



# *Jahrbuch 2021*

*CCS Regionalgruppe Basel*



# gönne dir einen **NEUEN**

**Mobile-Vertrag**   
von breitband.ch  
**ab 19.90**

z.B.

## **Mobile M**

Anrufe, Surfen, SMS CH & FL

**Flat**

+

Anrufe EU+

**1000 Min.**

+

mobile Daten EU+

**3 GB**

+

SMS in EU+

**1000**

„Flat“ beinhaltet 3000 Gesprächs-Minuten und 3000 SMS pro Monat. Nach Erreichen dieser Freimenge werden Gespräche National (innerhalb CH&FL), bzw. International (aus CH&FL nach EU+), sowie ausgehende Roaming-Gespräche in die EU+ mit CHF 0.45 pro Minute verrechnet. Eingehende Roaming-Gespräche aus EU+ kosten dann CHF 0.23 pro Minute. Jede weitere SMS wird mit CHF 0.23 verrechnet. Exkl. Spezialnummern. „Flat mobile Daten“ beinhaltet 100 GB (Gigabytes). Jedes weitere MB wird mit CHF 0.05 verrechnet und die Geschwindigkeit wird auf 128 KB/s gedrosselt. Die gesamte Tarif- und Zonenübersicht finden Sie auf [breitband.ch](http://breitband.ch). Alle Preise in CHF/Mt. wenn nicht anders ausgewiesen Die Leistungsbeschreibungen der Angebote sind nicht abschliessend.  
breitband.ch - ein Service der ImproWare AG.

# Vorwort des Captains für das Jahr 2021

Liebe Mitglieder der RG Basel, liebe Interessentinnen und Interessenten!

Es freut mich ausserordentlich, dass Ihr dieses Jahrbuch in den Händen halten könnt! Das ist nach dem aussergewöhnlichen, von Covid-19 geprägten Jahr 2020 alles andere als eine Selbstverständlichkeit. Ein grosser Dank sei an dieser Stelle Hugo Buser ausgesprochen, der interessante Beiträge eingefordert und redigiert, Sponsoren gesucht und gefunden, und das Jahrbuch am Ende verwirklicht hat!

Segelnde und Motorbootfahrende sind sich zwar gewohnt, vorausschauend zu planen und sich dann trotzdem flexibel der sich ergebenden Situation anzupassen. In diesem Sinn hat das vergangene Jahr viel Flexibilität und Verständnis von uns allen einverlangt – viele Törns, auf die wir uns vorbereitet und gefreut haben, mussten abgesagt werden. Aber dennoch haben es einige Mutige von Euch geschafft, das Ruder in die Hand zu nehmen und Segelabenteuer auch im Ausland zu erleben. Nicht nur das, Ihr seid grosszügig und teilt Eure Erlebnisse mit uns allen in diesem Jahrbuch mit Text und Bildern. Dafür danke ich Euch!

Im kommenden Jahr ist wiederum ein RG-Törn geplant. Auch hier musste bereits jetzt schon Flexibilität gezeigt werden: Aufgrund der Anpassungen des Törnprogramms des CCS Schweiz wurde die bereits gemachte Grobplanung wieder über den Haufen geworfen. Nun geht die Reise statt nach Irland von Dublin nach Cork in den Norden von Kiel nach Harlingen oder auch nicht..... Auch diverse private Törns sind geplant. Wir sind gespannt auf die Berichte im nächsten Jahrbuch und wünschen allen Skippern und Crews jetzt schon allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel!

Auch unsere Ausbilder waren dieses Jahr stark gefordert. Zum guten Glück konnten zu Beginn des Jahres 2020 die Ausbildungen abgeschlossen und die Prüfungen noch abgelegt werden. Das Meilensammeln wurde allerdings fast unmöglich, weshalb die Fristen dafür vom Bundesamt für Seeschifffahrt um ein Jahr erstreckt wurden.

Für das laufende Semester entpuppten sich die immer wieder wechselnden Massnahmen der Behörden als äusserst herausfordernd. Kaum hatten die Ausbilder unter der Leitung von Antonio das Programm umgestellt, traten schon wieder Änderungen oder eine Verschärfung von Massnahmen in Kraft. Immer wieder mussten wir den Beginn der Hochseeausbildung verschieben. Für die Ausbilder, die ihre Freizeit zur Verfügung stellen, bedeuten die Anpassungen ein grosses Quantum an Mehrarbeit. Wir hoffen, dass wir 2021 dennoch ein interessantes Ausbildungsprogramm offerieren können. Für ihren unermüdlichen Einsatz danke ich den Ausbildern und ebenso Martina, die immer wieder die Teilnehmenden trösten muss, von Herzen!

Dank dem unermüdlichen Einsatz und dem unschlagbaren Optimismus unseres ehemaligen Captains Hans können wir auf viele interessante Anlässe zurückblicken. Er hat diese mit viel Engagement und Herzblut organisiert und die ihm zugetragenen Ideen umgesetzt. Doch auch die Planung der Events für 2021 bleibt weiterhin anspruchsvoll. Es ist uns wichtig, dass wir ein attraktives Programm anbieten können und gleichzeitig die Gesundheit unserer Mitglieder schützen können. Leider können wir für dieses Jahr mit der Publikation des Jahrbuches kein detailliertes Programm vorstellen. Bitte schaut auf unserer Webseite nach; dort findet Ihr jeweils die Informationen zu den aktuellen Anlässen.

Das besondere Jahr zwang auch den Vorstand, sich oft in virtueller Form zu treffen. Meiner Vorstandskollegin Martina und allen meinen Kollegen im Vorstand danke ich für deren Einsatz, die guten Gespräche und die Flexibilität. Wir sind uns alle einig, sich in Wirklichkeit zu treffen ist viel besser, als virtuell.

Als Novum können wir auch die erstmals in der Geschichte der RG-Basel durchgeführten virtuellen Generalversammlung im Jahr 2020 verzeichnen. Wir sind die einzige RG, welche die Generalversammlung nicht auf dem schriftlichen Weg durchgeführt hat. Die Präferenz des Vorstands wäre klar gewesen, Euch vor Ort einzuladen. Aber das war aufgrund der besonderen Situation nicht möglich. Wir fanden die virtuelle Durchführung sei die nächst beste Option. Leider nahmen weniger Personen teil als an den früheren Generalversammlungen. Vielleicht, weil es kein Nachtessen gab? Als Resultat einer konsultativen Abstimmung an der Generalversammlung findet Ihr die Mitgliederliste dieses Jahr als Beilage zum Jahrbuch. Wir bitten Euch, diese Adressen nur für die Vereinszwecke zu gebrauchen.

Im Jahr 2021 wird die RG-Basel übrigens noch die Generalversammlung des CCS Schweiz in Basel organisieren. Wir haben schon viele Ideen für ein spannendes Programm!

Nun wünsche ich Euch allen ein sicheres, gesundes und gutes Segeljahr!

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

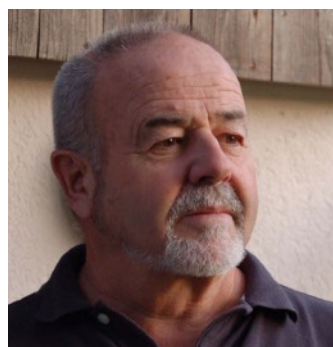
079 600 03 40  
ausbildung@ccs-rgbasel.ch



### 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 00  
niklaus.friederich@ccs-  
rgbasel.ch



**Schreinerei Ringli AG**  
[www.ringliag.ch](http://www.ringliag.ch)

*E digge Schryner*  
syt 1878

- Parkettarbeiten
- Massküchen
- Türsicherheitsschlösser
- Glaserarbeiten

**061 411 08 38**

Blauenstrasse 3  
4142 Münchenstein

# Wichtige Adressen

<b>RG Adresse</b>	<i>Cruising Club der Schweiz CCS Regionalgruppe Basel 4000 Basel</i>	<i>e-mail: info@ccs-rgbasel.ch  WEB: www.ccs-rgbasel.ch</i>
<b>RG Bankverbindung</b>	<i>IBAN: CH47 0029 2292 1087 1596 0 lautend auf: Cruising Club der Schweiz (CCS) Regionalgruppe Basel</i>	
<b>RG Stammtisch</b>	<i>Restaurant Seemannskeller Südquaistrasse 21 4057 Basel</i>	<i>Tel.: 061 631 58 18</i>
<b>Schweizerisches Schiffahrtsamt</b>	<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>
<b>Generalsekretariat CCS</b>	<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>
<b>Versicherungen</b>	<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>		
<b>Basler Segelclub, Kaiseraugst</b>	<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>
<b>Segelclub Pratteln</b>	<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>
<b>Bootclub Augst</b>	<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>
<b>Segelkameradschaft Südwest e.V.</b>	<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>



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

**beaufort5**  
Segeln aus Leidenschaft



Skippertraining  
Channel Crossing

Frauensegeln  
Kulturtörns

Manövertörns  
Rent a Skipper

# Kursprogramm 2021/2022

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 18.10.21 (17 Abende)  
Bei grosser Beteiligung wird am Dienstag ein zweiter Kurs geführt.

