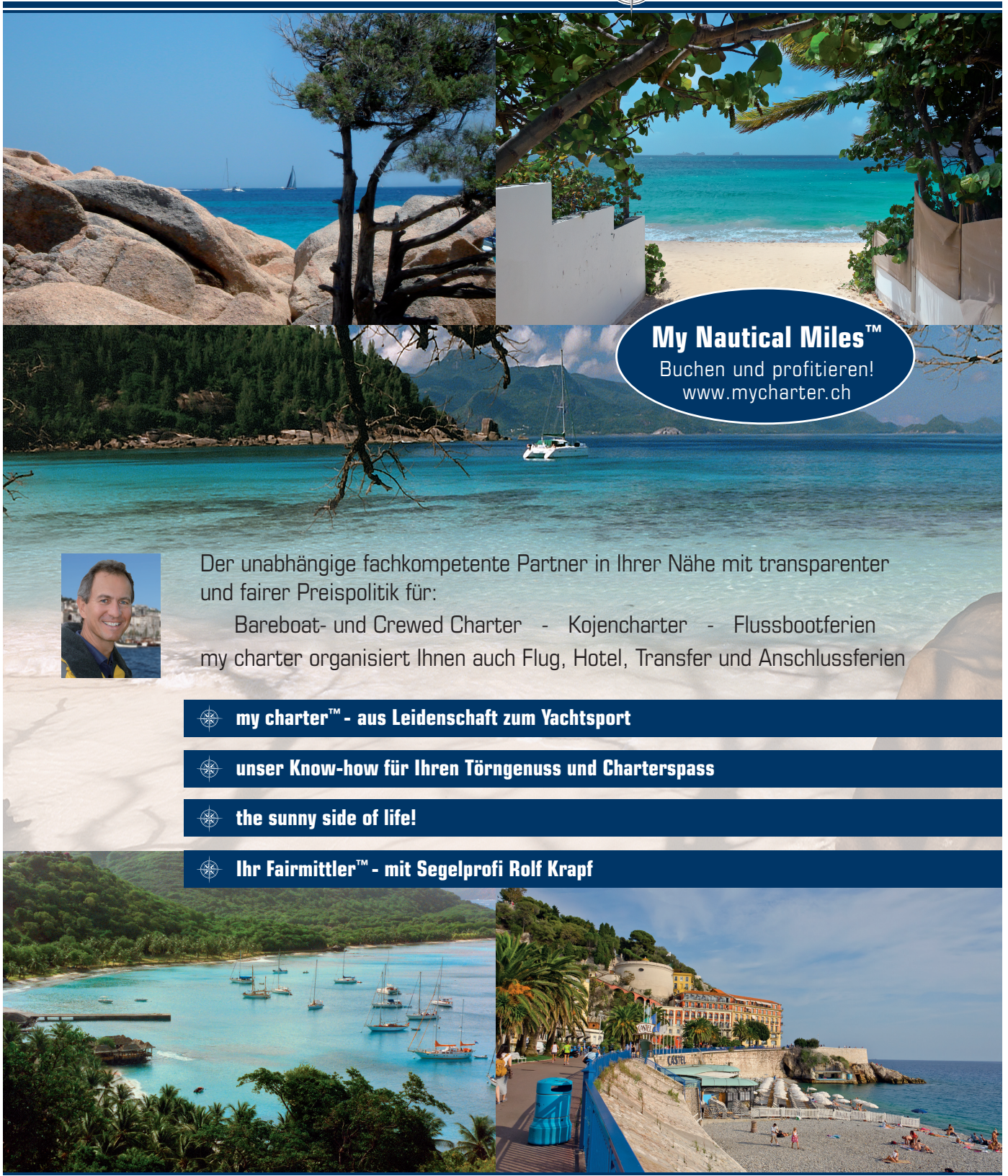




Jahrbuch 2023

CCS Regionalgruppe 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
my charter organisiert Ihnen auch Flug, Hotel, Transfer und Anschlussferien

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

 **unser Know-how für Ihren Törngenuß und Charterspess**

 **the sunny side of life!**

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

Vorwort des Captains für das Jahr 2023

Liebe Mitglieder, liebe Interessierte am Hochseesport

Zum ersten Mal haltet Ihr das Jahrbuch der Regionalgruppe Basel nicht als gedrucktes Heft in Händen, sondern als virtuelle Version bestehend aus binären Bits und Bytes vor Augen. Das ist anders. Und es ist keine Krise! Vieles ist vertraut geblieben. Der Aufbau ist gleich und die Redaktion ist es ebenfalls (danke, Hugo Buser!). Selbstverständlich sind die Beiträge – auch wie zuvor – von Euch selber geschrieben. Vielen herzlichen Dank dafür!

Inhaltlich finden sich wiederum viele spannende Beiträge im Jahrbuch. Wir können Eure Erlebnisse auf hoher See verfolgen, die Berichte von spannenden Abenteuern aufnehmen, Erfahrungen, die Ihr gemacht habt, nachvollziehen. Vorträge, die wir gehört haben, können wir reflektieren und viele tolle Fotos dürfen wir geniessen.

Es ist ein Buch der Erinnerungen über ein vergangenes Vereinsjahr, das uns wiederum vor viele Herausforderungen gestellt hat. Wie schon im Jahr zuvor mussten wir Pläne wiederum – oft sehr kurzfristig - über den Haufen werfen oder annullieren. Das war anspruchsvoll!

Schon fast vergessen ist, dass wir uns im vergangenen Vereinsjahr bei der Schulung für den Hochseeschein immer wieder neu auf die erschwerten Bedingungen aufgrund der immer wieder wechselnden Covid-19 Massnahmen einstellen mussten. Erst beinahe am Ende der Schulungen im Februar 2022 wurden die Massnahmen ganz aufgehoben. Ein grosser Dank geht an unsere Ausbilder, die immer wieder flexibel genug waren, so dass die Schulungen doch vollständig durchgeführt werden konnten und die Kandidierenden die Prüfung mehrheitlich bestanden haben. Antonio di Criscio danke ich herzlich für die Organisation aller Schulungen, obwohl er sein Amt als Ausbildungschef schon längst abgeben wollte!

Dieselben Restriktionen führten auch dazu, dass der Neujahrsapéro zum Frühlingsapéro mutierte. Wir konnten ihn erst im April im Hafenumuseum durchführen. Dafür war es ein sehr gut besuchter, ganz toller Anlass! Ein grosser Dank geht an die Organisatoren, insbesondere an Niklaus Friederich und Hans Litscher.

Schon hatten wir uns nach dem Fall der Covid-19 Massnahmen auf eine "neue Normalität" gefreut, als unsere Weltordnung kurz darauf am 24. Februar 2022 ins Wanken geriet. Wiederum von Unsicherheit geprägt, war zuerst nicht klar, ob wir die St. Malo Törns durchführen können. Der Vorstand beschloss, das Risiko zu nehmen. Am Ende waren im April zwei Schiffe von St. Malo aus unterwegs mit den Skippern Antonio di Criscio und Hugo Buser und im Sommer ein drittes unter der Leitung des Skippers Daniel Schenk. Die allgemeine Verunsicherung führte wohl dazu, dass weniger Personen als gehofft sich zur Teilnahme anmeldeten. Hoffen wir, dass im Jahr 2023 mehr Personen Lust auf die Erkundung der bretonischen Küste und des Ärmelkanals haben. Die Törns stehen übrigens für alle Mitglieder der RG Basel offen!

Nun, genug des Rückblicks. Die Schulungen für den HSA 2022/2023 sind bereits im vollem Gange. Es stehen neue Ausbildungsmaterialien zur Verfügung. Auch für den SRC Kurs fanden wir genügend Teilnehmende. Martina Weiss sei an dieser Stelle gedankt für ihre unermüdliche Koordination der Kursteilnehmenden (inkl. Zu- und Absagen), das Ausstellen von Kursbestätigungen und die Rechnungsstellungen!

Aus den Erfahrungen der letzten beiden Jahre haben wir gelernt. Die Planung des Jahres 2023 verläuft daher rollend. Wir haben die Termine einmal festgelegt und werden sie nach und nach mit Inhalten füllen. Spannend sollte der Anlass zusammen mit der RG Thun Ende August werden.

An dieser Stelle möchte ich allen, die bei der Organisation eines solchen Anlasses mitwirken, bereits jetzt schon meinen Dank aussprechen: Zuerst den Referentinnen und Referenten, die bereit sind, eine spannende Präsentation zusammenzustellen. Sodann denen, die spannende Menschen finden und sie darauf ansprechen, ob sie eventuell bei uns einen Vortrag halten würden. Dann allen, die nebst den Organisatoren im Hintergrund mitwirken: Constantin Sluka, welcher die Mitgliederliste à jour hält, so dass Ihr alle die Einladungen erhält; Andreas Rüedisühli, der für den Versand der Einladungen (meist per E-Mail, aber doch noch etwa 30 per Post), das Erstellen der elektronischen Anmelde Listen und für die Einträge auf der Webseite verantwortlich zeichnet. Ganz besonders möchte ich auch das Restaurant/Hotel Hofmatt erwähnen, das sehr flexibel auf unsere Wünsche eingeht. Aber noch viel mehr möchte ich Euch, liebe Leser und Leserinnen, danken, dass Ihr so rege an unseren Anlässen teilnehmt. Wir freuen uns immer wieder, bekannte Gesichter zu sehen, aber auch unsere neuen Mitglieder zu begrüßen und den Austausch mit Euch zu pflegen. Nicht wenige Male kamen so unbürokratisch Crews zusammen!

In diesem Sinne wünsche ich Euch allen viele tolle Begegnungen, spannende Erlebnisse und viel Freude auf dem Wasser!

Euer Captain

Monika Naef

P.S. Ein Spruch zum Schluss: In 20 Jahren wirst du mehr enttäuscht sein über die Dinge, die du nicht getan hast, als über die Dinge, die du getan hast. Also löse die Knoten, laufe aus dem sicheren Hafen aus und erfasse mit deinen Segeln die Passatwinde. (M. Twain)

Vorstand der RG Basel



Captain

Monika Naef
Dufourstrasse 49
4052 Basel

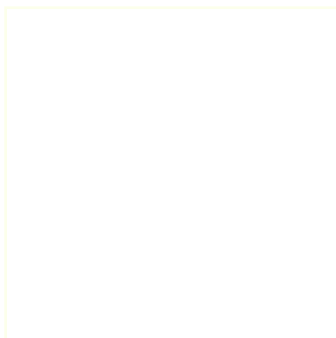
079 322 27 92
captain@ccs-rgbasel.ch



Vicecaptain / Jahrbuch

Hugo Buser
Bruggackerweg 6
4455 Zunzgen

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



Ausbildungsleiter

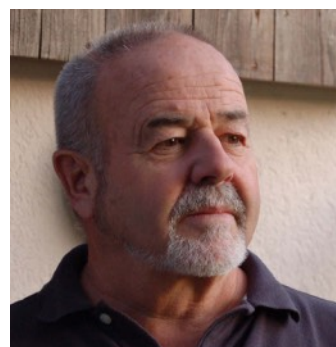
Ulrich Schnepfel a.i.



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>

Kursprogramm 2023/2024

Es ist der RG Basel ein sehr grosses Anliegen, dass sich ihre Mitglieder und alle anderen Interessierten permanent weiterbilden können. Wir sind stolz darauf, ihnen das in der Schweiz umfassendste Kursangebot im Bereich Hochsee-Yachting anbieten zu können.

Gerade im Bereich Sicherheit ist die RG Basel federführend, kann sie doch als einzige Regionalgruppe ein von World Sailing und Swiss Sailing zertifiziertes Sicherheitstraining anbieten.

In allen unseren Kursen stehen erfahrene Hochseeskipper als Referenten zur Verfügung. Praxisrelevanz, gekoppelt mit einem profunden theoretischen Wissen, bildet den Schlüssel für jegliche nautische Aus- und Weiterbildung.

Hochseeausweis Mo.16.10.23 (16 Abende).
Bei grosser Beteiligung wird am Dienstag ein zweiter Kurs geführt.

World Sailing Safety Training (WSST):
bitte Website der RG Basel konsultieren.

Astronavigation Mi. 03.01.24 (7 Abende) / In der Saison 22/23 kein Kurs.
Bei Interesse melde Dich bei kurse@ccs-rgbasel.ch für Infos.

Seefunk SRC Do. 04.01.24 (6 Abende) / In der Saison 22/23 kein Kurs.
Bei Interesse melde Dich bei kurse@ccs-rgbasel.ch für Infos.

Dieselmotorenkurs bitte Website der RG Basel konsultieren

Radar Fr.3./Sa.4.02. und Fr.10./Sa.11.03.23
(2 Freitagabende und 2 Samstage)

Hafenmanöver Kurs Sa. 06. – So.07.05.23 (jeweils ganzer Tage)
Alternativ Sa. 21. – So.22.10.23 (jeweils ganzer Tage)

Refresher-Kurse für HSA, Radar, Seefunk, Safety Training - bitte Website der RG
Basel konsultieren

Elektrogrundkurs bitte Website der RG Basel konsultieren

IT an Bord bitte Website der RG Basel konsultieren

Das ausführliche Kursprogramm ist auf der Website der RG Basel (<https://www.ccs-rgbasel.ch/kursangebot/>) abrufbar. Programmänderungen bleiben vorbehalten.

Programm noch erstellt von Antonio Di Criscio, ehemaliger Ausbildungsleiter CCS RG Basel.

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

Kursübersicht 2023/2024

Detaillierte Kursbeschreibungen sowie Anmelde-möglichkeiten 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.

Anmeldeschluss: siehe Homepage

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 Skippem 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.

Anmeldeschluss: siehe Homepage

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.

Anmeldeschluss: siehe Homepage

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.

Anmeldeschluss: siehe Homepage

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.

Anmeldeschluss: siehe Homepage

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.

Anmeldeschluss: siehe Homepage

Hafenmanöverkurs mit Segelyachten

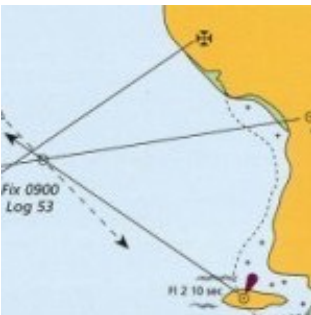


Viele Hochseeausweisinhaber oder -anwärter aber auch Schiffseigner würden gerne einmal ein Schiff chartern, denn die praktische Segelausbildung hat gezeigt, dass Segeln grundsätzlich nicht so schwierig ist. Bei Hafenmanövern sind jedoch viele noch unsicher - auch Schiffseignern geht es manchmal so. Ein 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.

Anmeldeschluss: siehe Homepage

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.



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 optional erhältlich

Typecover Pad

Artikelnr. 1480250

CHF 49.-

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

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

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

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

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

Törnprogramm 2023 RG Basel

In der Saison 2023 ist die RG Basel wieder mit eigenen Törns unterwegs:

Datum	Revier	Schiff	Skipper	CCS Nr. / Törnart
21. bis 29. April	St. Malo	Charterschiffe	Diverse der RG	Ausbildungstörn HSA
6./7. Mai	Bodensee	Charterschiffe	Diverse der RG	Hafenmanöverkurs
3.-17. Juni	Norwegen	Smiling Swiss III	Freivogel Karl	RG Törn (Basel)
7. bis 15. Juli oder 21. - 29. Juli	St. Malo	Charterschiff	Daniel Schenk	Ausbildungstörn HSA
21./22. Oktober	Bodensee	Charterschiffe	Diverse der RG	Hafenmanöverkurs

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 organisieren.

Kontakt: toerns@ccs-rgbasel.ch



HOLIDAY YACHTING
SUI
CHARTER
WELTWEIT
Seit 1995

Segelreisen
Yachtcharter
Kojencharter
Skipperpool
Hausbootferien
Special Marokko

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

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

Jahresprogramm 2023 RG Basel

Datum	Anlass	Ort	Zeit
Mittwoch, 18. Januar 2023	Neujahrsapéro	<i>Leuchtschiff Rheinhafen</i>	18.30-22.00
Mittwoch, 1. Februar 2023	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 8. Februar 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 22. Februar 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 8. März 2023	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 22. März 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 19. April 2023	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Freitag 21.- Samstag 29.04.2022	St. Malo Ausbildungs-Törn	St. Malo & Kanalinseln	
Mittwoch, 3. Mai 2023	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 10. Mai 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 24. Mai 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 7. Juni 2023	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 14. Juni 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 28. Juni 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Sommerpause			
Mittwoch, 16. August 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Samstag, 26. August 2023	50 Jahre RG Thun zu Besuch bei der RG Basel	Am Rhein	ab 17.30
Mittwoch, 30. August 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 6. September 2023	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 13. September 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 27. September 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 4. Oktober 2023	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 11. Oktober 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 25. Oktober 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 1. November 2023	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	20.00-22.00
Mittwoch, 8. November 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Freitag, 10. November 2023	Generalversamml. RG Basel	Restaurant Mühle, Aesch	18.00-23.00
Mittwoch, 22. November 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Samstag, 25. November 2023	GV CCS Schweiz	Bern	14.30 - 18.00
Mittwoch, 6.12.23	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 13. Dezember 2023	Weihnachtsessen: Fondue Chinoise	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-23.00
Mittwoch, 20. Dezember 2023	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00

9. – 21. Juli 2022 St. Malo – Kanalinseln - Nordbretagne

Richard A. Burnell

Es zieht mich immer wieder nach Saint Malo und zu meinen geliebten Kanalinseln und so suche mir immer irgendwelche Opfer aus, welche mich begleiten. So traf es diesmal Fabienne und Patrick Lauber, welche eben vor einem guten Jahr ihren B-Schein für Segel und Motor gemacht haben und bereits schon einen Sommer auf eigene Faust in Griechenland ein Boot gechartert haben. Patrick hat im Übrigen auf dem Rhein sein eigenes Motorboot und ist unter Motor ein sicherer Kapitän.

Diesmal haben wir bei Naviloc eine OVNI 345 DI, die „Mitsuko“ gechartert. Die Yacht ist schon ein bisschen in die Jahre gekommen, aber eigentlich noch gut im Schuss. Wir haben dieses Boot gewählt, da es einen Schwenkkiel hat. Was wir nicht wussten war, dass man diesen von Hand bedienen muss und dann auch noch das Ruderblatt hoch gezogen werden muss. (Nicht so feudal wie auf der OVNI 455 des CCS.) Ganz toll fanden wir aber die Aufhängung im Heck für das Beiboot, weniger hingegen freuten uns die groben, steifen Festmacherleinen. Etwas befremdend war auch, dass man den Motor am Treppenaufgang starten musste und auch die Anzeige dazu war dort. Der Steuermann konnte die Tourenzahl nicht sehen, konnte auch nicht spontan und schnell den Motor anwerfen. Wir gewöhnten uns rasch an all die „Besonderheiten“ dieser schon fast altmodischen Yacht.

Wir reisen am Freitag, 8. Juli an und werden von Yannick und seiner Mannschaft freundlich empfangen. Kaum auf unserm Boot fiel uns eine andere Schweizer Gruppe auf. Einige Schiffe weiter war Daniel Schenk mit seiner Truppe.

Samstag, 9. Juli 2022, unsere erster Tag

Heute wollten wir früh auslaufen und das konnten wir Dank dem Schwenkkiel, denn wir hatten bereits schon ein anspruchsvolles Programm vor uns. So schauten wir gespannt auf die Anzeige beim Süll, bis wir der Meinung waren, dass wir genug Wasser unter dem Kiel haben werden.

Erstes Ziel waren die Iles Chausey und die Durchfahrt durch den Sound de Chausey. Mit wenig Wind und ein bisschen Motorunterstützung segelten wir los. Strahlender Sonnenschein und viele Boote an den Boyen bei der Inselgruppe. Kein Wunder zieht es die Franzosen am Wochenende hier raus. Eindrücklich dieser Sound de Chausey, wenn man denkt, dass die ganze Strecke trocken fallen kann.

Wir wollten eigentlich Gorey mit dem imposanten Orgueil Castle anlaufen und trocken fallen. Doch lagen wir zeitlich hinter unserer Planung zurück und beschlossen St. Helier als Ausweichhafen anzulaufen. Das Süll war gerade noch offen.

Sonntag, 10. Juli 2022.

Der zweite Tag führte uns durch die Violettpassage zu Les Ecréhous. Wir mussten sehr früh starten, damit wir für diese Passage noch ausreichend Wasser unter dem Kiel hatten. Frühstück gab es dann bei Les Ecréhous. Hier ankerten wir und besuchten die Ansammlung von zusammen gewürfelten Häusern. Auf dem Weg dahin sahen wir Delfine und einen Seehund. Bei meinem letzten Besuch schien hier alles ausgestorben, doch diesmal war alles belebt. Abgeschieden auf einzelnen Felsen waren noch einzelne Häuser gebaut. Bei Hochwasser stehen diese einsam im Meer. Bei Ebbe kann man diese trockenen Fusses erreichen.



10. Juli 2022 Les Ecréhous

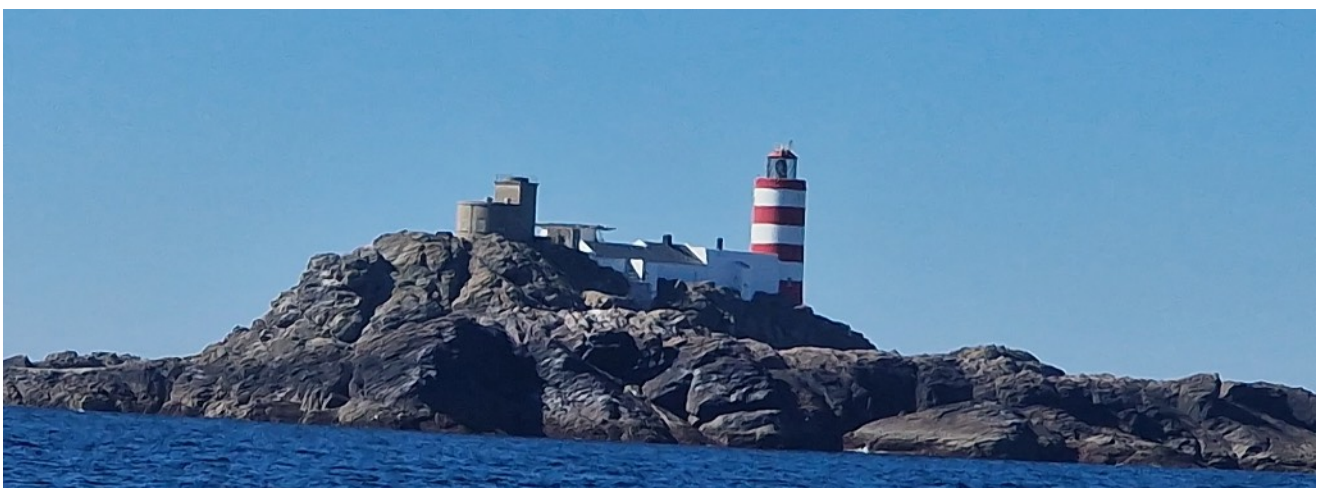
Wir queren auch hier diese Anhäufung von Eilanden und Felsen und fahren weiter Richtung Alderney. Im Race of Alderney treffen wir anfänglich auf eine leichte Gegenströmung von rund 2,5 kn, welche aber nach und nach abnimmt.

