingen

my charter Zürich

Papeterie Rössligass Muttenz

Sailtex Aebischer Thun

Schreinerei Ringli Münchenstein

Schaub Medien Sissach

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