World Sailing Safety Training (ehemals ISAF)  
**Kurs 1:** Freitag 12. und Samstag 13.03.21 **abgesagt (Covid-19)**  
**Kurs 2:** Freitag 19. und Samstag 20.11.21 (jeweils ganzer Tag)

Astronavigation Mittwoch 05.01.22 (7 Abende)

Seefunk SRC Donnerstag 06.01.22 (6 Abende)

Dieselmotorenkurs Samstag 29.01.22 (ganzer Tag)

Radar Termine siehe Homepage wegen Covid  
(2 Freitagabende und 2 Samstage)

Hafenmanöver Kurs Samstag 10. und Sonntag. 11.04.21 (jeweils ganzer Tag)

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 2021/2022

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 Skippern und Crewmitgliedern, ein solches Training alle 5 Jahre zu absolvieren. Für Regattierende ist eine Wiederholung von einzelnen Kurssegmenten alle 5 Jahre obligatorisch und für die Erneuerung des Zertifikats unerlässlich. Die RG Basel bietet dafür einen speziell konzipierten Refresher-Kurs an. Dieser Kurs wird separat ausgeschrieben und dauert einen Tag.

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](http://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**

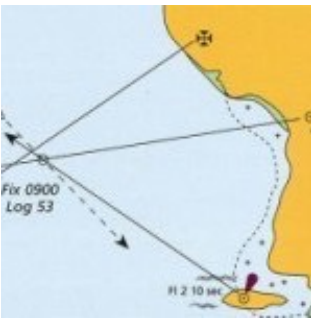


Viele Hochseeausweisinhaber oder -anwärter aber auch Schiffseigner würden gerne einmal ein Schiff chartern, denn die praktische Segelausbildung hat gezeigt, dass Segeln grundsätzlich nicht so schwierig ist. Bei Hafenmanövern sind jedoch viele noch unsicher - auch Schiffseignern geht es manchmal so. Ein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

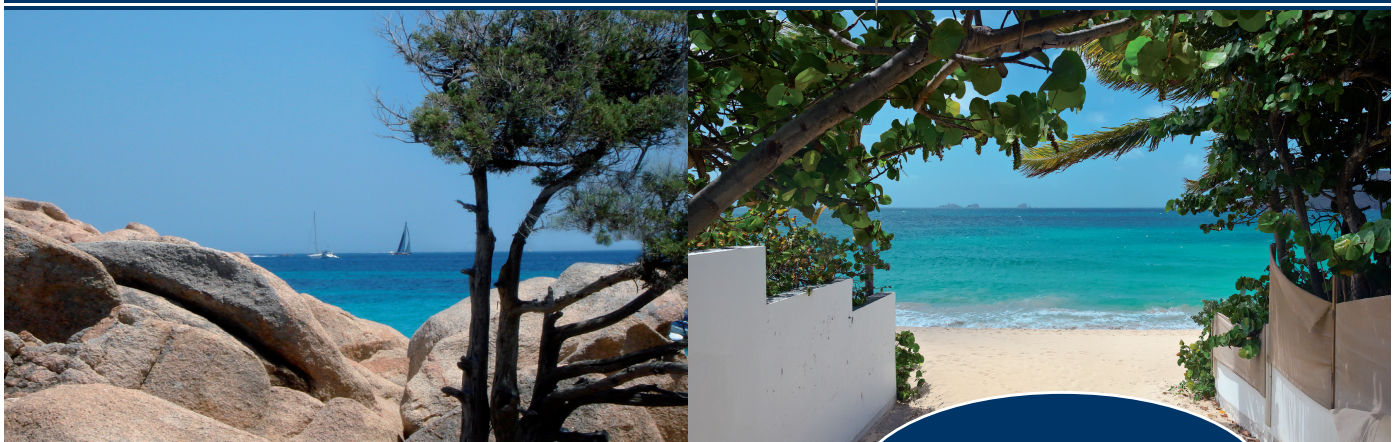


Die Teilnehmenden erhalten eine fundierte Einführung in die Welt der Informatik und Kommunikationstechnik nach aktuellstem Stand der Technik. Es werden Verbindungsmöglichkeiten küstennah wie auch auf Hochsee behandelt. Die Kombination von Theorie und Praxis wird in diesem Kurs direkt praktiziert und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

Für Details konsultiere bitte die Website der RG Basel.

Telefon +41 44 300 35 35 · +41 32 331 35 35  
info@mycharter.ch · www.mycharter.ch

**my charter**  
a registered Trade Mark of my yacht & charter ag



**My Nautical Miles™**  
Buchen und profitieren!  
[www.mycharter.ch](http://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**



Hauptsitz: Theaterstrasse 12, CH - 8001 Zürich

Niederlassung: Wylerweg 5 g, CH - 2563 Ipsach

## Törnprogramm 2021 RG Basel

In der Saison 2021 ist die RG Basel wieder mit eigenen Törns unterwegs in verschiedenen Revieren:

<b>Datum</b>	<b>Revier</b>	<b>Schiff</b>	<b>Skipper</b>	<b>CCS Nr. / Törnart</b>
10./11.4.	Bodensee	Charterschiffe	Diverse der RG	Hafenmanöverkurs
23.4.bis 1.5.	St. Malo	Charterschiffe	Diverse der RG	Ausbildungstörn HSA
28.8.bis 11.9.	Kiel-Harlingen	Smilingswiss III	Rahel Sameli	02/2021/35 RG-Törn*

*\*Dieser Törn wurde am 19. Januar 2021 vom CCS Bern abgesagt, weil das Schiff dieses Törns, die Smiling Swiss, infolge Covid in dieser Saison gar nicht erst zu Wasser gelassen wird. Diesen RG-Törn wird die Skipperin nächstes Jahr nachholen, auf welcher Strecke ist noch unklar.*

In den Schulsommerferien soll nach Möglichkeit ein Jugendtörn stattfinden (zur Zeit in Planung).