Wenn man den Nordzipfel von Alderney umrundet sollte man unbedingt Manney Lighthouse genau betrachten. Vor dem Turm auf dem weissen Vorbau sind zwei enorm grosse Nebelhörner zu sehen. Leider habe ich diese jedoch noch nie im Einsatz gehört. Es muss faszinierend sein ihren tiefen durchdringenden Ton zu hören.

In Braye Harbour finden wir gut geschützt eine Gästeboje.

11. Juli 2022, 3. Tag

Es ist sehr ruhig, kaum ein Windchen. Es bleibt uns nur zu motoren. Unsere Route führt nördlich von Burhou vorbei, so dass wir von Norden kommend den Leuchtturm von Les Casquets fast ganz umrunden. Ich wollte unbedingt einmal die Casquets von nahem sehen und fotografieren. Ganz ungewohnt präsentierten sie sich im Sonnenschein freundlich und harmlos. Hier kommen mehrere Strömungen zusammen und normalerweise ist die See hier immer sehr turbulent.



Ab hier nehmen wir Kurs auf The Little Russel und St. Peter Port auf Guernsey. Die Strömung ist mit uns.

Jetzt muss ich ein bisschen ausholen. Florentin ist mein Grosskind und dem habe ich zum 5. Geburtstag zwei Kinder-Walky-Talkies geschenkt. Jetzt ist die ganze Familie auf Guernsey in den Ferien. Wir haben abgemacht, dass sie am Leuchtturm am Castle Pier nach uns Ausschau halten. Ein Walky Talky hatte ich auf dem Boot dabei und eines hatte Florentin. Ab 12:30 sollte Funkkontakt möglich sein, dann sollten wir etwa auf der Höhe von Brehon Tower sein. Und tatsächlich hat alles bestens geklappt.

In St. Peter Port mussten wir noch an den Warteponon. Endlich wurden wir aufgerufen in den Gästehafen von Victoria Harbour einzufahren doch dann sprang der Motor nicht an. Nach langem Suchen fanden wir die Ursache. Ein Schalter bei den Batterien war nicht richtig umgelegt und verursachte einen Wackelkontakt.

Den Rest des Nachmittags nutzten wir zum Einkaufen und zum Duschen, dann trafen wir uns alle zum Nachtessen im Restaurant Octopus mit einer superschönen Aussicht auf den Havelet Bay und Castle Cornet.

12. Juli 2022, 4. Tag

Leinen los um 08:30. Leider ohne Wind fahren wir mit der ganzen Familie zur Insel Sark. Bei Gosselin Harbour machen wir an einer Boye fest und ich fahre alle mit dem Beiboot zum Steg hinüber. Die Idee ist, dass sie die Insel erkunden während ich durch die Gouliot Passage fahre und auf der anderen Seite im Port à la Jument ankere. Um 2 Uhr sollte ich sie dann im Port du Moulin wieder mit dem Dighy abholen. Natürlich nachdem mich Florentin mit seinem Funkgerät angefunkt hat. Wiederum ohne Wind fahren wir nach Guernsey zurück.

12. Juli 2022 Gosselin Harbour, Sark, Gouliot Passage, Breccou



Auch für morgen kündigt der Wetterbericht kaum Wind an, wo wir doch eine lange Überfahrt nach Paimpol geplant hatten. Dafür sollte es einen Tag später gutes Segelwetter geben. So beschlossen wir in Guernsey zu bleiben und an einem einsamen Strand trocken zu fallen. Zurück auf der Yacht planten wir also die Programmänderung.

13. Juli 2022, 5. Tag

Vor unserer Abfahrt kaufen wir noch ein paar Kleinigkeiten ein, u.a. frischen Fisch bei Surf and Turf auf Castle Embankment.

Leinen los um 09:00 damit wir noch rechtzeitig über das Süll kommen. Aber von jetzt an haben wir viel Zeit, denn wir wollen erst 2½ Stunden vor Niedrigwasser im Portelet Bay sein. So fahren wir gemütlich der Küste nach, machen einen Schlenker in Fermain Bay und dann noch einen in Moulin Huet Bay und zu den Pea Stacks. Das sind drei markante Felsformationen, welche die Wahrzeichen von Moulin Huet Bay bilden.

13. Juli 2022 The Pea Stacks in Moulin Huet Bay, Guernsey



Um 10:30 biegen wir ein auf Kurs Portelet Bay und um 10:40 setzen wir sanft auf dem Sand auf. Simone mit Familie besuchen uns genau bei Niedrigwasser. Nur dann kann man überhaupt diesen Strand zu Fuss erreichen. Für die Kinder war das natürlich eine Sensation so ein grosses Boot auf dem Sand stehen sehen. Als die Flut wieder kam beschlossen wir lieber für die Nacht etwas weiter draussen, aber noch in der Bucht zu ankern. Nach dem Nachtessen brachte ich die ganze Familie mit dem Dinghy an den Strand von Petit Bôt Bay, wo sie das Auto parkiert hatten.

13. Juli 2022, die Mitsuko in Portelet Bay, Guernsey trocken gefallen



14. Juli 2022, 6. Tag

Die Pause in Guernsey hat sich gelohnt. Wir hatten einen super schönen Tag, viele Buchten vom Meer her gesehen und es uns gut gehen lassen. Heute hat der Wind schön aufgefrischt und wir kamen die ersten 2/3 des Weges sehr gut voran. Dann wurde der Wind schwächer, bis wir den Motor zu Hilfe nahmen.

Um 18:45 konnten wir im Hafen von Ploumanac'h fest machen. Paimpol haben wir ausgelassen, um den verlorenen Tag wieder aufzuholen.

14. Juli 2022 Ploumanac'h Anse de Saint-Guirec kurz nach Sonnenuntergang



Nach dem Duschen und einem kleinen Spaziergang an diesen kolossalen Steinblöcken vorbei gehen wir essen. Zum Glück haben wir reserviert, denn vor all den Restaurants hatte es lange Schlangen. Unser Restaurant, la Cotirade im Hotel du Parc war wiederum sehr gut
Mit unserm Dinghy kehrten wir wieder zu unserm Schiff zurück.

15. Juli 2022, 7. Tag.

Ploumanac'h nach L'Aber Wrac'h. Wieder ein langer Schlag, aber durch Ausnützen der Strömungen sollten wir einiges an Zeit gewinnen.

Vor der Ile de Batz fällt mir eine Zone mit starken Brechern auf. Die Wassertiefe ist mit gut 3 m noch ausreichend. Wir haben keine Wahl, wir müssen da durch und tatsächlich werden wir hier aufs stärkste herum geschüttelt und Brecher überfluten unser Vordeck. Eine halbe Stunde später ist der Spuk vorbei und das Meer ist wieder viel ruhiger. So ruhig, dass gar nicht ans Segel setzen zu denken ist.

Vor L'Aber Wrac'h nehmen wir den Chenal de la Malouine und biegen dann in den Grand Canal ein. Hier hätte es endlich schönen Wind zum Segeln. Leider etwas spät, nur eine gute Meile vor dem Ziel. L'Aber Wrac'h erreichen wir heute dank der vorteilhaften Strömungen fast in Rekordzeit um 16:00.

16. Juli 2022, 8. Tag

Wie geplant fahren wir los. Ziel ist die Bay de Lampaul auf der Ile d'Ouessant. Nach einer guten Stunde beginnt der Autopilot wieder zu spinnen. Der Ruderanlagerungsgeber (Name im Handbuch) des Autopiloten hat sich gelöst und wir irren in der Gegend herum. Wir müssen zurück in den Hafen von L'Aber Wrac'h, um das Teil wieder richtig zu befestigen. Dort kaufen wir einen Zweikomponenten Epoxi Schnellkleber und einen Reiniger. Alles wieder montiert und sauber geklebt und dann noch eine halbe Stunde warten und dann waren wir wieder bereit. Leider ist es jetzt aber zu spät für die Ile d'Ouessant. Wir beschliessen die Ile de Batz anzulaufen und im Porz Kernok zu ankern. Unterwegs können wir bei Windstärke 2-3 etwa 1 1/2 Std segeln. Meisst müssen wir jedoch motoren. Anker gesetzt um 19:45.

17. Juli 2022, 9. Tag

Gemütliche Fahrt unter Motor durch den Canal de l'Ile Batz nach Roscoff, wo wir als erstes tanken. Um 11:15 Leinen fest am Steg D.

Die Marina ist ganz toll organisiert. Wir haben zuerst getankt und dann wurden wir zu unserem Liegeplatz geführt. Allerdings haben wir uns vorgängig über Funk angemeldet und unser Vorhaben mitgeteilt.

Das Städtchen Roscoff ist ein Ausflug wert und wir haben auch gut im Restaurant „La Moule au Pot“ gegessen.



17. Juli 2022 typisch bretonisches Haus mit Blumengarten, gebaut mit lokalem Granit



18. Juli 2022, 10. Tag

Roscoff- Tréguier

Wir haben den Wind voll auf die Nase. Sollen wir dagegen ansegeln oder einfach motoren. Nach halber Strecke entscheiden wir uns für einen Kompromiss. Wir motoren bis auf die Höhe von Sept Iles und dann hissen wir die Segel und kreuzen hart am Wind auf.

Um nach Tréguier zu gelangen müssen wir den Riviere de Jaudy etwa 6 Seemeilen hinauf. Der befahrbare Kanal ist recht gut signalisiert, doch hatten wir eine lustige Überraschung als etwa 150m vor uns ein Fischer im Wasser

stand. Die rote Fahrwassertonne sahen wir dann weit rechts und korrigierten unsern Kurs noch rechtzeitig. Im Hafen von Treguier fließt das Wasser zwischen den Stegen durch was das Anlegen nicht gerade erleichtert.

19. Juli 2022, 11. Tag

Tréguier - Tréguier

Leinen los um 05:45. Wir müssen noch bevor die Flut kommt hinaus.

Wir fahren wieder den Jaudy hinunter und aufs offene Meer. Der Wind frischt auf und wir können Segel setzen. Schon bald erreichen die Böen mit 26 kn Windstärke 6 und wir beschließen zu reffen. Beim Einrollen der Genua sollte mir Fabienne die Schotten etwas zurück halten, damit das Segel nicht zu sehr flattert. Doch genau dann fiel der Autopilot wieder einmal aus und Fabienne musste zurück ans Steuer. Die Schotten wickelten sich um das Vorstag und es war unmöglich die Genua zu bewegen. Oben flatterte sie weiter und riss plötzlich. Sie ist wohl an die Salinge geschlagen. Das Segel schlug so fest und verwickelte sich weiter, nichts war zu machen. Wir mussten zurück in einen geschützten Hafen, also wieder nach Tréguier. Telefon mit Naviloc, dem Vercharterer usw. usw. Schlussendlich schaffen wir es das in drei Teilen verhedderte Segel herunter zu holen.

Dafür gab es jetzt noch eine Dusche und ein gutes Nachtessen im Bistrot d'Ernest.

20. Juli 2022, 12. Tag

Treguier - Paimpol

Wir starten frühmorgens bei Slackwater, bevor die Flut im Kanal wieder einsetzt. Unter Motor geht es an der Ile de Brehat vorbei und durch den Chenal de Lastel. Um in den Hafen zu gelangen müssen wir durch die Schleuse, welche eben wieder geöffnet hat. Dank unserer Ankunft noch vor dem Mittag, können wir den ganzen Nachmittag genießen und auch hier das schöne Hafenstädtchen genießen und auch ein bisschen lädele.

21. Juli 2022, 13. Tag

Paimpol - Saint Malo. Heute steht uns ein langer Schlag bevor. Es reicht jedoch, wenn wir um 11 Uhr bei Schleusenöffnung losfahren. In der Schleuse haben problemlos 8 Yachten Platz, aber es dauert, bis alle drin sind. Eine halbe Stunde später können wir die Schleuse verlassen. Wir nehmen Kurs auf Saint Malo und kommen um 18:45 an. Nach der VOLLtanking legen wir am vorgesehenen Platz E68 an.

Ein erlebnisreicher Törn geht zu Ende und ich überlege mir schon, wann ich das nächste Mal in diesem Revier segeln werde und was ich dann für Orte anlaufen möchte.

Skipper 2 Ausbildungstörn mit der SY Sailing Swiss III vom 26.03. bis 02.04.2022, 121 sm

Törnstationen: Portsmouth Gunwharf Marina – Cowes – River Hamble – Yarmouth – Cowes – Langstone – Portsmouth



Ein wichtiges Ziel war die Anleitung vom theoretischen und praktischen Wissen an die zukünftigen Teilnehmer. Dieses «Rollenspiel» wurde jeweils zu Tagesbeginn von unserem didaktisch hervorragenden Skipper Bänz Von-

Lanten festgelegt. Dadurch wurden die Funktionen im Rotationsprinzip vom Skipper – Navigator – Steuermann gleich mit konkreten Aufgaben angewendet. Sonnenverwöhnte Tage bei leichter Brise erleichterten uns den Einstieg zu diesem ambitionierten Ziel. Jeder zukünftige Skipper muss die terrestrische Navigation beherrschen. Der Kartenplotter mit GPS wurde dazu deaktiviert, um den Fokus in dieser Woche auf die Kartenarbeit mit fleissiger Standortbestimmung zu legen. Amüsanterweise wurde Bänz prompt vom CSS kontaktiert, wo denn unser Schiff jetzt sei. Weitere Aufgaben wurden von uns zur Instruktion gefordert wie: Ruderbruch und verhöhlen mit dem Dingi im River Hamble, Bekämpfung von Wassereintritt und Brand mit Gegenmassnahmen, Bruch des festen Guts und des Masts, Ankermanöver, Evakuierung der Yacht.

Im östlichen Teil des Solent zwischen der Insel of Wight und Portsmouth konnten wir eindrücklich die Nachtansteuerung von Portsmouth erleben. Der Clou einer zuverlässigen Standortbestimmung ist der Weg der Kommunikation zwischen der Person an Deck und dem Navigator unter Deck und am Kartentisch. Der Ausguck meldet seine Sichtung dem Navigator und dieser identifiziert und bestätigt. Diese Methode führt zu einer viel zuverlässigeren Bestimmung der Position. In diesem Gezeitenrevier perfektionieren wir das anspruchsvolle Ansteuern mit Einfluss von Wind und Strom.

Zur Wochenmitte erreichte uns eine Tiefdruckfront. Reffen am Mast bei starkem Wind, bewegter See und strichweisen Graupelschauer. Das Cockpit wurde reichlich geduscht und der salzige Nachgeschmack auf der Zunge wahrgenommen. Eine Seereise macht hungrig. Jeder Teilnehmer gab zum Abendessen sein Bestes und in der Kombüse wurde Kreatives gezaubert. Ein heisses Pilzrisotto mit frischem Blattsalat und gutem Wein bewirkt bei allen Wohlergehen. Am Ende der Ausbildungswoche sehen wir auf wertvolle Erfahrungen, der Teamleistung und der umsichtigen Leitung vom Skipper zurück. «es het gfägt».

Thomas Häfelfinger



Nordatlantik-Überführung La Trinité-sur-Mer - Tromsø

Hans-Jörg Meier

Reisebericht und Einordnung eines Segeltörns auf einer Garcia 70 Segelyacht im März 2022 über 1800 Seemeilen von La Trinité s/M in der Süd-Bretagne nach Tromsø im Norden Norwegens.

(1) Äolische Inseln und die Sehnsucht nach den Elementen

Zugegeben, ich bekam schon immer Gänsehaut, beim Anblick von Naturgewalten, beim Anblick der Brandung zwischen Meer und Festland, inmitten von dichten Schneestürmen und Gewitterregen. Auch kannte ich die See, Wind und Wellen aus unzähligen Deko-Tauchgängen vorwiegend im Mittelmeer und in kalten Bergseen. Der (einigermaßen) geschickte Umgang mit Windkräften erlernte ich quasi im Flug – in meinen Jugendjahren erwarb ich das Delta-Brevet und flog ein paar Jahre aktiv.

Da sassen wir nun auf Salina, einer jener wunderschönen Äolischen Inseln, betrachteten das Glitzern der Sonnenstrahlen und wie eine einzelne Segelyacht in der leicht aufgerauten Windsee an uns vorbeizog. Meine Frau erkannte das Glänzen in meinen Augen und meinte, es wäre doch jetzt mal Zeit – nach 30 Jahren unter meist stressigen Bedingungen die Kohlen für andere aus dem Feuer zu holen - etwas ganz alleine für mich zu machen. Bereits in jungen Jahren faszinierten mich Schiffe, ich las alle 'Hornblower'-Romane und verfolgte die Schwarzweiss-Serie über die 'Onedin-Linie' lückenlos. In diesem Mai also, auf Salina, beschloss ich den Umgang mit Yachten auf hoher See zu erlernen – und zwar richtig.

Mitte Mai dann vor drei Jahren begann ich mit Segel- und Motorbootunterricht am Bielersee, am Silsersee und auf dem Rhein bei Basel. Auf die entsprechenden Prüfungen folgte die erste Praxis auf Segel- und Motoryachten im Mittelmeer, in der Bretagne, auf den Kanaren und in den Lofoten. Nach den üblichen Zusatzkursen, etlichen Nacht- und Radarfahrten, in mehrheitlich Gezeitengewässern mit erheblicher Strömung, auf Schiffen zwischen 40 und 54 Fuss, kamen so in drei Jahren um die 4000 Seemeilen zusammen.

Mit Yachten fand ich mich immer besser zurecht, die Seemannschaft, die Navigation, die Törnplanung, alles lief nun meist einfacher und entspannter. Trotzdem betrachtete ich mich mit dieser relativ bescheidenen Erfahrung immer noch als Lehrling auf Hoher See und schaute mich nach Möglichkeiten um, dazuzulernen und meinen Rucksack an Erfahrungen weiter zu füllen.

Schliesslich war es auch wieder meine Frau, die rein zufällig im Internet auf die VARUNA und ihren Skipper Lionel LEMONCHOIS stiess – eine Überführung einer 70 Fuss Segelyacht zu fünft Anfang März von der Süd-Bretagne über 1800 Seemeilen in den Norden Norwegens. Ein Törn, der mich auf einem anderen Level fordern würde, zu einer Jahreszeit, in der Wellengang und Winddruck erfahrungsgemäss den Seefahrern etwas abverlangt.

(2) La-Trinité-sur-Mer oder der kostspielige Wunsch, immer schneller segeln zu wollen

'Antonia' und 'Eunice' hiessen zwei Sturmsysteme die im Februar auf der Insel und schliesslich auf dem Europäischen Festland mit Orkanböen auf die Küste einbrachen und die Atmosphäre ganz ordentlich aufmischten. Da wurde mir ob meinem eigenen Mut ein erstes Mal ein bisschen mulmig.

Nach zwei Teams-Sessions mit Vartan, dem Administrator, Lionel, dem Skipper, und Finbarr, einem zweiten Mitsegler aus Dublin, wo wir uns vorstellten und unsere Erwartungen teilten, machte ich mich Ende Februar auf den Weg nach Trinité in die südliche Bretagne.

Nun war es nicht das erste Mal für mich – bereits vor drei Jahren reiste ich in das, nebst Les-Sables- d'Olonnes und Lorient bedeutendste Gravitationszentrum des Hochleistungs-Segelsports. Nebst der 'IDEC Sport', einem gewaltigen 32m langen, 41m hohen und 18 Tonnen schweren Hochgeschwindigkeits-Trimaran, liegt auch eines von Dona Bertarelli's Booten, die Spindrift 2, hier in Trinité im Winterquartier. Die Schwester von Ernesto ist bekanntlich weder minder reich noch weniger segelbegeistert als ihr älterer Bruder.

Die IDEC trug schon verschiedene Namen – im Jahre 2010 hiess sie 'Groupama 3' und ersegelte unter dem Skipper und deren Eigner Franck Cammas die 'Trophée Jules Verne'. Ein Preis, der für die schnellste Weltumrundung per Segelboot unter bestimmten Regeln vergeben wird. Damals ebenfalls in der 10-köpfigen Crew dabei war auch mein Skipper Lionel Lemonchois. Mit seinen Segelkollegen war er mit 48 Tagen 7 Stunden 44 Minuten und 52 Sekunden vom März 2010 bis im Januar 2012 Rekordhalter für die schnellste Erdumrundung in einem Segelboot.

Im Winter 2015/16 lief Bertarelli's 'Spindrift 2' mit Dona Bertarelli als Crewmitglied aus, um den Rekord von Loïck Peyron aus dem Jahre 2012 auf 'Banque Populaire V' (dem gleichen Boot, welches Bertarelli kaufte und umbenannte) zu brechen. Obwohl dieser Versuch nicht gelang, rangiert Dona Bertarelli nun als schnellste Frau, die in einem Segelboot die Welt umrundete. Dieser Loïck Peyron, war zudem Co-Skipper auf 'Alinghi 5', die mit Brad Butterworth als Skipper am 33. Americas Cup gegen das Team BMW Oracle verlor. Der Rest ist Geschichte.

