



Jahrbuch 2022

CCS Regionalgruppe Basel





My Nautical Miles™
Buchung 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 Charterspass**

 **the sunny side of life!**

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



Vorwort des Captains für das Jahr 2022

Liebe Mitglieder der RG Basel

Wer hätte das gedacht! Schon wieder blicken wir auf ein schwieriges, nicht nur von Covid-19 geprägtes Jahr zurück. Die Nachricht, dass unser ehemaliger Captain und bedeutendes Vorstandsmitglied, Hans Litscher, schwer erkrankte, schockierte uns alle schwer. Umso erfreulicher ist es, dass er sich auf dem Weg der Besserung befindet und bereit ist, weiterhin im Vorstand mitzumachen. Auf die Zusammenarbeit mit ihm freuen wir uns sehr!

Viele mit Spannung erwartete Segelabenteuer fielen dem unsichtbaren Virus einmal mehr zum Opfer. Doch es gab doch viele von Euch, welche Reiseeinschränkungen in Kauf nahmen und von Land zu Land unterschiedliche Testregimes über sich ergehen liessen, um schöne Zeiten auf dem Meer geniessen zu können. Das ist gut so! Der Vorstand – insbesondere Hugo Buser, der dieses Jahrbuch gestaltet – freut sich über die interessanten Beiträge von Euch, die sich daraus ergeben haben. Die Lektüre lohnt sich!

Es ist immer wieder spannend, Berichte über die Erlebnisse von anderen Mitgliedern zu lesen. Darum geht auch unser Dank an alle, die dazu einen Beitrag geleistet haben, sei es in der Form von Berichten oder Fotoreportagen. So dürfen wir mit diesem Jahrbuch – zumindest gedanklich unterstützt durch tolle Fotos – in ferne Reviere schweifen! Ein besonderer Dank geht auch an unsere Inserenten, welche uns den Druck dieses Jahrbuchs ermöglichen!

Wie man so schön sagt, stirbt die Hoffnung zuletzt. Viele interessante Törns, welche der CCS auf seiner Homepage für das Jahr 2022 ausgeschrieben hat, sind bereits ausgebucht. Leider hat die vom Führungsteam eingeführte 2G-Pflicht für alle CCS-Törns im Jahr 2022 einige unserer prominenten Mitglieder dazu bewogen, aus dem CCS Schweiz auszutreten. Anlässlich unserer GV im November durften wir sie jedoch als Gönnermitglieder zurückgewinnen.

Der Vorstand hat im vergangenen Jahr Anlässe so ausgestaltet, damit möglichst alle Mitglieder daran teilnehmen konnten. Das führte zu Anlässen, die zum ersten Mal virtuell durchgeführt wurden, oder zu solchen, die komplett an der frischen Luft stattfanden. Die Anzahl der traditionellen Vorträge wurden notgedrungen reduziert. Bei den Anlässen draussen hatten wir auch ausgesprochenes Wetterglück! Der Vorstand freut sich sehr, dass jeweils zwischen 25-40 Personen teilnahmen.

Unsere Ausbildung von neuen Hochseeseglern läuft auf Hochtouren weiter. Ein grosser Dank geht an Antonio und unsere Auszubildner, die ihre Freizeit dafür opfern und sicherstellen, dass die Ausbildung ein hohes Niveau erreicht. Unsere HSA Kurse sind vollbelegt! Erstmals haben wir – mit Erfolg - auch ein Modul virtuell davon durchgeführt. Auch ein St. Malo Törn ist für Ende April geplant.

Alles in allem blickt der Vorstand zuversichtlich ins Jahr 2022. Wir wollen gemütliche und interessante Anlässe durchführen! Wir wollen segeln (und Motorboot fahren)! Wir wollen auf das grosse weite Meer hinaus! Wir wollen Segelinteressierte ausbilden! Um unsere Ziele zu erreichen, bleiben wir flexibel. Wenn es gefordert ist, richten wir uns eben kurzfristig nach den neuen Gegebenheiten. So hoffen wir, möglichst viele Mitglieder an unserem geplanten Neujahrsanlass Ende Januar im Verkehrsdrehpunkt begrüssen zu können!

Zum Abschied fand ich noch ein schönes Zitat, das ich Euch mit auf den Weg geben möchte:

„Das Flüstern des Windes, das Rauschen der See schenken einem das Glück, einfach zu existieren.“ (n.n.)

Euer Captain Monika Naef

Vorstand der RG Basel



Captain

Monika Naef
Dufourstrasse 49
4052 Basel

061 205 03 03
captain@ccs-rgbasel.ch



Vicecaptain / Jahrbuch

Hugo Buser
Bruggackerweg 6
4455 Zunzgen

061 971 51 70
jahrbuch@ccs-rgbasel.ch



Ausbildungsleiter

Antonio di Criscio
Im Junkholz 39
4303 Kaiseraugst

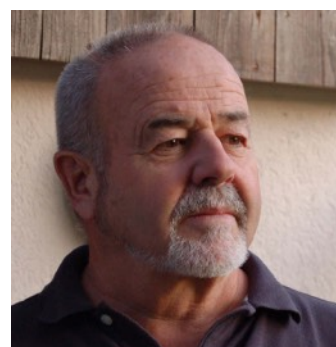
079 600 03 40
ausbildung@ccs-rgbasel.ch



Kassier

Andreas Rüdisühli
Holeestrasse 153
4054 Basel

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



Beisitzer

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

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



Schreinerei Ringli AG

www.ringliag.ch

E digge Schryner
syt 1878

- Parkettarbeiten
- Massküchen
- Türsicherheitsschlösser
- Glaserarbeiten

061 411 08 38

Blauenstrasse 3
4142 Münchenstein

Wichtige Adressen

RG Adresse	<i>Cruising Club der Schweiz CCS Regionalgruppe Basel 4000 Basel</i>	<i>e-mail: info@ccs-rgbasel.ch WEB: www.ccs-rgbasel.ch</i>
RG Bankverbindung	<i>IBAN: CH47 0029 2292 1087 1596 0 lautend auf: Cruising Club der Schweiz (CCS) Regionalgruppe Basel</i>	
RG Stammtisch	<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>



Buser + Mitarbeiter Architekten AG FSAI SIA

Ihr kompetenter Partner und Ratgeber in allen Planungsaufgaben!

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

Bootswerft Berger GmbH
Industriestrasse 34
CH-3700 Spiez

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

Bootsbau - unsere Passion

- Unterhalt
- Neubauten
- Neumalerei
- Winterlager
- Reparaturen
- Restaurationen
- Verkauf
- Beratung
- Elektromotoren 



HONDA
MARINE

Bootswerft

Berger

Kursprogramm 2022/2023

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	Montag 17.10.22 (17 Abende) Bei grosser Beteiligung wird am Dienstag ein zweiter Kurs geführt.
World Sailing Safety Training (WSST, ehemals ISAF): Durchführung ungewiss	Kurs 1: Freitag 18. und Samstag 19.03.22 (jeweils ganzer Tag) Kurs 2: Freitag 11. und Samstag 12.11.22 (jeweils ganzer Tag)
Astronavigation	Mittwoch 04.01.23 (7 Abende)
Seefunk SRC	Donnerstag 05.01.23 (6 Abende)
Dieselmotorenkurs	Samstag 28.01.23 (ganzer Tag)
Radar	Freitag 4.2. / Samstag 5.2. und Freitag 25.2. / Samstag 26.2. 22 (2 Freitagabende und 2 Samstage)
Hafenmanöver Kurs	Samstag 09.04. und Sonntag 10.04. 22 (zwei ganze Tage) Samstag 22.10. und Sonntag 23.10. 22 (zwei ganze 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.

Antonio Di Criscio, Ausbildungsleiter CCS RG Basel

Alle Kurse stehen unter dem Vorbehalt, dass die Durchführung gemäss behördlicher Anordnung als Folge von Covid-19 möglich und sinnvoll ist.

Für alle Kurse konsultiere unbedingt unsere Homepage:



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

Kursübersicht 2022/2023

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

Alle Kurse stehen unter dem Vorbehalt, dass die Durchführung gemäss behördlicher Anordnung als Folge von Covid-19 möglich und sinnvoll ist.

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 Sportschifffahrt (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

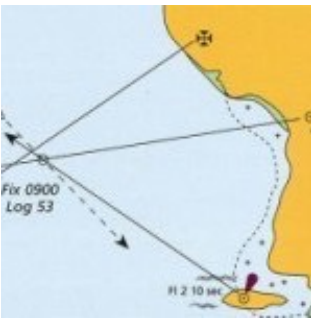


Viele Hochseeausweisinhaber oder -anwärter aber auch Schiffseigner würden gerne einmal ein Schiff chartern, denn die praktische Segelausbildung hat gezeigt, dass Segeln grundsätzlich nicht so schwierig ist. Bei Hafenmanövern sind jedoch viele noch unsicher - auch Schiffseignern geht es manchmal so. Ein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

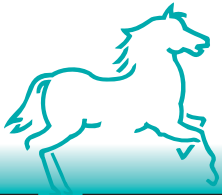
Für Details konsultiere bitte die Website der RG Basel.

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

Papeterie | Büromaterial | Werbemittel

Papeterie Rössligass | Hauptstrasse 52, 4132 Muttenz, www.roessligass.ch

Bürothek Neumatt | Mattweg 2, 4144 Arlesheim, www.buerothek.ch



Schulsackonline.ch

Kindergarten | Primar- & Oberstufe

Profitieren Sie von unserem
10%-Angebot

Die grösste Auswahl der Schweiz zum besten Preis!



GC Homecare

24-Stunden-
Betreuung

Tages- oder
Halbtagsbetreuung

Stundenweise
Unterstützung



Wir unterstützen Senioren, Kranke und hilfebedürftige Menschen
liebevoll in der Bewältigung ihres Alltags.

GC Homecare by Girardet Consulting AG, St. Jakobs-Strasse 112, 4052 Basel,
079 179 64 23, info@gc-homecare.ch, www.gc-homecare.ch

Törnprogramm 2022 RG Basel

In der Saison 2022 ist die RG Basel wieder mit eigenen Törns unterwegs in verschiedenen Revieren:

Datum	Revier	Schiff	Skipper	CCS Nr. / Törnart
9./10.4.	Bodensee	Charterschiffe	Diverse der RG	Hafenmanöverkurs
22.-30.4.	St. Malo	Charterschiffe	Diverse der RG	Ausbildungstörn HSA
8.-16.7.	Mittelmeer	Charterschiff	Daniel Schenk	Jugendtörn
22./23.10	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.



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 2022 RG Basel

Alle Anlässe stehen unter dem Vorbehalt, dass die Durchführung gemäss behördlicher Anordnung als Folge von Covid-19 möglich und sinnvoll ist.

Datum	Anlass	Ort	Zeit
Donnerstag, 27. Januar 2022	Neujahrsapéro	Abgesagt wegen Covid	18.30-22.00
Mittwoch, 2. Februar 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 2. Februar 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 16. Februar 2022	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	19.30-22.00
Mittwoch, 2. März 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 16. März 2022	Stammabend: Mitternachts- sonne und Nordlichter	Rest. Hofmatt, Münchenstein	19.30-22.00
Mittwoch, 23. März 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 6. April 2022	Frühlingsapéro	Verkehrsdrehscheibe Schweiz Hafenmuseum	19.30-22.00
Mittwoch, 13. April 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Freitag 22.- Samstag 30.04.2022	St. Malo Ausbildungs-Törn	St. Malo & Kanalinseln	
Mittwoch, 27. April 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 11. Mai 2022	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	19.30-22.00
Mittwoch, 18. Mai 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 8. Juni 2022	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	19.30-22.00
Mittwoch, 15. Juni 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 29. Juni 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
	Sommerpause		
Samstag, 20. August 2022	Sommeranlass auf /im /mit Wasser	noch offen	ganzer Tag
Mittwoch, 17. August 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 31. August 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 7. September 2022	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	19.30-22.00
Mittwoch, 14. September 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 28. September 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 12. Oktober 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Mittwoch, 12. Oktober 2022	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	19.30-22.00
Mittwoch, 26. Oktober 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Freitag, 11. November 2022	Generalversamml. RG Basel	Restaurant Mühle, Aesch	18.00-23.00
Mittwoch, 23. November 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00
Samstag, 26. November 2022	GV CCS Schweiz	Basel	14.30 - 18.00
Mittwoch, 30. November 2022	Stammabend	Rest. Hofmatt, Münchenstein	19.30-22.00
Mittwoch, 7. Dezember 2022	Weihnachtessen: Fondue Chinoise	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-23.00
Mittwoch, 21. Dezember 2022	Hock am Rhy	Rest. Seemannskeller, Basel	18.30-22.00

Überführung Ovni Panama-Nassau

Vom Karibischen Meer ein Stück Richtung Heimat Eine Reise in Zeiten von Covid-19 (Route siehe Titelbild)

Es fängt alles ganz harmlos an. Kari Freivogel ruft mich an einem schönen Tag im Dezember 2020 an und meint: „Du, wir haben doch letzten Frühling die Ovni (Cruising Swiss V) zur Reparatur in der Shelter Bay nahe Colon (Panama) ans Trockene genommen. Jetzt möchte der CCS eine Überführung über die Bahamas nach Frankreich organisieren. Hast du Lust?“ Natürlich habe ich Lust, war doch das Jahr 2020 nicht von viel Reisetätigkeit geprägt. Schnell ist eine 5er-Mannschaft gefunden und wir planen mit vielen Restriktionen und Ungewissheiten die Hinreise nach Panama, die Überführung des Schiffes nach Nassau (Bahamas) sowie unsere Rückreise per Flugzeug in die Schweiz. Doch je mehr wir uns mit den Details beschäftigen, umso anspruchsvoller wird die Reise. Länder und Häfen werden erneut geschlossen. Können wir unsere PCR-Testresultate überhaupt im geforderten Zeitfenster (48-Stunden-Regelung) vorweisen? Einigen von uns werden das Risiko und die Unsicherheiten zu gross – sie machen einen Rückzieher. Da sind wir nur noch zu zweit. Glücklicherweise können wir quasi in letzter Minute Beat Ritschard als Skipper 2 und Danny Friedmann als Crewmitglied gewinnen. Somit sind wir komplett. Die Abenteuerreise kann losgehen.

Hinreise

Am 17. Februar 2021 ist es dann so weit. Da Schnelltests unserer Information nach nur am Flughafen Zürich durchgeführt werden, wollen Kari, Danny und ich ab Zürich mit einer Übernachtung in Amsterdam nach Panama City reisen. Beat fliegt ab Genf per Morgenflug via Amsterdam nach Panama. Er hat das Testergebnis von seinem Hausarzt. Während meine zwei Kollegen entspannt mit ihren Bordkarten vor dem Check-in sitzen, lässt mein Testresultat auf sich warten. Ich telefoniere und flehe den Beamten an, den Schalter spätmöglichst zu schliessen. Es hilft alles nichts, ich erhalte meine Resultate erst eine Stunde nach Schalterschluss. So bleibe ich schon in Zürich sitzen. In meiner Not kläre ich ab, ob eine Ausreise ab Genf am nächsten Morgen möglich ist. Zu meinem grossen Erstaunen haben sie am Flughafen Genf ein Testzentrum eingerichtet. Beat und ich melden uns vorsichtshalber für den nächsten Morgen auf 5.00 Uhr an. Ich buche den Flug um und mein Sohn fährt mich über Nacht nach Genf. Wir treffen Kari und Danny in Amsterdam und landen wie geplant am 18. Februar in Panama City. Weiter wollen wir am nächsten Tag mit der Panama Canal Railway (einer historischen, eingleisigen Containertransport-Bahn) bis Colón fahren. Aber der Betrieb wurde wegen Covid eingestellt. Schade, eine Reise auf Schienen entlang des Kanals durch Nationalparks wäre nach der langen Flugreise ein willkommenes Kontrastprogramm gewesen. So erreichen wir die Shelter Bay Marina, einen ehemaligen Marinestützpunkt, mit dem Taxi.