# 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](mailto:info@gc-homecare.ch), [www.gc-homecare.ch](http://www.gc-homecare.ch)

# Jahresprogramm 2021 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	Thema
Freitag, 15. Januar 2021	Neujahrsapéro	nach spez. Einladung	<b>abgesagt (Covid-19)</b>
Mittwoch, 20. Januar 2021	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	<b>abgesagt (Covid-19)</b>
Freitag, 22. Januar 2021	Neujahrsapéro	Ausweichdatum	<b>abgesagt (Covid-19)</b>
Mittwoch, 3. Februar 2021	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	<b>abgesagt (Covid-19)</b>
Mittwoch, 10. Februar 2021	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	<b>abgesagt (Covid-19)</b>
Montag, 22. Februar 2021	Morgestraich	Fasnacht 2021	<b>abgesagt (Covid-19)</b>
Mittwoch, 3. März 2021	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	je nach Entscheiden BR / RR Thema siehe Homepage RG
Mittwoch, 17. März 2021	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	Klönsschnack
Mittwoch, 14. April 2021	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	je nach Entscheiden BR / RR Thema siehe Homepage RG
Mittwoch, 21. April 2021	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	Klönsschnack
Mittwoch, 5. Mai 2021	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	je nach Entscheiden BR / RR Thema siehe Homepage RG
Mittwoch, 19. Mai 2021	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	Klönsschnack
Mittwoch, 2. Juni 2021	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	je nach Entscheiden BR
Mittwoch, 16. Juni 2021	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	Klönsschnack
	<b>Sommerpause</b>		
Mittwoch, 11. August 2021	Sommerstamm / Süsswassertag	nach Ansage, siehe Homepage und Einladung	
Mittwoch, 1. September 2021	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	je nach Entscheiden BR / RR Thema siehe Homepage RG
Mittwoch, 22. September 2021	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	Klönsschnack
Mittwoch, 20. Oktober 2021	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	je nach Entscheiden BR / RR Thema siehe Homepage RG
Mittwoch, 27. Oktober 2021	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	Klönsschnack
Mittwoch, 3. November 2021	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	je nach Entscheiden BR / RR Thema siehe Homepage RG
<b>Freitag, 12. November 2021</b>	<b>GV CCS RG Basel</b>	<b>offen</b>	<b>nach Ansage, siehe Homepage und Einladung</b>
Mittwoch, 17. November 2021	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	Klönsschnack
<b>Samstag, 27. November 2021</b>	<b>GV CCS Schweiz in Basel</b>	<b>OK am Planen</b>	<b>nach Ansage, siehe Homepage und Einladung</b>
Mittwoch, 1. Dezember 2021	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	je nach Entscheiden BR / RR Thema siehe Homepage RG
Mittwoch, 15. Dezember 2021	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	Weihnachtsessen

# ***In Panama holt uns der Lockdown ein***

*Was ihr hier lest, basiert auf den Logbucheinträgen unseres geplanten aber nicht durchgeführten Törns 04/2020/11 von Panama nach Kuba zu Beginn des ersten Lockdowns. Vor Törnbeginn reiste ich privat drei Wochen ohne Einschränkungen in Panama herum und hatte dabei zwar erfahren, dass die Fasnacht wegen der Pandemie abgesagt wurde, aber die sich dramatisch verschlechternde Lage in Europa nicht wirklich mitbekommen.*

Samstag 14.3. 20: Nach beunruhigenden Mails von meiner Tochter nehme ich morgens um 5 Uhr Kontakt mit Fredy Haller vom CCS auf. Er lässt mir freie Hand, rät aber in Panama zu bleiben. Den parallel zur Bootsübernahme geplanten Lebensmittelgrosseinkauf sistiere ich vorläufig. Nach der



Bootsübernahme gibt es eine interne Lagebesprechung betreffend Covid 19. Nachmittags findet Mailverkehr mit dem Schiffsverantwortlichen Santiago Girarbille statt. Er geht davon aus, dass die Cruising Swiss in Panama in der Shelter Bay bleibt. Danach Bootsbezug, nur Kleineinkauf und umfassende Sicherheitseinweisung durch den Skipper 2. Nachtessen im Marinarestaurant. Wir entscheiden: Wir bleiben bis am Montag in der Shelter Bay, machen allenfalls Tagesschläge und warten ab, bis das Führungsteam des CCS seine Krisensitzung abgehalten hat (vermutlich Dienstag). Ich informiere Rahel Sameli (die Skipperin des

nachfolgenden Törns), Santiago (Schiffsverantwortlicher) und meine Tochter Martina über unserem Entscheid.

Sonntag 15.3. 20: In der Marina geht das Gerücht um, alle panamaischen Häfen seien gesperrt. Weil Sonntag und der Marinamanager abwesend ist, können wir das nicht zuverlässig klären. Wir verbringen die Zeit mit intensiver Schulung von Anne und Irene am Gross- und Vorsegel mit Setzen, Reffen, Ausreffen und Bergen. Von einem deutschen Segler bekommen wir Goldbrasse geschenkt, die wir an Bord braten und mit Genuss verspeisen. René kann nach vielen Versuchen schlussendlich einen Heimflug für Freitag buchen. (Er wäre wegen Covid 19 lieber gar nie angereist).

Montag 16.3. 20: Heute erfahren wir, dass der Hafen definitiv gesperrt ist. Ich brauche Stunden, um im schwachen und offenbar völlig überlasteten Internet Heimflüge zu finden und zu buchen. Das sind: 22.3. 20: Panama – Havanna (Kuba), 26.3. 20: Havanna – Frankfurt. René schliesst sich unserer Heimreise an. Per E-Mail informiere ich das CCS Clubsekretariat, den Schiffsverantwortlichen und Martina. Abends Bordessen.

Dienstag 17.3. 20: Nach dem Bordfrühstück telefoniere ich mit dem Schiffsverantwortlichen. Danach spreche ich mit Edwin, dem Werftmanager und wir vereinbaren, das Schiff am Freitag um 08:00 Uhr auszuwassern. Wir können einen grossen Teil der Arbeitsliste abarbeiten, vor allem die aufwändigeren Dinge. Lunch mit Dessert an Bord. Abends Zimmerbezug im Hotel.

Mittwoch 18.3. 20: Frühstück im Hotel. Anschliessend Putz- und Vorbereitungsarbeiten. Ich studiere den Auswässerungsvertrag, unterschreibe ihn und sende ihn per E-Mail an Santiago. Später findet ein Gespräch mit Edwin an Bord in Bezug auf Reparaturen statt. – Nach Arbeitsende geniessen wir einen Apéro und ein Nachtessen.

Donnerstag 19.3. 20: Wir reinigen das Boot fertig und bereiten es zur Auswässerung vor. Ferner sende ich an Santiago die von ihm gewünschten Dokumente, was wegen dem instabilen WLAN sehr zeitaufwändig ist. Am Nachmittag wandern wir durch den Dschungel zur Playa del Diablo, wo wir noch zu einem Bad in der Karibik kommen. Die völlig harmlosen, blätterfressenden Brüllaffen dröhnen aus den Baumwipfeln und erinnern an die blutrünstigen Tyrannosaurier im Film Jurassic Park. Nachtessen im Restaurant «Dock». Dieses schliesst jetzt früher, damit die Angestellten noch vor der Ausgangssperre nach Colón nach Hause können.

Freitag 20.3. 20: Das Schiff ist bereit zum Verholen zur Auswässerungskrananlage. Doch niemand erscheint. Was ist los? Auf dem Werftbüro erfahre ich, dass ab sofort alle Arbeiten laut Regierungsverfügung auf unbestimmte Zeit wegen Covid 19 untersagt sind. Da nun das Boot für die nächste Zeit im Wasser bleibt, schliessen wir alle Ventile, stellen die Bilgenpumpe auf automatisch und lassen die Servicebatterie eingeschaltet. Den Schiffsschlüssel deponieren wir auf dem Marinebüro und informieren den Schiffsverantwortlichen.

Wir checken aus dem Hotel aus und nehmen ein Taxi zum Flughafen, um vor Ort zu versuchen, auf den Abendflug nach Kuba umzubuchen, von wo wir vermeintlich Flugtickets nach Europa haben. Adios Cruising Swiss, machs gut!



*Shelter Bay Marina von Dschungel umgeben*



Anne, Martin, Irene, René und Kari im Marina Restaurant.



Havanna / "Quizás, perhaps, vielleicht" ... kommen wir noch nach Hause.

Shelter Bay, Ausfahrt in den Atlantik.