Varuna am Steg im 'Port de la Trinite- sur-Mer', bereit zum Auslaufen.



Die Hochleistungs-Seglerei gehört in Trinité zum Alltag, wie die Fischer, die mit ihren vollen Booten, von Möwen umschwärmt, von ihren nächtlichen Fangzügen morgens in den Hafen einlaufen. Obschon das glamouröse und exaltierte Treiben um die teuren Karbon-Renner in kaum grösserem Kontrast zu den mittlerweile auch mit Radar, GPS, Nachtsichtgeräten, Sonar und Satelliten-Telefon ausgerüsteten Fischerbooten stehen könnte, haben sie ihren Respekt zueinander gefunden, die Regatta-Szene und die Fischer.

(3) Das Boot, die Route und ein Wunsch nach beruflicher Veränderung

Lionel hatte sein ganzes Berufsleben lang regattiert, war zweimal Sieger der 'Route du Rhum', 2006 auf Gitana 11 und 2010 auf 'Prince de Bretagne' und ist zweimaliger Gewinner der 'Trophée Jules-Verne', 2005 auf 'Orange II' und – wie erwähnt – 2010 auf 'Groupama 3'. Das waren bestimmt seine grössten Erfolge. Die letzten grossen Rennen liegen nun rund 10 Jahre zurück und Lionel wollte sich beruflich etwas weniger aufregender aber nicht minder faszinierender Tätigkeit zuwenden.

Wie sich nun ein paar Leute trafen, einen gemeinsamen Plan hatten und daraufhin ein Boot suchten und auch fanden, ist hier weniger von Interesse – mehr aber ist es das Schiff selber. Das Segelschiff sollte gross genug sein, um 4-5 Gästen, 2 Crew und einem Guide ausreichend Sicherheit und Komfort zu bieten. Auch der Rumpf, das Rigg und die Installationen müssen absolut offshore-tauglich sein.

Um die CE-Zulassung zu erreichen, muss ein Boot entsprechend den technischen Vorschriften derjenigen Entwurfskategorie ausgelegt sein, wofür es schliesslich eingesetzt wird. Alle Segelschiffe, auf denen ich bislang mitsegelte, waren Boote der Kategorie A, ausgelegt für lange Fahrten und Wetterbedingungen mit > 8 Beaufort und > 4 Meter Wellenhöhe.

Nun macht es einen sehr grossen Unterschied, ob ein Schiff bei entsprechendem Seegang und Winddruck ausreichend stabil und sicher ist, oder ob es obendrein noch einigermaßen angenehm zu bewegen ist. Die Garcia 70 wurde 2002 bei Cherbourg gebaut. Sie ist mit 22.2 Metern Länge, knapp 6 Metern Breite, 25 Metern Höhe über Wasserlinie und einer Verdrängung von 40 Tonnen eine sehr grosse, geräumige Segelyacht. Das Schiff hat einen vollständig isolierten Alu-Rumpf mit einem Integral-Schwert, das zwischen 4.7 und 1.4 Metern Tiefgang variabel gesetzt werden kann. Dies garantiert hohe Stabilität bei ordentlich Seegang und Winddruck unter Fahrt mit reichlich Tuch sowie auch erfreuliche Flexibilität bei der Wahl von Route und Ankerplatz in flachen Gewässern. Ferner sind die Furler für die Genua und die Fock mit hydraulischem Antrieb ausgerüstet. Sämtliche Winschen für Vorsegel, Gross und dessen Traveller sind sowohl elektrisch wie manuell bedienbar. Das Schiff macht bei Flaute, getrieben durch einen Perkins-Diesel mit 240 PS, immerhin 8 Knoten Fahrt durchs Wasser. Mit einem Tankvolumen von 2660 Litern und einem Verbrauch von 12 Litern pro Stunde ergibt sich so eine Reichweite von gut 1500 Seemeilen. Dass eine Hochsee-Segelyacht einen ausreichend dimensionierten Motor braucht, der auch unter Seegang, Wind und Strömung die Bezeichnung 'Alternativer Antrieb' verdient, ist gerade in Gebieten mit starker Strömung und launischen Winden ein wichtiger Sicherheitsaspekt.

(4) Von Trinité nach Dunquerque – weniger Verkehr als erwartet, aber dafür ganz ordentlich Strömung

Die Strecke von Trinité nach Tromsø sollte uns eigentlich durch die Irische See, durch den Nord-Kanal zwischen Nord-Irland und Süd-Schottland, Islay entlang, zwischen den Inneren und Äusseren Hebriden hindurch, ums Cape Wrath, via den Orkney's und Shetland's auf nord-östlichem Kurs nach Norwegen führen. Schon in den letzten Februar-Tagen zeichnete sich allerdings ab, dass wir Anfangs März eine ziemlich eindeutige Nordwind-Lage bekämen, diese Winde erfahrungsgemäss in der Irischen See noch verstärkt würden, was ein eher langwieriges Aufkreuzen gegen aufgewühlte See zur Folge hätte. In diesem Sinne entschlossen wir uns, die Süd-Bretagne entlang auf nord-westlichem Kurs, ums Raz de Sein in den Ärmel-Kanal, auf mehrheitlich Kurs 060, den Britischen Kanalinseln entlang, ums Cape de la Hague Richtung Dünkirchen und durch die Nordsee nach Norwegen zu segeln.

Nachdem wir unsere Kabinen bezogen hatten, absolvierten wir kurz vor Abfahrt noch einen Covid-Test, dessen Resultat für alle fünf negativ war. Wohl wird ewig im Dunkeln verbleiben, was gewesen wäre, wäre jemand von uns positiv getestet worden (...)

Am 2. März 1325 UTC+1 legten wir ab. Bereits am Vorabend setzte Regen ein, der Wind in der Bucht von Quiberon brach zusammen, sodass wir die Passage bei 'La Teignouse' unter Motor passierten und erst auf Höhe der Fährroute 'Le Palais' – 'Quiberon' die Genua setzen und den Motor stoppen konnten. Dass man sich auf einem Segelschiff, insbesondere auf Hochsee-Passagen mit mehreren Nachtfahrten, wenn immer möglich auf's Ohr legen sollte, zeigte sich dann auch rasch. Lionel hatte mit Nicholas, Finnbar und mir die Route vor Auslaufen besprochen und auf seiner TimeZero Navigationssoftware geplant. Ich hatte mein Tablet dabei, auf dem ich Navionics, Simrad (C-Map), Windy, Segel-Log und SailGrib installiert habe. Es zeigte sich im Verlauf des Törns, dass uns die stets aktualisierten Vektor-Karten auf meinem Tablet noch von Nutzen sein würden.

Mit dem Einbrechen der Dämmerung haben wir uns auf einen drei Stunden Wachrhythmus verständigt. Nicolas, der das Boot schon kannte, und ich übernahmen die erste Wache von 2100 – 2400. Lionel und Finn dann von 0000 – 0300, ich und Nico wieder von 0300 – 0600 und Lionel und Finn von 0600 – 0900. Wir hielten dieses Schema bei und wechselten jeweils unter uns ab. Lionel startete zwischenzeitlich den Motor um den ambivalenten Wind etwas zu unterstützen. Dieser Motor bereitete uns auch, kaum ausgelaufen, bereits etwas Kopfzerbrechen. Die Öldruckanzeige machte keinen Wank mehr und obwohl wir lediglich einen Defekt der Anzeige vermuteten, wollte Lionel in Dünkirchen noch einen Zwischenstopp einlegen. Schliesslich würde das Schiff über 6 Monate im Einsatz stehen.



Unsere 'Varuna' beim ersten Zwischenstopp im 'Port de Plaisance du Grand Large' von Dunkerque, Frankreich.

Wir hatten Springzeit und bewegten uns mit der Ebbe aus der Bucht heraus durch die Passage bei 'Teignouse' und weiter Richtung Ile de Groix. HW Dover war um 0023, die uns unterstützende, nordversetzende Strömung am Raz du Sein – immerhin 4 bis 5 Knoten - in der Folge im Zeitfenster von 0030 bis 0230. Auch in Anbetracht der mittelfristigen Wetterprognosen wollten wir nach Mitternacht das Raz passieren. Obschon ich diese Passage schon mehrmals unter verschiedenen Bedingungen gesegelt bin, war es eine neue Erfahrung - um Mitternacht, bei konstant 4 Beaufort, 5 Knoten Strömung und mässig bewegter See. Seit Point de Penmarc'h, als wir den eindrücklichen Phare d'Eckmühl passierten [Fl.5s60m23M], sahen wir das 30 Meilen entfernte Leuchtfeuer von Ile de Sein [Fl(4)25s49m29M]. Nach einer kleinen Kursanpassung um Tevennec [Q.WR.28m9/6M] herum war die Sache um 0230 auch schon vorbei. 3 Stunden später passierten wir auch den Chenal du Four zwischen der 'Île de Béniguet' und dem 'Pointe de Kermorvan' [Fl.5s20m22M] und damit die zweite nautisch attraktive Passage an der Französischen Kanalküste. Die dritte, strömungstechnisch interessante Stelle, das Raz, sollten wir in der folgenden Nacht erreichen. Die Strömung um's 'Raz du Blanchard' zählt nebst der Passage zwischen 'Gavrinis' und 'Er Lannig' im 'Golf du Morbihan' mit zu den stärksten und kann in extremis gut 10 Knoten überschreiten. Es lag daher auf der Hand, dass auch wir – immerhin war ja Springzeit – das besagte Gebiet im entsprechenden Zeitfenster von HW Dover -6h bis HW Dover -2h passieren würden. Früher wäre besser wie später. HW Dover war am 04. März um 0100, wir passierten die Insel 'Alderney' gegen 2145 auf Kurs 070 mit 10 Ktn Fahrt über Grund. Um 2235 passierten wir das Feuer 'La Plate' [Fl.WR.15s11m9/6M] STB querab in einem Abstand von gut 2 Seemeilen mit einem Speed von gegen 15 Knoten über Grund. Bis Dunquerque lagen 180 Meilen vor uns und eine Schwachwindzone ab Höhe der Seine-Mündung, in der wir die Maschine wieder bemühen mussten. Realistischerweise würden wir also innert 24 Stunden unser erstes Etappenziel frühmorgens 0300 erreichen. Dass wir nun also auf mehr oder minder direktem Weg durch die 'Traffic Separation' pflügten, kümmerte den Skipper genauso wenig wie die IRPCS Regel 10c. Ich erlaubte mir dann doch die Frage - ohne auch nur ansatzweise die Kompetenz des Maestros in Frage stellen zu wollen. Seine Argumentation war, dass wir erstens ein Segelschiff seien, dass wir zweitens mit AIS ausgerüstet leicht erkennbar seien, dass wir drittens ein «kleines Schiff» seien und viertens mit durchschnittlich 10 Knoten Fahrt über Grund im ähnlichen Geschwindigkeits-Bereich wie die kleineren Küstenfrachter fahren. Ich will das nun nicht vertiefen, ich fühlte mich zu keiner Zeit orientierungslos, resp. unsicher. Das lag sicher auch an der Ausrüstung unseres Schiffs mit integriertem AIS und Radar und des sehr übersichtlichen, geschlossenen Steuerstandes. Zudem fuhren wir zu ungefähr 99% mit dem Autopiloten und konnten diesen von innen präzise bedienen.

Nun gut, persönlich würde ich keineswegs überall derart unverfroren – wie ein zeitgenössischer Fahrradfahrer im Strassenverkehr – die 'Traffic Separation' ignorieren. In grossen Häfen wie bspw. Amsterdam kann das unangenehm und teuer werden. Nachdem wir das kleinere Problem mit dem Diesel gelöst hatten, wollte der Skipper am übernächsten Tag möglichst früh losfahren. Am Montag den 07. März um 0700 legten wir dann auch ab.

(5) Durch die Nordsee nach Haugesund - wo die Gewinnung und der Abtransport erneuerbarer und fossiler Energieträger die Navigation etwas anspruchsvoller gestalten

Das Meteo versprach 3 – 4 Beaufort aus mehrheitlich Süd-Ost, wobei sich das Hoch im Wochenverlauf weiter gegen Osten versetzen, der Wind entsprechend nach Süd drehen und vor allem an Druck gegen Donnerstag und Freitag deutlich zulegen dürfte. Durch zwei Tiefdruckgebiete über den Hebriden und Island animiert, sollte der Wind vor Norwegens Küste bis gegen 40 Knoten, in Böen gegen 50 Knoten erreichen. Vor diesen Naturkräften wollten wir dann doch in einem Hafen zeitig Schutz suchen und wählten das 530 Meilen entfernte Haugesund im südlichen Norwegen als nächstes Etappenziel, welches wir voraussichtlich in zweieinhalb Tagen erreichen dürften. Unser Kurs führte uns nordwärts und damit schräg durch das TSS im nördlichen Ärmelkanal. Das Wasser vor Dunquerque ist keineswegs tief und durchzogen von Sandbänken, die sich unter Wasser nicht immer an die Seekarte halten. Die Fahrrinne zu den Häfen von Dunquerque verläuft parallel zur Küste und den Sandbänken. Nun wir blieben unserer Linie treu, wollten keine weiten Umwege fahren und suchten uns einen Weg durch die Untiefen, hielten uns dann im Weiteren mehrheitlich auf Kurs 010 Richtung Haugesund. Da auf meinem Tablet immer meine Log- und Navigations-App's mitliefen, entging es mir auch nicht, dass wir – nebst verkehrswidrigem Verhalten, woran ich mich mittlerweile gewöhnt hatte, solange genug Wasser unterm Kiel und nichts den Weg versperrte – auf 'East Anglia One' eine grosse Offshore Windfarm zusteuerten. Dieses Hindernis, in seinen Ausdehnungen grösser als unser Stadtkanton, war auf seiner 'TimeZero', resp. dessen Rasterkarten nicht verzeichnet. Das gab wahrscheinlich ein paar Pluspunkte beim Maestro.



Die Nacht brach herein, der Wind frischte auf, kam nun achterlicher und wir machten zwischen 9 und 10 Knoten Fahrt über Grund. HW Dover war am 08. März um 0320, die Strömung um diese Zeit ca. 1 Knoten südversetzend. Die Lichter der unzähligen Förderanlagen leuchteten um uns und wir versuchten jeweils jedes neue Licht mit AIS, RADAR und dem Navi-System abzugleichen.

Es dauerte nicht lange, da wurden wir gegen Mitternacht in prächtigem 'Denglish' angefunkelt. Lionel übergab mir den Funk. Ich fragte zweimal nach, bis ich den Namen des Schiffes verstand und mir rückbestätigen liess. Das 250m-Schiff mit dem Namen, der mehr an eine Stellung im Kamasutra erinnerte, lag etwa 3 Meilen vor uns und fuhr mit gleichem Tempo in entgegengesetzter

Richtung auf uns zu. Soweit so gut, unser Navi-System errechnete einen CPA von 0.5 Meilen bei einem TCPA von 10 Minuten. Was uns weniger gefiel war, dass der Tanker uns auf Backbord passieren lassen wollte.

"VARUNA, this is Tanker 'Vatsyayanas', please alter your course to 020, I repeat, alter your course to 020, OVER"

Nun blieb nicht mehr allzu viel Zeit, um einen gemeinsamen Konsens zu finden (...)

«Tanker 'VATSYAYANAS', this is sailing vessel 'VARUNA', we are a Sailboat and cannot alter our course, OVER"

Sicherlich, hätten wir 10 Grad nach STB abfallen können, nur passte uns das irgendwie nicht, denn der Tanker war 1 Meile STB voraus – das sind bei dem Speed keine drei Minuten - und damit würden sich unsere Wege kreuzen. Keine gute Idee, zumal das Ding ziemlich gross war. Wir beobachteten das Schiff visuell, mit Radar und AIS – liessen den Kahn nicht mehr aus den Augen. Der Offizier auf der Brücke gab keine Antwort auf meinen letzten Funkspruch und Lionel entschied sich sein wirklich lautes Signalhorn 1 x 'LANG' die Umgebung zu beschallen.

Der Tanker passierte uns denn auch so, wie unser AIS berechnete – doch während er uns STB querab passierte, zeigte mir das Navi, dass er mit 3° pro Sekunde eine Rechtskurve einleitete.

Das war dann auch das Aufregendste, was in dieser Nacht passierte. Unser Schlaf/Wach-Rhythmus stellte sich langsam ein, die anfängliche Müdigkeit nach Mitternacht verzog sich etwas.

Schliesslich passierten wir um die Mittagszeit die 'Doggerbank', ein Gebiet mit einer Seekartentiefe von teils weniger als 18 m – weit draussen auf See, 120 Meilen vom nächsten Festland entfernt. Ein eigenartiges Gefühl – man meint gar, sich in einem Planschbecken zu befinden. Lange vor dem Holozän – also vor 11'500 Jahren v.Ch. – hatte die Ansammlung gewaltiger Eismassen weit über die Polargebiete hinaus den Ozeanen Wasser entzogen und zu einer Absenkung des Meeresspiegels um über 35 Meter geführt. Heutige Flachmeere, wie eben unter anderem die Nordsee, vielen teilweise trocken. Das 'Doggerland' verband den Osten Britanniens mit dem nördlichen Dänemark. Das war zu einer Zeit, als auch die Ostsee ein Süsswassersee war, der schliesslich erst später mit der Teilüberflutung der Landbrücke zwischen Dänemark und Südschweden eine Verbindung zum Meer erhielt.

Der Wind nahm erwartungsgemäss zu, die See wurde rauer und wir waren nicht allzu betrübt, nach 2 Tagen und 7 Stunden mit der Halbinsel 'Karmøy', resp. dessen südlichsten Punkt 'Geitungen' [Oc WRG 6s41m14.6-11.3M U] oberhalb Stavanger norwegisches Festland zu erspähen. Nach weiteren 2 Stunden und einer Annäherung durch Kleinst-Inseln und Untiefen machten wir am Gästepier in Haugesund fest. Am 8. Tag unserer Reise hatten wir also rund 950 Seemeilen - und damit etwa die Hälfte - hinter uns.

(6) Von Haugesund nach Kalvavika – durch die südlichen Fjorde nordwärts

Der Forecast des Deutschen Wetterdienstes DWD für den 10. März 0600 UTC beschrieb ein erhebliches, über die folgenden Tage stabiles Druckgefälle von 80 [hPa] zwischen einem Tief westlich von Island und einem Hoch über Russland südlich Petersburg. Der naturgewaltige Drang, ein Gleichgewicht zu schaffen, führte in der Folge zu Windgeschwindigkeiten bis 40 Knoten aus SSE an der ganzen Westküste zwischen dem 58. und 62. Breitengrad. Wir blieben also am Mittwoch noch im Hafen, einerseits um dem Wettergott Thor eine Gelegenheit zu geben, uns doch noch etwas freundlicheres Wetter zu beschern und andererseits um den Zollbehörden die Möglichkeit zu verschaffen, sich eingehend unserer Ladung aus edelstem, vergorenem Traubensaft aus dem Burgund zu widmen. Die norwegischen Zollbehörden sollten übrigens - immer besser noch vor dem Hafenmeister - vor dem Einlaufen angefunkt werden. Norwegen ist nicht in der EU und damit ist alles etwas komplizierter. Ich als Schweizer und einziger Nicht-EU-Bürger auf dem Schiff hatte denn auch die leise Vermutung, dass die französische Nonchalance meiner Mitsegler dem einen oder anderen norwegischen Beamten etwas quer einfahren würde.

Mit etwas Goodwill – und vielleicht einer leisen Charmeoffensive von mir und Finnbar, bei der verantwortlichen, äusserst sympathischen Zollbeamtin – mussten wir diesmal nichts verzollen.

Da wahrscheinlich Thor kein Französisch verstand, blieb denn auch der Winddruck die kommenden Tage konstant hoch. Wir entschieden, im Schutz der Fjorde bis zum 62. Breitengrad weiter zu segeln um nicht zu viel Zeit zu verlieren, und legten am 10. März um 1000 ab. Bei strahlendem Sonnenschein, laminaren 6 Beaufort und einem – auf der 40 Tonnen schweren VARUNA - kaum spürbaren Seegang pflügten wir mit gut 11 Knoten durch die seenähnliche Landschaft nordwärts.

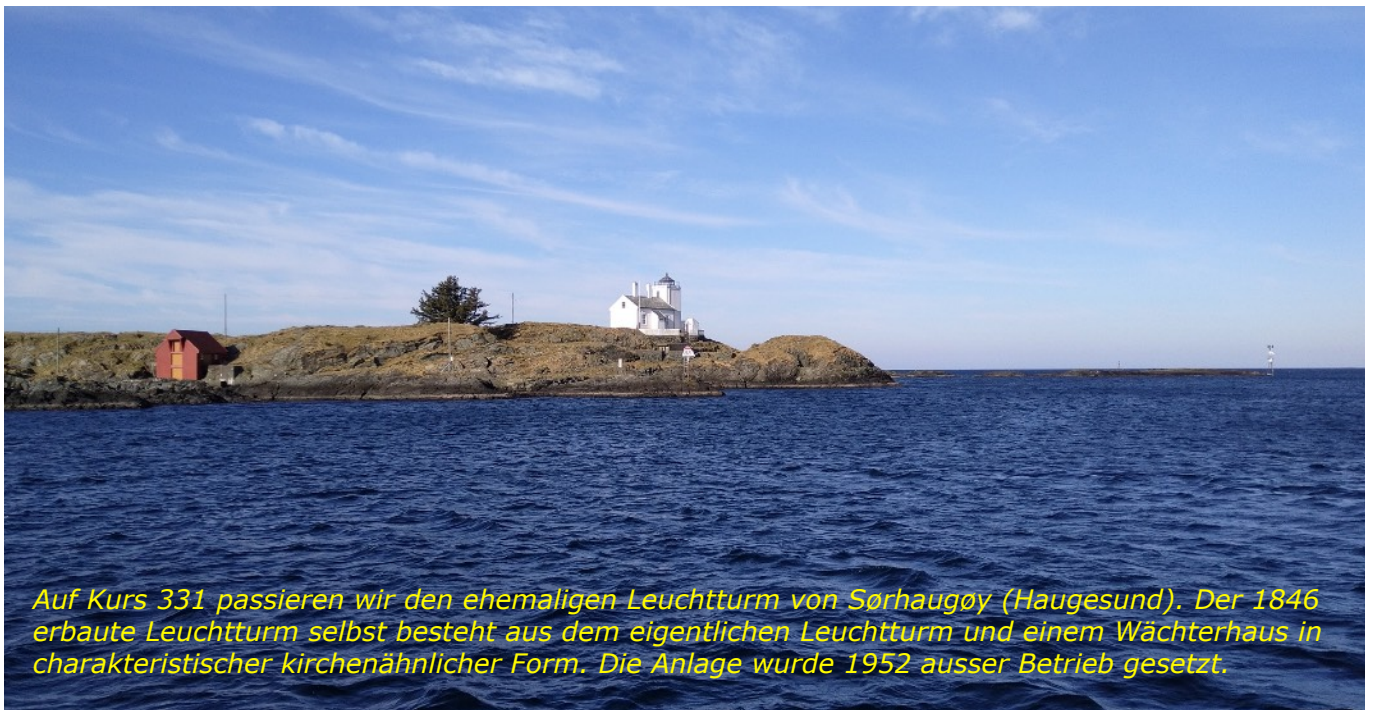
Blick von der Hasseløy-Brücke auf die Yachthafen-Anlagen von Haugesund, Norwegen.