Alles ist da, nur der Schaffner fehlt

Betrieb eingestellt.

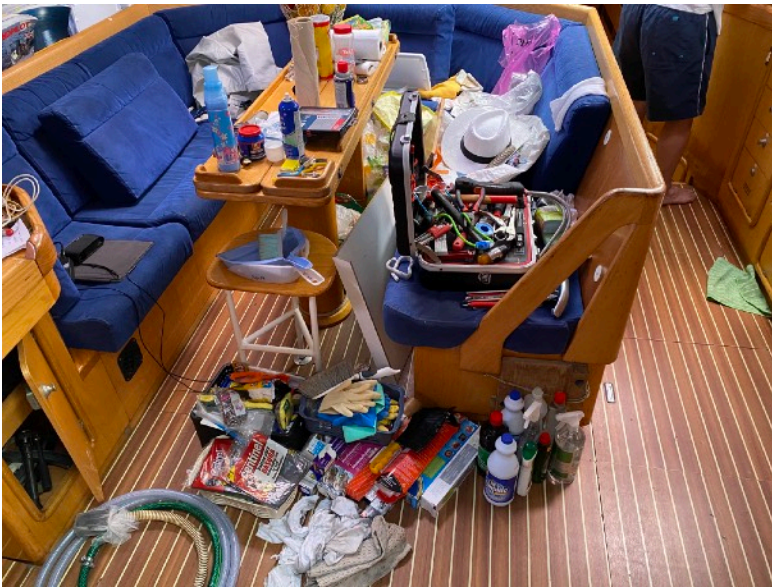
Törn-Vorbereitung

Abgemacht mit der Werft war, dass wir die Ovni ab dem 15. Februar im Wasser betriebsbereit und getestet von der Werft übernehmen, damit wir den Törn gleich antreten können. Schön und gut, aber Shelter Bay liegt nun mal in Mittelamerika und nicht am Thunersee. Da ticken die Uhren etwas anders und die Worte bedeuten nicht immer dasselbe wie in unserer Sprache. Die Ovni empfängt uns auf dem Trockenen liegend, auf Stützen gelagert und mit einer einjährigen Schicht Tropenluft überzogen.



Nach einem ersten eindringlichen Wortgefecht mit dem Werftleiter beruhigen wir uns und besinnen uns auf die guten schweizerischen Tugenden (konstruktiv, anpackend und konkordanzfähig), machen Vorschläge und suchen nach Lösungen. Das Schiff kommt gleichentags ins Wasser. Wir werden an den Liegeplatz gezogen, da der Motor noch nicht läuft. So haben wir zumindest eine Bleibe, denn das Hotel ist voll.

Wir müssen unsere Pläne anpassen. Anstelle schöner Segeltage richten wir uns für eine Woche auf der Baustelle ein, denn nichts, was wir testen, funktioniert, wie es sollte.



Wir finden auf dem ganzen Werksareal zwei gute Geister, die uns helfen können. Marta verpasst den Innenräumen der Ovni eine Grundreinigung und Steven, ein gestrandeter südafrikanischer Segler und freier Werftmitarbeiter, hilft bei der Fehleranalyse und mit Reparaturvorschlägen. Ersatzmaterial kann vor Ort meist nicht gefunden werden. Zum Glück ist das Materiallager der Ovni üppig ausgestattet.

Ich verzichte an dieser Stelle auf eine Aufzählung der Teile, die wir reparieren. Aber zusammengefasst kann man sagen: Was sich bewegt, haben wir gängig gemacht, was Strom führt, haben wir mit Kontaktspray gepflegt, und was Diesel braucht, haben wir mechanisch gereinigt. Abends lassen wir uns jeweils von der Hotelküche verwöhnen und kühlen unsere Kehlen mit Kalik, dem schmackhaften lokalen Gerstensaft.



Nach einer Woche haben wir die Nase buchstäblich voll von Kupferbürste, WD-40 und Dieselgeruch. Wir durchsuchen mehrmals täglich das Ersatzteillager. Nun beschliessen wir, dass die Seetüchtigkeit der Ovni wiederhergestellt ist. Die Törnplanung ist abgeschlossen und wir stechen in See.

Törn

Wir planen, zuerst mit kürzeren Schlägen via die vorgelagerten Inseln Richtung Norden zu segeln, danach Kuba im Osten zu umfahren und durch die Tongue of the Ocean nördlich bis Nassau zu gelangen. Dort soll die Folgecrew gegen Ende April das Boot übernehmen.

Bei schönem Westwind verlassen wir die Marina, umfahren in eleganten Bögen die grossen Pötte, die vor der Einfahrt des Panamakanals ankern, und kreuzen jene, die dem Kanal entgegenseilen. Abends bei Dämmerung landen wir im Golfo de los mosquitos und verbringen eine erste ruhige Nacht vor Anker. Herrlich!



Am nächsten Tag verholen wir quasi über die Gasse nach Bocas del Toro in den typischen kleinen Südseehafen Marina Carenero. Dann geht es weiter mit zwei Nachtschlägen nach San Andres in Nene's Marina. Die Einreise nach Kolumbien wird von einem Agenten für uns organisiert und verläuft pragmatisch und unkompliziert. Die Gesundheitsbehörden kommen an Bord und alles ist nach wenigen Stunden erledigt. Hier verweilen wir ein Wochenende, um auf den angekündigten östlichen Wind zu warten, füllen unsere Vorräte auf und Beat verweist für zwei Tage nach Bogota zu seiner Familie. Da wir nicht wissen, wie lange das Ausreiseprozedere dauert, planen wir für den ersten Tag einen kurzen Schlag auf die andere Seite der Insel in die schöne Bucht El Gove. Das wird allerdings von den Behörden wenig geschätzt. Abgereist ist abgereist. Jetzt kommen wieder einmal die ausgezeichneten

Spanischkenntnisse von Beat zum Tragen. Man gewährt uns eine Nacht vor Anker ohne Landgang. Am nächsten Morgen starten wir dann früh in Richtung der Insel Providencia. Um Mitternacht treffen wir vor dem Hafen von Catalina ein. Am Funk bekommen wir keine Antwort, also ankern wir, wo es gerade passt. Am nächsten Morgen sehen wir die Spuren des Hurrikans von 2020. Das Inselparadies ist immer noch zerstört. Geschäftiges Treiben können wir weder auf dem Wasser noch an Land feststellen. Gespenstisch. Wir wollen weiter.

Schon seit einigen Tagen zeichnet sich ab: Kuba auf der Ostseite zu umfahren ist nicht möglich. Dafür ist die Nordwindkomponente zu stark. Also entscheiden wir uns für Cabo San Antonio, den Westzipfel von Kuba.

5 Tage und Nächte segeln wir durch. Bei guten Winden sind wir schnell unterwegs. Wenn wir Wind auf die Nase haben, nützen wir den Motor, ansonsten ist nicht viel los da draussen. So haben wir Zeit, das Sternbild „Kreuz des Südens“ zu betrachten.

Es ist schon dunkel, als wir die Marina Los Morros am Westzipfel Kubas erreichen. Per Funk wird uns mitgeteilt, dass wir nur in der Marina Hemingway bei Havanna einklarieren können. Ankern ohne Landgang wird uns nach kurzem Gefeilsche erlaubt. Immerhin. Wir sitzen gemütlich beim Nachtessen, da werden wir unerwartet von einem Küstenwachschiff mit hellen Lichtstrahlern in Augenschein genommen. Offensichtlich ist alles gut. Denn danach ist Ruhe.

Die letzte Etappe nach Havanna können wir gut ausgeschlafen in Angriff nehmen. Wir starten spät, da wir sowieso eine Nacht durchsegeln müssen und unsere Ankunftszeit auf die Bürozeiten des Zolls ausrichten. Der Küstenwache sind unsere 6 kn Fahrt zu schnell, sie geben uns 3 kn vor, da vor uns irgendwelche Schiffe auslaufen, denen wir nicht zu nahe kommen dürfen.

Der Einklarierungsprozess ist gut organisiert und mit den Gesundheitsbehörden



abgestimmt. Wir werden am Zollsteg zuerst getestet, dann vom Zoll befragt, registriert und der Hafenmeister weist uns den Quarantäneplatz zu. Wir dürfen das Schiff erst verlassen, wenn er die Testresultate von der Gesundheitsbehörde erhält. Solange bringt er uns das Essen vom chinesischen Hafenrestaurant persönlich an Bord. Wir stehen unter ständiger Beobachtung.

Die riesige Marina ist praktisch leer. Ausser uns sind nur noch zwei weitere Boote bewohnt. Ein kanadisches Ehepaar, das auf dem Schiff lebt, und drei Franzosen auf einem Katamaran sind auf der Durchreise wie wir. Nach drei langen Tagen, die wir mit kleineren Reparaturarbeiten überbrücken, erhalten wir die Freigabe für den Landgang. Unsere Tests sind erwartungsgemäss negativ ausgefallen. Allerdings dürfen wir uns nur in der Stadt Havanna aufhalten. Der Rest des Landes ist geschlossen. Der geplante Landausflug fällt somit ins Wasser. So fahren wir mit den bekannten alten Amischlitten in die Altstadt, an den Hafen, besichtigen die vom Kommunismus geprägten Wahrzeichen (Che und Fidel), den Paradeplatz sowie die alten Verteidigungsanlagen. Touristen sehen wir keine, das öffentliche Leben findet praktisch nicht statt und die Musik fehlt.

Den Rest der Zeit verbringen wir in der klimatisierten Hemingway Bar der Marina – mit Internet, kühlen Drinks, europäischer Küche und einheimischen Touristen.

Am Dienstag, 23. März, wollen wir weiter Richtung Bahamas. Beat und Danny gehen am Vortag nochmals einkaufen. Die sonst schon prekäre Versorgungssituation in Kuba wird durch Covid noch dramatischer und die Warteschlangen vor den Märkten (mit halb leeren Regalen) sind endlos. Wir sind froh, haben wir schon vorher Einiges an Trinkwasser und haltbaren Lebensmitteln gebunkert. Danach machen wir das Schiff klar, tanken auf und klarieren aus. Es dauert etwas, aber schliesslich verlassen wir das Land ohne Probleme (jedoch auch ohne schriftliche Testergebnisse).

Als Einklarierungsstelle für die Bahamas wählen wir das Bimini-Atoll. Wir segeln bei gutem Wind zwei Tage durch. Wir sind alle wieder gerne unterwegs und freuen uns auf eine „andere“ Welt. Auf Bimini ist jedoch alles geschlossen. Und: Bei der Einreise auf die Bahamas müssen wir einen gültigen negativen Test vorweisen, nicht älter als 48 Stunden. Die beiden uniformierten Hafenbeamten fordern ultimativ: „Go back to Havanna and get it!“ Für uns ist das aber nicht möglich, der Test wäre bereits wieder abgelaufen. Dann sollen wir nach Florida rüber, das sei näher. Nach eindringlichem geduldigem Verhandeln lenkt der Immigration Officer ein und greift zum Telefon. Schliesslich schickt man uns unverrichteter Dinge weiter nördlich nach West End auf Grand Bahama Island.

Rasch legen wir ab und segeln mit Volldampf Richtung Norden. Um Mitternacht erreichen wir die Hafeneinfahrt der Old Bahama Bay und gehen vor Anker. Am nächsten Tag können wir am Zollsteg der Marina anlegen, wo wir zum Test erwartet werden. Anschliessend können wir an einen regulären Steg verholen.

Nun geht der Formulkrieg los. Was wir brauchen, ist ein Bahamas Travel Health Visa. Dazu muss man nur die Testresultate hochladen, den Antrag ausfüllen und das Ganze von einer Behördenstelle downloaden und verifizieren lassen ... und nach fünf Tagen mit einem zweiten negativen Test seine Gesundheit bestätigen. Zum Glück bekommen wir von einem freundlichen Zöllner Unterstützung und den Zugang zum stabilen Netz des Zolls. Nach einigen Anläufen funktioniert es dann tatsächlich.

Wir werfen also unsere Routenplanung über den Haufen und suchen uns eine Marina mit Medical Center fünf Tagesschläge von West End.



Ganz entspannt verbringen wir den Rest des Tages mit „Ferien“ am weissen Strand und am Abend verwöhnen uns Beat und Danny mit Hummer und einem guten Wein aus der Bordküche. Das ist ein Leben!

Am 29. März segeln wir weiter Richtung Berry Islands, einer traumhaften Inselgruppe. Wir ankern und übernachten nahe einer kleinen Insel mit Vergnügungspark und Anlegestelle für Kreuzfahrtschiffe. Das ist zwar etwas surreal, aber das gibts wirklich!

Am nächsten Tag packt Kari den ganz grossen Skipper aus und zeigt uns, wie man sicher durch seichtes Wasser und schmale Fahrrinnen unter Segel manövriert. Am Abend ankern wir irgendwo im Nirgendwo. Wir sind beeindruckt – von der Inselwelt und vom Skipper.



Wir erreichen die Chub Cay Marina gerade rechtzeitig. Wir können unseren PCR-Test wiederholen, den Starkwind abwettern, das Inventar abschliessen, die Übergabe vorbereiten und noch einen letzten Tagesausflug segeln, bevor wir die Marina in Nassau ansteuern.

Chub Cay Marina ist eine mondäne Angelegenheit: voll auf die amerikanischen Gäste ausgerichtet, mit reichlich Luxus ausgestattet und mit vielen Liegeplätzen für ganz grosse Yachten. Die Küche ist gut, der Service freundlich und das Bier kalt und variantenreich. Als Abschluss unserer langen Seereise vielleicht der richtige Wiedereinstieg ins Landleben.

Am 4. April ist es dann so weit. Wir setzen zum letzten Schlag an. Bei schönstem Segelwetter erreichen wir nach sieben Stunden die Nassau Yacht Haven Marina, unseren Übergabehafen, mit insgesamt 1770 sm Erfahrung mehr im Segelsack. Wir



sind uns einig: Die letzten 48 Tage an Bord der Ovni waren einmalig und unvergesslich. So planen wir die Reparaturarbeiten, bevor die nächste Crew eintrifft,



mit etwas Wehmut aber grosser Vorfreude auf unsere Rückkehr ins „richtige“ Leben zu Hause. Beat will schnellstmöglich Richtung Kolumbien, Danny und Kari planen ihren Rückflug via Amerika nach Zürich, ich hänge noch eine Woche Katamaran segeln mit Freunden vor Ort an, übergebe das Schiff dann in die Verantwortung der neuen Crew und fliege am 27. April mit frischen Testresultaten zurück in die Schweiz.

Danke, Santiago, für deine Unterstützung als Schiffsverantwortlicher und das spendierte Nachtessen. Wir haben es im Restaurant „The Poop Deck“ in Nassau sehr genossen.