*Der Taxifahrer brachte uns durch zwei Strassenkontrollen zügig auf den internationalen Flughafen von Panama City. Mit dem Abendflug wurde es leider nichts, doch konnten wir auf den samstäglichen Morgenflug nach Havanna umbuchen. Dort erfuhren wir verblüfft, dass Condor alle Flüge eingestellt hatte. Die kleine, nette Pension in der Altstadt verfügte über kein Internet, aber um ein paar Ecken bot ein Edelhotel diesen Dienst an. So konnten wir für Montagabend drei Edelweiss-Flüge nach Zürich ergattern. Irene und Martin wollten keinesfalls in die Schweiz fliegen, aus Sorge, wegen der geschlossenen Landesgrenze nicht nach Deutschland zu können. Trotz stundenlanger und äusserst nervenaufreibender Suche fanden sie keinen Flug nach Deutschland und mussten schlussendlich fassungslos zur Kenntnis nehmen, dass inzwischen unser Flug nach Zürich ausgebucht war und sie eine Woche in Havanna warten mussten. Das bedeutete für die beiden Pechvögel „scharfen Arrest“ in der kleinen Pension, denn die kubanische Regierung verhängte jetzt eine strikte Ausgangssperre für alle Touristen. Immerhin durften wir fünf vorher unerwartet viel vom unvergleichlichen und einzigartigen Flair Havannas erleben. Die deutsch-schweizerische Grenze erwies sich später für die zwei Nachzügler nicht wie befürchtet als unpassierbar. Also alles wieder zu Hause? Nein, die Cruising Swiss wartet immer noch auf ihre Heimführung!*

*Kari Freivogel*

# Inserat

# Schaub

# Medien

# Covid-Odyssee-Törn der Mea Requieres

Tja, erstens kommt es anders, und zweitens als man denkt. Mein Plan war am 1. Juni in Itchenor bei Chichester zu starten, dann via London, Normandie, Bretagne, Scillys, Cornwall und Solent wieder nach Itchenor zu gelangen. Jedoch liessen mich die Engländer dazumal nicht auf ihre Insel. Ich war mir lange nicht mal sicher, ob ich im Jahr 2020 überhaupt das Deck meiner Mea Requieres betreten kann. Doch dann, 1 ½ Monate später, konnte ich am 13. Juli nach Gatwick fliegen. Es war beinahe ein «Geisterflug». Das Flugzeug war völlig unter-besetzt und nach der Landung in Gatwick fand ich eine nie zuvor gesehene leere Halle vor, um mein Gepäck entgegen zu nehmen.

In der Bahnhofshalle musste ich die letzten beiden Jahre eine halbe Stunde anstehen, um den Fahrschein nach Chichester zu lösen. Ja, auch dort war nichts mit Anstehen. Wahrscheinlich die einzige positive Begleiterscheinung dieses dämlichen Virus. In Chichester nahm ich einen Mietwagen entgegen, um nach Itchenor zu gelangen und die notwendigen Lebensmittel-Einkäufe zu tätigen. Zudem war einiges auf dem Schiff zu erledigen. Dann, am 15. Juli traf mein Schatz Elisabeth nach Ihrer Anreise mit dem Taxi in Itchenor ein und wir legten bald darauf ab, um nach Bembridge zu segeln. Tags darauf ging es unter Gennaker über den englischen Kanal nach Alderney. Wir freuten uns riesig tags darauf diese Insel zu Fuss zu umrunden. Doch daraus wurde nichts. Obwohl die Einreise nach UK für uns erlaubt war, galt dies nicht für Alderney. Uns kam der Hafenmeister mit seinem Dinghy entgegen und teilte uns mit, dass wir den Hafen nicht anlaufen dürfen. Ja, was an diesem Abend tun? So suchte ich nach einer Alternative und entschied, dass wir im Süd-Osten der



Insel in der Longy Bay die bevorstehende Nacht vor Anker verbringen. Mit diesem Vorhaben waren zwei Inselbewohner offenbar nicht einverstanden, und versuchten uns mit Hup- und Lichthupe-Zeichen zu verjagen. Doch angesichts unserer Distanz von etwa 100 Meter zum Ufer ignorierten wir deren ungastliches Verhalten. Gut können Autos nicht schwimmen... Wie weiter? Die Kanalinseln mussten wir leider abschreiben, worauf wir tags darauf den Gezeitenhafen Carteret anliefen. Das nächste Ziel war alsdann Granville als geplanter Ausgangshafen nach Mont St. Michel. Sofort nach dem Öffnen des Gezeiten-Hafentor verliessen wir frühmorgens Granville Richtung Mont St. Michel. Es wurde eine doch recht spannende Fahrt, gibt es über diese Bucht doch keine aktuellen Seekarten. Nahe der Nachbarinsel «Roche de Tombelaine» küssten wir den Grund. Also: Motor aus, das Sinken des Wassers abwarten, und später den Anker «zu Fuss» ausbringen. Dann begaben wir uns auf eine Wattwanderung nach Mont St. Michel. Trotz COVID hatte es uns zu viele Leute, um für das Kloster anzustehen. Uns wurde gesagt, dass etwa 8'000 Leute zu Besuch seien, normalerweise seien es etwa 26'000.....



Nach der eindrucklichen Besichtigung dieses Bauwerks begaben wir uns zurück zur Mea Requier, um das steigende Hochwasser abzuwarten. Bald darauf war die Mea Requier wieder in ihrem nassen Element und wir konnten

Granville erreichen, kurz bevor das Hafentor wiederum gezeitenbedingt schloss. Die Gezeitenberechnungen stimmten einmal mehr!



Weiter ging es dann vorbei an St. Malo die Rance via zwei Schleusen hinauf zum hübschen Städten Dinan. Weitere Orte folgten, wie St. Cast Gildo, Paimpol, Ile Bréhat und Tréguier, bevor es zu einer weiteren Perle nach Ploumanac'h ging. Obwohl ich nicht das erste Mal dort war, faszinierten mich diese riesigen Steine der «Côte Granite Rose» abermals. Auch Elisabeth war dieser «Steinkulisse» wegen völlig hingerissen.

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. Nach dem Auslaufen meinte Adrian am Steuer gar, meine Mea Requies verhalte sich wie ein störrischer Esel...

Die folgende Woche war ich von St. Malo bis nach Paimpol allein unterwegs. Unterwegs nach St. Briec wurde ich von 35 Knoten stürmischen Winden überrascht. Im aktuellen Wetterbericht wurden immer noch 20 - 25 Knoten vorausgesagt. Wenigstens war er ablandig. Ich schaffte es und war dann im Hafen von St. Briec schon etwas

stolz auf mich. Zwischenstation war darauf der Hafen von Binic, dessen Hafen-Gezeiten-Tor während der Nippzeit sogar ein paar Tage geschlossen bleibt. Also kein Ein- und Auslaufen möglich.

In Paimpol hiess ich meinen ehemaligen Schulkameraden Markus aus Riehen an Bord willkommen. Via St. Malo ging es zur Île Chaussey, die wir tags darauf durch die spannende Nordpassage Richtung Carteret verliessen. Dann um das Cap de la Hague erlebten wir einen Geschwindigkeitsrekord; 14,6 Knoten (!) über Grund, die Seezeichen rasten nur so vorbei, bevor wir Omonville anliefen.



Die einst geplante Überfahrt nach England war bis anhin nicht möglich, bis mir ein Mitglied der SOA (Southerly Owner Association) mitteilte, dass wir nach dem Ausfüllen und Senden eines eigens dafür vorgesehenen Formulars doch England anlaufen dürfen. Also verliessen wir noch bei Dunkelheit und nach dem Öffnen des Gezeitentors den Hafen von St. Vaast und segelten bei Superbedingungen Richtung England. Aber dann erreichte uns knapp vor dem Abbruch der Funkverbindung die Nachricht meiner Werft, dass wir nicht bei ihnen anlegen dürfen, und zuerst nach Cowes in eine 14-tägige Quarantäne müssen. Also nix mit meiner Mea Requies auf der Werft in Itchenor und somit neuer Kurs nach Le Havre! Zwei Stunden später erreichte uns eine neue Nachricht, dass wir doch nach Itchenor können, allerdings an eine Boje und mit der Auflage, dass wir das Schiff nicht verlassen, bis uns das Taxi abholt, um uns auf direkten Weg nach Heathrow zu fahren. Also wieder

neuer Kurs. Um 03:10 liess ich dann im Chichester Channel den Anker fallen, weil ich mich nicht bei Dunkelheit durch die enge Gasse - der Bojen-liegenden Boote - zu unserer zugewiesenen und somit zu suchenden Boje wagte. Am Tag darauf durften uns die Mitarbeiter der Werft nicht einmal von der Boje zum 10 Meter entfernten Steg fahren. Dafür mussten wir über Funk das Wassertaxi aufrufen. So what....