Schliesslich fühlten wir uns als seien wir in einem nordischen Paradies angekommen – das Sonnenlicht beleuchtete die Landschaft durch die klare Luft ungehemmt. Die Farben waren einmalig und die Konturen der Felsen gestochen scharf.

Unser Nord-Ost-Kurs führte uns ein erstes Mal in die Fjorde hinein und wir realisierten bald, wieso der überwiegende Teil der gut gepflegten Yachten in Norwegen ausschliesslich durch - mit fossilem Brennstoff betriebene - Wärmekraftmaschinen bewegt werden. Die Winde können stark sein, dann urplötzlich wieder einschlafen, durch eine Abdeckung reduziert oder kanalisiert werden. Wir hatten zu dieser Jahreszeit sowieso relativ starken Wind und setzten das Gross aus Sicherheitsgründen in den Fjorden mit Reff 2. Unweigerlich starteten wir daher auch des Öfteren die Maschine, weil entweder der Winddruck zu lasch wahr oder von der falschen Richtung anströmte. Auch erstaunte uns die Fährdichte, da es schlicht überall irgendwelche Siedlungen gab. Der Vergleich mit Basler Drämmli drängt sich nicht gerade auf, allerdings sind die Fähren beinahe gleich häufig zu sehen und sind auch vor Seglern vorfahrtsberechtigt.

Da wir uns in der zerklüfteten Gegend für eine Nachtfahrt noch nicht so sicher fühlten und uns auch keine Zeitsorgen plagten, suchten wir uns auf der Karte und im Revierführer einen geeigneten Ankerplatz. Nun war das dann doch nicht so einfach, da der Boden entweder zu steil abfiel, der Anker auf felsigem Grund nicht griff, oder uns ein unterseeisches Stromkabel den eh schon limitierten Ankerplatz halbierte und wir – obwohl mit 100 Meter Kette ausgerüstet – natürlich auch noch den Schwojkreis bei thermisch motivierten drehenden Winden berücksichtigen mussten. Nach lediglich 45 Meilen und knapp 8 Stunden Fahrt – und zwei abgebrochenen Ankermanövern - ankerten wir in einer malerischen Bucht gegenüber des kleinen Dörfchens Kalvavika. Selbstverständlich gab es auch hier eine Kleinst-Anlegestelle mit einem kleinen, frisch gestrichenen Schuppen und zwei Häusern in Richtung eines Pfades, der sich durch die Bäume den Hang hinaufwand und im Dunkel verschwand.



Auf Kurs 331 passieren wir den ehemaligen Leuchtturm von Sørhaugøy (Haugesund). Der 1846 erbaute Leuchtturm selbst besteht aus dem eigentlichen Leuchtturm und einem Wächterhaus in charakteristischer kirchenähnlicher Form. Die Anlage wurde 1952 ausser Betrieb gesetzt.

(7) Von Kalvavika nach Bliksvaer – das angenehme Leben nach dem dreckigen Geschäft mit dem Schwarzen Gold

Wer sich vorab einen groben Überblick über Norwegen verschafft, dem fällt wohl auf, dass eben nichts Auffälliges zu finden ist. Das grosse und zerklüftete Land hat eine 12mal tiefere Bevölkerungsdichte als die Schweiz. Norwegen stieg 1970 in die Offshore-Öl/Gas-Förderung ein, wurde innert kürzester Zeit zu einem der weltweit bedeutendsten Produzenten und erzielte erkleckliche Gewinne – der staatliche Ölfond (Statens pensjonsfond utland), der auch elementarer Teil des Pensionsfonds ist, äufnete ein Pro-Kopf-Vermögen von über 200'000 Euro. Ein erheblicher Anteil dieses Fonds fließt wiederum jährlich an den Staat. Rund 14% der gesamten Staatseinnahmen stammen aus der Förderung fossiler Brennstoffe. Dass das Königreich nun aber aus der Ölförderung aussteigen will – jüngste geopolitische Verwerfungen dürften allerdings kurz- und mittelfristig dazu führen, dass die eine oder andere Bohrinsel ihren Betrieb wieder aufnimmt – zeigt sich auch an der Tesla-Dichte, die wahrscheinlich nirgends so hoch ist in Europa wie in Norwegen. Allerdings meinen Taxifahrer, dass das elektrisch betriebene Fahrzeug in langen Wintermonaten einen sehr beschränkten Nutzwert hat. Es liegt wahrscheinlich an der staatlichen Förderung. Ein landläufiger Spruch lautet denn auch: «Wer sich kein Auto leisten kann, kauft sich einen Tesla». Den NorwegerInnen geht's also zumindest wirtschaftlich bestens und das zeigt sich dem aufmerksamen Besucher auf Schritt und Tritt – oder in der Seglersprache - in fast jeder Bucht und jedem Fjord.

Als wir im Morgendunst, noch mit der Kaffeetasse in der Hand, unser Nachtlager verliessen, stand uns eine mindestens 3-tägige Fahrt in den Norden des Landes bevor. Wir nahmen zunächst Kurs auf Bergen, hielten uns tagsüber in den windgeschützten Fjorden, um dann gegen Abend in die offene Norwegische See zu stechen und damit etwas Strecke machen zu können.

Navigatorisch für Abwechslung sorgen immer wieder Untiefen und verschiedenste Steinhäufen, resp. Mini-Inseln, die zahlreichen Fähren und Fischzuchtanlagen, deren Einzäunungen allerdings nachts weit sichtbar blinken. Auch die zahlreichen, sehr schlanken und hohen Brücken sollten auf einem Segeltörn in den Fjorden nicht ignoriert werden. Unser Schiff war mit einem Integralschwert ausgerüstet, der Tiefgang daher zwischen 1.4 und 4.6 Metern variabel - der Mast allerdings war knapp 25 Meter ab Wasserlinie, was die Routenplanung in diesem Sinne wiederum einengte.

Bis auf Höhe Trondheim, resp. bis ca. 64°N, konnte uns der Winddruck ordentlich schieben, danach schlief er zeitweise ein und wir starteten jeweils die Maschine, navigierten Tag und Nacht – immer zwischen 20 und 50 Meilen von der Küste entfernt. Lionel segelt auf der VARUNA ohne Spinnaker. Mit dem grossen Gross und der noch grösseren Genua, mit Bullenstander und Talje gesichert, macht das Boot im 'Schmetterling' gut 12 Knoten durchs Wasser.

Am Freitag, kurz nach Mitternacht erspähten wir STB voraus das Feuer ‚Traena‘ [LFI.W.10s36.8m12.2M] auf ‚Sorholmen‘ und hielten unseren Kurs 030 auf die Lofoten vorerst bei. Nach einem guten Kaffee aus der Lombardischen «Moka Express»

und selbstgebackenem Brot mit gesalzener Butter stach uns auf der Karte und im Revierführer die kleine Insel 'Bliksvær' vor 'Bodø' ins Auge und wir entschlossen uns dort für einen Zwischenstopp [N 67° 16' 35", O 014° 0' 25"].

Was wir hier bei strahlendem Sonnenschein vorfanden, war ein kleiner, nordischer Rückzugsort, bestens unterhaltene Häuser über die ganze Insel verteilt, ein exzellentes 4G-Netz und vielleicht 2, dem Anschein nach, lebende Menschen. Nachdem wir uns auf dem Schiff eine warme Dusche gegönnt hatten, fielen wir müde und tief entspannt in unsere Kojen. Tags darauf sollten wir die letzten paar Meilen zu den Lofoten in Angriff nehmen.



Der neu gebaute Steg auf Bliksvær oder Briksvær, eine Insel etwa 15 Kilometer westlich der Stadt Bodø. Die Bliksvær-Gruppe besteht aus etwa 60 Inseln und kleinsten Inselchen. Sie sind alle niedrig, grasbewachsen und baumlos. Die einzige bewohnte Insel ist eben Bliksvær. Im Jahr 2017 gab es dort gerade mal 5 (!) Einwohner – selbstverständlich hatten wir aber auch auf dieser Insel ein exzellentes Netz.

(8) Von Bliksvær nach Svolvær – wie ein Fisch das Leben einer ganzen Gemeinschaft prägen kann

Er heißt 'Atlantischer Kabeljau' oder auch 'Dorsch', norwegisch 'Torsk', lateinisch 'Gadus morhua' und kommt als Atlantischer-, Pazifischer- und Grönland-Kabeljau vor. Er ist – mit einem Fettgehalt von meist unter 3 % - besonders fettarm. Außerdem enthält er so gut wie keine Kohlenhydrate. 96 % der Kalorien in einer Portion Kabeljau stammen aus Protein. Kabeljau aus Norwegen versorgte die ersten Norweger mit den Nährstoffen, die sie während der kalten Wintermonate zum Überleben brauchten.

Kabeljau und Dorsch sind Synonyme, beide Begriffe werden aber regional auch unterschiedlich gebraucht: Teilweise wird Dorsch als Bezeichnung für den Jungfisch und Kabeljau erst für den älteren laichreifen Fisch verwendet. Fische aus der Ostsee nennt man zumeist nur Dorsch (Ostseedorsch), solche aus anderen Gewässern hingegen Kabeljau. Unter den Speisefischen gehört der Kabeljau zu den wichtigsten Seefischen und macht einen Anteil von fast 30 % in der weltweiten Grundfischerei aus. Die Fangmenge stieg von knapp über zwei Millionen Tonnen im Jahr 1950 auf fast vier Millionen Tonnen im Jahr 1968 an und fiel seitdem kontinuierlich auf unter eine Million Tonnen im Jahr 2010 ab. Bis 2016 stieg die jährliche Fangmenge wieder auf über 1,3 Millionen Tonnen an. (Vgl. dazu FAO Fisheries & Aquaculture - Species Fact Sheets - Gadus morhua (Linnaeus, 1758). In: www.fao.org)

Eine ganz besondere Variation des 'Torsk' ist der norwegische Winterkabeljau, 'Skrei' genannt. 'Skrei' bedeutet wörtlich übersetzt „Wanderer“ und bezieht sich auf die 1.000 km lange Reise, die der Fisch jedes Jahr von der Barentssee bis zur Nordküste Norwegens unternimmt. Die Skrei-Saison, zwischen Januar und April, wird in Norwegen auch fünfte Jahreszeit genannt. Im geschlechtsreifen Alter, zwischen fünf und sieben Jahren, kommt der 'Skrei' aus der Barentssee in die etwas wärmeren Gewässer um die Lofoten-Inseln. Nach dem Laichen kehren etwa 90 Prozent der Fische im April wieder zurück in die weit entfernte Barentssee. Frischer Skrei ist nur zwischen Januar und April erhältlich und ist typischerweise größer als der Küstenkabeljau, hat eine feste Konsistenz mit sehr weißem, zartem Fleisch.

Am Samstag, den 16. März verliessen wir um 8 Uhr morgens diesen wundersamen Ort und rauschten mit ordentlich Winddruck Richtung Svolvær auf die Lofoten zu. Die schneebedeckten Berge und die rauhe Brise versetzten uns nun auch in unserer Wahrnehmung über den Polarkreis. Für die 60 Seemeilen nach Svolvær sollten wir knappe 8 Stunden brauchen und erwarteten, im Verlaufe des Nachmittags anzulegen.

Bereits zwei Stunden vor Ankunft funkten wir den Hafenmeister an. Einfach war es nicht, einen Platz zu finden. Es war noch mitten in der Fischfangsaison und die grösseren Plätze beanspruchten die zahlreichen Fischerboote. Ich kannte den Hafen bereits von einem jüngst vergangenen Törn von Svolvær nach Tromsø. Mit Lionel besprachen wir die möglichen Anlegeplätze, da uns der Hafenmeister eröffnete, wir sollen halt selber schauen, denn eigentlich seien sie wegen all den Fischerbooten dicht. Auch diesmal bestätigte sich wiederum die banale Aussage, wonach ein Schiff nur jeweils im Hafen zu gross sei.



Svolvær, Hauptort der Lofoten / Fischerboote



Ankunft auf den Lofoten (Berge 800 m hoch)

Zu Svolvær meint Wiki ... » Svolvær bildet das Verwaltungszentrum der Kommune Vågan in der nordnorwegischen Provinz Nordland. Mit 4714 Einwohnern ist sie die größte Stadt der Inselgruppe Lofoten. Hier lebt rund die Hälfte der gesamten Bevölkerung der Gemeinde Vågan. Wahrzeichen von Svolvær ist die Felsformation Svolværgeita (Erstbesteigung 1910) auf dem Berg Fløya mit zwei 1,80 m auseinanderstehenden Felsspitzen. Die Einwohner Svolværs leben hauptsächlich vom Fischfang und hier insbesondere vom Kabeljaufang. In den 1920er Jahren waren rund 7800 Fischer registriert. An Sonntagen während der Hauptfangzeit, von Januar bis April, stieg die Zahl der Fischer jedoch leicht auf 12.000 an. Im Jahre 1947 waren 20.000 Fischer beschäftigt. Heute sind es ca. 3000, die in der Hauptfangzeit bis zu 50.000 t Kabeljau fangen. Rund um die Fischerei hat sich eine Produktion samt Werftbetrieben aufgebaut. Der Kabeljau wird in der Hauptsache zu Stockfisch verarbeitet und in südeuropäische Länder exportiert. In den letzten zehn Jahren hat der Tourismus eine wachsende Bedeutung für Svolvær gewonnen. Seitdem wandelt sich das Stadtbild grundlegend. Die Stadt investierte in den Neubau von Hotels und Rorbuer und schuf ein vielfältiges Kulturangebot. So besuchen die Lofoten insgesamt ca. 280.000 Touristen pro Jahr.» Zunächst waren es Fischer und Jäger, dann kam der erste Rohstoff-Abbau. Ab Mitte der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts ging es dann endgültig ab mit der Erdgas- und Rohöl-Förderung; die Milliarden flossen in die Staatskassen und alimentieren seit Jahren den Wohlfahrtsstaat und dessen initiierten Wandel, weg von der Förderung der fossilen Energien hin zu (noch mehr) Tourismus und Fischzucht.

Das Wetter verschlechterte sich bereits leicht am Mittwoch-Abend und der Wetterbericht prognostizierte für's kommende Wochenende Sturm im Troms und in der Finnmark, im nördlichsten Gebiet Norwegens. Ein Hoch mit 1040hPa über der Ostsee und ein Tief mit 970hPa über Island würden in 48 Stunden die Fronten über das Europäische Nordmeer jagen. Der Wind vor der norwegischen Küste dürfte mit 45 – 50 Knoten Sturmstärke erreichen. Obschon wir in den Fjorden sicherlich geschützter wären, 6 bis 7 Beaufort wären es trotzdem mit starken Fallwinden und Böen. Wir entschieden uns nach einem exzellenten Nachtessen im Restaurant Borsen - ein sehr schönes und authentisches Lokal, was leider mittlerweile auch jeder weiss, der die Lofoten besucht - denn auch am frühen Morgen abzulegen.



Der Korsholmen, eine kleine Steininsel mit Baum und Lateralzeichen, entlang der Risøyrenna. Diese etwa 2.5 Seemeilen lange, schmale, mit 25 Lateral-Zeichen begrenzte, Fahrrinne führt durch flaches Wasser eines Naturreservats bei Risøyhamn.

(9) Von Svolvær nach Tromsø – Trolle, graue Schiffe und noch mehr Strömung

Die Strecke führte uns durch's 'Oynellsundet', eine Passage welche auf Höhe des Feuers Oyhellesund, E [Iso G 2s5m2.4M U] bei 68° 17' 38" N, 014°51' O eine Kartentiefe von gerade mal 0.5 – 1m aufweist. Nun ist diese Region mit Tidenhub bis zu 2.5 Metern keineswegs strömungs- und gezeitenarm. Wir waren kurz vor Springzeit und laut unseren Berechnungen sollten wir mit einer minimalen Wassertiefe von knapp 3 Metern und eingezogenem Integralschwert gut durchkommen. Bevor wir die besagte Stelle passierten, holten wir das Gross dicht, Rollten die Genua ein und starteten den Motor. Die Insel 'Ulvoya' passierten wir auf BB, dahinter läge der Eingang in den legendären 'Trollfjorden', auch das ein Ort, den mittlerweile sehr viele kennen und der sogar von den Hurtigrouten-Schiffen befahren wird. Das heisst, die fahren einmal rein und dann wieder raus. Sieht dann fast so aus, wie die 'Christoph Merian', im Bach zu Basel – nur noch spektakulärer.

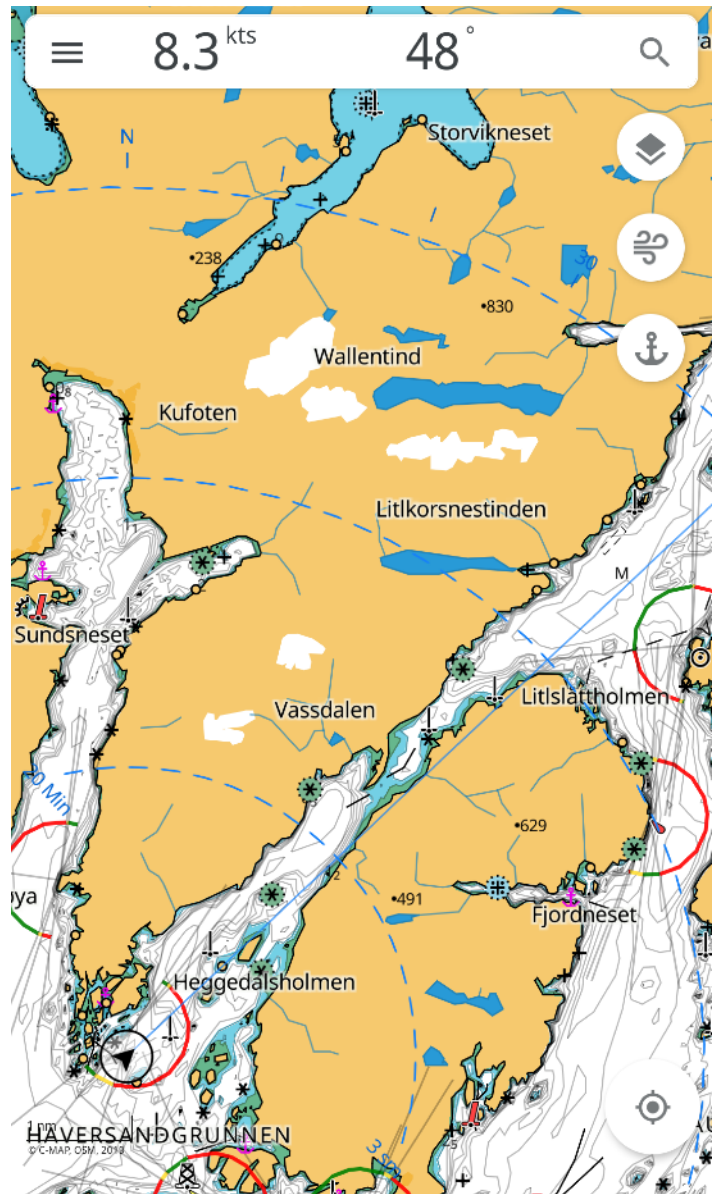
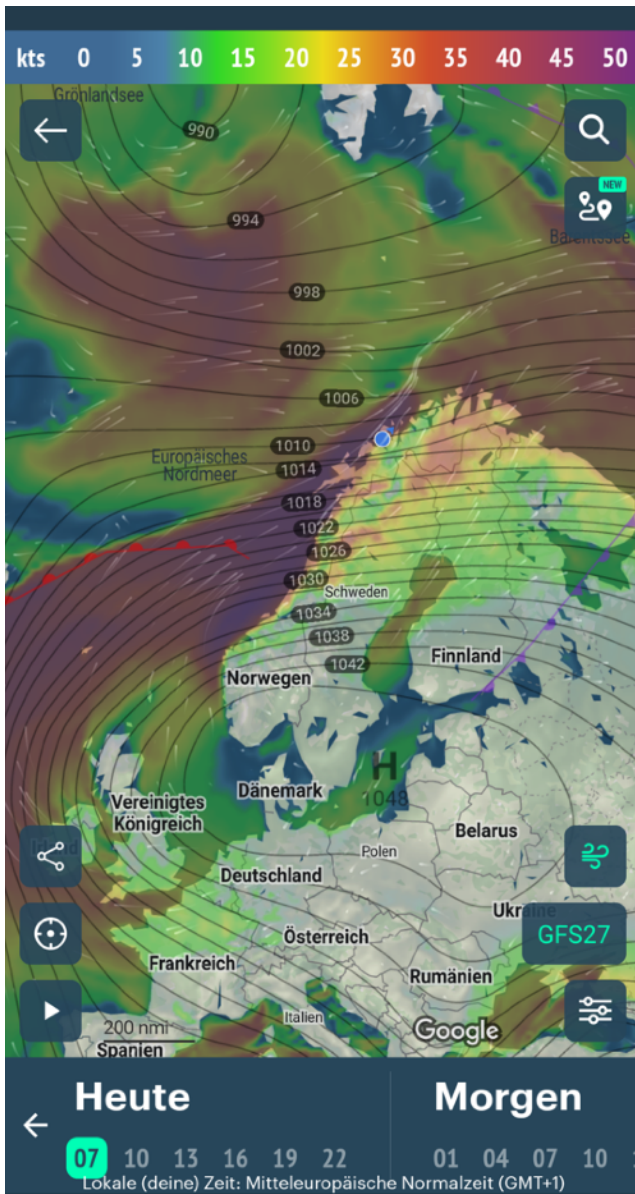
Bei tiefer Wolkendecke und Nieselregen hatten wir wenig Lust auf dieses Spektakel - vielleicht war auch bereits eine gewisse Sättigung eingetreten. Vor Mittag passierten wir die engste Stelle bei Raftsund [Oc WRG 6s4.2m8.7-7.1M U] wo uns das einlaufende Wasser unter Maschine und leichter Segelunterstützung mit 12 Knoten die Bergflanken entlang trieb.