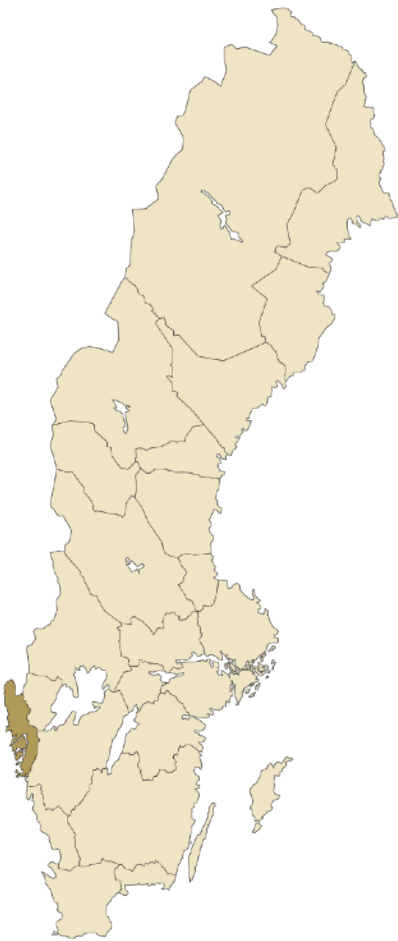
Christian Stucki

Traumhaftes Segeln in den Westschären Schwedens

Im vergangenen Jahr haben wir über die Erfahrungen in 57° 42' N / 11° 57' O berichtet. Und ja, weil es so viel Spass machte konnte ich, Niklaus Friederich, wiederum auf Felix Buser's wunderschönen Poema Basilea in Schweden's Westschären Wind und Wellen geniessen.

Die Sirius 35DS sind einfach tolle Segeljachten für dieses Revier. Klasse Segler, kompakt für die Häfen und Buchten in Schweden. 5 Sterne Leben an Bord .

Einige Tage waren wir sogar im DUO mit dem etwas jüngeren Schwesterschiff, der Matariki von Agnes und Thomas unterwegs.



Matariki

Poema Basilea

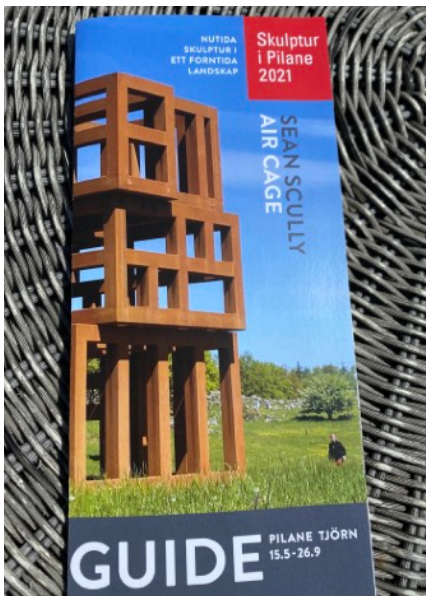


Pilane

Von Björholmen – oder von Skärhamn – ist es nicht weit bis zu den prähistorischen Gräberfeldern von Pilane. Der kleine Hafen von Björholmen verwöhnt den Segler mit einer wunderbar gelegenen Sauna, mit Blick über den Sund (Vorreservation empfohlen) und im Hinterland ist das Gräberfeld von Pilane leicht mit dem Fahrrad erreichbar (Fahrräder können im Hafen beim Restaurant gemietet werden).

Zu Pilane lesen wir in Wikipedia:

„Das hochgelegene Gräberfeld von Pilane (schwedisch Pilane gravfält) südwestlich von Klövedal auf der Insel Tjörn im Bohuslän in Schweden ist ein Gräberfeld aus der Eisenzeit, das zwischen der Zeitenwende und dem Jahr 600 n. Chr. datiert wird . Das Gräberfeld besteht aus etwa 90 Denkmälern, darunter Bautasteine, 15 Domarringe mit Mittelstein, Grabhügel und runde Steinsetzungen. Obwohl Pilane zu den bedeutendsten Gräberfeldern Schwedens gehört, geht man auf Grund kleinerer Funde davon aus, dass an dieser Stelle während der Eisenzeit bei weitem mehr Gräber angelegt wurden als heute sichtbar sind, die durch Landnutzung zerstört wurden oder von Erde bedeckt sind. Unbekannt ist, warum gerade an dieser Stelle ein so bedeutendes Gräberfeld angelegt wurde. In der Umgebung Pilanes, die relativ früh eisfrei war, kann man frühe menschliche Aktivitäten nachweisen. An der Küste wurde neolithische Keramik gefunden. Auch wenn man nicht klar ist, wann die Jäger und Sammler nach Tjörn kamen, so kann man durch Knochenfunde nachweisen, dass dort vor 4500 Jahren Rentierherden weideten. In der Nähe des Grabfeldes liegen die bronzezeitlichen Felsritzungen von Basteröd‘.





Das Gräberfeld ist aber auch aus einem weiteren Grund einen Besuch wert: Im Sommer wird hier eine Ausstellung zeitgenössischer Kunst gezeigt. Die Kunstwerke sind auf einem Pfad ‚erwanderbar‘ und fügen sich harmonisch in die Landschaft ein. Ein einzigartiger Kontrast: Gräberfeld und moderne, zeitgenössische Kunst.



Pelle Peterson und Marstrand – Das gehört zusammen

Im selben Jahr des CH-Bundesbriefes von 1291 ist Marstrand erstmals erwähnt worden. Es gehörte bis 1658 zu Norwegen. Die die Insel überragende Festung Carlsten wurde dann 1689 erbaut. Der mächtige Turm ist von weither gut sichtbar und hilft auf See bei der Orientierung.

Mit König Oscar II, der hier gegen Ende 1900 seine Sommerferien verbrachte, gelang es dem kleinen Städtchen zu etwas Ruhm zu kommen.

Die schwedische Gruppe ABBA drehte 1980 hier einen Videoclip zu 'The Winner Takes it All' – das machte das Städtchen noch bekannter.



Für uns Segler ist Marstrand jedoch wegen der hier im jedem Jahr stattfindenden Match Cup Race bekannt. 1994 von Magnus Holmsberg ins Leben gerufen, finden die Rennen heute wieder mit DS 37 Matchrace Booten statt. Während dreier Jahre, von 2003 bis 2006 allerdings auf den von Pelle Petterson entworfenen DS 40.

Pelle Petterson? – DER Starbootsegler schlechthin. Olympia-Bronze 1964 Tokio, Olympia -Silber 1972 Kiel/München, Weltmeister 1969. Immer im Starboot. Daneben mehrfacher Europameister - in diversen Bootsklassen.

Pelle und Marstrand, die beiden sind eng miteinander verwoben.

Und ja, Pelle Petterson hat auch eine eigene Bekleidungsline für Segler. Diese sehen nicht nur gut aus, sie sind auch äusserst praktisch. Klar, dass wir uns im Laden an der Hafenvorstadt (und später auch in Skärhamn) 'einkleiden' mussten....



Marstrand Hafen mit Burg



Marstrand Blick von der Burg





Frisch im Pelle Petterson Look



Navigieren in den Schären



Ankern in den Schären



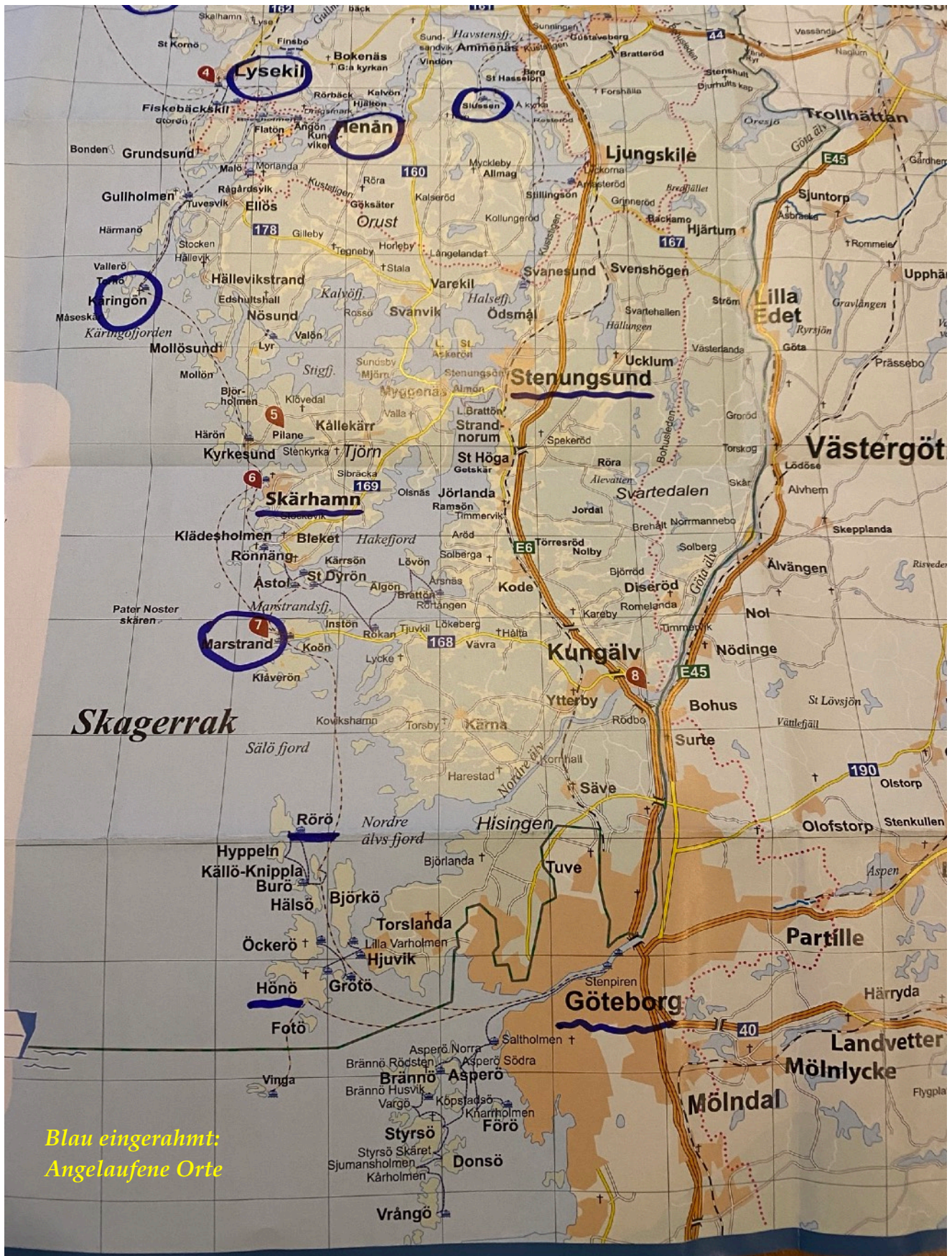
Niklaus liebt Ice-Cream



*Kanelbullar
(Kanelbullar):
Schwedische
Zimtschnecken*

Bohuslän – Wir kommen wieder. Auch im Jahre 2022

Niklaus Friederich (War zusammen mit Skipper Felix Buser auf Felix's Sirius 35DS unterwegs)



DESIGNED
AND MADE IN
DENMARK



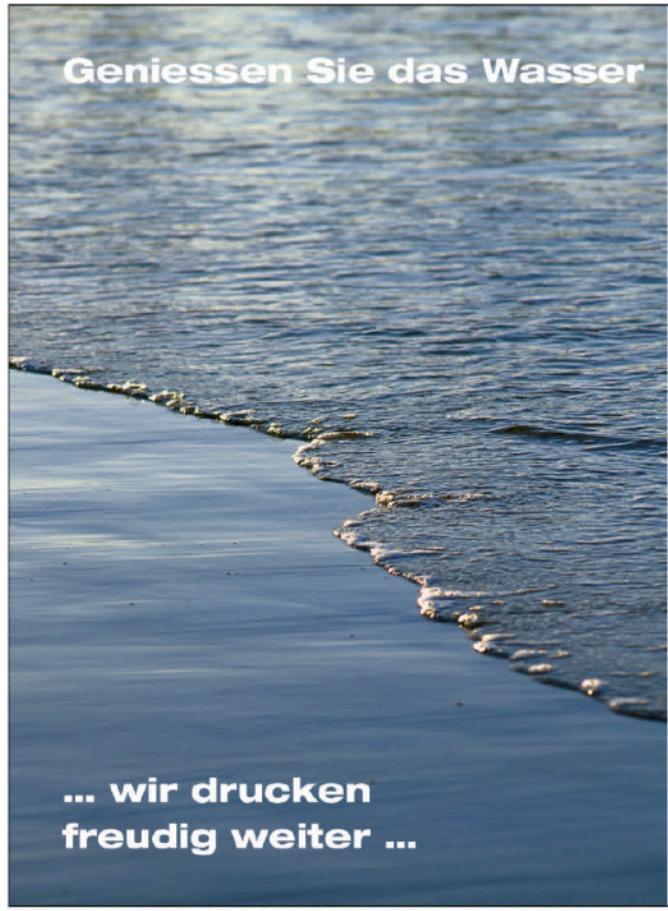
Für ein perfektes Segel betreiben wir einen enormen Aufwand.

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

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

www.elvstromsails.ch

Geniessen Sie das Wasser



... wir drucken
freudig weiter ...



... zum Beispiel Broschüren.



Gestaltung – Satz – Druck – Logistik – Distribution

kontakt@schaubmedien.ch
www.schaubmedien.ch

SCHAUBMEDIEN
Gut zum Druck.

Wir segeln mit der SY Sagarena ahnungslos in den Medicane Ianos



Nach 5 Jahren mussten wir aus der Türkei ausklarieren um wieder Einklarieren zu können. Dies war laut dem türkischen Agent virtuell möglich. Als wir vor Ort waren mussten wir jedoch unverzüglich die Türkei verlassen, also keine Covid Kulanz. Die Grenzen zu Griechenland und Zypern waren für Yachten geschlossen. Die einzige Möglichkeit war somit Italien, für uns der direkte Kurs von 270 Grad nach Sizilien und ein definitiver Abschied aus der Türkei und den Freunden.

Für die Überfahrt des Ionischen Meeres von Griechenland nach Sizilien sagten alle Wetterdienste (Windy, Predictwind, iGrip) Schwachwinde bis 15 Knoten NE voraus. Auch mit dem Wetterabgleich eines welterfahrenen Segelfreundes in der Schweiz gab es keine Unstimmigkeiten. Bei der letzten Möglichkeit einer stabilen Internet Verbindung waren laut Wetterdienst nach dem dritten Peloponnes-Arm immer noch Schwachwinde angesagt, also keine Anzeichen eines Sturmes.

Am Mittwoch Nachmittag (16.9. 2020) setzte Wind ein. Zuerst 15 Knoten schön zum Segeln. Dann änderte sich die Situation schlagartig. Ein flaches schwarzes Wolkenband näherte sich aus Süden sehr schnell.