Ja, das klappte dann auch mit dem Wasser- und Landtaxi und wir landeten am 17. September unversehrt in Kloten. Unversehrt? Nicht ganz. Da wir (indirekt) aus der Normandie kamen, mussten wir uns noch in eine 10-tägige Quarantäne begeben. Trotz allem war es ein schöner Törn, wenn er ursprünglich ziemlich anders geplant war. Vielleicht schaffe ich es ja dann im 2021 nach London.....

*Arnold Flückiger*

*Mehr unter [www.symearequies.blog](http://www.symearequies.blog)*

**Bootswerft Berger GmbH**  
Industriestrasse 34  
CH-3700 Spiez

+41 (0)33 654 90 54  
[info@bootswerftberger.ch](mailto:info@bootswerftberger.ch)  
[www.bootswerftberger.ch](http://www.bootswerftberger.ch)

## Bootsbau - unsere Passion

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

  Bootswerft 



"...Ausserdem brauchen wir jemanden, der den Törnbericht schreibt. Mir fällt da jemand ein, der sich mit Sprache und Deutsch und so befasst..." – So schnell wurde mir nichtsahnend der Schreibauftrag für den Törnbericht übergeben.<sup>1</sup> Und nun sitze ich hier und versuche mich an einem Brainstorming über den vergangenen Törn: Segeln, Crew, Meer (genauer: der Atlantik, ein Ozean – was zeichnet eigentlich einen Ozean aus?<sup>2</sup>), Einhörner, Wellen, Schoggiweggli, ein einzelner Delfin, viele Landerer, Wolken, wunderschöne Inseln und deren Geschichten, Quallen, viele Quadranten (wovon manche äusserst schwierig zu finden waren), Restaurantbesuche mit wunderbaren Austern, unzählige (und vor allem misslungene) MOBs, Loten und Loggen, gute Gespräche und vieles mehr.

Die Crew bestand aus dem Seebären<sup>3</sup> Daniel Schenk, der die Position des Skippers 1 übernahm und Geschichten zu jedem Thema und jedem Menschen erzählen kann; Dominique Wüthrich (der je nach Leistung auch Stefan oder Kevin genannt wird): Einhornbeauftragter und Skipper 2; Andrea Blaser, die immer für Essen, Ordnung und ein desinfiziertes WC sorgte; Michael Thommen, der allen Unwissenden den Schiffsmotor erklärte und die Rolle des Skippers 3 übernahm; Geneviève Hubert, kurz Genny, die sich von nichts aus der Ruhe bringen lässt und wohl auch bei Windstärke zwölf noch entspannt wäre<sup>4</sup> und ich, Chiara Düblin, die die ganze Woche eine Schoggiweggli-Diät machte und die wohl vor allem mit dabei war, um den Altersdurchschnitt zu senken.

Die Crew ist also wie geplant am 3. Juli 2020 in St. Malo eingetroffen, wo es, obwohl Sommer, nicht besonders warm war. Nach kurzem Einpuffen und sich ans Schiff gewöhnen, haben wir das gemacht, was wir am besten können, und sind einen Apéro nehmen und danach Essen gegangen.

Leider war es für uns aufgrund der Corona-Pandemie unmöglich, die englischen Inseln Guernsey und Jersey anzusegeln, da wir dort ansonsten 14 Tage in Quarantäne verbracht hätten. Deswegen sind wir an der französischen Küste geblieben und am Samstagnachmittag erstmals Segeln gegangen. Dabei sind wir direkt vor St. Malo im Kreis herumgesegelt, um uns an das Boot zu gewöhnen und haben uns dann am Sonntag auf den Weg nach Paimpol gemacht. Aufgrund starken Wellenganges und Unwohlsein der ganzen Crew ausser Stefan<sup>5</sup>, haben wir schlussendlich den Hafen von Saint-Quay-Portrieux angesteuert. Von Saint-Quay-Portrieux sind wir am nächsten Tag doch noch nach Paimpol gefahren und konnten uns an freundlichem Sonnenschein und wenigen Wolken erfreuen. Um in den Hafen einzufahren, mussten wir eine Schleuse passieren, was zumindest die Jüngste im Team supercool fand. Am nächsten Tag ging die Reise weiter nach Port Blanc, wobei wir zu Beginn wieder die Schleuse passieren mussten, welche dieses Mal sogar die dreifache Menge an Booten vorwies - was ein leicht chaotisches Bild ergab - wobei das Manövrieren aber doch sehr geordnet ablief. Der Wind liess uns spätestens an diesem Tag im Stich, weswegen doch auch der Motor gestartet werden musste. Dennoch war die ganze Szenerie mit Inseln und Inselgruppen derart schön, dass sich niemand beklagte; Des Weiteren wurde auch kurz das Beidrehen geübt.<sup>6</sup> Bei der Einfahrt in Port Blanc dann die Entdeckung: ein Delfin! Wohl etwas überrascht von und erschrocken ab uns, ist er aber schnell wieder verschwunden. An diesem Abend und in dieser Nacht fanden das Schwimmen im kalten Wasser des Atlantiks<sup>7</sup> sowie das Aufsetzen auf Grund um 4.00 Uhr morgens statt.<sup>8</sup> Am nächsten Morgen waren die beiden Skipper sichtlich erschöpft, da sie jeweils stündlich die ganze Nacht durch die Ankerkette weiter hereinholen bzw. herauslassen und auf mögliche Steine achten mussten.

Weiter ging es nach Lézardrieux, doch leider wiederum ohne jeglichen Wind. Unterwegs wurden MOB-Manöver geübt, die mehr oder weniger erfolgreich waren;<sup>9</sup> Dennoch war das eine super Übung. Von Lézardrieux sind wir nach Saint Cast-le-Guido gefahren, wobei ebenfalls sehr wenig Wind vorhanden war, weswegen wir den Spinnaker setzten. Doch sogar für das Segeln unter Spinnaker war zu wenig Wind vorhanden, weswegen wir ihn wieder herunternahmen und

---

<sup>1</sup> Randnotiz: Ein Wirtschafts- und Medienwissenschaftsstudium hat nicht mehr mit der deutschen Sprache zu tun, als jedes andere Fach an der Uni. Dennoch zählt das Fach Deutsch an der Uni Basel wie die Medienwissenschaft zu den Geisteswissenschaften, womit wohl eine gewisse Nähe suggeriert werden kann.

<sup>2</sup> Definition laut Wikipedia (würde ein ehemaliger Dozent sehen, wie ich Wikipedia zitiere, würde ich wohl der Uni verwiesen): "Als Ozean (Plural "die Ozeane", von altgriechisch Ὠκεανός *Ōkeanós*, deutsch ‚der die Erdscheibe umfließende Weltstrom‘, personifiziert als antiker Gott Okeanos) bezeichnet man die größten Meere der Erde. Synonym und als Übertragung wird im Deutschen auch die Bezeichnung Weltmeer verwandt."

<sup>3</sup> Der Duden definiert einen Seebären folgendermassen: "[alter] erfahrener Seemann". (Anmerkung der Redaktion: zum Glück steht 'alter' in Klammer, sonst wäre dies fast schon diskriminierend.)

<sup>4</sup> Ergänzung: Ausserdem ist sie ausserordentlich gut darin, Fliegen zu züchten.

<sup>5</sup> Stefan schien das Geschaukel gar nicht aufzufallen, womit er sich automatisch dazu verpflichtete, den anderen Crewmitgliedern Cola, Bananen und Schoggiweggli zu servieren.

<sup>6</sup> Natürlich mit Hintergedanken, denn so konnte Kaffee aufgesetzt und zusammen mit einem Stück Kuchen vor spektakulärem Hintergrund eingenommen werden. Studentinnen haben nun einmal einfach gute Ideen.

<sup>7</sup> Erläuterung: Dominique und Michael haben sich tatsächlich zu einem Schwumm im kalten Wasser überwunden und konnten somit ihre Männlichkeit beweisen.

<sup>8</sup> Gewisse Menschen haben das Aufsetzen tatsächlich verschlafen, was bei einer derartigen Uhrzeit nicht gross verwundert. Wer möchte schon um 4.00 Uhr morgens aufstehen, um Sand und ein paar Steine anzuschauen?