In aller Regel sind die Tiden in Norwegen im unteren Bereich – die Gezeitenhöhe dürfte maximal 2 – 2.5 Meter betragen, was allerdings nicht auf die teilweise ordentliche Strömung zutrifft. Dies ist auch vollkommen verständlich, wenn man sich vorstellt, wie viel Wasser jeweils im Zwölfstundentakt in die poröse Küste gedrückt und abgesogen wird. Es gibt eine Stelle im Nordland unweit von Bodø, ein Engnis, wo das Wasser zu idealen Springzeiten (HAT) mit bis zu 22 Knoten ein, resp. ausströmt. Der 'Saltstraumen' (Vgl. auch barentswatch.no/saltstraumen) zwischen der Insel Knaplundsøya und der Insel Straumøya liegt bei 67°13'56"N, 014°36'44"O. Derartige gezeiteninduzierte Strömungswerte dürfte alles übertreffen was man in Europäischen Gewässern sonst noch beobachten kann. Selbst zu normalen Zeiten mit kleineren Koeffizienten liegt hier die Strömung bei über 10 Knoten.

Nachdem wir die 45 Meter hohe Brücke nach Steinbakken [Oc(2)WGR.8s3.8m8.2-6.6M] passiert hatten, fuhren wir windbedingt unter Maschine durch den 'Hadsselfjorden' Richtung 'Sortland', weiter durch den 'Sortlandsundet' nach 'Risoyhamn'. Nachdem wir die 30 Meter hohe Brücke passiert hatten, fuhren wir durch die 'Risoyrenna', ein rund 100 Meter breites und 2.5 Meilen langes, ausgebagertes Fahrwasser welches durch ein grösseres, teilweise trockenfallendes Gebiet in den 'Risoyundet' führt. Direkt vor der Ausfahrt aus der Fahrrinne ankerte A 1411 'Berlin', ein Einsatzgruppenversorger der Deutschen Marine, der an der NATO-Übung 'Cold Response 22' teilnahm. Wir fielen ein paar Grad ab, um auf dem Schiff niemanden nervös werden zu lassen.

Nach einem ca. 2m langen Riss im oberen Bereich des alten Gross, konnten wir nurmehr die Genua einsetzen und taten das auch bei entsprechend günstiger Windlage. Sobald allerdings die Fahrt unter 6 Knoten fiel, starteten wir jeweils die Maschine. Ein Lüftchen von 7 - 8 Knoten hielt uns, zusätzlich zu den 7.5 Knoten der Maschine, auf immerhin 8.5 – 9 Knoten Fahrt durchs Wasser.

Die letzte Nacht vor dem erwarteten Sturm war sternenklar, das netzgestützte AIS vermeldete Aktivität durch etliche Kriegsschiffe auf unserer Route. Wir schalteten zusätzlich noch den Radar ein, gerade kleinere Schiffe sind nicht verpflichtet mit AIS-Transceiver zu fahren. Und wenn sie einen einsetzen, was im Norden weit häufiger ist als im Süden Europas, dann ist es ein AIS- Transceiver der Klasse B.



Ein Hoch über der Ostsee und ein Tief über Spitzbergen peitschten gegen Ende des Törns die Fronten gegen die Norwegische Küste und sorgten am letzten Tag zum Anlegemanöver in Tromsø für erheblichen, ablandigen Winddruck. Um die Varuna am exponierten Pier festzumachen, legten wir zwei Bugleinen, zwei Bug- und Heckspring und zwei Heckleinen.

Einfahrt nordwärts in den Raftsund, die Wasserstraße zwischen den Lofoten und Vesterålen. Wir umfahren die Insel Stormolla westlich durch teilweise sehr flaches Gewässer. Die Linienschiffe der Hurtigruten und Schiffe ohne Schwenkkiel mit entsprechendem Tiefgang nehmen die östliche Route. Wer trotzdem die westliche Durchfahrt nehmen möchte, sollte unbedingt auch die Gezeit beachten - wir hatten an der flachsten Stelle eine Wassertiefe von maximal 2.5 Meter.

Internationale Seeschiffe mit über 300 BRZ (Bruttoreaumzahl) und bestimmte Passagierschiffe unterliegen dem SOLAS-Übereinkommen (Safety of Life at Sea). Für diese Schiffe besteht eine Ausrüstungspflicht mit Klasse-A-Transceiver. Klasse-A-AIS-Transceiver haben mit einer Sendeleistung von bis zu 12,5 W eine höhere Sendeleistung als Klasse-B-Geräte, die auf Sportbooten zum Einsatz kommen. Klasse-A-Transceiver können also Daten über größere Strecken senden und empfangen. Das Senden von Daten des automatischen Identifikationssystems erfolgt darüber hinaus häufiger als bei Klasse-B-Transceivern. Die genaue Häufigkeit ist abhängig von Fahrtgeschwindigkeit und Manöverstatus des Schiffes und reicht von allen 2 Sekunden bis zu allen 3 Minuten.

Wer sich also nur auf AIS verlässt, und in dichtem Nebel ordentlich Fahrt macht, kann schon mal ein Fischerboot rammen, das sein System weswegen auch immer kurzzeitig abgeschaltet hat. Für mich ist mittlerweile unverständlich, wieso gerade auch Charter-Schiffe oftmals ohne Radar und ohne AIS gefahren werden. Beide Systeme zu haben, heisst ein gewisses Mass an Redundanz und damit mehr Sicherheit zu besitzen.

Kurz vor Mitternacht, vor der Einfahrt in die 'Finnsnesrinna' auf Höhe des Feuers 'Klauva' [FI WRG 5s14.3m6.8-5.4M U] durchfahren wir eine Gruppe von 6 Kriegsschiffen die sich teils auch untereinander verschoben. Obwohl wir wussten, wo sie lagen, da ihr AIS zeitweise sendete und sie auf dem Radar zu erkennen waren, war es etwas unangenehm, da deren Beleuchtung äusserst minimalistisch, resp. teils gar nicht eingeschaltet war. Schliesslich sahen sie uns mit ihren Sensoren sicher prächtig. Schlussendlich bogen wir gegen 0030 nachts in die 'Finnsnesrinna' ein. Noch ein paar Stunden hohe Konzentration, wir fahren nur mit Maschine, hatten leichte Strömung gegen uns, das Boot machte 7 Knoten Fahrt über Grund. Eine konzentrierte Fahrt für 2 Stunden,



eine Person überwachte das Navisystem, das AIS, den Radar und bediente den Autopiloten - eine zweite Person spähte in die Dunkelheit - teils aus der Pflicht, teils draussen in der Kälte. Zunächst war ich etwas skeptisch ob das für uns, die wir nicht ortskundig waren, sicher funktionieren sollte. Es sollte gut funktionieren - vorausgesetzt man hat diese 4 Systeme integriert - lässt den Autopiloten fahren, konzentriert sich auf das Navi und den Radar. Dann bedient die zweite Person noch den Funk, falls es Klärungsbedarf gäbe.

Um 0500 passierten wir 'Ryoya-Ravdnjesuolu' STB und wurden von der Strömung ganz gehörig ausgebremst. Auf Höhe 'Straumhella' [Oc(2) WRG 8s9.3m 10-7.3M U] machten wir noch knapp 2 Knoten über Grund. Vor uns öffnete sich der 'Balsfjorden' und wir sahen bald auch unser Reiseziel Tromsø BB voraus. Das Wetter, wie als hätte es unsere Ankunft abgewartet, schlug nun um. Die erwartete Kaltfront brach über die Fjorde im Troms.

Am 18. März um 0645 bei 69°39' 00"N, 018°57'51"O stoppte ich mein GPS-Log. Wir legten 1'766 Seemeilen zurück, erreichten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 7.5 Knoten über Grund, eine maximale Geschwindigkeit schliesslich von über 14 Knoten über Grund. Rein gesegelt hatten wir gut zwei Drittel der Strecke, waren aber auch froh um einen leistungsstarken, ruhig und zuverlässig laufenden Motor.

In Tromsø begann es zu schneien, wir räumten unsere Kojen, genossen noch ein feines, authentisches Nachtessen im 'Full Steam', einer 2018 renovierten ehemaligen Fischfabrik von 1902. Auch diese Lokalität dürfte bereits einigen Besuchern bekannt sein.

Am Samstag, den 19. März verabschiedete sich ein Teil von uns und flog nach Hause, in den Frühling.



EPEX TECHNOLOGY

ELVSTROM
SAILS

**Für ein perfektes Segel betreiben
wir einen enormen Aufwand.**

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

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

www.elvstromsails.ch

St. Malo Ausbildungstörn April 2022



Die Crew (v.l.n.r): Simon, Christian, Antonio, Martin, Sven

Am Freitag morgen früh ging es im VW Bus los nach St. Malo. Unter dem Kiel immer eine Hand breit Wasser wünschten wir uns; in Anbetracht der Gezeiten war dies ein ziemlich angemessener Wunsch.

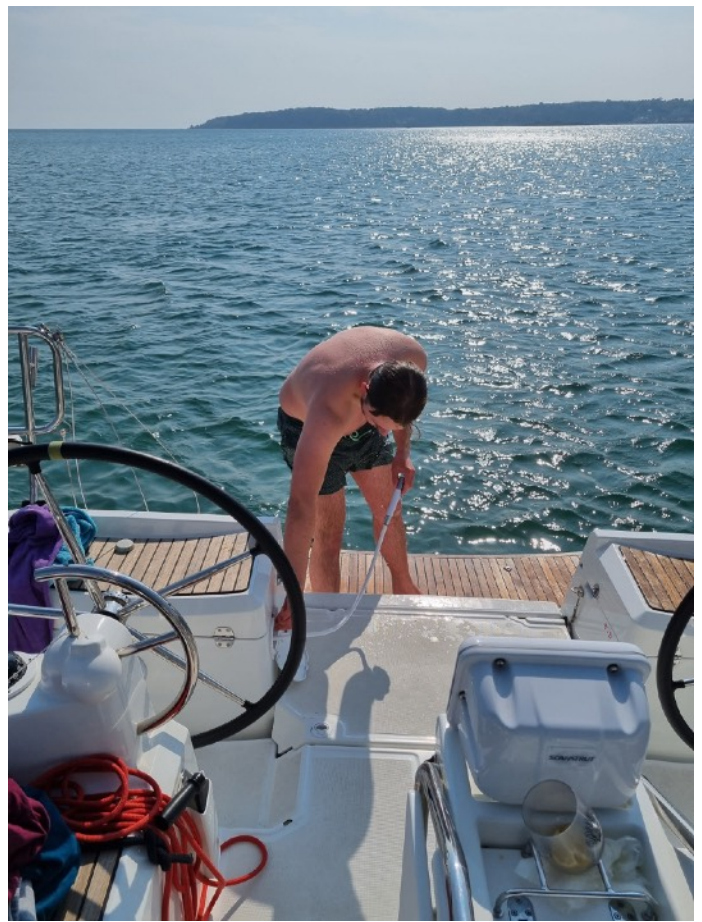
Nach zwölf Stunden Reise begaben wir uns im Anschluss an die Schiffsübernahme ins nächstgelegene Restaurant mit Blick auf das riesige Gezeitenkraftwerk vor St. Malo. Frisch gestärkt begannen die Pläne der Woche mit spürbarer Vorfreude. Da sich der grösste Teil der Crew bereits kannte, lief das Eingewöhnen sehr schnell ab. Nur ich musste zuerst noch in die Runde integriert werden. Nach dem ersten Segeltag war die anfängliche Hemmschwelle überwunden.

Bereits die Ausfahrt in die Bucht von St. Malo liess sich sehen. Die Ausfahrt begann beim Leuchtturm Grand Jardin und endete mit Blick auf die wunderbare Altstadt von St. Malo. Schon am Sonntag begannen wir mit der ersten Navigationsübung durch den grossen Kanal der Îles de Chausey. Simon führte uns gekonnt durch die Untiefen hindurch, sodass wir die St. Aubin Bucht auf Jersey sicher erreichten.

Eindrücklich war vor allem das Trockenfallen am Abend. Da Antonios Stiefel nicht mehr ganz dicht waren, musste er von Martin per Huckepack an den Strand getragen werden, was für lustige Bilder sorgte. Hungrig stapften wir in Stiefeln eine halbe Meile den Strand entlang zum altbekannten Pub für eine gute Portion Fish'n'Chips. Erstaunt mussten wir jedoch feststellen, dass deren Angebot sich in der Zwischenzeit auf Thailändisch umgestellt hatte. Doch davon liessen wir uns nicht unterkriegen und machten uns sogleich an die Zubereitung eines italienischen Abends.

Generell lässt sich festhalten, dass wir kulinarisch sehr vorzüglich lebten. Christian hatte für jeden Moment das passende Essen bereit, sodass wir von einem Thai Curry bis zum Fondue alles hatten. Am morgen früh schon stand er als Smutje in der Küche, hat frische Brötchen aufgebacken und das Mittagessen vorbereitet.

Die beiden Skipper, Antonio und Martin, gaben alles, um uns als angehende Skipper bestens vorzubereiten. So suchten sie schon ab dem ersten Tag einen Navigator, der die gesamte Tagesplanung übernahm. Selbstverständlich geschah dies immer in Absprache mit der Crew. Abend für Abend beschlossen wir gemeinsam, wohin es den nächsten Tag gehen sollte. Zudem durften alle einen Tag lang die Funktion des Skippers übernehmen. Ab dem Vorabend war es in dessen Verantwortung dafür zu sorgen, dass wir den Plan des folgenden Tages einhalten konnten. So konnten wir einen Einblick in die verschiedenen Funktionen erhalten und sehr viel lernen.



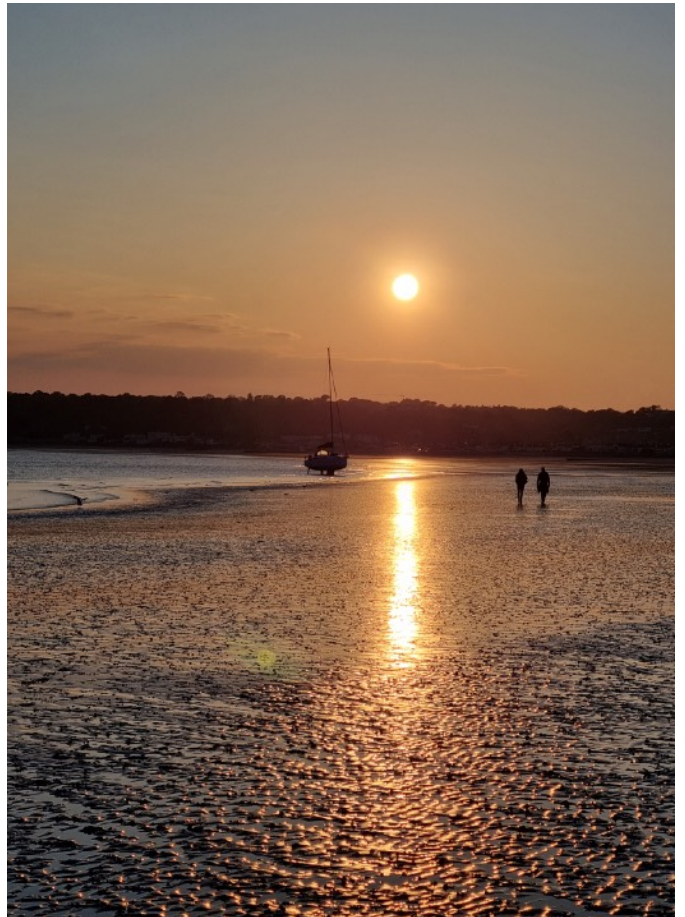
*Oben links:
Gutes Essen war uns wichtig*

*Oben rechts:
Nur für Hartgesottene (im April!)*

*Links: 1000 Seemeilen, es darf
gefeiert werden (ohne Alkohol)*



Gute Planung geht über alles



Trockenfallen in der St. Aubin Bucht auf Jersey



Herrlicher Spaziergang in der St. Aubin Bucht

Auch im zweiten Teil der Woche wurde es uns nicht langweilig. Nach einer Nacht im felsigen Hafen Beaucette (Guernsey) brachen wir um vier Uhr morgens auf, um mit dem richtigen Gezeitenstrom nach Alderney zu gelangen. Kurz vor Alderney wurde die Strömung gegen uns dann so stark, dass wir trotz Segel und gut 3'000 Touren nicht vom Fleck kamen. Also passten wir kurzerhand unseren Kurs an, dies mit 70 Grad (!!!) Abdrift. Die bisher nur aus der Theorie bekannten Stromdreiecke fanden nun an diesem Tag als Navigator sehr gute Anwendungsmöglichkeiten.

Neben den Gezeiten und dem rauen Wind zeigte sich uns auch die aquatische Fauna. Vor der Küste von St. Hellier begegnete uns eine Delfinschule, die sich um unser Schiff herum austobte. Aus kurzer Distanz konnten wir die mächtigen Tümmler beim Schwimmen und Spielen beobachten, bis sie vom Motorgeräusch eines Tankers vertrieben wurden. Kurz vor Alderney entpuppte sich eine zuerst als Fischerboje identifizierte schwarze Kugel als Seelöwe, der uns seine Schnauze entgegenstreckte. Am vorletzten Segeltag trafen wir erneut auf eine Delfinschule, die sich in unseren Bugwellen vergnügte.

Alles in allem ging die Woche sehr schnell vorüber. Als angehende Skipper konnten wir sehr von den beiden erfahrenen Seemännern profitieren und bekamen dabei einen grossen Spielraum eingeräumt. Als Team verstanden wir uns hervorragend und konnten den Ausbildungstörn trotz den rund 270 gefahrenen Seemeilen ausgelassen als Ferien geniessen. Zudem gab es auch einiges zu feiern, da sowohl Simon (vor) und Christian (an der Südwest Ecke der Îles de Chausey) ihre tausendste Meile verbuchen konnten.

Sven Staub





Hafen Les Salons (St. Malo) bei Niedrigwasser, immer wieder beeindruckend

Dieses Bild sagt viel über die Anstrengungen dieser Woche aus!



In St. Malo war auch noch ein zweites Schiff als Ausbildungstörn der RG Basel gleichzeitig unterwegs. Was wir zusätzlich übten: Kampf gegen Strömungen mit Kapitulation (eine Inselumrundung war wegen zu viel Strömung unmöglich) / Nachteinfahrt in St. Malo bei der Rückkehr mit viel Leuchtfeuerstudien und Strömungsabdrift - ein bleibendes Erlebnis für die Crew — und auch uns war das Essen wichtig.



Crew des zweiten Bootes: von links nach rechts: Etienne, Monika, Roland, Kristina, Fritz, Marc. (Hugo fotografiert)



Deshalb hier einige kulinarische Empfehlungen für künftige Törns !



Nicht vermissen darf man auf Jersey das *Frühstück bei Rosie's*: ein absolutes Muss. Ihr Lokal ist eine Institution. Die spezielle Atmosphäre und die liebevolle Bewirtung lässt die Herzen aller Gäste erfreuen. Man sieht es unserer Crew auch in den Gesichtern an: Grosser Spass und Zufriedenheit!



In St. Malo auf der Stadtmauer gibts eine wunderbare Créperie für solche, die Süssigkeiten über alles lieben: *Le Corps de Garde*. Und was es ausser Crepe sonst noch gibt..... siehe Bild!



Wer in St. Malo ein gutes Nachtessen genießen will, muss sich dieses Bistrot merken:
Le Bistrot de Solidor. Klein, hübsch, wenige Tische, unbedingt reservieren; es gibt ausgezeichnete Meeresfrüchte!



Was dieser Gentleman wohl Monika zuflüstert?



In diesem Restaurant haben wir leider zum letzten Mal gegessen:
Le Bistrot du Poncel in St. Malo.

Einen Tag nach unserem Essen schloss es. Was draus werden wird, war zum Zeitpunkt unseres Besuchs noch unklar.

Hugo Buser



Les Sablons St. Malo



Steg vor dem Hafen Jersey

Von den Westschären Schwedens über den Kattegat nach Skagen, Laesö und zurück



Vor zwei Jahren haben wir über die Erfahrungen in 57° 42' N/11° 57' O berichtet. Letztes Jahr über das traumhafte Segeln in den Westschären Schwedens.

In diesem Jahr fuhren Felix Buser und ich mit der POEMA Basilea an Dänemark. Genauer an den nördlichsten Zipfel des Landes.

Wir durchquerten das Kattegat (dänisch *Kattegat* ['kadəɡad], schwedisch *Kattegatt*)

(Auszugsweise aus Wikipedia) Es ist ein ca. 25.000 km² großes und durchschnittlich rund 80 Meter tiefes Meeresgebiet zwischen Jütland (Dänemark) und der schwedischen Westküste. Bei Skagen grenzt es an das Skagerrak.

Nur, das mit der durchschnittlichen Tiefe von rund 80 Metern, das stimmt nur bedingt. Im Wikipedia findet man zur Namensherkunft folgende Aussage:

Der Name Kattegat leitet sich aus den niederländischen Wörtern *kat* „Katze“ und *gat* „Loch“ oder „Durchgang“ ab. In der Seefahrt der Hansezeit und auch später war das Kattegat aufgrund seiner vielen Untiefen und schmalen Fahrwässer gefürchtet. So kamen die Kapitäne zu dem Spruch, das Kattegat sei so eng wie ein Katzenloch. Zahlreiche Wracks zeugen von den früheren Schwierigkeiten der Seefahrt im Kattegat.