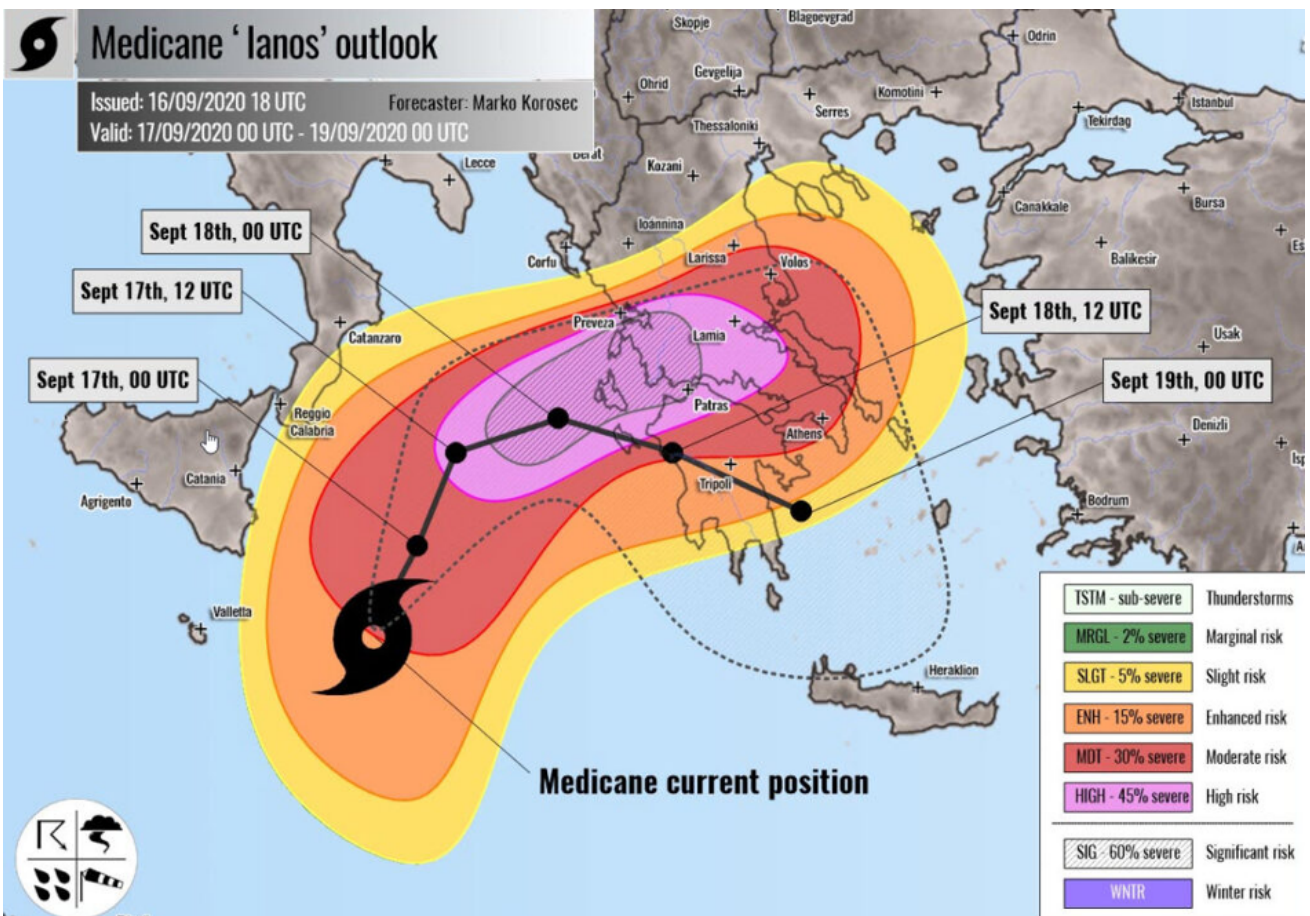
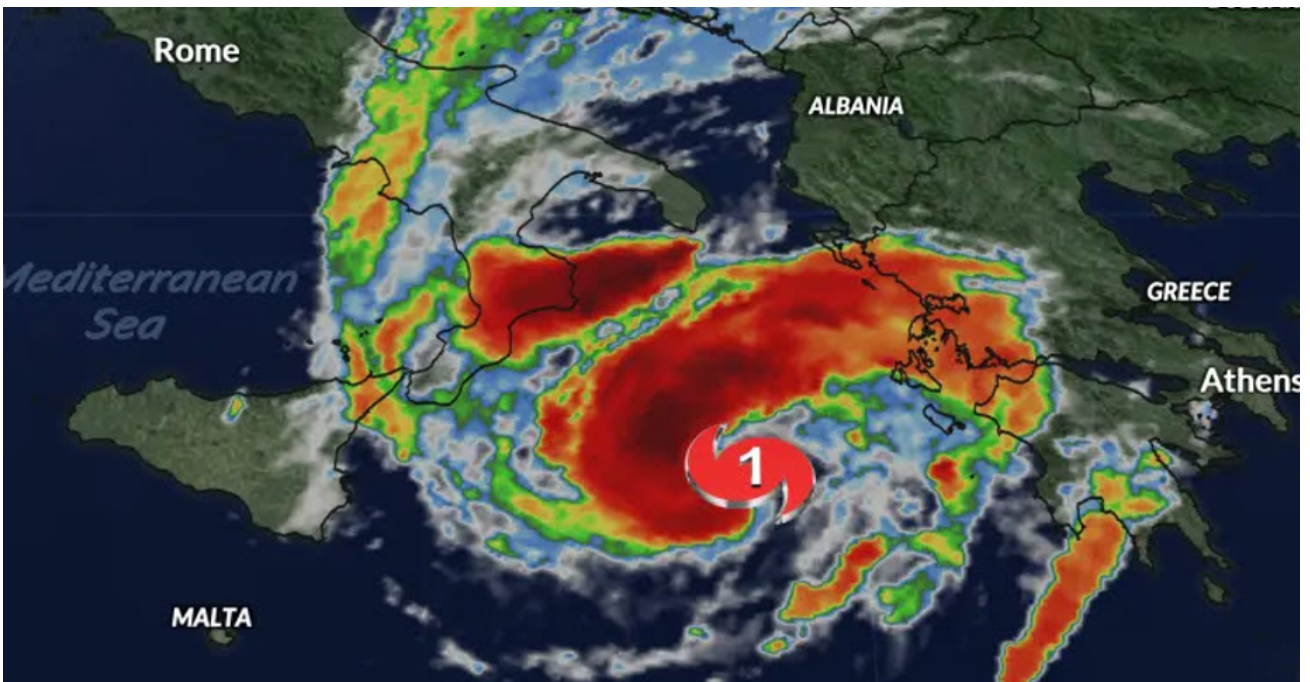
Beim schnellen Setzen der Sturmfock wurde mir mit einem der ersten Brecher über das gesamte Deck klar, dass Unheil droht. Das Cockpit wurde geflutet und die Kraft des Wassers hat die Niedergangstür mit einem Schlag aus dem Scharnier gerissen und in den Salon katapultiert. Ich hatte in diesem Augenblick keine Zeit für das Anbringen der Steckschots ... erst kurz danach. Auch das Einrollen der Genau war mit 50 Knoten Wind nicht mehr korrekt möglich.

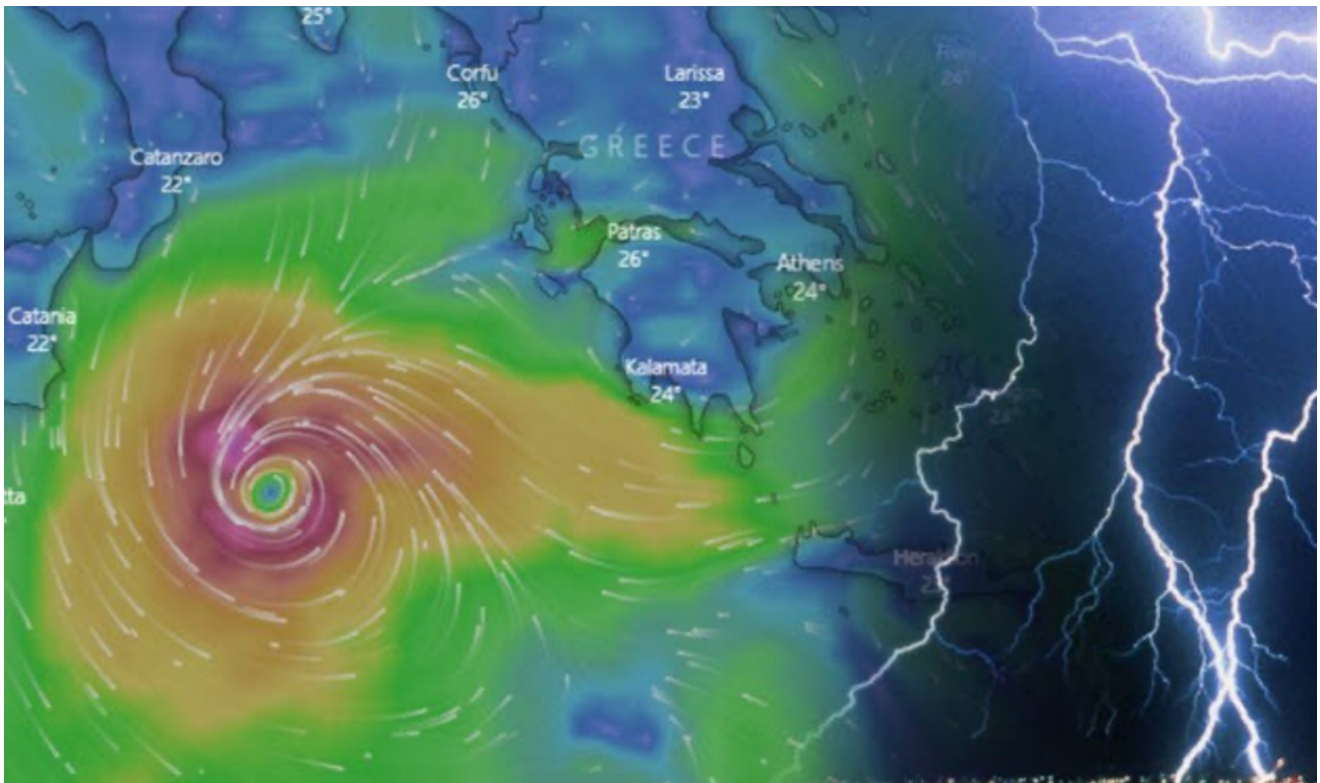
Wind bis 60 Knoten mit hohen steilen Wellen machten es nötig, vor dem Sturm abzulaufen. (Richtung N). Nach raschem Einsetzen der Dunkelheit war das Abschätzen der Brecher unmöglich. Wir verbrachten die Nacht im Inneren der Yacht mit einem stündlichen Wachwechsel. Es war mental anstrengend, von den blauen Flecken einmal abgesehen. Danach drehte der Wind von S auf E, neue Brecher aus E machten die Situation noch zusätzlich gefährlicher.

Am Morgen wurde, um wieder auf Kurs zu kommen, eine Halse im 1 Grad Rhythmus notwendig. Die See war noch immer mit hohen Wellen unterwegs, so richtig Tag wollte es nicht werden.

Als bei der Annäherung zu Sizilien wieder Internet verfügbar war, haben wir von dem Medicane Ianos erfahren. Mit dem Abflauen nach N konnten wir intuitiv dem Kern entfliehen. Der Sturm dauerte insgesamt 24 Stunden, der Wind sank nie unter 30k.

Im Mittelmeer fehlt definitiv ein Medicane Warnsystem!





Schadenzusammenstellung an meinem Schiff:

- neue Genua (die alte zerfetzt, siehe Bild links)
 - Rigg Überprüfung
 - Rigg justieren
 - Vorstag ersetzen
 - Masttop Halterung Inox schweißen
 - Ersatz Leinen im Rigg
 - Ersatz der Rollen am Mastop
 - Ersatz Traction Battery 450Ah mit Lithium
 - Ersatz Bosch Lichtmaschine 105A
 - Ersatz Anlasser Paris-Rhone 2KV
 - Ersatz Wallas - Spartan Warmluftheizung
 - Ersatz Isotherm - Boiler
 - Neue Vorstag Halterung Inox
 - Ersatz Schalttafel, waagrecht m. 7 Schaltern
 - Ersatz Steueranlage Hydraulik, Oelverlust Pumpe
- total: 15'000 Euro (Versicherungssumme)

Dazu kommt viel Eigenleistung:

- Motorraum / Motor reinigen, vorher Salzwasser auspumpen
- Schaps Cockpit / Salon / Achterkabine: Salzwasser auspumpen und reinigen
- Elektronik: Alle Kontakte reinigen, mit Kontaktspray versehen
- Alle zu ersetzende Teile wie Boiler, Genua, Heizung etc ausbauen, Ersatz besorgen + einbauen
- Wasser im Dieseltank: Diesel auspumpen und entsorgen.

nachlesbar auf: Homepage Blog:

https://sagarena.com/transfer_turkei-sizilien/

Hubert Hochstrasser

Segeltörn Ibiza

Nach fast zwei Jahren Pause war es Ende August dieses Jahres wieder so weit. Endlich konnten wir wieder dem ganzen Alltagsstress entfliehen, die Beschränkungen hinter uns lassen, und wieder diese besondere Freiheit genießen, die man nur beim Segeln erfährt. Die unzähligen Möglichkeiten, die sich einem auftun, wenn man selbstbestimmt die Tage auf dem Wasser verbringt und den Blick auf den unendlichen Horizont des Meeres richtet.

Meine Vorfreude wuchs in diesem Sommer von Tag zu Tag bis es am Fr. 27. August endlich hieß Tasche packen und zum Flughafen fahren. Als ich dann am Mittag, etwas müde von der Anreise, in der warmen Sonne Palmas stand, konnte ich es noch immer nicht so ganz glauben, dass es nun bald aufs Wasser geht.

Da unser Captain Antonio bereits seit einer Woche mit dem Schiff unterwegs war, trafen wir uns am Hafen, verstaute unser Gepäck und die Vorräte für die kommende Woche und erholten uns etwas von der Anreise. Am späten Nachmittag war die Crew bestehend aus Antonio, Adriano, Colin, Michela, Christoph, Tina, Meryem und mir dann komplett.

Mit einer für mich fast schon fremden Ruhe und Gelassenheit ließen wir den ersten Abend in einem netten Restaurant in der Stadt ausklingen und lernten uns alle etwas besser kennen. Am nächsten Tag geht es dann endlich los, raus aus dem geschäftigen Hafen, aufs offene Wasser ...

Mich fasziniert beim Segeln jedes Mal wieder die Ruhe und Entspannung, welche sich in den ersten Tagen an Bord einstellt und dabei fast unbemerkt zum treuen Begleiter während der Fahrt wird.