<sup>9</sup> Bemerkung: Sogar Skipper 2 wurde zwischenzeitlich nur noch als Kevin angesprochen.



unter Motor weiterfahren. Auch das war eine super Erfahrung, da die wenigsten schon einmal einen Spinnaker gesetzt hatten. Des Weiteren feierten Andrea und Michi an diesem Tag ihren 15. Jahrestag, was uns alle sehr freute, besonders das Einhorn, welches zur Feier einen Platz in der Nähe des Steuers bekam. Am letzten Tag sind wir zurück nach St. Malo gefahren, wo sich ein Teil der Crew dann noch zum Mont St. Michel aufmachte.

Es war eine super Woche, die leider viel zu schnell vorbeigegangen ist. Doch man soll aufhören, wenn's am Schönsten ist und somit freue ich mich auf ein nächstes Segelabenteuer und wünsche immer eine Handbreite Wasser unter dem Kiel.

**Chiara Dublin**



DESIGNED  
AND MADE IN  
DENMARK

**EPEX** TECHNOLOGY

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

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

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



[www.elvstromsails.ch](http://www.elvstromsails.ch)

# Silver Rudder Light

Das Jahr 2020 wird wohl bei allen immer mit Covid 19 verknüpft bleiben. Nachdem sämtliche CCS-Törns abgesagt wurden hatten Viola und ich das Glück im Juli in der Bretagne segeln zu können. Da das Segeln aber nun mal eine Sucht ist, wollten wir auch vor der Winterpause noch einen Törn machen. Eigentlich waren die Azoren geplant gewesen, wir suchten nun aber wegen der Covid-Situation ein Revier, das einfacher erreichbar ist. Einfach, das hiess für uns diesmal ohne öffentliche Verkehrsmittel (somit mit dem Auto) und ohne zur Anreise mehr als ein Land durchqueren zu müssen. Unsere Wahl fiel schliesslich auf die Ostsee, wo wir noch nie waren. Eigentlich hatten wir uns vorgestellt, irgendwo in Norddeutschland zwischen Flensburg und Rostock eine tolle Yacht zum Nachsaisonschnäppchenpreis zu chartern. Die ersten Internetrecherchen und Telefonate präsentierten jedoch ein anderes Bild. Die meisten Vermieter waren weitgehend ausgebucht für Ende September. Anscheinend hatten sich viele Deutsche, die bisher im Mittelmeer unterwegs waren, auf ihre schönen heimischen Gefilde besonnen.

Schliesslich wurden wir aber doch noch fündig und buchten uns 2 Wochen vor Törnbeginn eine schöne Sun Odyssey 349 ab Heiligenhafen – kein Schnäppchen, dafür aber in tadellosem Zustand. Nun konnte auch die Törnplanung losgehen. Nach eingehender Konsultation von Wettercharts und Seekarten beschlossen wir in 2 Wochen ab Heiligenhafen einmal um Dänemarks zweitgrösste Insel Fünen herum zu segeln. Total rund 300 Meilen, mit Möglichkeiten ein wenig zu erweitern oder abzukürzen. Eigentlich entspricht die Route beinahe dem Silver Rudder Race, das an unserem ersten aktiven Törntag, dem 20. September 2020, gerade endete. Nur dass die rund 300 Teilnehmer dieser Regatta einhand und non-stop unterwegs sind und die Spitzensegler die ganze Route bei gutem Wind in knapp einem Tag beenden. Aber wir wollen ja bei unserem ersten Mal in der **dänischen Südsee** keine Ge-

schwindigkeitsrekorde brechen sondern auch die schönen Hafenstädtchen und ab und zu das „Dolce-far-niente“ geniessen. Also höchstens in Ansätzen ein „Silver Rudder Light“.



Unsere Anfahrt über die deutschen Autobahnen ist problemlos und die erste Nacht vor der Jachtübergabe verbringen wir in der malerischen Hansestadt Lübeck, da Heiligenhafen komplett ausgebucht ist (Inlandferien wegen Corona). Bei Übernahme der Yacht in Heiligenhafen und dem Proviantkauf können wir uns schon einmal mit dem ruppigen Charme der Norddeutschen bekannt machen und hervorragende Fischküche geniessen. Nach der ersten Nacht an Bord, legen wir dann am Sonntag bei strahlendem Sonnenschein und 4 bft Wind in Richtung Dänemark ab. Ostsee wir kommen! Nach einem idealen ersten Segeltag machen wir nach 30 Meilen am Süden der dänischen Insel Langeland (ganz schön lang, wie der Name schon sagt) in Bagenkop fest. Eine hübsche Marina, mit rot gemalten Holzhäusern, guter Infrastruktur und jeder Menge freier Gastliegerplätze. Die Suche nach freien Restaurantplätzen gestaltet sich allerdings aussichtslos. Viele Restaurants sind in der Nachsaison bereits geschlossen. Die wenigen offenen sind ausgebucht, da sie wegen Coronamassnahmen ihre Kapazitäten deutlich einschränken müssen. Somit gibt's eben Bordküche.



Bagenkop

Am nächsten Tag geht's bei schwachem Wind unter Motor weiter in Richtung Insel Fünen zum Städtchen Svendborg, dem Start und Zielort des Silver Rudder Races. Dabei fahren wir im Zickzack streng der Betonung folgend durch das seichte südfünische Inselmeer vorbei an kleinen Inselchen, manche Ferienidyll, manche abgesperrte Vogelschutzgebiete, und schliesslich durch den Svendborgsund. Dieser ist gesäumt von mondänen Ferienresidenzen mit gepflegten Gartenanlagen. Die Hafenstadt Svendborg ist das dänische Zentrum für maritime Ausbildung, hat einen Museumshafen und eine schöne Altstadt. Von unserem Liegeplatz im alten Fischereihafen aus sehen wir auf unzählige alte Windjammer, welche auf ihren Refit in der

darauf spezialisierten Ring-Andersen Skibsværft warten.

Danach segeln wir zwischen Fünen und Langeland (habe ich schon erwähnt, dass diese Insel wirklich lang ist?) hindurch und dann nordwärts durch den Grossen Belt nach Ballen auf der Ostseite der Insel Samsø. Direkt neben der Marina liegt ein Hafen mit alten Fischerbooten und malerischen Kneipen.

In der Hochsaison ist hier touristisch wohl die Hölle los. Wir nutzen an diesem Abend einen der wunderbaren Grillplätze, welche hier in den meisten Marinas inklusiv Grillkräutergärtchen zur Verfügung stehen. Für den nächsten Tag ist Starkwind angesagt und er kommt dann ausserdem noch etwas direkter von vorne als erwartet. Also heisst es, bei Windstärke 6 nach Julesminde kreuzen, das wir dann

nach einem harten Segeltag

kurz nach Einbruch der Dunkelheit erreichen. Wir vermissen schmerzliche eine Arbeitsflock auf unserem Schiff und fahren also mit 2 Reffs im Gross und stark gereffter Genua. Dies ergibt mehr Schräglage als dass uns wohl und komfortabel wäre aber der Speed von 6 bis 7 Knoten ist recht gut. Die Alternative, nur mit Genua zu segeln, verwerfen wir aus Bedenken den Wendewinkel weiter zu verschlechtern. Im Nachhinein gesehen wäre es wohl einen Versuch wert gewesen. Da uns die 12 Stunden kreuzen als Zweiercrew ziemlich geschlaucht haben, gönnen wir uns danach einen gemütlichen, regnerischen Ruhetag mit Ausschlafen und Einkauf von Fischspezialitäten im nahen Fischereihafen.