Das Kattegat ist ein beliebtes Fischerei-Fanggebiet. Deshalb musste auch eine entsprechende Verordnung der EU (2020/123, Art 4, lit b) die Grenzen genau definieren: Nordgrenze des gleichnamigen (Fischerei-)Fanggebiets wird durch eine Linie vom Leuchtturm von Skagen (Bild 5) zum Leuchtturm von Tistlarna und von dort zum nächsten Punkt an der schwedischen Küste festgelegt.

Ist das Kattegat ein Arm der Ostsee, ein Arm der Nordsee – oder keines von beiden? – Egal. Aber

Strömung, doch das hat es. Und das tut den Fischgründen gut.

Nun. Wir waren nicht auf Fischfang aus.

Zu unserem Törn:



Bevor es losging machten wir bei unserem schwedischen Freund Knut auf der Insel Gåsö einen Zwischenhalt. Knut war daran sein altes Kapitänshaus zu renovieren. Zumindest den Dachstock. Selbstredend, dass Felix als eidg. Diplomierter Zimmermann und Architekt es nicht lassen konnte, Hand anzulegen. Und ich war mitten drin dabei.

Nach getaner Arbeit erholten wir uns in der Sauna von Knut, mit erfrischem Bad im Meer.

Bei gutem Wind rauschten wir dann am 19. Mai 2022 von der Insel Gåsö los. Mit bis zu 9kn durchs Wasser. Über Grund waren es dann aber nur noch etwas über 5kn.....



Die Fahrt dauerte und dauerte. Und es galt immer gut auf den dichten Schiffsverkehr der Westküste von Schweden entlang im Auge zu behalten.



Wir legten im Haupthafen von Skagen an. Da noch Vorsaison war er halbleer. Bei der Einfahrt passierten wir die riesigen Fisch-Trawler. Gefürchtige Wesen. Ganze Fisch-Verarbeitungs-Fabriken auf dem Wasser. Und wenn ich an die kilometerlangen Schleppnetze denke, mit denen die Fauna unter Wasser durchgepflügt wird. Nein, nie mehr Fischstäbchen...

Ein Fahrradausflug brachte uns am folgenden Tag an die Küste zur Nordsee und anschliessend an die Spitze der Insel. Zuerst zum Leuchtturm, dann weiter. Ganz nach oben.

Dort wo die Dünen der Ostsee und der Nordsee aufeinander treffen. Sonnenschein. Erfrischender Wind. (Noch) wenige Leute. Im Sommer wurde dieser Ort – vor Corona – von bis zu 2 Millionen Touristen besucht. Jeder Däne, jede Dänin muss mal hier gewesen sein! Das linke Bein in der Nordsee, das rechte in der Ostsee, im Kattegat.



Der Törn ging an nächsten Tag weiter. Wir setzten die Segel erneut und steuerten die Insel Læsø an. Sie liegt im nördlichen Teil des Kattegat. Und da ist nichts von ‚durchschnittliche Tiefe von 80 Metern‘. Nein, nördlich der Insel ist die Küste sehr flach. Hunderte Meter weit ins Meer hinaus ist es nur einen halben bis einen Meter tief. Ideal für die Dänen, die hier zu tausenden in den Sommermonaten ihre Ferien verbringen. Für die Schifffahrt heisst es grosse Umwege machen. Und die Fahrinne zum Hafen genau zu treffen.

Auch hier: Da noch Vor-Saison ist, ist im Hafen nicht viel los – was auch heisst, dass es mehr als genügend Platz für uns gibt.

Wir erkunden die Insel mit dem hier kostenlosen öffentlichen Bus. In Byrum.

Byrum ist der Hauptort mit 444 Bewohnern. Einer davon – der Besitzer der einzigen Beiz die offen hatte, verbrachte mehre Jahre als erfolgreicher Unternehmer in der Innerschweiz, bevor er sich entschied hier ein Lokal zu eröffnen. Was man nicht alles vernimmt bei einem Drink auf der Sonnterasse.



Der Ort liegt als einziger im Landesinneren von Læsø. Byrum beherbergt u. a. eine rotverputzte Kirche (Byrum Kirke) und ein Museum (Læsø Museum), sowie einen 17 Meter hohen Aussichtsturm, der eine ähnliche Fassadengestaltung wie die örtliche Kirche hat und 1926 vom Segler Thorvald Hansen am Ortsrand errichtet wurde, nach dem er auch als "Thorvald Hansens Tårn" benannt wurde.

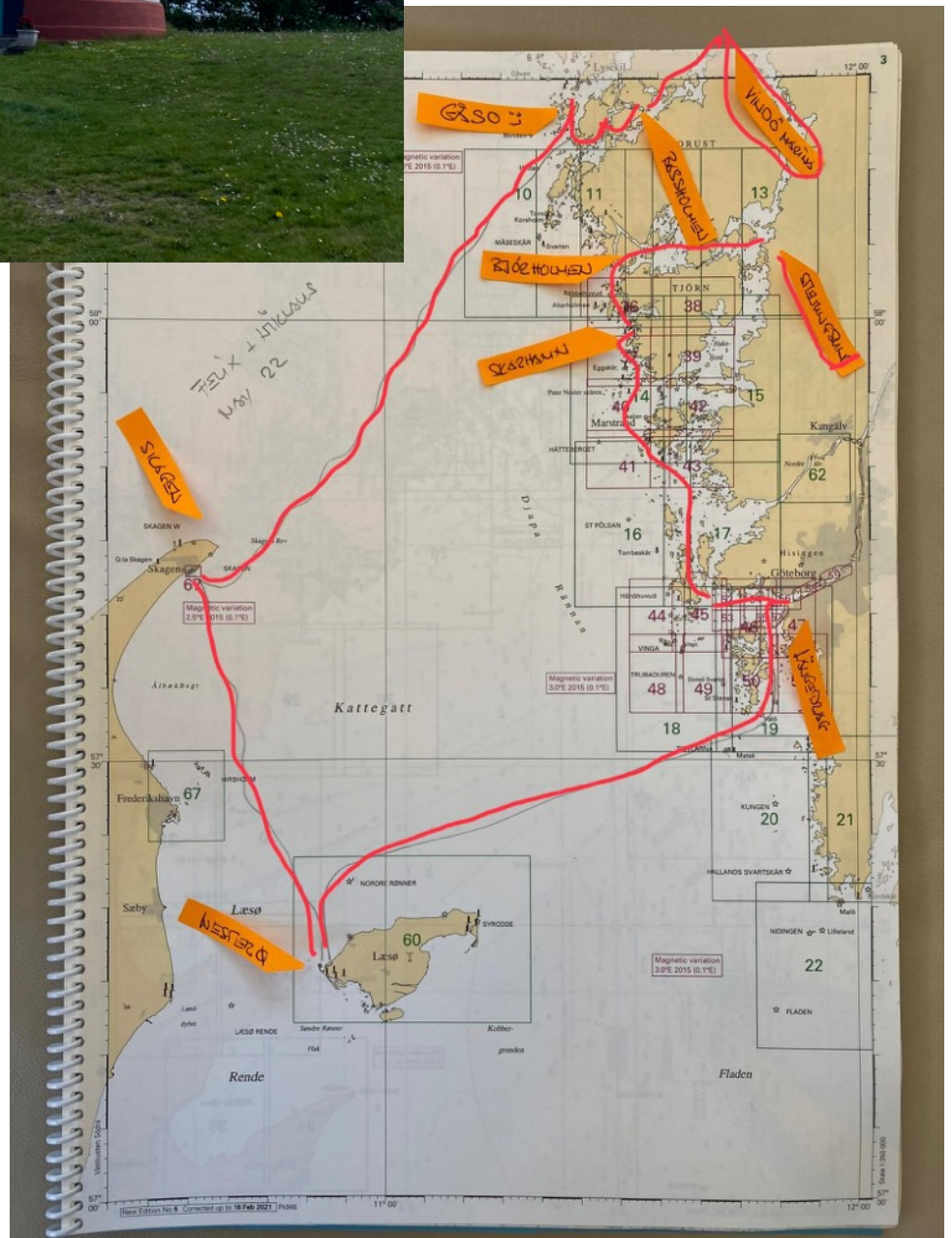
Ein Segler, der selber – in Handarbeit – einen Turm gebaut hat. Klar, dass wir hin mussten. Eine enge Treppe führt zur obersten Plattform, wo man einen herrlichen Rundblick über die Insel hat.



Schon bald ging es wieder zurück, an die Westküste Schwedens. Zu den roten Häusern am Strand. In Göteborg trafen wir Agnes und Thomas mit ihrer MATARIKI (auch einer Sirius 35 DS).

Wir schmiedeten Pläne. Agnes und Thomas wollten in die dänische Südsee und dann in die Ostsee. Uns zog es wieder nordwärts. In die Gefilde, über die wir schon 2020 und 2021 berichtet hatten.

Niklaus Friederich war mit Felix Buser auf seiner POEMA Basilea (Sirius 35 DS) unterwegs



Törn Windau (Lettland) - Kalmar(Schweden)

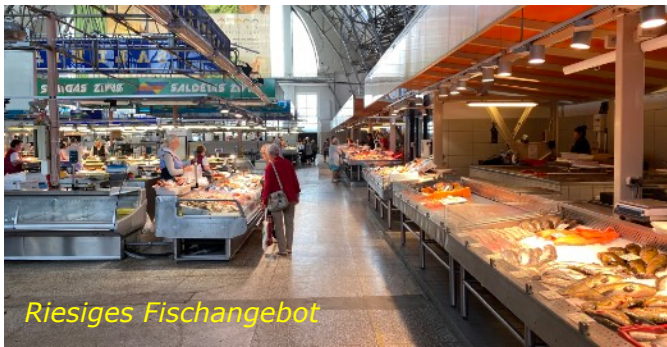
Interessant: Noch Ende Januar auf der Homepage des CCS sind alle Personen-Einträge des Törns Windau – Danzig Anfang August leer. Kein Skipper I und II, kein Crewmitglied. Meine Nachfrage in Bern bestätigte diese Tatsache, worauf ich Pavel Smolka anrief, ob er mit mir als Skipper II mitkomme. So buchten wir diesen Törn, völlig ahnungslos, was uns noch erwarten sollte.

Dann begann am 24. Februar der Ukrainekrieg. Mit 4 Millionen Flüchtlingen in Polen fanden wir das Ansteuern von Danzig nicht unbedingt die beste Idee. Weil auch der Nachfolgetörn (Danzig – Stralsund) ohne jegliches Personal blieb, änderten wir im Einverständnis mit dem Schiffsverantwortlichen das Ziel: Statt Danzig neu Kalmar. Mein Wunsch erfüllte sich, endlich Gotland, dem schwedischen Ferienparadies, einen Besuch abzustatten. Der Frühling verging, der Sommer auch schon halbwegs und eine Woche vor der Abreise nach Lettland hatten wir immer noch kein einziges Crewmitglied. So beschlossen Pavel und ich, einen Kultursegeltörn zu fahren mit Highlights in Lettland, Gotland, Oeland und Kalmar - und die Dreaming Swiss als schwimmendes Luxushotel zu genießen. Seemeilen brauchen wir zwei keine mehr für irgend ein Papier!



Die Reise begann am Donnerstag in Riga, wohin uns die Air Baltic flog. Freitags war grosse Stadtbesichtigung. Sehr eindrücklich sind die grossen Markthallen, in denen alles nach Lebensmittelart getrennt angeboten wird. Eine Markthalle allein für Fisch und Meeresfrüchte mit einem riesigen Angebot, wie ich es noch in keiner anderen Stadt am Meer gesehen habe. Eine andere lädt zum Fleischkauf ein, eine dritte beherbergt Gemüse und Früchte. Die Preise sind für unsere Vorstellung sehr sehr moderat.

Riga ist reich an wunderschönen Altstadt-Gebäuden, allen voran mit dem Schwarzhäupterhaus und der Petrikirche, von deren Turm mit Lift eine tolle Sicht auf die Stadt garantiert ist. Das Schwarzhäupterhaus auf dem Rathausplatz stammt aus dem Jahr 1334 und diente ausländischen Kaufleuten und den Bürgern Rigas für Zusammenkünfte. Der Name entstand durch den späteren



Riesiges Fischangebot



Markthallen von Riga

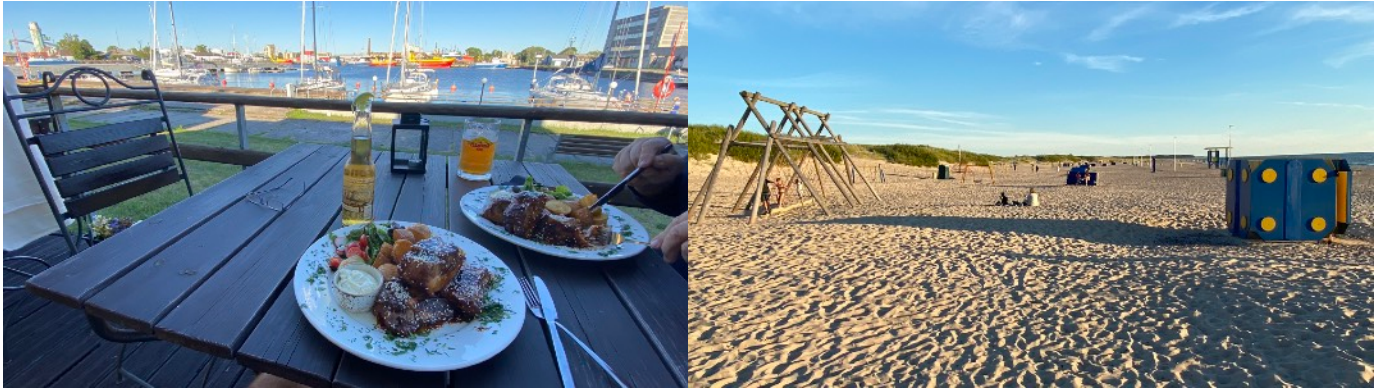
Schutzpatron dieser Zusammenkünfte, den Heiligen Mauritius, dessen schwarzer Kopf das Wappen der Schwarzhäupter ziert. Am 29. Juni 1941 wurde das Haus durch Beschuss deutscher Truppen und der Besetzung Rigas zerstört. In der Vorbereitung zur 800 Jahr Feier der Stadt wurde das Haus 1993 bis 1999 originalgetreu rekonstruiert. Heute beherbergt es städtische Verwaltungen, ein Café und das Touristenbüro. Die Sowjetzeit ist aber überall noch unübersehbar an Gebäudekonstruktionen oder den fehlenden behindertengerechten Einrichtungen. (Unterführungen haben nur Treppen, weder Rampen noch Lifte - nichts für Kinderwagen oder Rollstühle).



Schwarzhäupterhaus innen und aussen, wohl das schönste Haus in Riga.

Freitag Morgen: 3-stündige Busfahrt nach Ventspils (Windau) durch Wälder und Wiesen, alles flach.

Windau (Ventspils) ist mit seinem Hafen noch im Aufbau begriffen. Zwar gibt es gute Toiletten- und Duschanlagen, aber es fehlt an weiterer Infrastruktur wie Tankstelle, Strom und Wasseranschlüssen. (Ganze Stadt kein Gasflaschenaustausch möglich. Nur nachfüllen, wenn Gewinde passen würde. Leider nein. Wir haben mit Taxi vergeblich 2 Stunden lang Tankstellen angefahren). Das beweisen auch die wenigen Boote im Hafen, ganze 4 Segelschiffe sind hier, obwohl der Hafen riesig ist für Fischerei und Handel.



Leckeres Nachtessen im Hafen Windau, im Hintergrund: Dreaming Swiss

rechts: Spielstrand Windau

Windau hat einen wunderschönen Sandstrand mit gut ausgebautem Kinderspielplatz, der kilometerlang im Sand des Strandes ausgelegt ist. Noch abends 9 Uhr sind viele Familien am Baden und Spielen am sandigen Ostseeufer.

Nun folgt die Überfahrt Lettland - Gotland, 85 Seemeilen mit Ziel Farösund auf Gotland. Wir beschliessen, da die Tage lang sind, die ganze Strecke bei Tageslicht zu segeln! Das heisst um 4 Uhr aufstehen, sofort auslaufen und unterwegs «zmörgeln». Segeln?? - Weit gefehlt. Der Windgott ist uns nicht gut gesinnt und dreht den Hahn zu. Ganze 1,8 Seemeilen segeln ist möglich, leider. Dafür gibt's ein ruhiges Frühstück im Cockpit bei glatter See. Weil keine Crewmitglieder an Bord sind, die ich normalerweise unterrichten muss in Navigation, Seemannschaft und Notmanövern, geniessen wir die Ueberfahrt mit «sünnelen» bei Motorengeräusch.



Wenigstens ein bisschen segeln!

Farösund: Eine tolle bestens ausgetonnte Durchfahrt zum Fischerhafen direkt an der Fähre gelegen. Hier lerne ich die schwedische Fortschrittlichkeit in der DIGITALISIERUNG kennen: QR-Code am Hafen scannen, auf der Webseite direkt einen Hafenplatz reservieren, die Hafengebühr bezahlen und den Code für ein Kästchen erhalten, das Magnetkarten für WC, Dusche und Abfallhäuschen enthält. Genial. Dieser Hafen gehört zu einer Vereinigung vieler Häfen, die online buch- und bezahlbar sind. Der Hafenmeister kommt nur einmal abends zur Kontrolle vorbei. So reserviere ich hier schon den nächsten Hafen unserer Reise in Visby. Abends ein sehenswerter Sonnenuntergang und Nachessen im Hafenrestaurant mit Liveübertragung des Finals der Frauenfussballweltmeisterschaft England – Deutschland.



Fähre nach Farö

Am nächsten Tag nehmen wir die Gratisfähre auf die Insel Farö, mieten Velos und besuchen die bizarren **Raukar** (Kalkfelsen, 10 bis 20 m hoch, geschaffen von der Natur durch Wind und Wasser). Viele sehen aus wie Statuen mit erkennbaren Köpfen. Die schönsten stehen am Westrand von Langhammars. Ingmar Bergmann, der schwedische Drehbuchautor, verliebte sich in die Insel und verlegte seinen Wohnsitz hierher. Bei diesem Ausflug sind 43 harte Velo-Kilometer zusammengekommen (oft Gegenwind), was entsprechende Müdigkeit auslöste. Aber die Landschaft mit ihrer wilden Natur hat uns entschädigt. Gut erhaltene Windmühlen hat es einige.



Raukar

Nach Visby, der Hauptstadt Gotlands, können wir wieder nur wenige Seemeilen segeln. Auch im Norden ist es diesen Sommer sehr heiss und trocken, kaum Wind, ein stabiles Hoch. Hier planen wir drei Nächte Aufenthalt, um das Unesco-Weltkulturerbe gründlich zu besichtigen. Visby hat die längste erhaltene Stadtmauer Nordeuropas: 3,5 km lang mit 44 erhaltenen Türmen und einigen



Visbys Stadtmauer. / Blick über die Altstadt / Dom von Visby / Die steinernen Schafe

Stadttore. Sogar gegen die See errichteten die Bewohner ihre Stadtmauer. Weiter sehenswert in der Altstadt: der deutsche Dom mit Holztürmen, drei Kirchenruinen u.a. St. Katharina, die wunderschönen Giebelhäuser und die steinernen Schafe, die überall den Verkehr von den Fussgängerzonen freihalten anstelle von hässlichen Abschränkungen. In Visbys Altstadt wohnte zeitweise



auch Astrid Lindgren, vor allem während der Verfilmung ihres Buches Pippi Langstrumpf. Die original Villa Kunterbunt aus der Verfilmung steht 5 km südlich von Visby, heute in einem Aqua-Vergnügungspark namens Kneippbyn (für Kinder ein absolutes Highlight / 375 SEK Eintritt pro Tag). Ferner besuchen wir Högklint, hohe Felsklippen mit Höhlen, 10 Kilometer südlich von Visby mit dem uralten Fischerdorf Fridhem zu Füßen. Weil keine Mietautos aufzutreiben



sind (alle ausgebucht), dorthin keine öffentlichen Busse fahren und wegen der Hitze von 32 Grad Velofahren keine Option ist, fahren wir Taxi hin und zurück. Dabei lernen wir eine Gotländerin kennen, die uns vom Süden der Insel schwärmt, weil dort angeblich sogar Reben wachsen. Leider aber hat Visby einiges mit Dubrovnik gemeinsam: Viel zu viele Touristen und anstelle der Wohnungen für Einheimische gibt's nur noch haufenweise Restaurants und Souvenirläden in der hübschen Altstadt. Eine grosse Fähre bringt täglich viele Tagestouristen vom schwedischen Festland.



Altstadt Visby



Die Klippen von Höglint auf Gotland



Die original Villa Kunterbunt aus dem Film Pippi Langstrumpf



Die umfunktionierten Fischerhüttchen in Hafen Byxelkrok

Überfahrt: Gotland - Öland nach Byxelkrok an der Nordspitze der Insel Öland. Guter Hafen mit kleinen alten hübschen Fischerhüttchen, heute umgenutzt als Beizli, Souvenir- und Kunstläden von sich selbst verwirklichten Gestalten. Von hier aus machen wir einen Ausflug auf die unbewohnte Naturschutzinsel „Blaue Jungfrau“ (Blu Jungfru). Vom neu ausgebauten Hafen fährt ein Motorboot in 80 min. hinüber. Mit dem eigenen Segelschiff kann nicht angelegt werden; es gibt keinen Hafen, keine Anlegestelle und das Ufer ist zu tief zum Anker. Gut ausgesteckte Wege führen auf der Insel über Stock und Stein auf rund geschliffenen Felsen zum höchsten Inseipunkt auf 83 Metern über Meer und zu diversen Höhlen, die sagemumwoben von Trollen benutzt worden waren. Sehr eindrücklich sind die runden Felsen und die Vegetation aus nur wenigen Arten, Nadelbäumen und Flechten. Natur pur, unberührt!