Gleitet man mit den Segeln übers Wasser, nur das sanfte Rauschen des Meeres in den Ohren, hat das schon fast etwas Meditatives. Man wird entspannter, findet seine innere Mitte wieder und lässt dabei ganz unbewusst alle Sorgen und Probleme hinter sich. So ging es mir auch als wir am ersten Tag unserer Reise bei 20 Knoten Wind den Hafen verließen und dabei im Golf von Palma die ersten Manöver unter Segel machten. Für uns alle, ob Anfänger oder schon etwas geübter, ein toller erster Tag bei dem wir bereits den Wind in den Segeln und Haaren spüren konnten. In einer kleinen Bucht im Westen von Mallorca (Cala Blanca) ankerten wir an diesem

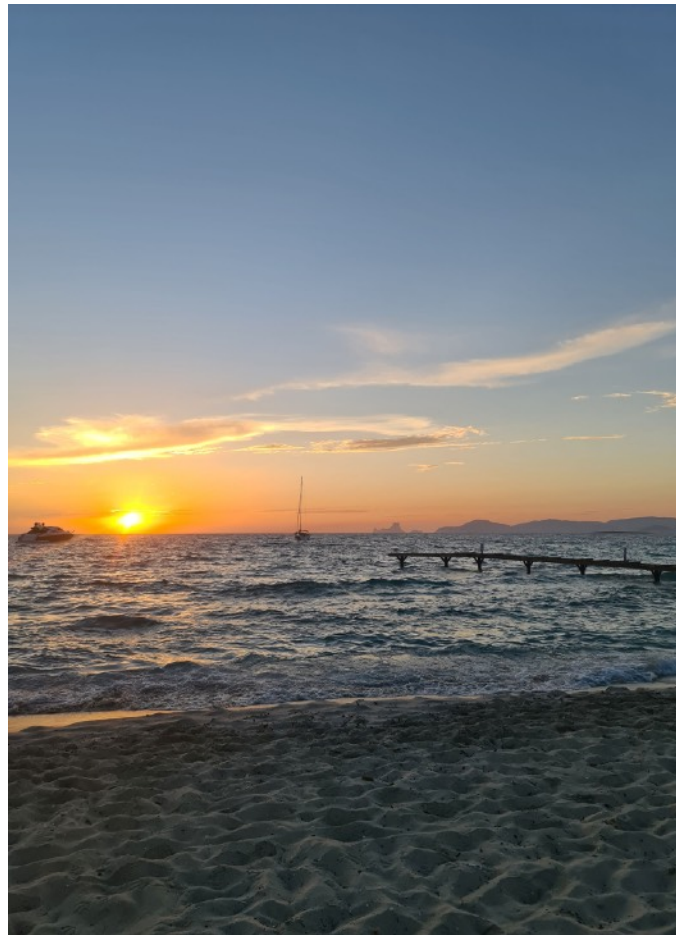


sonnigen Nachmittag das erste Mal, kühlten uns im kühlen Nass und badeten in der wärmenden Sonne Spaniens.

Die erste wirkliche Hektik kam während der Überfahrt von Mallorca nach Ibiza am Sonntag auf. Wir hatten bereits etwa die Hälfte der Strecke hinter uns gelassen, fuhren unter Segel mit 6 Knoten Fahrt in der noch müden Sonne des Vormittags daher, als uns auf einmal der aufgeregte Ruf von Meryem, die Delphine erblickt hatte, uns aus unseren Gedanken riss. Und ab dann ging es schnell, alle sprangen aufs Deck und blickten links und rechts aufs Wasser hinaus. Und da sahen wir sie, vier Delphine folgten uns auf Steuerbord, kamen ganz nah an uns heran und begleiteten uns. Was für ein großartiger Anblick das doch war ...

Auch kulinarisch tobten wir uns in jener Woche aus. In beinahe jeder Bucht auf Ibiza waren unzählige Lokale zu finden, die sich an angebotenen Schlemmereien zu übertreffen versuchten. Da war für jeden was dabei, saftige Steaks und herzhaft Salate wurden mit allerlei Variationen an Tapas ergänzt. Versüßt wurde uns das Ganze noch mit fruchtig-bunten Cocktails und strahlenden Sonnenuntergängen, die den Himmel in den letzten Minuten des Tages in feuerroten Farben erstrahlen ließen.

Was das Segeln betrifft, konnten wir alle in dieser Woche allerlei Neues dazu lernen. Sei es ein Hafenanmanöver bei starkem Wind, Anker



setzen, welche nicht immer so recht halten wollten oder ein Mann-über-Bord-Manöver, bei welchem sich Colin als Freiwilliger anbot; vieles wurde erprobt und lehrreiche Erfahrungen gesammelt.

Besonders erschreckend war für mich die Nacht auf Donnerstag als bei starkem Wind (bis 35kn) die Ankerkette aus der Ankerwinde gelaufen war



und ins pechschwarze Wasser glitt. Nur durch das schnelle Eingreifen von Antonio konnte verhindert werden, dass der Anker samt Kette sich vom Schiff losriss und verloren ging.



kurzen Stopp im Hafen, um unsere Wasservorräte wieder aufzustocken, setzten wir den Anker in einer kleinen Bucht nahe der Stadt (Cala Talamanca). Das Schiff wurde auf Vordermann gebracht, die Taschen gepackt und wir bereiteten uns auf den letzten gemeinsamen Abend an Land vor. Da die Crew für die folgende Woche bereits in Ibiza auf uns wartete, machten wir uns nach Sonnenuntergang auf und trafen uns alle in einem netten, kleinen Restaurant in einer belebten Gasse im Zentrum. In ausgezeichneter Atmosphäre genossen wir ein letztes Mal die spanische Küche und die Gesellschaft der anderen.

So endete die Woche auf Ibiza für einige von uns, doch die Erinnerungen an jene Woche voller Spaß, Sonne und Entspannung wird uns sicherlich noch lange begleiten und uns nicht so schnell loslassen ...

Ein Highlight des Segeltörns waren sicherlich unsere Spieleabende an Bord. Ob UNO, Tabu oder Scopa, wir spielten bis die Sonne hinter dem Horizont verschwunden war und uns nur noch die Kerzen den Tisch erhellten. Hitzig und mit vollem Einsatz flogen die Karten durch die Lüfte, wurde diskutiert, geschwätzt und gelacht. Begleitet von Musik, unseren Gesängen, und dem leisen Wind, endeten die Tage und die Sterne zogen am Nachthimmel empor. Die Zeit verflog dabei wie im Nu und wir genossen dabei jede Sekunde.

Doch auch die schönsten Tage haben mal ein Ende und so brach am Freitag 3. September für



einige von uns leider auch schon der letzte Tag auf dem Wasser an. Es fiel uns sichtlich schwer, die strahlenden Sandstrände Formenteras hinter uns zu lassen und unter Motor die letzten Meilen Richtung Ibiza Stadt zurückzulegen. Nach einem



Es war eine außergewöhnliche und erlebnisreiche Woche auf den Balearen mit einer tollen Crew! Dafür möchten wir uns besonders bei unserem Captain Antonio herzlich bedanken.

Pascal Burkhalter

Törn 21 der Mea Requies: Auf den Spuren von Commissaire Dupin

Tja, wie im Jahre 2020 konnte ich meinen lange gehegten Plan London anzulaufen leider nicht realisieren. Statt Ende Mai nach England zu reisen, war es als «Transitpassagier» erst am 13. Juli möglich. Doch schon in Kloten begannen die ersten Probleme, die Swiss flog ohne uns! Richard und ich hatten das "Passenger Locator Formular" falsch ausgefüllt, welches uns ermöglichen sollte, ohne Quarantäne England innerhalb 24 Stunden zu verlassen (mehr dazu und dem Törn 2021 siehe auch unter meinem Blog:

www.symearequies.blog). Dank der Hilfe des Bodenpersonals konnten wir dann doch noch gleichentags London, und somit die «Mea Requies» in Itchenor nahe Chichester erreichen. Tags darauf um 04:23 verliessen wir Itchenor mit dem Ziel Cherbourg, einfach MI nur weg von England. Teils unter Segel, teils unter Maschine erreichten wir um 19:30 Cherbourg.



In Cherbourg angekommen, erinnerte mich etwas an Edinburgh anlässlich meiner Englandumrundung im Jahre 2019. Dort roch es genau so aus dem Schiff, als uns das Lifeboat in den Hafen von Port Edgar schleppte. Ja, der Anlasser. So war ein Weiterkommen nicht möglich.



Erst am übernächsten Tag konnte der defekte Anlasser, und das defekte Relais – welches den Anlasser zwang mit-zulaufen – ersetzt werden, sodass wir erst um 16:00 Cherbourg mit dem Ziel Diélette in der Normandie verlassen konnten. Die Umrundung des Caps de la Hague war einmal mehr mit dem Gezeitenstrom faszinierend. Dank dem hochgefahrenen Schwenkkiel der Southerly 110 (70 cm) mussten wir nicht lange warten, um in den Hafen einzufahren.

Am 17. Juli 2021 verliessen wir Diélette mit dem nächsten Ziel Paimpol, leider ohne Wind. Vor dessen Bucht ankerten wir, um das Hochwasser abzuwarten. Erst um 23:20 passierten wir alsdann die Schleuse von Paimpol.

Um 12:00 verliessen wir nach einer Stadtbesichtigung die Schleuse von Paimpol und erreichten um 17:40 Ploumanac'h, welches ich meinem Mitsegler Richard einfach nicht vor-enthalten konnte. Bekannt ist es als «Côte de Granite Rose» und auch aus den Dupin-Bücher und -filmen. Da durfte doch eine Wanderung nicht fehlen.



Bereits um 06:00 verliessen wir am 19. Juli 2021 Ploumanac'h, um noch vor Niedrigwasser über die Hafenschwelle zu gelangen, die wir dann etwas sanft «küssten». Leider liess uns der Wind abermals im Stich, dafür wurden wir von Delphinenschulen und der spannenden Fahrt zwischen Roscoff und der Île de Raz entschädigt, bevor wir l'Aber Wrac'h um 15:38 erreichten.

Am Tag darauf führte unsere Fahrt zur Île de Ouessant, wiederum ohne Wind und noch schlimmer; die Maschine setzte



mehrfach aus. Nachdem wir in der Baie de Lampaul den Anker warfen, begaben wir uns mit dem Dinghy auf einen Inselgang.

Am 21. Juli verliessen wir um 10:35 die Bucht mit dem Ziel zur kleinen Île Molène, die ich im letzten Jahr schon besuchte. Doch daraus wurde nichts, die Maschine setzte immer mehr aus, sodass wir uns entschieden in Brest einen Mechaniker aufzusuchen. Erst um 23:40 erreichten wir den Hafen, da wir bei den schwachen Winden unter Segel und Gegenströmungen kaum vorankamen.

Im Port Moulin fand ein Mechaniker (der vierten Werkstätte) nach langem Zureden Zeit, und stellte fest, dass das Ventil beim Tank völlig verstopft war. Zusätzlich baute er eine Handpumpe ein, um das System durchspülen zu können. Erleichtert gelangen wir darauf in den Hafen Port du Chateau, der näher beim Zentrum von Brest liegt.

Tags darauf verliess mich Richard und am 24. Juli traf Elisabeth um 00:35 im Bahnhof von Brest ein. Natürlich durfte eine Stadt- und Museumbesichtigung nicht fehlen, sodass wir am 26. Juli die Leinen in Brest loswarfen. Die Durchfahrt zwischen den Felsen vor Point de Pen-Hir war unter Segel einmal mehr völlig



faszinierend. Andere Schiffe bevorzugten die Felsen zu umfahren.

Unser Ziel Douarnenez erreichten wir um 14:24, um danach die Stadt per pedes zu erkunden und uns in Dupin's Lieblingsrestaurant «Ty Mad» kulinarisch verwöhnen zu lassen.



Liebblingsrestaurant von Commissaire Dupin. Nach einer feinen Vorspeise erlebten wir beim Hauptgang einen Schock. Das «Entrecôte Dupin» hätte für eine halbe Armee gereicht.



Eigentlich wäre unser nächstes Ziel am 27. Juli die Île de Sein gewesen, aber bei der vorherrschenden Westwindlage entschieden wir uns Concarneau, den Wohnort von Dupin anzulaufen, den wir unter Segel nach 66 sm um 20.10 erreichten.

Tags darauf, am 28. Juli mussten wir im Hafen an einen anderen Platz verholen. Nach dem Maschinenstart ertönte der Öldruckalarm ziemlich aufdringlich. Was nun? Der Hafenmeister bugsierte uns sodann längsseits an einen anderen Platz. Elisabeth meisterte dieses doch nicht alltägliche Manöver bravourös.

Ich dachte immer, Dupin sei ein Gourmet, offenbar aber auch ein Vielfrass....

Endlich kam am 30. Juli eine Stunde später, wie angekündigt ein Mechaniker (der 3. im 2021) an Bord. Er bestätigte meine Vermutung, dass die Dieselpumpe leckte, und so Diesel ins Motorenöl gelangte. Der Mechaniker und sein Chef empfahl uns die Maschine nur noch möglichst kurz laufen zu lassen und Ende Saison eine Motorenrevision zu veranlassen....



Dann hielt uns aber nichts davon ab, am 31. Juli Concarneau zu verlassen und unter Segel Port Tudy auf der Île de Groix anzulaufen. Nach einer Velotour mit den Bordräder genossen wir im Hafen ganz feine Moules.

Die tägliche Ölstandkontrolle war doch sehr überraschend, sie nahm stetig zu (?). Also hatte ich das dritte Mal (!) einen Mechaniker aufzusuchen. Uns wurde versprochen, dass am nächsten Tag ein Mechaniker vorbeikommen soll. Wir warteten den ganzen Tag und unsere wiederholten Telefonversuche blieben leider erfolglos, dabei hätten wir doch so gerne die schöne Altstadt erkundet. Am 29. Juli suchten wir nach dem wiederholten erfolglosen Warten auf den Mechaniker das Restaurant l'Amiral auf, eines der

Am 1. August begaben wir uns auf eine Orts- und Museumbesichtigung, bevor wir nach Lorient segelten. Die Einfahrt unter Segel zum Hafen Lorient erforderte doch einiges an Aufmerksamkeit, zumal ich nicht wagte die Maschine anzuwerfen.

Erst um 14:53 verließen wir nach einem Tabarly-Museumbesuch am 2. 8. Lorient um Palais auf der Belle Île anzusegeln. Das Aufkreuzen unter Segel aus der Bucht verlangte von Elisabeth einiges an der Genuwansch ab, aber wir genossen es. Auf der Belle Île verbrachten wir an einer

Boje vor dem Hafen Palais eine ziemlich unruhige Nacht.

Aber noch unruhiger wurde die nächste Nacht im Innenhafen von Palais, bevor wir die Stadt und die Insel Museum besichtigten. Mehrmals musste ich mitten in der Nacht aufstehen und nach dem Rechten sehen. Ein Schiffsnachbar verfügte lediglich über «Spielzeugfender» (!), sodass sogar einer meiner Fender platzte...

Nach einem Besuch der imposanten Zitadelle verliessen wir um 16:17 am 4. August die Belle Île nach Trinité-sur-Mer. Wegen der Maschine kreuzten wir im engen Fahrwasser gegen Strom und Wind bis zum Hafen und fanden als 4. Schiff in einem Päckli Platz.

Trinité-sur-Mer wählten wir der Gegend von Carnac wegen, in der es über 2'000



Menhire und Dolmen zu sehen gibt.

Zu Fuss diese zu erkunden wäre an einem Tag unmöglich gewesen, weswegen wir eine Rundfahrt mit dem «petit train» wählten.

47,3 sm segelten wir darauf am 6. August gerefft bei 30 Knoten Wind bis nach



l'Herbaudière. Die Atlantikwellen waren bei diesem Halbwindkurs dennoch ganz erträglich.

In l'Herbaudière begaben wir uns auf eine Wanderung zu den ausgedehnten Salzseen.

Eigentlich wollten wir am 7. August nach Bourgenay, aber der Legerwallsituation vor diesem Hafen wegen entschied ich Sables-d'Olonne anzulaufen. Auf unseren 52.3 sm sahen wir gerade 2 Segelschiffe, und das an einem Samstag in der Hochsaison (!) In den über 3 Meter hohen Wellen kamen wir bei Bf 6 zuweilen mit bis zu 9 Knoten ins Surfen. Spass pur.