In der Folge fahren wir über Middelfart durch den kleinen Belt auf der Westseite von Fünen bei angenehmen 4-5 bft. Wir nehmen dann Kurs auf die Insel Als, um in Dyvig anzulegen. Dyvig liegt an einer malerischen kleinen Bucht, die einen Naturhafen bildet der durch das Nadelöhr einer engen Zufahrt erreichbar ist. Hier segeln vor uns andere Yachten, wie Perlen auf einer Kette aufgereiht, darauf zu. Als Nicht-ortskundige bergen wir aber unsere Segel in sicherer Distanz und motoren die letzte Meile. Die Bucht von Dyvig ist umgeben von Schilfgürteln, Wald und Weiden, auf denen Kühe grasen. Ausser der kleinen Marina gibt es nur noch das imposante Badehotel mit eigenem Hafen. Sieht alles grossartig aus und wurde von den dänischen Seglern 2020 wiederum zu ihrer schönsten Bucht gewählt.

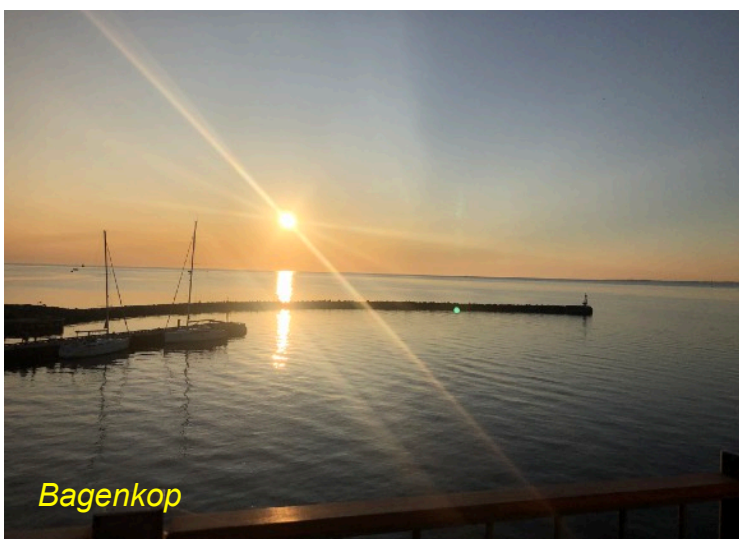


*Dyvig Einfahrt*



*Dyvig*

Weiter geht's dann südwärts durch den Als Fjord und schliesslich den kanalartig schmalen Als Sund durch die Stadt Sonderborg und unter der „Kong Christian Bro“ Zugbrücke hindurch zur Sonderborg Marina. Hier versuchen wir es nach einer Sight-seeingtour nochmals mit einem Restaurant und wählen vorsichtshalber eine Pizzeria. Trotz italienisch sprechendem Wirt, ist auch hier das Resultat eher enttäuschend. Bisher sind wir auf dem Törn mit unserer Bordküche und den eingekauften hervorragenden Fischspezialitäten wesentlich besser gefahren als mit auswärts essen.



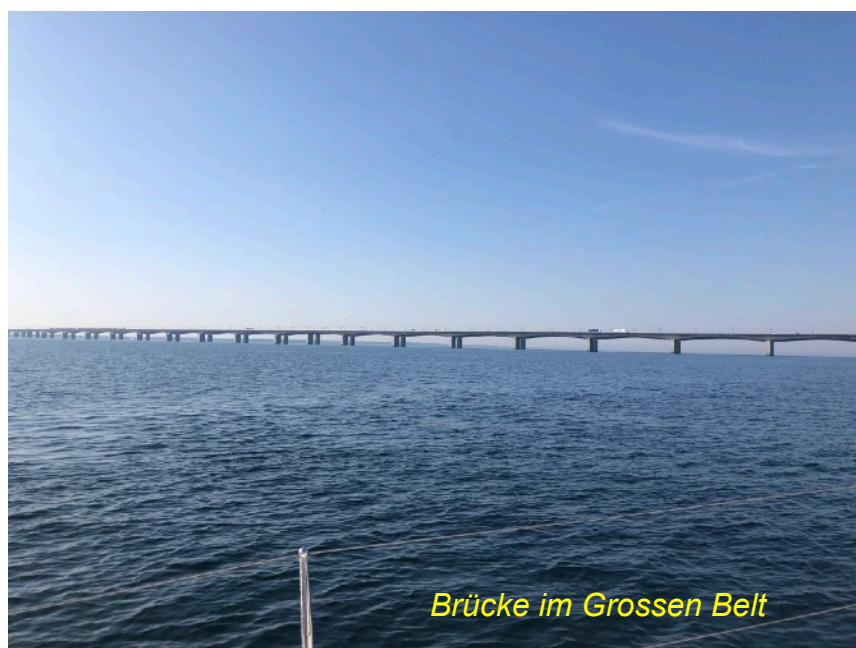
*Bagenkop*

Danach segeln wir bei gutem Wind zur Insel Aero nach Marstal, dass wir zu Beginn unseres Törns schon einmal gekreuzt hatten, womit sich unser Silver Rudder Kreis geschlossen hätte. Beim Anlegen an einem der verwaisten Gastliegerstege bekommen wir zu spüren, dass ein völlig leerer Hafen tatsächlich auch seine Tücken haben kann. Das Anlegen in den hier typischen durch Pfähle begrenzten Boxen ist uns bisher eigentlich immer gut geglückt. Allerdings bringt uns diesmal die Kombination aus starkem Seitenwind, kleiner Crew und fehlender seitlicher Begrenzung beim rückwärts

Anfahren arg in Bedrängung und wir landen quer in der Box. Dank einer deutschen Mannschaft die uns auf dem Steg zur Hilfe eilt und eine Leine annehmen kann, wird aber auch diese Situation ohne Schäden gerettet. Ende gut alles gut, wenn auch das see-männische Ego eine kleine Kopfnuss erhalten hat. Am nächsten Tag segeln wir wieder nach Bagenkop und danach bei 5-6 Bft zurück nach Heiligenhafen, wo wir unsere Jacht zurückgeben.

Unsere Rückfahrt durch Deutschland ist wieder reibungslos. Allerdings müssen wir uns nach unserer Ankunft in Basel für 10 Tage in Quarantäne begeben, weil Dänemark während unseres Törns von der Schweiz auf die Liste der Risikoländer gesetzt wurde. Da Viola und ich gut vom Homeoffice aus arbeiten können, ist das kein grösseres Problem. Wir sind zum Glück gesund und haben schöne Erinnerungen an einen wunderbaren Törn und an ein tolles Segelrevier, das wir in Zukunft auf jeden Fall noch weiter erkunden wollen.

*Andreas Kreidler / Viola Girardet*



*Brücke im Grossen Belt*

## Eine Bootsüberführung zur Covid-19-Zeit

Eigentlich hatte ich das Ganze bereits abgeschlossen, als dieses Frühjahr die westliche Welt im Lockdown erstarre. Dann rief Christian an und teilte mir mit, er hätte eine Möglichkeit gefunden, die Segelyacht TE MANA nach Europa zu überführen. Nun erfuhr ich Folgendes: In der Karibik waren unzählige Yachten blockiert, die gerne vor der Hurricane-Saison über den Atlantik nach Europa wollten. Ihre Crews konnten wegen der Pandemie nicht anreisen. Eine der Yachten davon war TE MANA, auf der Christians Partnerin Anja seit Wochen in Antigua festsass. Christian hatte nun herausgefunden, dass Air France den Flugbetrieb nach Guadeloupe wieder aufnehmen würde. Wenn er nachweisen konnte, dass wir den Auftrag hatten, ein Boot zu überführen, könnten wir eine Einreiseerlaubnis kriegen und die Quarantänebestimmungen an Bord der TE MANA erfüllen. Die Situation in den europäischen Ländern sei allerdings völlig unübersichtlich, aber Den Helder nehme sicher Schiffe auf. Wenn ich teilnehmen würde, hätte er eine Crew zusammen. Ich aber war erst einmal sprachlos und erbat ein Wochenende Bedenkzeit.

Mitte Nachmittag des 3. Juni begann dann das Abenteuer für Walter „Wale“, Christian, meine Wenigkeit und etliche Seesäcke und Reisetaschen in der Bahnhofshalle Basel. Per TGV ging es coronamaskiert nach Paris, wo uns ein Taxi ins Hotel beim Flughafen Charles de Gaulle brachte. Nachtessen und Frühstück wurden in Lunch-Boxen ausgehändigt und durften nur im Freien oder im Zimmer verzehrt werden. Am andern Morgen im Flughafen kämpfte unser

tapferer Don Christian zwar nicht gegen Windmühlen, aber mit verschiedenen Amtschimmeln, denen er Berge von Formularen füttern musste. Zum Glück war er perfekt vorbereitet.