Borgholm auf Öland hat den grössten Hafen auf der Insel. Wahrzeichen ist hoch über dem Hafen ein altes Schloss der schwedischen Könige, die beeindruckendste Ruine Nordeuropas mit abgebranntem Dach – nur noch die Wände stehen. Es beherbergt ein sehenswertes Museum, das die Geschichte des Schlosses erzählt und darstellt. Dieses Schloss ist eine der grössten Anlagen Nordeuropas aus dem Mittelalter, die viele Könige und Fürsten beherbergte. Der letzte Umbau erfolgte 1650 von Karl Gustav X. 1806 vernichtete ein Feuer alles ausser den Mauern. Ein Dach gibt's nur über dem Ausstellungsteil.

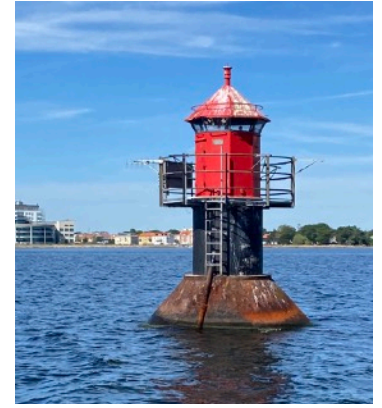
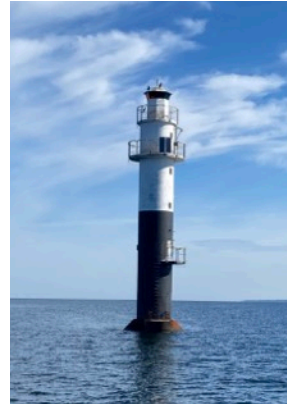
Unweit entfernt steht die Sommerresidenz des heutigen schwedischen Königs, deren fantastischer Garten besichtigt werden darf: das Solliden-Schloss. Erbaut 1903 bis 1906 von Königin Viktoria in italienischem Stil mit geometrisch angelegtem Renaissancegarten und Skulpturen.



Sommerresidenz schwedisches Königshaus

So führt uns die letzte Etappe nach Kalmar: Natürlich besitzt auch diese Stadt ein heroisches Schloss, immerhin das besterhaltene Renaissanceschloss Nordeuropas. Besonders eindrücklich präsentiert sich der Esssaal: Hier werden alle Speisen echt nachgeahmt ausgestellt auf dem Esstisch. Man möchte am liebsten gleich zu Tische sitzen und die Speisen geniessen, wäre nicht alles aus Kunststoff. Gustav Vasa liess sich hier nieder, nachdem er aus dänischer Gefangenschaft geflohen war und baute das Schloss komplett um. Es wurde im Laufe der Zeit 21 mal belagert aber nie eingenommen. Die starken Erdwälle schützten vor Kanonenbeschuss. Sehenswert ist auch Kalmars Altstadt mit ihrem rechtwinkligen Strassensystem und den orgelpfeifenartigen Holzhäusern „Tripp, Trapp, Trull“. Wir Glückpilze haben nicht nur zwei Wochen Superwetter, sondern kommen zum Abschluss der Reise auch noch in den Genuss des Stadtfestes genau an diesem Wochenende mit viel Musik auf diversen Plätzen der Altstadt. Die Kulturreise und mein letzter Törn als CCS-Skipper, altersbedingt, finden einen wunderbaren Abschluss.

Nebenbei: In Kalmar findet man alles für die Schiffsreparatur. Sogar eine gebrochene Biministange können wir schweissen lassen, und sie sieht wieder wie neu aus!



Einfahrt in Kalmar mit markanten Seezeichen und der Brücke nach Öland



Schloss Kalmar und der gedeckte Tisch im Innern



Tripp Trapp Trull



Hafen Kalmar

DIE ERZIEHUNG DER PRINZESSINNEN

Gustav I. Wasa ist sehr daran gelegen, dass seine Töchter Katharina, Cecilia, Anna, Sophia und Elisabeth eine standesgemäße Ausbildung erhalten. Die Kindheit gilt als Vorbereitung für das Erwachsenenleben, und die Prinzessinnen sollen Fähigkeiten erlernen, die ihnen in der Zukunft von Nutzen sein können. Gemäß dem Frauenideal der Zeit werden sie zu gottesfürchtigen und ehrbaren jungen Damen erzogen. Sie lesen lehrreiche Erzählungen über keusche Jungfrauen. Sie erlernen auch die Kunst, sich bei Hofe zu führen, spielen Musikinstrumente und studieren die neuesten Modetänze ein.

Die endgültige Berufung einer Frau aber, arm wie reich, liegt in der Ehe. Daher erzieht man die Prinzessinnen auch zu guten Hausfrauen mit Verantwortung für große Güter und Höfe. Da Gustav selbst nicht über königliche Abstammung verfügt, muss er seine Töchter auf andere Weise auf dem Heiratsmarkt attraktiv machen. Ihre Mitgift beträgt daher 100 000 Taler, eine für die damalige Zeit sehr hohe Summe. Gemäß der Allianzpolitik von Gustav I. Wasa werden nach und nach alle fünf Töchter mit deutschen Fürsten vermählt. Die Mitgift ausgezahlt zu bekommen, ist jedoch umso schwieriger, wie sich bald zeigt.



Spannendes von Schlossbesuchen:

Gustav Wasa lebte von 1799 bis 1877. Er war ein exilierter schwedischer Prinz und österreichischer Feldmarschallleutnant. Da er sich als Angehöriger einer abgesetzten Dynastie nicht „Prinz von Schweden“ nennen durfte, nannte er sich nach dem ausgestorbenen schwedischen Königshaus WASA.

RG Basel: Ausbildungstörn in Saint-Malo vom 8. bis 15. Juli 2022

Alles begann an einem Freitag Nachmittag in Saint-Malo, wo die Mannschaft bestehend aus Skipper Daniel, Co-Skipper Dominique und fünf Crewmitglieder – Jonah, Gilbert, Kilian (mit einem "L"), Christian und Christophe - sich nahe der Marina Bas Sablons zusammenfand. Die meisten von uns kamen frisch von der Hochsee-Theorieprüfung und brannten darauf, das Erlernte in die Praxis umzusetzen und die kniffligen Bezugspunkte aus dem "Blauen Schreck" auszukundschaften.

Nach der abgeschlossenen Bevorratung und Sicherheitseinführung konnten wir bei einer anfänglichen Runde vor dem Hafen die Fähigkeiten unseres neuen Schiffes – eine Jeanneau Sun Odyssey 389 mit dem Namen *Teeyah* – auf die Probe stellen. Dabei erspähten wir einige Wahrzeichen der Region, unter anderem die Insel Cézembre, das Gezeitenkraftwerk La Rance und die Festung Petit Bé vor der Altstadt von Saint-Malo. Cézembre, welche einen Teil des Atlantikwalls bildete, wurde zum am heftigsten bombardierten Gebiet des gesamten Zweiten Weltkriegs, und ist wegen der unzähligen Blindgänger grösstenteils nicht betretbar. Nach der Rückkehr in die Marina wurde der Tag mit einem Nachtessen im "*Cunningham's Bar*" abgeschlossen.

Am nächsten Tag starteten wir unsere erste längere Etappe und segelten mit gesetztem Gennaker Richtung Westen los. Nach halber Strecke und einigen MOB-Übungsmanöver erschien querab zu uns der imposante, rot-weiss-gestrichene Leuchtturm "*Grand Lejon*", welcher sogleich als Referenz für Ortsbestimmungsübungen diente. Nach neun Stunden Fahrt erreichten wir Saint-Quay-Portrieux, mussten jedoch durch eine tückische Einfahrt voller versenkter Felsen bis zum Hafen navigieren. Für die sichere Ankunft erwies sich die sorgfältige Vorbereitung des Navigators Christian als entscheidend. Am Abend übernahmen Kilian und Christophe die Planung der nächsten Etappe.



Trocken liegende Schiffe gehören zu den alltäglichen Sichtungen in der Bucht von Saint-Malo. Im Hintergrund ist das Gezeitenkraftwerk La Rance noch zu sehen.

Als nächstes Etappenziel wurde St. Peter Port auf der Insel Guernsey ausgewählt; 50 nautische Meilen Richtung Norden. Nach der Ausfahrt erschien wieder einmal der "Grand Lejon" am Horizont. Als wir jedoch die Nördliche Spitze des Île-de-Bréhat erst frühnachmittags querab vorfanden und sich der Gezeitenstrom immer mehr gegen uns richtete, wurde uns klar, dass unser Ziel nicht zu erreichen war. Schweren Herzens entschieden wir uns also, den Ausweichshafen Paimpol anzusteuern. Die Stimmung der Crew wurde weiter durch den tragischen, aber zugleich unterhaltsamen Verlust einer Winkskurbel über Bord getrübt. Nach dem Durchqueren der Schleuse erreichten wir endlich den kleinen Hafen von Paimpol, wonach wir das Abendessen im Restaurant "L'Islandais" – benannt nach den unzähligen Fischern aus dem vorherigen Jahrhundert, die bis nach Island für den Fischfang segelten – verbrachten. Nach dem Kouign-amann (ein traditioneller, bretonischer Butterkuchen) wurden uns beim Verdauungsspaziergang zum ersten Mal die Gezeitenkräfte richtig vor Augen geführt: Die gesamte Hafeneinfahrt, die wir erst vor ein paar Stunden befahren hatten, lag vollständig und kilometerweit trocken, während unser Schiff wie eine Gummiente in der Badewanne sicher im abgeschotteten Hafenbecken schwamm.

Vor dem Ablegen am Folgetag nutzten einige Crewmitglieder die Gelegenheit, um den einheimischen Markt zu besuchen und sich unter die lokale Bevölkerung zu mischen. Die restliche Wartezeit bis zum Hochwasser wurde im Hafen genutzt, um Manövrierübungen durchzuführen, wobei uns die Tücken eines Segelbootes mit Doppelruder vorgestellt wurden. Nach der Durchquerung der Schleuse ging die Reise weiter Richtung Jersey, und sobald die französisch-englische Grenze überquert wurde, tauschten wir zu Ehren des neuen Gastlandes die Drapeau Tricolore mit dem Union Jack aus.

Spätabends und nach einem Umweg auf Verlangen eines beharrlichen Crewmitglieds, um den Strömungsmesser (*franz.* Houlographe) an den Koordinaten 49°05'N 002°11'W zu begutachten, erreichten wir den Hafen von St. Helier. Beim ersten Versuch jedoch, im Päckchen anzulegen, wurden wir - trotz der vorbildlich seemännischen und diplomatischen Haltung unseres Skippers Daniel - prompt vom ungehobelten Besitzer des gegenüberliegenden Segelbootes verscheucht. Diese unheimliche Begegnung wurde aber durch einen authentischen Englischen Breakfast im "Rosie's Tea Shop" am nächsten Morgen schnell wieder vergessen. Zudem stand uns das Beste dieser Reise noch bevor.



Die Statue vom Korsaren Robert Surcouf in Saint-Malo, mit Co-Skipper Dominique als möglicher Nachfolger.

Nach Beurteilung des Wetterberichts entschieden wir, am nächsten Abend im Windschatten von Jersey zu ankern und trocken zu fallen, wofür sich die St. Aubin Bay ideal eignete. Am späten Nachmittag fuhren wir in die leere Bucht hinein und bereiteten uns auf das Manöver vor. Bei einer Wassertiefe von 8,5 Meter unter Kiel kam der Befehl, den Anker fallenzulassen, wonach Dominique und Jonah einen mutigen Sprung ins kalte Wasser wagten. In der Zwischenzeit bereitete Christophe ein spezielles Abendessen vor - ein Fondue mit Käse aus Tentlingen (Kanton Freiburg) - währenddem sich die Wassermassen unter uns langsam zurückzogen.



Die Crew (von links nach rechts: Jonah, Gilbert, Christian, Christophe, Daniel und Kilian) beim Fondueverzehr in der Saint Aubin Bay vor der Insel Jersey.

Am Abend war es dann soweit: Das Fondue wurde wohligh verspeist, der Vollmond erschien über der Kimm, das Wasser unter dem Schiff verschwand vollständig und *Teeyah* lag - dank einem speziellen Kiel - majestätisch aufrecht in der Bucht auf Grund. Einige Crewmitglieder verliessen daraufhin das Schiff, um entlang der brechenden Wellen - jetzt mehrere hundert Meter weit entfernt - zu spazieren und das Gebiet, das erst wenige Stunden zuvor noch als Meeresboden galt, zu untersuchen. Diese einzigartige Kombination aus Naturphänomenen ergab ein grandioses Spektakel, das uns noch lange in Erinnerung bleiben wird. Frühmorgens kam die Flut wieder zurück, und das Schiff schwang hin und her, als wäre nichts gewesen.

Wohllollende Winde gaben uns am vorletzten Tag des Törns die Gelegenheit, das Festland anzusteuern. Mit 5 Beaufort Wind von achtern und tosender See rasten wir an den Îles Chausey vorbei nach Saint-Cast-le-Guildo, wo wir den letzten Abend auf dem Schiff in der Marina verbrachten. Frühmorgens legten wir dann ab und steuerten Saint-Malo an, und nach der Rückkehr in die Marina Bas Sablons übergaben wir *Teeyah* wohlbehalten zurück an den Chartermeister Yannick.

Während der abschliessenden Stadtbesichtigung besuchten wir die Statue von Robert Surcouf, ein malouesischer Korsar, Sklaventreiber und Volksheld aus dem 18. Jahrhundert. Danach wurde der Törn mit einem Abendessen im vorzüglichen Restaurant "*Le Chalut*" formell abgeschlossen. Somit endete unsere erlebnisreiche Odyssee nach einer Gesamtstrecke von genau 200 Seemeilen, und mit bestem Dank an Skipper Daniel und Co-Skipper Dominique.



Teeyah nach dem Trockenfallen in der St. Aubin Bay mit dem Vollmond im Hintergrund. Beim Ankersetzen einige Stunden zuvor schwamm das Schiff noch über mehr als 8,5 Meter Wasser.

Christoph Monnier

Ihr Partner für unvergessliche Ferien!



Badeferien

Yachtcharter

Individualreisen

www.koenigreisen.ch

www.aegaeis.ch

mtruessel@koenigreisen.ch

truessel@aegaeis.ch

061 711 22 33

061 712 15 00



König Reisen AG
Hauptstrasse 8
CH-4153 Reinach



Eindrücke von Werftbesuchen in Frankreich

Hugo Buser, Mitglied der Schiffsevaluationskommission des CCS

Als Mitglied der Kommission zur Wahl eines neuen CCS-Schiffes habe ich mit dieser Kommission Anfang Oktober 2022 in Frankreich drei verschiedene Werften besucht: Eine, die seit einiger Zeit grosse Yachten in Holz baut, RM 1380, und zwei, die Yachten in Aluminium bauen, Allures 45.9 und Boréal 44.2. Gelegen sind diese Werften in La Rochelle (RM), Cherbourg (Allures) und Tréguier. In jeder Werft hatten wir eine zwei- bis drei-stündige Führung durch die Fertigungshallen, konnten also von A bis Z die verschiedenen Baustadien verfolgen. Danach war ein Besuch im Hafen Pflicht, um ein in Betrieb stehendes Fertigmodell innen und aussen zu begutachten.

Warum diese drei Schiffe? Als Vorgabe des Führungsteams des CCS hatten wir die Pflicht, nur Boote zu begutachten, die trockenfallen können. Dies schränkte die Auswahl natürlich ziemlich ein.

Zudem muss das Boot geeignet sein für unseren Club mit Crewwechsel wöchentlich oder zweiwöchentlich und noch viele andere Anforderungen erfüllen, die ich hier nicht alle erwähnen möchte. Nur soviel: Wir haben ein Pflichtenheft aufgestellt lange vor dem Besuch der Werften und viele Boote nach diesen Kriterien beurteilt. Ausgewählt zur näheren Betrachtung haben wir danach die genannten drei und entsprechend die Werftbesuche organisiert. Das Resultat ist leider noch nicht befriedigend ausgefallen, im Klartext: Keines der drei Boote erfüllt zu mindestens 80% unsere Wünsche. Es ist schon einleuchtend, das ideale Boot gibt es nicht, aber wir suchen noch weiter und nehmen noch andere mögliche Marken in unser Beurteilungssystem auf, werten danach neu aus, um das am besten geeignete Boot für unseren Club zu finden.

RM wäre eine wunderbare Eigneryacht, aber ob sich ein Holzboot für unseren Club mit Ausbildungscharakter und entsprechend Schäden bei Manövern eignet, bezweifeln wir. Aber pfiffig ist diese Segelyacht mit ihren grellen Farben (Ferrarirot, knallgelb oder giftig grün!).

Ich gebe hier einen Einblick in die unterschiedlichen Konstruktionen - Holz - Aluminium.



1. RM: Holzgestell (Schablone) für Bau des Rumpfs



Rumpf über der Schablone



Rumpf mit abgedeckten und verstärkten Kanten



Metallgestell wird in Rumpf eingesetzt: Kiel und Mast werden daran befestigt.



Rumpf mit Glasfaser und Epoxy bearbeitet



Metallverstärkung im Rumpf eingesetzt



Der fertige Deckel über dem Rumpf, Holz gespritzt



Blick in den Innenausbau



Blick in den Innenausbau: Motor, Leitungen



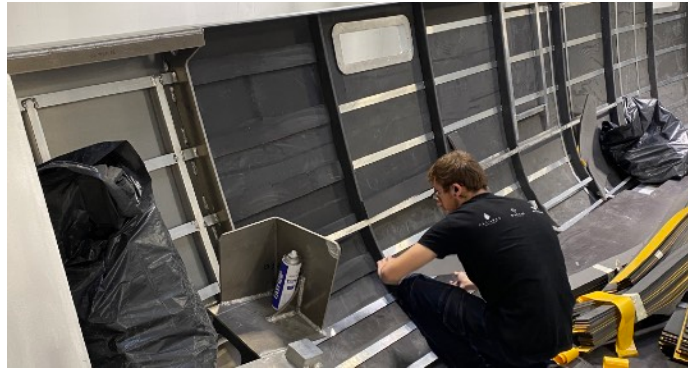
Blick ins Cockpit der fertigen Yacht



Der „Ferrari“ (RM 1380) in Betrieb im Hafen La Rochelle, Fenster abgedeckt (Beschattung)



2. Allures: Alu-Rumpf



Isolation der Aluschale



Alurumpf im Feinschliff aussen



Bau des Decks aus Kunststoff



Innenausbau der Allures



Zusammenfügen Alurumpf und Kunststoffdeck

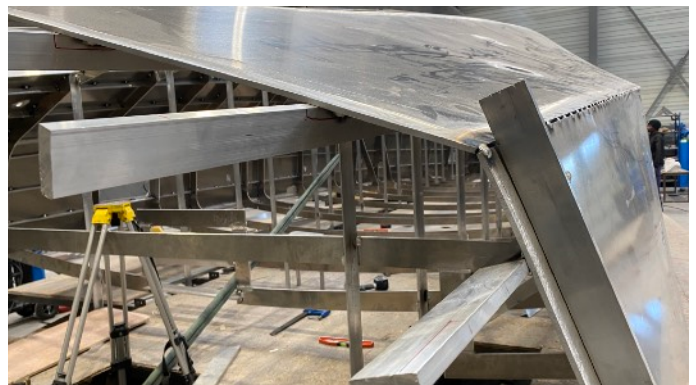


Isolation des Alurumpfs

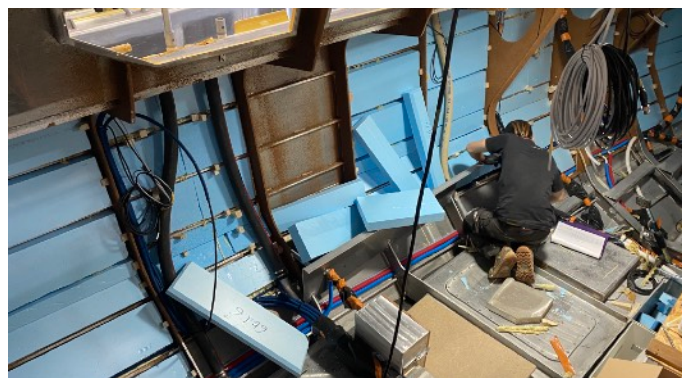


Allures 45.9 im Hafen Cherbourg

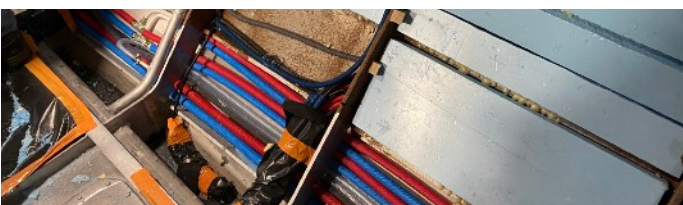
3. Boréal: Ganzes Schiff aus Alu



Rumpffinneres: Zuerst werden nur Punkte geschweisst, erst im 2. Arbeitsgang die ganze Naht



Das Cockpit auch aus Alu, nicht abklappbar / Auf die Isolation wird grossen Wert gelegt



Leitungen unter der Isolation verlegt

Boréal 44.2 im Hafen von Tréguier



Der Alubogen im Cockpit ist ein grosser Gefahrenherd für den Kopf



Speziell ist die Anordnung des Kartentisches, quasi im Zwischengeschoss auf halben Abstieg in den Salon. Vorteil: Der Navigator hat bei seiner Arbeit Ausguck! Der Sitz ist beinahe ein Halbrund, super bei Krängung. Nachteil: Es haben nicht 2 Personen Einblick in die Karte, da sich neben dem Sitz die Treppe befindet, für unseren Club ungeeignet.



Cruising Club Schweiz, Regionalgruppe Basel

Protokoll der 56. Generalversammlung vom 11. November 2022 Hotel Mühle, Aesch

Begrüssung durch den Captain

Captain Monika Naef begrüsst die Teilnehmenden und klärt ab, ob alle Anwesenden eine Abstimmungskarte erhalten haben. Das ist der Fall.