Bevor wir am 8. August zur Île de Ré aufbrachen, unternahmen wir eine Besichtigung der Altstadt von Sables-d'Olonne, die doch sehr sehenswert ist. Innerhalb 4 Stunden erreichten wir nach 26.4 sm das schöne St. Martin auf der Île de Ré. Der Hafen und der Ort strahlt eine Ambiance wie im Mittelmeer aus, einfach sehenswert.



Doch dann tags darauf, am 9. 8. näherte sich mein gemeinsamer Törn mit Elisabeth dem Ende zu. Unter der Brücke zur Île de Ré gelangten wir ganz gemütlich mit schwachen Winden unter Segel zum riesigen Hafen «Minimes» von La Rochelle, weil ich mir erst kurz vor dem Hafen getraute, die angeblich lädierte Maschine zu starten.

Tags darauf suchten wir eine Werkstatt auf (die vierte im 2021), um dem Motorenproblem nachzugehen. Wir wurden sofort fündig und ein absolut qualifizierter Yanmar-Fachmann fand sofort den Weg zur Mea Requies. Nach dem Auswechseln des Öls und des defekten Öldrucksensors teilte er mir mit, dass wir unseren Törn unbesorgt fortsetzen können; ein wenig Diesel im Motorenöl spiele keine Rolle. Der Stein, der von meinem Herzen fiel, löste ein kleineres Erdbeben aus....

Vielleicht haben die Mechaniker an der Westküste Frankreichs ihren Kollegen von der einmaligen Zugänglichkeit der Maschine geschwärmt, dass deren vier an Bord kamen....

Ja, am 10. August verliess mich Elisabeth um zu ihrer Arbeit zurück zu kehren, bevor dann in der Nacht vom 12. August meine Freunde Adrian und Hanspeter eintrafen. Mit Elisabeth erlebte ich in diesem Jahr den besten Segel-/Motorschnitt: 250.7 sm Segeln vs. 32.5 sm Motor, bzw. 88.5 % vs. 11.5%! So dürfte es immer sein.



Natürlich war am nächsten Tag eine Stadtbesichtigung des schönen la Rochelle angesagt, bevor wir tags darauf im Zentrumshafen von Sables d'Olonne einen Superplatz fanden.

Erstaunt waren wir ob des Strandbetriebes, wie am Mittelmeer.



Dann, am 14. August liefen wir Joinville auf der Île d'Yeu an. Eine Hochburg von alten französischen Autos. 2CV, Meharis, Diane, R4 u.a.



15. August, ein langer Tag. Gestartet um 08:15, erst um 21:25 im Hafen durch die Schleuse von Palais auf der Belle Île. Die schöne Fahrt tröstete uns darüber weg, dass wir kein Restaurant mehr fanden und somit auf dem Schiff eine Take-away-Pizza genossen.

Unterwegs:



Den 16. August verbrachten wir auf der schönen Insel «Belle Île»



Am 17. August dauerte es, bevor wir den übervollen Hafen von Palais Richtung Île de Groix verlassen konnten.



Doch der übervolle Hafen Port Tudy zwang uns an der Ostseite der Insel zu ankern, worauf uns Hanspeter mit einem (beinahe) vegetarischen Linsengericht verwöhnte.

Am Tag darauf eröffnete uns Hanspeter, dass er seiner nicht abklingenden Erkältung wegen uns verlassen muss. Deshalb liefen wir das nahe gelegene Lorient an, wo wir am Abend eine sehr originelle Beiz namens «Le Crabe Marteau» besuchten. Der Name ist selbsterklärend (siehe Bild rechts oben):

Nach dem bedauernswerten Verabschieden von Hanspeter liefen Adrian und ich die Glenaninseln (auch bekannt von Dupin) an. Unterwegs unter Gennaker auf hoher See reinigte ich einmal mehr das Dieselsystem und verkürzte das Ansaugrohr im Tank um ca. 2 cm, damit



keine Schmutzartikel mehr angesaugt werden konnten. Danach hatten wir gottlob keine Dieselprobleme mehr. Der Glenan-Archipel ist mehr als einen Besuch wert. Ein Segelführer beschreibt diese Inseln mit: Nur wenige Seemeilen bis in die Karibik.



20. August: Einmal mehr das schöne Concarneau. Nach unseren Tränenrüsenattacken platzierte uns das l'Amiral als einzige Gäste ausnahmsweise im Bistroteil, wo Adrian unbedingt das Entrecôte Dupin verköstigen wollte. Ich hingegen genoss einen meiner wenigen Lobster.



Am 21. August war Trockenfallen in der Bucht Sauzon auf der Belle Île angesagt. Unterwegs wurden wir einmal mehr von Delphinen begleitet, einfach immer wieder herzbewegend.



Tags darauf unternahmen wir eine ausgedehnte Wanderung zum Museum der exzentrischen Schauspielerin Sarah Bernardt, über die im 10. Band von Dupin berichtet wird.

Das nächste Ziel war alsdann vor Anker die Île Houat, die sich durch ihre vielen hübschen Gässchen im Ort auszeichnet.



23. August: Vannes im Golf du Morbihan, einfach ein fantastisches Revier, man wähnt sich zuweilen in den östlichen schwedischen Schären, einfach dass das Wasser stellenweise «kocht». Die Einfahrt

nach Vannes in das Stadtzentrum muss man einfach erlebt haben. Dort kreuzte uns die «Rouanez Vihan», auch eine Southerly 110, mit dessen Eigner wir uns in Concarneau unterhalten haben.



Auch die weitere Fahrt am 24. August durch und aus dem Golf Richtung Port de Morin war einfach faszinierend.



Da strömt es doch sehr heftig...

Port de Morin verliessen wir am 25. August Richtung Bourgenay und segelten bei angenehmen östlichen Winden Richtung SSE. Unterwegs nahmen wir einen blinden Passagier wahr, der es sich zuerst im Bootsinnern auf den Polstern gemütlich machte.



Wir taufte ihn alsdann Finki, bevor er uns, ohne sich zu bedanken nach 2 Stunden verliess. Laut einem Freund soll es sich um einen Teichrohrsänger handeln, der sich auf dem Weg Richtung Sahara ausruhte.

Von Bourgenay ging es am 26. August bei Dunkelheit um 06:00 nach St. Martin auf der Île de Ré, die ich Adrian nicht vorenthalten konnte. Dort unternahmen wir mit gemieteten E-Bikes eine ausgedehnte Velotour.

Am 27. August legte Adrian ein Superablegemanöver hin, nachdem unser Schiffsnachbar zuvor zeigte, wie man es nicht machen sollte und auf den Nachbarschiffen für einige Aufregung sorgte. Unser nächstes Ziel war La Rochelle, wo wir zwei Tage später «hohen Besuch» erwarten.

Die Einfahrt tags darauf am 28. August in den alten Hafen muss man einfach erlebt haben.



Bald kamen Elisabeth sowie meine Freunde Andreas und Remy an, die mit



ihrem Flugzeug von Basel angeflogen kamen, und was macht man anders in Frankreich, als gut essen, und als gute Schweizer jassen...

Tags darauf durfte ein Besuch des grossen Aquariums nicht ausgelassen werden, bevor wir uns dann noch auf einen kleinen Spaziergang und ein anschliessendes Mittagessen begaben, bevor die Drei dann wieder ihren Rückflug «unter die Flügel» nahmen.



Am 30. August hatten wir eine kurze Fahrt nach St. Denis auf der Île d'Oleron vor uns. Gerne hätten wir diese Insel auf der Ostseite Richtung Süden verlassen, aber die Brücke ist leider zu wenig hoch. Der Ort ist mit seinen Pfahlbauten jedoch absolut sehenswert.

Am 31. August unternahmen wir eine längere Fahrt mit 40.4 sm nach Port Médoc, aber bei Sonnenschein, Riesenstrandstränden und wiederum ablandigem Wind, was lässt da das Seglerherz nicht höherschlagen?

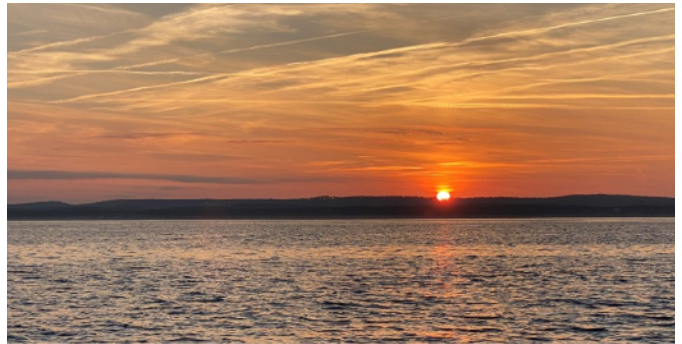
Noch mehr hatten wir am nächsten Tag, am 1. September innerhalb 14 Stunden für die 75.8 sm nach Arcachon mehrheitlich unter schönstem Wetter, vorbei an der grössten Wanderdüne Europas, der «Dune du Piale» zu segeln. Einmal mehr hatten wir unterwegs Besuch, ein Steinwölfer:



Am 2. September war dann ein «Basteltag» und Stadtbesichtigung in Arcachon angesagt.

Arcachon, wie die meisten Orte waren alle Orte einen Besuch wert.

Eingang des Bassin d'Arcachon über Nacht zu ankern. Dort unternahm Adrian einen weiteren Versuch mit seiner Drohne.



Am 4. September ging es weiter Richtung Süden. Unser nächstes Ziel wäre Capbreton, aber um diese Etappe abzukürzen, entschlossen wir uns, im

Tags darauf am 5. September verließen wir um 07:00 unseren Ankerplatz.

Das nächste Ziel war das 56.2 sm entfernte Capbreton, welches wir ebenfalls unter Segel bei schönsten Segelbedingungen erreichten. Unterwegs gönnten wir uns noch ein Bad im 22° warmen Wasser. Darauf war der Seehecht im Strandrestaurant einfach einmalig.

Jetzt, am 6. September hatten wir nur noch kurze Ziele vor uns, das nächste war Bayonne, nördlich von Biarritz. Von dort fuhren wir tags darauf mit dem Bus nach Biarritz, um diese Stadt zu erkunden. Gerne wäre ich dessen Hafen eingefahren, aber ob die mich rein gelassen hätten?



Am 8. September verliessen wir Frankreich Richtung San Sebastian, nachdem sich schon tags zuvor die Pyrenäen zeigten. San Sebastian war eine weitere wahrliche Perle auf meinem Törn. Schon die Einfahrt in den sehr engen Hafen war erlebnisreich, und dass wir überhaupt einen Platz fanden, und erst noch den besten. Nicht umsonst wurde diese Stadt 2016 zur Kulturhauptstadt Europas erklärt.

Erst am übernächsten Tag, am 10. September, nahmen wir Kurs auf das nur 5 sm entfernte Pasajes, das nur schon wegen der engen Einfahrt in die Felsenbucht sehr speziell ist. Aber auch der kleine und hübsche Ort ist absolut sehenswert.

Ja, dann neigte sich der Törn seinem Ende zu, indem wir am 11. September das 16.4 sm entfernte Hendaye anliefen, um die Mea Reques ins Winterlager zu bringen.

An dieser Stelle möchte ich gerne meinen Dank an alle meine Mitsegler, den sehr hilfsbereiten Hafenmeister und an die 4 Mechaniker ausrichten.

Insgesamt legte die Mea Reques im 2021 1'331.8 Seemeilen, darunter 757.0 (56.8%) unter Segel zurück, was doch kein schlechter Schnitt ist.

Nun liegt sie in Hendaye hoch und trocken und wartet auf ihre nächsten Abenteuer in Nordspanien und Portugal



im Jahre 2022. Ich freue mich schon jetzt.

Arnold Flückiger

Korrigenda zum Törn 2020 der Mea Reques im letzt-jährigen Jahrbuch:

Ein Teil des Textes ist leider unter einem Bild verschwunden. Dieser ist nun hier nachgeholt:

Am Ende der Seite 20 (Jahrbuch 21), auf den letzten Satz:

..... Auch Elisabeth war dieser Steinkulisse wegen völlig hingerissen. folgt der Text:

Nachdem wir die Gezeitenschwelle von Ploumanac'h überqueren konnten, ging es weiter nach Roscoff. Von dort reisten wir zusammen (ich für ein paar Tage) mit dem TGV in die Schweiz um ein paar Tage mit unseren Angehörigen zu verbringen. Am Dienstagsabend, den 5. August, bevor ich wieder nach Roscoff fuhr, sahen wir im Krimi von Kommissar Dupin, wo wir uns wenige Tage zuvor aufhielten. Das war doch sehr speziell... Mit Laurent fuhr ich alsdann mit dem TGV wieder nach Roscoff um weitere schöne Orte wie; Île de Batz, Porsall, Île Ouessant, Carmaret sur Mer, Douarnenez, Morgat und Brest anzulaufen, bevor Laurent nach Hause musste. Mit Adrian ging es dann via der kleinen Atlantikinsel «Île Molène», Roscoff, Ploumanac'h und Paimpol nach St. Malo. Von Ploumanac'h nach Paimpol erlebten wir eine recht stürmische Fahrt.

Fortsetzung Seite 21:

.....Gezeitenbedingt wollten wir Ploumanac'h um 04:00 verlassen, aber nach eingehender gemeinsamen Beratung um 4:00 Uhr und angesichts der engen Ausfahrt und der vielen Steine sowie dem Starkwind und der landnahen Brandung, legten wir uns bis 08:00 nochmals aufs Ohr.

beaufort5

Segeln aus Leidenschaft



Skippertraining
Channel Crossing

Frauensegeln
Kulturtörns

Manövertörns
Rent a Skipper

beaufort5 GmbH 3652 Hilterfingen

info@beaufort5.ch www.beaufort5.ch

Nautischer Elektro-Grundkurs

Anmeldung und
Termine finden Sie
auf der Homepage



**Folgekurs: IT an Bord
für Weltenbummler**

NAUTIC  TRONIC
Swiss Technology and Quality Aboard

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

Elektroproblem an Bord...?



NAUTIC  TRONIC
Swiss Technology and Quality Aboard

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

Törn Kykladen / Peloponnes (GRE) Fotobericht von Antonio Di Criscio



In einem so windigen Segelrevier ist die Planung sehr wichtig.



Crew: Antonio, Adriano, Colin



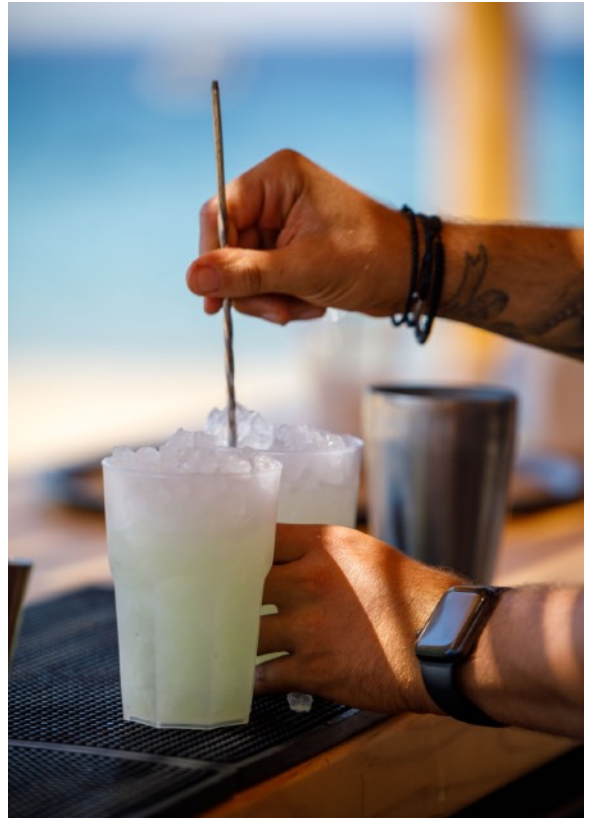
Insel Kythnos, Oreos Apokriosi



Insel Kythnos, Besuch der Chapel of St. Luke



Unsere Yacht vorne: Dufour 365 GL

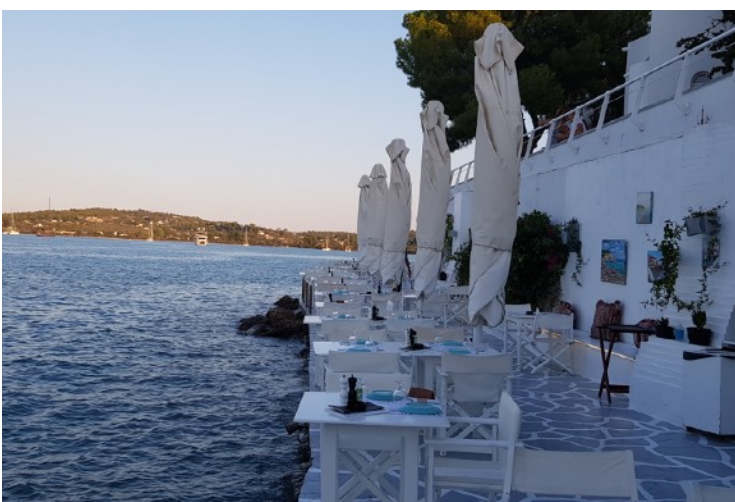




Insel Hydra



*Der Meltemi nimmt kontinuierlich zu (>30 kn).
Wir finden Schutz auf der Insel Hydra und
geniessen danach wieder ein Bier in Ruhe.*



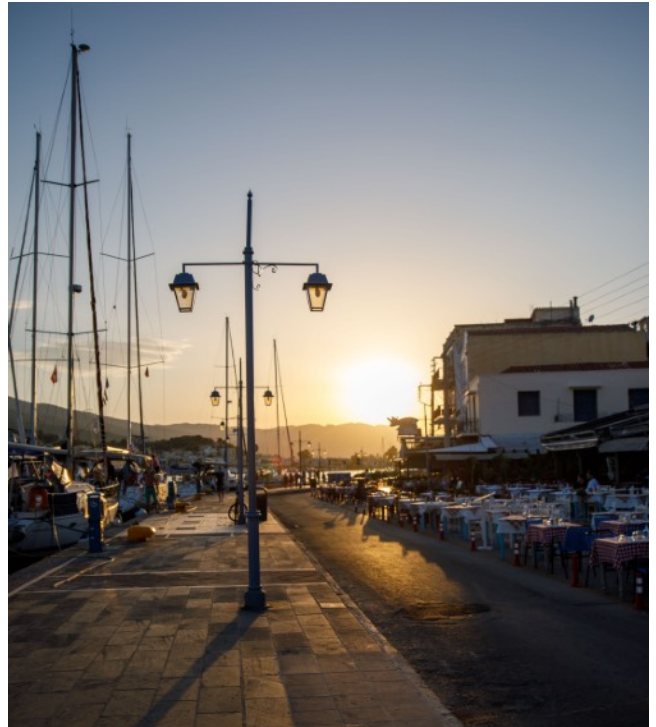
*Wir staunen immer wieder über die schönen
Standorte der Tavernen.*

Wasser auf den Inseln, ein rares Gut.





*Sonnenuntergang bei Cheli (Argolischer Golf)
Rechts: Insel Poros*



*Unten beide Bilder Insel Aegina.
In der Bucht liegt unsere Yacht.
Dorischer Tempel 5. Jh. v. Chr. zu Ehren der Göttin
Aphaia.*



Auf dem Eisbrecher durch die NE-Passage Udo Wittenberg

Die Nordostpassage, auch Nördlicher Seeweg, ist ein Seeweg im Nordpolarmeer entlang der Nordküste Eurasiens, der Atlantik und Pazifik verbindet. Dieser Seeweg ist rund 6.500 Kilometer lang und spielt für die Transarktische Schifffahrt eine wichtige Rolle. Schon mehrmals war Udo Wittenberg in der Arktis unterwegs. Nun sollt es die verrückteste Reise auf dem grössten russischen Eisbrecher namens **Kaptain Khlebnikov** werden, der nicht atomar sondern mit Schweröl betrieben wird. Schiffsdaten: 8.5 Meter Tiefgang, 126 m lang, das Tanken dauert 7 Stunden.



Die Nordostpassage sei die spannendste aller Arktispassagen, da sie ehemalige Minen (Erze und Kohlen) verbindet sowie reich an Tieren ist. Die Route auf dem Eisbrecher (siehe Karte Nr. 1): Anadyr (Russland) – Beringstrasse (östlichster Punkt Eurasiens) – Wrangel Insel – durch die ostsibirische See nach Westen nach New Sibirien Island - Novaya Zemlya – Zwischenhalt in Murmansk zum Auftanken – St. Josephsinseln (St. Josephsland) – Spitzbergen (Longyearbyen). Dazwischen fanden immer wieder Anlandungen auf kleinen Inseln statt mit Schlauchbooten, sofern es die Witterung oder die Tierwelt erlaubte. (Lagen Walrossherden am Strand, war eine Anlandung zu gefährlich).





Reisedauer: Drei Wochen auf dem Schiff, Anreise nach Anadyr und Rückreise von Longyearbyen nicht gerechnet.

An Bord waren vor allem Passagiere aus Deutschland, Oesterreich und der Schweiz, total 39.

Anadyr: (Startpunkt) Die Stadt wurde am 3. August 1889 von dem russischen Militärarzt und Polarforscher Lew Franzewitsch Grinewezki an der Mündung des kleinen Flusses Kasatschka gegründet. Die Entfernung von Anadyr nach Moskau beträgt 6192 km. Befestigte Straßen zu entfernteren Orten gibt es bisher nicht. Im Jahr 2012 begann der Bau einer Fernstraße von Omsukschan nach Anadyr. Heute: 12'000 Einwohner, östlichste Stadt Eurasiens auf 177 Grad E. Sehenswert die oberirdisch verlegten Kanalisationen wegen dem Permafrost. Ferner die alten Bunker im Granitgebirge, wo einst die Russen Atomsprengköpfe lagerten; die Raketen, die sie tragen sollten, wurden einige Kilometer von der Stadt entfernt stationiert. Heute sind diese Bunker alle leer und zerfallen. In der Stadt wird nicht umweltfreundlich geheizt, da der Hauptenergieträger immer noch die Kohle ist.



Die Beringstrasse: Semyon Dezhnev 1648/49 - ein herausragender russischer Seefahrer, Kosakenhauptling sowie Pelzhandler - war der erste Mensch, der das Ostkap Eurasiens ganz umfuhr. Mit seiner Fahrt durch die Beringstrae widerlegte er die Auffassung, dass zwischen Amerika und Asien eine Landverbindung besteht. Er hat das in einem Bericht festgehalten. Leider las niemand diesen Bericht. Erst 80 Jahre später umfuhr Bering das Cap und gab ihm den Namen. Es ist bemerkenswert, dass Bering es nicht geschafft hat, die gesamte Meerenge zu durchqueren, und sich darauf beschränken musste, nur in seinem südlichen Teil zu segeln, während Dezhnev die Meerenge ber ihre gesamte Länge von Nord nach Süd passierte. (Die Beringstrasse sollte demnach eigentlich Deshnevstrasse heissen).



Insel **Wrangel** mit 2.5-stündigem Spaziergang: Die ganze Insel (150 * 180 km) ist Naturreservat und Unesco Kulturerbe. Es leben nur ca 100 Menschen hier, der Rest ist Natur pur. Verschiedene Anlandungen gab es danach zur Besichtigung der Tierwelt: Brutplätze der Dreizehenmven, der Dickschnabellummen, der Papageientaucher, der Gelschopflunde (= absoluter Star unter diesen Vgeln und Verwandter der Papageientaucher) etc.

Walrosse machten es sich entweder am Strand oder auf Eisschollen gemütlich und Eisbären streiften allein oder als Familie (Mutter und Kind) umher.



Gelbschopflunde



Dickschnabellummen



Dreizehenmve







Anlandungen fanden in der Regel mit Schlauchbooten statt. Wenn sich dafür die Küste nicht eignete, flog uns der Helikopter aus.

Die Insel **Novaya Zemlya** erinnert an Patagonien: bis 400 Meter dicke Gletscher, die steil ins Meer abfallen. Es gibt nur primitive Pflanzen wie Moose und Flechten. Das vulkanische Gestein glänzt zuweilen mit wunderbaren Farben. Ab 1955 wurde Nowaja Semlja unter dem Codenamen „Objekt 700“ für Kernwaffenversuche der Sowjetunion genutzt. Unter anderem wurde über diesem Gelände auch die sogenannte Zar-Bombe getestet, die mit 57 Megatonnen TNT-Äquivalent die größte je gezündete Kernfusionswaffe ist. Insgesamt wurden in dem Gebiet bis 1990 in drei Zonen 130 Kernwaffenversuche durchgeführt, darunter 88 atmosphärische, 39 unterirdische und drei unter Wasser. Laut verschiedener Berichte lagern auf der Insel und in den Gewässern der östlich gelegenen Karasee große Mengen radioaktiven Mülls.

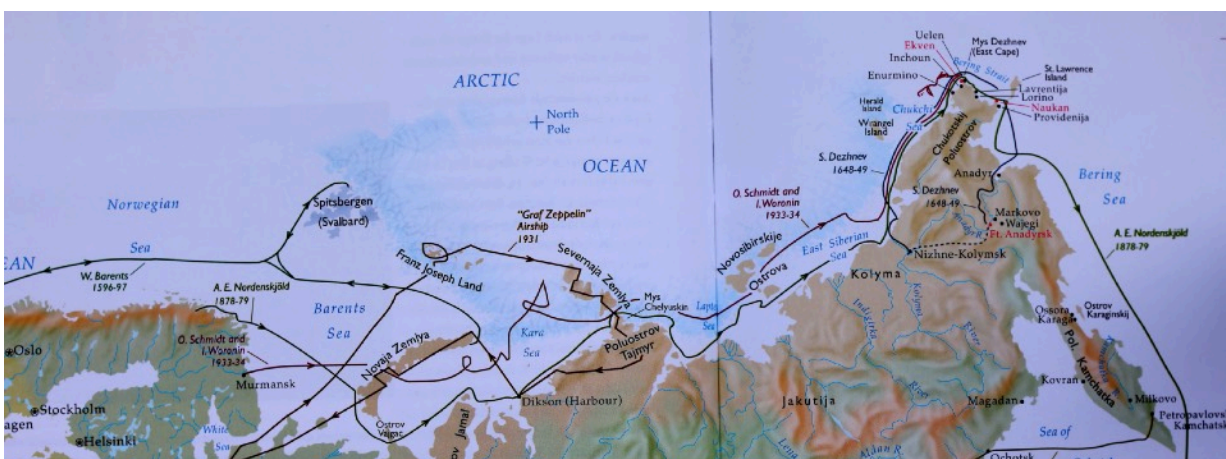


In Murmansk (russische Atom U-Boot Basis) gab es ausserplanmässig einen Zwischenstopp, um das Schiff aufzutanken, bevor die Fahrt zum **Franz Joseph Land**

fortgesetzt wurde. (191 Inseln, benannt in den 1870er Jahren nach dem Kaiser von Österreich und König von Ungarn, Franz Joseph I. Darum tragen viele Inseln deutsche Namen). Einige dürfen nicht angelaufen werden, da sie im russischen Militärsperregebiet liegen. Besonderes Kennzeichen in der Inselgruppe sind zwei spitze Felsen, zwischen denen mit Kleinbooten durchgefahren werden kann. Für die seltene Elfenbeinmöwe ist der Archipel eines der wichtigsten Brutgebiete in der russischen Arktis. Die Population wird hier auf 1000 bis 1500 Paare geschätzt. Ferner nisten hier Krappentaucher, Eissturmvogel und Gryllteiste.



Die letzte Strecke mit dem Eisbrecher führte die Reisegruppe nach **Spitzbergen** in Norwegen in die Hauptstadt Longyearbyen.



Vorstandsarbeit in Covidzeiten

Nichts von gemütlichem Beisammensein mit gemeinsamem Nachtessen und anschliessender Sitzung, sondern Zoom-Konferenzen und Notfallentscheidungen mit zum Teil täglich wechselnden Covid-Bedingungen. Kann dieser Kurs noch durchgeführt werden unter den gegebenen Bedingungen? Was ist eventuell vorzukehren, wenn er unbedingt stattfinden soll? - Jetzt haben wir den Start des HSA-Kurses schon 2 Mal verschoben; muss er ganz abgesagt werden? Oder zaubern wir einen Onlinekurs aus der Hosentasche? - Einsicht: In so kurzer Zeit können Kurse nicht einfach online aufgegleist werden. - Wie verhalten wir uns in Bezug auf Stammende? Fallen lassen? Teilnehmerzahl beschränken? Grösseren Saal mieten? 2G verlangen wie vom Bund vorgeschrieben oder ausfallen lassen? Einreisebeschränkungen in andere Länder verunmöglichten viele Törns, dennoch sind Mutige unterwegs gewesen, was in diesem Jahrbuch doch zu tollen Erlebnisberichten beitrug.

Es war nicht immer leicht, die richtigen Entscheide zu fällen, was auch dazu führte, dass einige wegen den getroffenen Massnahmen dem CCS den Austritt mitteilten! - *Allen Leuten recht getan, ist eine Sache, die niemand kann* - dieser Satz hat wohl noch selten eine so grosse Bedeutung erhalten wie zu Covidzeiten.

Nun blicken wir etwas gelassener dem Jahr 22 entgegen und hoffen auf langsame Besserung! In diesem Sinn: Packen wir's an.

Hugo Buser



Ihr Partner
für unvergessliche Ferien!



Badeferien

Yachtcharter

Individualreisen

www.koenigreisen.ch

www.aegaeis.ch

mtruessel@koenigreisen.ch

truessel@aegaeis.ch

061 711 22 33

061 712 15 00



König Reisen AG
Hauptstrasse 8
CH-4153 Reinach

konigreisen
Inh. M. + O. Trüssel



Cruising Club Schweiz, Regionalgruppe Basel

Protokoll der 55. Generalversammlung vom 12. November 2021 Hotel Mühle, Aesch

Begrüssung durch den Captain

Captain Monika Naef begrüsst die Anwesenden. Per E-Mail versendete Einladungen sind rechtzeitig 10 Tage vor der GV bei den Mitgliedern angekommen. Beim Versand der Einladung per Brief für Mitglieder, die das gewünscht haben, ist es aber zu einer Verspätung gekommen. Captain Monika Naef stellt die Frage, ob in diesem Fall die anwesenden Mitglieder bereit sind, die GV trotzdem wie geplant durchzuführen. Alle Anwesenden wollen die GV durchführen. Die GV ist daher beschlussfähig und Monika Naef eröffnet die Versammlung.