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

1. Wahl des Tagespräsidiums, des Protokollführers und der Stimmzählenden

Captain Monika Naef schlägt Christoph Rosenthaler als Tagespräsidenten, Constantin Sluka als Protokollführer und Giuseppe Leone und Martin Heller als Stimmzähler 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 55. Generalversammlung vom 12. 11. 2021

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 375 Mitglieder, davon 11 Junioren und Juniorinnen, 3 Ehrenmitglieder und 12 Gönner und Gönnerinnen.

Im Vereinsjahr 2021/2022 sind 38 Mitglieder aus der RG Basel ausgetreten. 2 ausgetretene CCS Mitglieder möchten als Gönner und Gönnerin in der RG Basel bleiben. 6 Ausschlüsse wurden vom Zentralvorstand ausgesprochen.

Auf Antrag des Vorstands werden folgende 22 Personen neu als Mitglied in die RG Basel aufgenommen: Kilian Davet, Gilbert Davet, Daniel Dick, Daniel Ebnetter, José Ramon Ferreira, Béatrice Fink, Jeremy Frey, Urs Erwin Gasser, Andreas Ugo Gasser, Benjamin Gelencser, Jonah Gisin, Jérôme Glaser, Michael Joss, Alexander Junge, Jasmin Künnecke, Sven Lüthi, Christophe Monnier, Ronald Perren, Roland Stöckli, Oliver Strub, Philippe Uehlinger, Ruth Barbara Winkler Gasser.

Jacqueline Hug und Werner T. Müller werden als neue Gönnerin und Gönner in die RG aufgenommen.

Der Captain heisst die neuen Mitglieder herzlich willkommen!

Nach Aufnahme der neuen Mitglieder durch die Generalversammlung beträgt der Mitgliederbestand 399.

5. Jahresberichte der Ressorts

5a. Jahresbericht Captain

Captain Monika Naef führt durch die Präsentation und berichtet über die Aktivitäten der RG und aus dem Vorstand. Als besonderer Lichtblick konnten im abgelaufenen Vereinsjahr wieder physische Anlässe und ein

regelmässiger Hock am Rhy stattfinden. Hans Litscher war wieder vermehrt im Vorstand aktiv und Antonio Di Criscio hat ein weiteres Jahr die Verantwortung für die Ausbildung übernommen, da sich die Suche nach einem neuen Ausbildungschef schwierig erweist. Wir konnten unser Materiallager neu zu Selmoni AG in die Aliothstrasse 4 in 4142 Münchenstein zügeln und haben für den CCS Schweiz die Verantwortung für die Planung der GV in Basel übernommen.

Covid-19 war auch im abgelaufenen Vereinsjahr eine besondere Herausforderung, und die Planbarkeit von Anlässen war weiterhin anspruchsvoll. Auch die Anmeldungsdisziplin war leider nicht immer gegeben. Im Vorstand waren die zeitliche Beanspruchung unserer zwei frisch gebackenen Väter und die Suche nach einem neuen Ausbildungschef Herausforderungen. Gegen Ende des Vereinsjahrs wurde zudem noch unsere Website gehackt. Der Captain bittet um eine Meldung, falls etwas noch nicht wieder richtig funktioniert.

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

- Stammabend November 2021: Nordostpassage
- Weihnachtsessen im Seemanskeller
- Stammabend März 2022: Nordnorwegen (Sommer und Winter)
- Neujahrsapéro im Hafenumuseum (verschoben auf April 2022)
- Stammabend Mai 2022: International Ocean Film Tour
- Stammabend Juni 2022: Zoo Basel - Vivarium, Führung hinter die Kulissen
- Stammabend August 2022: Swiss Mariners Chanteymen
- Stammabend September 2022: Feuerlöschboot auf dem Rhein
- Stammabend November 2022: 1200km mit dem Weidling auf der Donau

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

5b. Jahresbericht Ausbildung

Der aus dem Vorstand scheidende Ausbildungschef Antonio Di Criscio berichtet über die im Vereinsjahr durchgeführten Kurse. Die Planung der Ausbildung war auch in diesem Jahr wieder eine Herausforderung, aber trotzdem konnten erfolgreich Kurse durchgeführt werden. Der HSA Kurs war wieder sehr gut besucht, es wurden 2 Kursabende durchgeführt und die Teilnehmenden waren zu einem Drittel Studenten und Studentinnen. Einige Kursabende mussten virtuell durchgeführt werden, wobei wir uns noch etwas schwer damit tun, da wir Präsenzveranstaltungen bevorzugen. Allerdings gibt es gleichzeitig auch Konkurrenz durch reine Online-Kurse.

Das World Sailing Safety Training (WSST Kurs) musste leider abgesagt werden, da Hans Litscher der einzige Ausbildner im CCS mit der dafür erforderlichen Qualifikation ist. Ebenfalls abgesagt werden mussten Seefunk- (SRC), Radar- und Dieselmotoren-Kurs. Der Hafenmanöverkurs musste zuerst vom Frühjahr auf den Herbst verschoben und dann leider abgesagt werden.

Antonio bedankt sich bei allen Referenten, die enorme Flexibilität bei der Planung und Durchführung der Kurse gezeigt haben.

Der Captain bedankt sich ganz herzlich bei Antonio für seinen grossen und langjährigen Einsatz als Ausbildungschef im Vorstand.

5c. Jahresbericht Diverses

Die RG Törns wurden leider abgesagt. Der Ausbildungstörn in St. Malo konnte aber mit den Skippern Hugo Buser, Antonio Di Criscio im April und mit Dani Schenk im Juli durchgeführt werden.

Vize-Captain Hugo Buser beschreibt seine Arbeiten für das Jahrbuch. Das Gestalten des Buchs sei selbst nicht aufwändig, aber die Suche nach Inserenten, da gedruckte Werbung weniger Leute erreicht als Online Werbung, und die Suche nach geeigneten Berichten von RG Mitgliedern sei schwierig. Dennoch konnte das Jahrbuch wieder mit vielen spannenden Beiträgen und vielen Inserenten erstellt werden.

Hugo bedankt sich bei allen Inserenten und den Verfassern der Beiträge. Der Captain bedankt sich bei Hugo für seine tolle Arbeit am Jahrbuch.

5d. Jahresbericht CCS Zentralclub

Captain Monika Naef hat die Interessen der RG Basel in den Sitzungen des Zentralvorstands (viele davon wiederum virtuell) vertreten. Neuer Generalsekretär des Zentralclubs ist Sandro Reinhard.

Hugo Buser vertritt die RG in der Projektgruppe "neues Schiff". Wichtigste Bedingung des Zentralvorstands ist, dass das Schiff trockenfallen kann. Am Skipper-Forum der kommenden GV Schweiz werden die Schiffe in der engeren Auswahl vorgestellt. Die CCS Flotte ist alt (zwischen 27 und 10 Jahren) und muss erneuert werden; eventuell werden sogar in kurzer Zeit zwei neue Schiffe angeschafft.

Die GV Schweiz findet am 26. November in Basel statt. Niklaus Friedrich hat mehrheitlich die Organisation übernommen.

Die Jahresberichte werden ohne Enthaltung einstimmig angenommen.

6. Jahresbericht des Kassiers, Jahresrechnung 2021/2022, Revisionsbericht

Die Jahresrechnung 2021/2022 liegt zur Einsicht aus.

Kassier Andreas Rüdüsühli führt durch die Erfolgsrechnung, die einen Verlust von CHF 1'518,15 ausweist. Das ist besser als der budgetierte Verlust von CHF 19'550, weil wieder gut besuchte Kurse durchgeführt werden konnten und die GV Schweiz in das Vereinsjahr 2022/23 verschoben wurde, so dass eine Rückstellung aufgelöst werden konnte.

In der Erfolgsrechnung muss eine Rechnung, die nicht bezahlt wurde, abgeschrieben werden, wodurch wir eine Forderung über CHF 510 verloren haben.

Es wurde kein Jugendtörn durchgeführt, aber zwei Jugendmitglieder der RG erhielten einen Rabatt auf die Teilnahme am St. Malo Törn.

Für die Verköstigung der Mitglieder wurden CHF 8'329 ausgegeben.

Die Bilanzsumme beträgt **CHF 120'493,82**.

Das Mitglied Christoph Müller bittet in der Diskussion zur Erfolgsrechnung, dass für das Jahrbuch in Zukunft die Einnahmen durch Inserate und die Produktionskosten separat aufgeführt und nicht gegeneinander verrechnet aufgelistet werden.

Der Revisor Hans-Rudolf Roth bescheinigt eine super geführte Buchhaltung. Er macht dem Vorstand zwei Vorschläge zur Diskussion: Erstens könne überlegt werden, das Jahrbuch aus ökonomischen und ökologischen Gründen nur noch elektronisch zu versenden und zu analysieren, wer das Jahrbuch liest. Zweitens soll die RG laut Statuten Ausbildungen durchführen, und man solle diskutieren, ob in Zukunft RG Mitgliedern nach z.B. 5 Jahren Mitgliedschaft ein Rabatt auf Kurse gewährt werden könne.

Die Jahresrechnung wird mit Enthaltung des Vorstands einstimmig angenommen.

7. Entlastung des Kassiers und des Vorstands

Der Kassier Andreas Rüdüsühli wird einstimmig entlastet.

Der Vorstand wird ohne Gegenstimme entlastet.

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

8. Wahlen

Die Vorstandsmitglieder sind jeweils für 2 Vereinsjahre gewählt, daher finden dieses Jahr keine Wahlen statt.

Der Ausbildungschef Antonio Di Criscio tritt mit Ende dieser GV aus dem Vorstand aus, nachdem er sich letztes Jahr bereit erklärt hat, noch für ein letztes Jahr im Vorstand zu bleiben. Die Suche nach einem neuen Ausbildungschef läuft weiter, Gespräche mit einem potentiellen Nachfolger sind schon im Gang.

Der Captain Monika Naef bedankt sich herzlich bei Antonio und überreicht ihm ein Abschiedsgeschenk. Antonio wird künftig die Planung des St. Malo Törns übernehmen.

9. Ausblick Clubjahr 2022/2023

Captain Monika Naef stellt die Termine für die Stammabende im neuen Vereinsjahr in Aussicht. Sie werden auf der Homepage und im Jahrbuch publiziert. Diverse Anlässe sind in Planung, der Captain bittet um Ideen und Vorschläge für weitere Themen.

Die GV des CCS Schweiz findet am Samstag, 26.11.2022 im Anschluss an das Skipperforum in Basel statt. Hans Litscher organisiert den nächsten Anlass der RG Basel, das Weihnachtsessen im Seemannskeller am Mittwoch, 7.12.2022. Im Januar wird wieder ein Neujahrsapéro durchgeführt. Für August oder September 2023 wird ein Austausch mit der RG Thun geplant.

Die 57. Generalversammlung der RG Basel wird am Freitag, 10.11.2023 stattfinden.

Der HSA Kurs fing am 17. Oktober mit 20 Teilnehmenden an. Er findet jeweils am Montagabend statt und ist ausgebucht. Mangels Referent kann der WSST (Sicherheitstraining) leider immer noch nicht stattfinden und muss abgesagt werden. In den Kursen Astronavigation, Radar und Seefunk hat es noch freie Plätze. Der Kurs Hafenmanöver wird im Frühjahr 2023 in Langenargen (D) durchgeführt.

Der Vorstand sucht nach neuen Vorstandsmitgliedern und bittet um Beiträge für das Jahrbuch 2023. Der Captain weist auf die Situation der RG Bern hin, wo es mangels Vorstandsmitgliedern derzeit Überlegungen gibt, den Verein zu liquidieren oder mit einer anderen RG zu fusionieren.

Hugo Buser stellt den Antrag, das Jahrbuch nicht mehr zu drucken, sondern nur noch online zur Verfügung zu stellen. Um ein Stimmungsbild zu bekommen, wird eine Abstimmung unter den anwesenden Mitgliedern abgehalten, ob das Jahrbuch weiterhin gedruckt werden soll, mit dem Ergebnis von 25 Ja-Stimmen zu 10 Nein-Stimmen, bei 2 Enthaltungen. In der Diskussion wird die Frage aufgeworfen, ob die Inserenten weiterhin inserieren würden, wenn das Jahrbuch nur noch online erscheinen würde. Mitgliedern ohne Internet und e-mail Adresse würde wohl wie beim Versand von Einladungen eine Fotokopie des Jahrbuchs zugestellt.

Der Vorstand nimmt die Diskussion auf und wird das Thema besprechen.

10. Genehmigung des Budgets 2021/2022

Kassier Andreas Rüdüsühli stellt die Budgetrechnung für das neue Vereinsjahr vor. Ein Verlust von CHF 18'050 wird budgetiert. In der Erfolgsrechnung werden die Mitgliederbeiträge aus dem dreijährigen Durchschnitt budgetiert. Unter diverse Kosten für Anlässe werden CHF 10'000 für die Durchführung der GV des CCS Schweiz in Basel budgetiert, wie diese für das abgelaufene Vereinsjahr vorgesehen war.

Bevor das Budget genehmigt wird, findet eine Diskussion der Mitglieder statt. Niklaus Friedrich wird gebeten, etwas zu Ablauf und Kosten der GV Schweiz zu sagen: Die RG Basel übernimmt die Saalmiete, ein Entertainmentprogramm und das Abendessen der Vorstände.

Das Mitglied Christoph Müller fragt, ob es ein Kompetenzlimit des Vorstands gibt. Nein, aber das genehmigte Budget ist indikativ.

Nach der Diskussion wird das Budget 2022/2023 mit einem Verlust von CHF 18'050 bei einer Enthaltung ohne Gegenstimme genehmigt.

11. Festlegung Mitgliederbeiträge

Die Mitgliederbeiträge von CHF 30,00 für aktive Mitglieder und CHF 60,00 für Gönnerinnen und Gönner werden auf Antrag des Vorstandes einstimmig für das Jahr 2022/2023 bestätigt.

12. Anträge von Mitgliedern

Innerhalb der statutarischen Frist (30. September 2022) sind keine Anträge von Mitgliedern eingegangen. Wie auf der letzten RG gewünscht, wurde knapp vor Ablauf der Frist eine Erinnerung an die Mitglieder versendet. Der Captain Monika Naef erklärt, dass wir die Erinnerung im neuen Vereinsjahr noch früher versenden wollen.

13. Diverses

Auf Nachfrage berichtet Niklaus Friederich kurz vom Rahmenprogramm der kommenden GV Schweiz und des Skipperforums.

Hugo Buser bittet wieder um spannende Beiträge für das Jahrbuch.

Für das Protokoll

Constantin Sluka

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



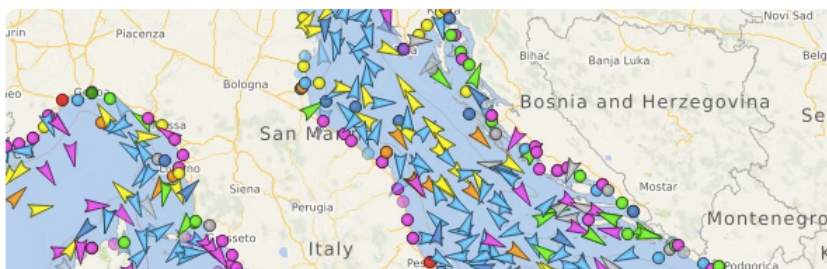
Nach Meinung von „Yacht“ die beste App für die Navigation (für alle Wassersportarten)
Einziger Nachteil: Sie kostet, ist aber jeden Rappen wert.



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, Regen und Bewölkung

GV CCS Schweiz in Basel 26.11. 2022

Fotos: (c) Lori Schüpbach, «marina.ch»



Captain Monika Naef der RG Basel
beschenkt den scheidenden
Commodore Daniel Rossier

Der scheidende und der neue
Commodore Christoph Myläus.



Die musikalische
Umrahmung der
GV gestaltete die
Akkordeonistin
Angela Solothurn-
mann mit See-
mannsliedern

und als Highlight:
Auftritt des Top
Secret Drum Corps

Dank an Niklaus
Friederich für die
Organisation !



Neujahrsapéro auf der Gannet 18.1. 2023 Verleihung Prix Offshore 2022

Dieses Jahr hat die CCS RG Basel wieder einmal zum Neujahrsapéro eingeladen, also kurz nach Jahresanfang und nicht wie in der Pandemie im Hochsommer wie letztes Jahr. Die Mitglieder sind in grosser Zahl gekommen, wie wir es uns erhofft haben und auch gewohnt sind. Mehr als 80 Anwesende durften wir im Bauch der Gannet begrüessen.

Die Gannet (übersetzt Tölpel) ist ein ehemaliges Leuchtschiff, das hat mehr als 50 Jahre vor der irischen Westküste die Schiffe auf dem korrekten Kurs geführt und vor Gefahren bewahrt hat.

Mit einer kurzen Einleitung gewährte uns einer der «Besitzer» der Gannet einen Blick in die Geschichte und den Transport des Bijous nach Basel mit kleineren und grösseren Dramen, die der neue Standort mit sich brachte.



Unser Captain Monika Naef eröffnete den Apéro mit der Begrüssung der Anwesenden, einem kurzen Rückblick auf das vergangene und einem Programmausblick auf das vor uns liegende Jahr mit der Hoffnung, dass 2023 normal verlaufen möge. Im Programm verwies Monika auf die Törns, welche einer der Schwerpunkte im Programm sein werden.

Der «Prix Offshore» für besondere Leistungen wurde dieses Jahr wieder einmal verliehen. Ein würdiger Gewinner liess sich verhältnismässig rasch finden. Kari Freivogel und seiner Crew gelang es in der Coronapause, die Cruising Swiss sicher von Panama (Shelter Bay Marina) auf die Bahamas (Yacht Haven Marina Nassau) zu bringen. Kari erzählte das Abenteuer in einem kurzen spannenden Referat. Er betonte auch mehrmals die Leistung seiner ganzen Crew. Aber so bescheiden wie er ist, braucht es einen fähigen Skipper, welcher eine Crew zum Erfolg führt.

Captain Monika Naef überreicht Kari Freivogel den Prix Offshore.

(Crew: Skipper Karl Freivogel, Skipper II Daniel Friedmann, Beat Ritschard und Christian Stucki).

von links nach rechts:

Monika Naef, Kari Freivogel und von seiner Crew Daniel Friedmann

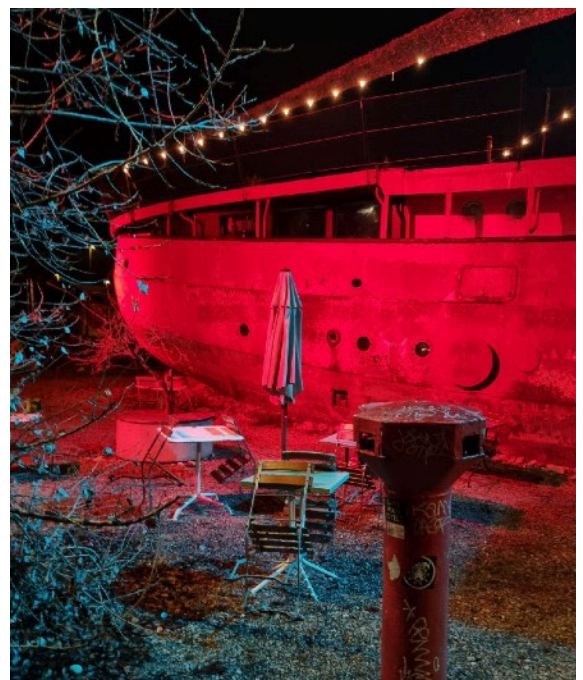


Durch die Vorarbeit der Leuchtschiffcrew war für das das leibliche Wohl gesorgt worden. Die Häppchen wurden ansprechend präsentiert und die Clubmitglieder konnten sich die Bäuche füllen. Das Zusammensein wurde rege genutzt, um alte Räubergeschichten aufzufrischen und neue Pläne zu entwerfen.

Besonders war auch, dass einige ältere Mitglieder den Weg wieder einmal gefunden haben. Es ist immer wieder schön, vertraute Gesichter zu sehen, welche ein paar Jahre mehr auf dem Buckel haben als der Schreibende.

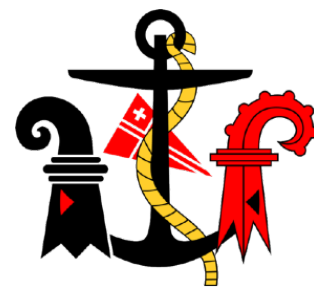
Mit den besten Wünschen zum Neuen Jahr

Hans Litscher



Fotos Martina Weiss und Antonio di Criscio

Impressum



Redaktion / Layout: Hugo Buser

Titelbild: Schloss Kalmar / Brücke Kalmar - Oeland, kurz vor Hafeneinfahrt in Kalmar (Fotos Hugo Buser)

Veröffentlichung: Webseite CCS RG Basel

- Berichte:
- St. Malo-Kanalinseln-Nordbretagne: Richard. A. Burnell (S.15)
 - Skipper II Ausbildungstörn: Thomas Häfelfinger (S.22)
 - La Trinité-sur-Mer - Tromsö: Hans-Jörg Meier (Seite 24)
 - St. Malo Ausbildungstörn April 22: Sven Staub + Hugo Buser (Seite 41)
 - Westschären Schweden - Kattegat: Niklaus Friederich (Seite 49)
 - Windau (Lettland) - Gotland - Kalmar: Hugo Buser (Seite 53)
 - St. Malo Ausbildungstörn Juli 22: Christoph Monnier (Seite 62)
 - Eindrücke von Werftbesuchen: Hugo Buser (Seite 66)
 - GV CCS Schweiz in Basel: Fotos Lori Schüpbach, «marina.ch» (Seite 76)
 - Neujahrsapéro / Prix Offshore 18.1.23: Hans Litscher (Seite 77)

Inserenten (alphabetisch)

ägäis Yachting Reinach

Bootswerft Berger Spiez

Holyday Yachting Schafisheim

Murette AG Versicherungen CCS Bern

my charter Zürich

Papeterie Rössligass Muttenz

Sailtex Aebischer Thun

Schreinerei Ringli Münchenstein

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

Dank

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



Beruhigt ablegen.

In jedem Fall
optimal versichert.

MURETTE 
Yachtversicherungen CCS

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