1. Wahl des Tagespräsidiums, des Protokollführers und des Stimmzählenden

Captain Monika Naef schlägt Silvio Ofner als Tagespräsidenten, Constantin Sluka als Protokollführer und René Lattmann als Stimmzähler vor. Es gehen keine weiteren Vorschläge ein. Die Genannten werden einstimmig gewählt.

2. Genehmigung der Traktandenliste

Die Traktandenliste wird ohne Enthaltung einstimmig genehmigt.

3. Genehmigung des Protokoll der 54. Generalversammlung vom 13. 11. 2020

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 2021 beträgt 413 Mitglieder, davon 10 Junioren, 2 Ehrenmitglieder und 8 Gönner.

Im Vereinsjahr 2020/2021 sind 22 Mitglieder aus der RG Basel ausgetreten (davon 2 als Wechsel zur RG Bodensee). Ein Ausschluss wurde vom Zentralvorstand ausgesprochen. Leider haben wir auch einen Todesfall zu verzeichnen. Eine Gedenkminute wird für das verstorbene Mitglied Alfred Stingelin eingelegt.

Auf Antrag des Vorstands werden folgende Personen neu als Mitglied in die RG Basel aufgenommen: Thomas Bernhard Burmeister (*), Daniel Leonard Friedmann, Kathrin Gloystein, Thorsten Hartmann, Oliver Holzenburg, Oliver Kasner, Mira Lüthi, Hans Ramp (*), Tom Reiner, Christian Sury. (Bei mit (*) markierten Mitgliedern handelt es sich um Wiedereintritte ehemaliger RG Mitglieder)

Der Captain heisst die neuen herzlich Mitglieder willkommen!

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.

Neben der weiterhin bestehenden Situation durch COVID-19 gab es mit dem Ausfall von Hans Litscher eine weitere besondere Herausforderung im Vorstand. Die Eventplanung musste als Sofortmassnahme umgestellt werden. Leider konnte das Sicherheitstraining (WSST) aber ohne Hans nicht durchgeführt werden.

Der Ausbildungsleiter Antonio Di Criscio hat den Wunsch, aus dem Vorstand zurückzutreten. Er hat sich aber freundlicherweise bereit erklärt, bis ein Nachfolger gefunden ist, die Ausbildungsagenden weiterhin zu leiten. Unser Materialwart ist zurückgetreten. Der Vorstand dankt Giuseppe Leone für seinen Einsatz.

Die Vorstandsmitglieder Andreas Rüdüsühli und Constantin Sluka sind Väter geworden. Die neue Software „Bexio“ wurde vollständig eingeführt und ermöglicht Mitgliederadministration, Buchhaltung, den einfacheren Versand von E-Mails und Briefen und erleichtert die Rechnungsstellung. Bei der Mutation von Mitgliederangaben und dem Abgleich mit dem Zentralclub gibt es leider noch manchmal Probleme. Die Situation durch COVID-19 hat im abgelaufenen Vereinsjahr weiterhin keine Planbarkeit erlaubt. In vielen Vorstandssitzungen (leider meistens virtuell) wurde die Lage immer wieder neu besprochen und das weitere Vorgehen diskutiert.

Alle Ausbildungskurse und der St.Malo Törn mussten abgesagt werden, aber Daniel Schenk hat einen Sommertörn mit Jugendlichen in St.Malo durchgeführt. RG-Törns wurden abgesagt, oder gar nicht erst geplant.

Leider mussten viele Stammabende abgesagt werden, wodurch der Kontakt zu den Mitgliedern und als weitere Folge die Suche nach neuen Vorstandsmitgliedern sehr schwierig wurde. Neu findet der Hock am Rhy jetzt jede 2. Woche statt.

5b. Jahresbericht Ausbildung

Unser Ausbildungsleiter Antonio Di Criscio ist leider aus beruflichen Gründen verhindert und nicht anwesend. Captain Monika Naef berichtet aus seinem Ressort.

Der HSA Kurs musste nach zwei Versuchen, ihn im Oktober 2020 und Frühjahr 2021 physisch durchzuführen, endgültig abgesagt werden. Eine virtuelle Durchführung war leider nicht möglich. Die HSA Prüfungen fanden dennoch statt. Die Frist zum Sammeln der Seemeilen für den HSA wurde erneut verlängert. Einzig der Hafenmanövertörn konnte schliesslich mit 3 Schiffen im Herbst durchgeführt werden.

Der Captain bedankt sich herzlich bei Antonio und Martina Weiss, die im Vorstand für die Kursverwaltung verantwortlich ist, für ihren grossen Einsatz bei der Planung und Verschiebung aller Kurse.

5c. Jahresbericht Diverses

Die RG Törns Irland respektive Cuxhaven wurden abgesagt.

Vize-Captain Hugo Buser bedankt sich bei allen Inserenten für das Jahrbuch und bittet die RG Mitglieder, diese zu berücksichtigen. Die Suche nach Inserenten gestaltet sich schwierig, da gedruckte Werbung weniger Leute anspricht als Online Werbung. Er bittet um Beiträge (auch von privaten Törns) für das neue Jahrbuch, damit es nicht nur aus dem Protokoll der GV und einer Mitgliederliste besteht.

Der Captain bedankt sich bei Hugo für die grossartige Arbeit am Jahrbuch.

5d. Jahresbericht Anlässe

Captain Monika Naef berichtet von den Anlässen der RG Basel. Die meisten Anlässe im letzten Vereinsjahr konnten leider nicht durchgeführt werden. Dennoch konnten ein paar Anlässe erfolgreich stattfinden. Im März fand ein virtueller Stammabend mit einem Vortrag zu Aspekten der kommerziellen Fischerei statt. Im September gab es eine Biberführung durchgeführt vom Naturschutz BL an der Birs. Im Oktober konnte der Hafenmanövertörn aus dem Frühjahr nachgeholt werden. Mit dem Verein „Waidling Basel“ wurde im Oktober ein Stammabend auf dem Rhein durchgeführt.

5e. Jahresbericht CCS Zentralclub

Captain Monika Naef hat die Interessen der RG Basel in den Sitzungen des Zentralvorstands (viele davon wiederum virtuell) vertreten. Im Zentralvorstand wurden die Törnorganisation aufgrund COVID-19 besprochen und eine neue Clubpolitik verabschiedet. Sandro Reinhard wurde zum neuen Generalsekretär gewählt, da Marc Rösch Ende 2022 in den Ruhestand treten wird. Die Finanzen des Zentralclubs stehen gut, da weniger Törns durchgeführt wurden und ein Gewinn erzielt wurde.

In der AG „Neues Schiff“ hat uns bisher Rahel Sameli vertreten, sie kann aufgrund ihres Austritts aus dem CCS nicht mehr teilnehmen. Der Captain bittet Interessierte zur Mitarbeit in der AG.

Die Jahresberichte werden ohne Enthaltung einstimmig angenommen.

6. Jahresbericht des Kassiers, Jahresrechnung 2020/2021, Revisionsbericht

Die Jahresrechnung 2020/2021 liegt als Tischvorlage vor.

Andreas Rüdüsühli führt durch die Erfolgsrechnung, die einen **Verlust von CHF 2'596** ausweist. Das ist besser als der budgetierte Verlust von CHF 8'300, weil wir fast keine Anlässe durchgeführt haben.

Der Erfolg bei Törns von CHF 425 liegt bedingt durch die Covid-19 Absagen deutlich unter dem Budget von CHF 4'000 (der St. Malo Törn konnte nur mit einem Boot durchgeführt werden). Gesamthaft gesehen sind wir als RG sehr glimpflich durch die Covid-19 Situation gekommen.

In der Erfolgsrechnung mussten zwei Rechnungen, die nicht bezahlt wurden, abgeschrieben werden, wodurch Forderungen über CHF 1'200 verloren wurden. Zwei Rettungsinselfen wurden von der RG Basel als Occasion gekauft.

Die Bilanzsumme beträgt CHF 140'027.

Hans-Rudolf Roth bedankt sich im Namen der Revisoren beim Kassier für die gute Arbeit und empfiehlt der Generalversammlung die Annahme der Jahresrechnung.

Die Jahresrechnung wird ohne Enthaltung einstimmig angenommen.

7. Entlastung des Kassiers und des Vorstands

Der Kassier Andreas Rüdüsühli wird mit einer Enthaltung einstimmig entlastet.

Der Vorstand wird mit 5 Enthaltungen ohne Gegenstimme entlastet.

8. Wahlen

8a. Wahlen Vorstand

Der aktuelle Vorstand wurde an der GV 2019 gewählt und muss gemäss Statuten neu für eine Dauer von zwei Geschäftsjahren gewählt werden. Der Vorstand schlägt vor, Monika Naef als Captain, Hugo Buser als Vize-Captain (& Jahrbuch), Antonio Di Criscio als Ausbildungschef, Constantin Sluka als Sekretär, Andreas Rüdüsühli als Kassier, Niklaus Friedrich als Beisitzer (Anlässe), Hans Litscher als Beisitzer (Anlässe) und Martina Weiss als Beisitzerin (Administration Kurse, Protokolle; ad interim: Juniorinnen und Junioren) bis zum Ende der ordentlichen GV im Jahr 2023 zu wählen.

Silvio Ofner bedankt sich für die Wahl zum Tagespräsidenten. Er bedankt sich beim Vorstand für die sehr gute Arbeit in dem herausfordernden Jahr, in dem nichts sicher planbar war.

Silvio Ofner fragt, ob der Vorstand den Saal verlassen soll. Es gibt keine Wortmeldungen. Kein weiteres Mitglied stellt sich zur Wahl als Captain.

Silvio bedankt sich herzlich bei Captain Monika Naef für die tolle Arbeit und schlägt sie zur Wiederwahl vor. Monika wird ohne Enthaltung einstimmig zum Captain wiedergewählt. Sie bedankt sich für das Vertrauen.

Silvio stellt den Antrag, den restlichen Vorstand in Globo zu wählen. Alle Vorstandsmitglieder stellen sich zur Wiederwahl. Hans Litscher möchte weiterhin mit sehr reduziertem Pensum im Vorstand bleiben und seine Agenden mit Niklaus Friedrich teilen. Der Vorstand wird ohne Enthaltung einstimmig für weitere 2 Jahre gewählt.

Monika bedankt sich bei Silvio für die Durchführung der Wahlen.

8b. Wahlen Kontrollstelle

Die Kontrollstelle muss gemäss Artikel 8 der Statuten alle zwei Jahre gewählt werden.

Die bisherigen Revisoren Barbara Huber, Hansruedi Zingg und Hans-Ruedi Roth stellen sich zur Wiederwahl. Der Vorstand schlägt vor, sie bis zum Ende der ordentlichen GV 2023 als Revisoren zu wählen. Sie werden ohne Enthaltung einstimmig wiedergewählt. Captain Monika Naef dankt ihnen für ihre Arbeit.

9. Ausblick Clubjahr 2021/2022

Captain Monika Naef stellt die Termine für die Stammabende im neuen Vereinsjahr vor. Sie bittet um Ideen und Vorschläge zu Stammabenden.

Die kommenden Veranstaltungen sind das Weihnachtsessen im Seemannskeller am Freitag, 15.12.2021 und der Neujahrsanlass im neuen Hafenumuseum am Donnerstag, 27.1.2022. Bei beiden Anlässen sind Einschränkungen durch die geltenden COVID-19 Regelungen vorbehalten)

Die 56. Generalversammlung wird am Freitag, 11.11.2022 stattfinden.

Auf Wunsch des Zentralclubs wurde die GV des CCS Schweiz in Basel von 2021 auf 2022 verschoben. Der neue Termin ist am Samstag, 26.11.2022.

Der Ausbildungstörn in St. Malo findet 2022 mit Option auf 5 Schiffe statt, Daniel Schenk wird wieder einen Sommertörn in St. Malo durchführen.

Der HSA Kurs fing am 18. Oktober an. Er findet an zwei Abenden statt und ist ausgebucht. Mangels Referent kann der WSST (Sicherheitstraining) leider nicht stattfinden und muss abgesagt werden. In den Kursen Astronavigation, Radar und Seefunk hat es noch freie Plätze. Der Hafenanövertörn wird im Frühjahr 2022 in Langenargen (D) durchgeführt.

Der Vorstand sucht nach neuen Vorstandsmitgliedern und bittet um Beiträge für das Jahrbuch 2022. Auch um Mithilfe bei der Vorbereitung der GV des CCS Schweiz in Basel 2022 wird gebeten. Interessenten melden sich bitte beim Vorstand.

10. Genehmigung des Budgets 2021/2022

Kassier Andreas Rüdüsühli stellt das Budget für das neue Vereinsjahr vor. Ein Verlust von CHF 19'500 wird budgetiert. In der Erfolgsrechnung werden die Mitgliedsbeiträge aus dem dreijährigen Durchschnitt budgetiert. CHF 10'000 werden unter Anlässe als diverse Kosten für die Durchführung der CCS Schweiz GV in Basel budgetiert. Für die Durchführung des WSST wird die Anschaffung einer neuen Rettungsinsel budgetiert, da die RG Basel den Kurs weiterhin anbieten möchte.

Das Budget 2021/2022 mit einem Verlust von CHF 19'550 wird einstimmig, mit einer Enthaltung, genehmigt.

11. Festlegung Mitgliederbeiträge

Die Mitgliederbeiträge von **CHF 30.-** für aktive Mitglieder und **CHF 60.-** für Gönner werden auf Antrag des Vorstandes einstimmig, mit einer Enthaltung, für das Jahr 2021/2022 bestätigt.

12. Anträge von Mitgliedern

Innerhalb der statutarischen Frist (30. September 2021) sind keine Anträge von Mitgliedern eingegangen. Silvio Ofner regt an, dass der Vorstand vor Ablauf der statutarischen Frist eine Erinnerung an die Mitglieder schickt.

13. Diverses

Das Materiallager Ziefen wird uns leider per 30.6.2022 gekündigt. Der Vorstand ist daher auf der Suche nach einem neuen Materiallager. Neben sechs Spinden mit dem Archiv und den Rettungswesten wird auch Platz für einen Grill, einen Schiffsmotor und die Rettungsinseln benötigt.

Für das Protokoll

Monika Naef

Constantin Sluka

Impressum



Redaktion / Layout: Hugo Buser

*Titelbild: Route der Rückführung der wegen Covid gestrandeten Ovni
Erste Etappe: Panama Nassau*

Produktion Schaub Medien AG Liestal

Auflage 520

Törnberichte:

- *Überführung Ovni Panama - Nassau: Christian Stucki (S.15)*
- *Segeln in den Westschären Schwedens: Niklaus Friederich (S.23)*
- *Sagarena im Medicane Ianos: Hubert Hochstrasser (Seite 31)*
- *Segeltörn Ibiza: Pascal Burkhalter (Seite 34)*
- *Mea Requies auf den Spuren Dupins: Arnold Flückiger (Seite 37)*
- *Törn Kykladen / Peleponnes: Antonio di Criscio (Seite 48)*
- *Auf Eisbrecher durch die NE-Passage: Udo Wittenberg (Seite 52)*

Inserenten (alphabetisch)

ägäis Yachting Reinach

beaufort 5 / Rahel Sameli

Bootswerft Berger Spiez

Buser Architekten

Girardet Consulting AG Basel

Holyday Yachting Schafisheim

Murette AG Versicherungen CCS Bern

my charter Zürich

Nautitronic Münchenstein

Papeterie Rössligass Muttenz

Sailtex Aebischer Thun

Schaub Medien Liestal

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