Nach einem knapp neunstündigen Flug landeten wir in Point-à-Pitre auf Guadeloupe, wo die Formularitis wieder Hochsaison hatte. Nach einem CoVid19-Test brachte uns ein Taxi nach Deshaies, wo TE MANA, eine Kanter 65 Sloop, nebst vielen anderen Booten in der Bucht ankerte. Anja holte uns mit dem Beiboot an Bord der TE MANA in die Quarantäne.



Anja sorgt für das tägliche Brot

Jetzt lernten wir die restlichen beiden Crewmitglieder kennen: Debby und Martin aus England. Das Paar hatte eine ganz besondere Anreise hinter sich. Unterwegs auf eigenem Kiel von Europa in die Karibik gerieten die beiden kurz vor dem Ziel in einem schweren Sturm in Seenot. Entmastet und manövrierunfähig funkten sie „Mayday“, wurden von einem asiatischen Frachter an Bord genommen und auf Antigua an Land gesetzt. Wenige Tage darauf erfuhren sie, dass ihr Segelboot vor der Küste treibe. Es schwamm nicht nur, sondern war in einem reparaturfähigen Zustand. Sie konnten es per Frachter nach England zur Instandstellung spedieren, selbst aber wegen des Lockdowns nicht mitreisen. Deshalb sassen sie fest wie Anja und andere Schicksalsgenossen, die sich in ihrer Verbannung nach und nach kennen lernten. Die Überführung der TE MANA war für das englische Paar die ersehnte Gelegenheit, zurück in die Heimat zu gelangen, und so heuerten sie an.

Knapp drei Tage lagen wir noch vor Anker, um Vorbereitungen zu treffen, mitgebrachte Ersatzteile einzubauen, zu schnorcheln und hin und wieder von einem heftigen, tropischen Regenschauer abgespült zu werden. Die Resultate unserer Covid-19-Tests sollten wir wegen mangelhafter Internetverbindung übrigens nie erfahren.

Am 7. Juni lichteten wir dann um 1730 den Anker. Der Wetterbericht hatte E4, B5, 1-1.5m Wellen und leicht bewölkt mit Schauern angekündigt und das wurde mit „dörfs es bitzeli meh sy“ geliefert. Entsprechend forderte die Seekrankheit erste Opfer. Das Monitoring von Wetterwelt führte uns zwölf Tage lang auf NNE-Kurs bis auf die Höhe der Bermudas, dem Rand eines riesigen Hochdruckgebietes entlang, so dass wir meist Segelwind hatten und das immer auf Backbordbug. Während der ersten Woche trieben ausgedehnte Felder von Sargassogras an uns vorbei. Auch Seevögel konnten wir täglich und auch nachts weit draussen auf dem offenen Ozean beobachten. Ab und zu mussten wir einer Gewitterzelle ausweichen. Der Wachbetrieb hatte sich gut eingespielt und wir kamen ausreichend zum Schlafen, Lesen und „Sünneln“. Vermeintlich war alles im grünen Bereich. Da brach nach knapp einer Woche bei Bootseignerin Anja Panik aus. Sie hatte entdeckt, dass ihr Laptop eine gewaltige Menge Daten über die Satellitenverbindung bezogen hatte. Die Kosten waren explodiert. Es war offenbar vergessen worden, wie vom Satellitenbetreiber empfohlen, gewisse Funktionen des Computers zu blockieren, so dass er im Hintergrund unbemerkt Daten bezogen hatte.

Der finanzielle Schaden war happig, aber doch nicht so gross, wie zuerst befürchtet. Wir verzichteten fortan auf tägliche Wetterkarten und Satellitenkommunikation und basierten auf SMS mit Martins Satelliten-Mobile.



*Wadadli oder Carib gefällig ??*



*Echte Snobs fahren mit vergoldeten Segeln!*

Auch in der zweiten Woche segelten wir noch durch Felder von Sargassogras und an abertausenden von Portugiesischen Galeeren vorbei. Diese kleinen Quallen kenterten meist in den Bootswellen, richteten sich aber sofort wieder auf und stellten ihr Segel in den Wind. Mit kräftigem Ostwind von 4-5 Bf machten wir wirklich gute Fahrt. Immer wieder ging Martin ein Mahi-Mahi oder ein Thunfisch an die Angel. An frischem Fisch aus der Bratpfanne oder in Form von leckerem Sushi herrschte kein Mangel. Wir merkten die zunehmende nördliche Breite an kühleren Temperaturen. So kramte ich meinen Schlafsack aus dem Gepäck. Ab und zu sahen wir in der Ferne einen Frachter vorbeiziehen, meist aber nur im AIS. Der Ruf „Delfine voraus“ löste vorerst einmal eher verhaltene Reaktionen aus. Delfine sind zwar immer schön anzusehen, aber halt nicht wirklich selten. Ganz anders die Berichtigung „Nein, es sind Wale!“ Tatsächlich, eine Walkuh und ihr Kalb zogen eng nebeneinander gemütlich an TE MANA vorbei. Später kam auch wieder eine verspielte Delfinschule. Während der einsamen Nachtwachen konnte ich ausgiebig den prächtigen Sternenhimmel bewundern und unzählige Sternschnuppen beobachten.

Ende der zweiten Woche hatten wir den vorgeschlagenen Wegpunkt erreicht und drehten auf Ostkurs Richtung Europa. Wegen stark und unangenehm schiebender achterlicher Wellen mussten wir nachts vor dem Wind abkreuzen, obwohl dies das Vorwärtkommen verzögerte. Als dann der Wind auf Nordost drehte, konnten wir das Grosssegel setzen. Am Wind lief TE MANA wie auf Schienen, was das Steuern ungemein erleichterte. Allerdings mussten Wale und ich auf dem Steuerbordbug nun unsere Leeseegel aktivieren, um nicht aus den Kojen zu purzeln. Gegen Wochenmitte

entschieden wir, nicht direkt England anzu- steuern, sondern die Azoren anzulaufen. Bei einem kurzen Zwischenhalt wollten wir dort die Dieseltanks füllen.

Im Morgengrauen des 26. Juni segelten wir der Südküste der Azoreninsel Faial entlang. Die liebliche, hügelige, saftiggrüne Landschaft kam uns paradiesisch vor. Nach der Umrundung eines Kaps tauchte in der Morgensonne der Hauptort Horta auf, unheimlich einladend, mit gepflegten, farbigen Häusern und Kirchen. Jeder verspürte den Wunsch, hier zwei, drei Tage zu bleiben und die Insel zu erkunden. Um acht Uhr morgens fiel unser Anker im überfüllten Hafenbecken. Viele Ankerlieger waren aus unterschiedlichsten Gründen auf den Azoren blockiert. Wir planten, sofort den Corona-Test zu machen, um an Land gehen zu dürfen. Wir waren ja bereits seit drei Wochen auf dem Atlantik in Quarantäne. Ein Boot der Hafenbehörde machte diese Euphorie zunichte. Die letzte Testserie sei fehlerhaft gewesen und werde nun wiederholt. Wir müssten ganz hinten anstehen und samstags und sonntags werde ohnehin nicht getestet. Mit Glück kämen wir vielleicht in drei Tagen dran. Vorher dürften wir das Boot keinesfalls verlassen. Lebensmittel bestellen und Diesel bunkern sei aber möglich. So lange wollten wir nicht am Anker hängen und vor der malerischen Kulisse „gluschten“. Bald kam ein Schlauchboot eines Lebensmittel- lieferanten angebrummt, das nebst Bestelllisten auch eine Menükarte dabei hatte. Jedes Crewmitglied bestellte für den Abend sein Wunschschlemmermenü von der landseitigen Restaurantküche. Unsere englischen Mitglieder hatten ein paar Schiffe mit dem Union Jack ausgemacht und prompt hatte es Bekannte dabei, die mit ihrem Beiboot zu einem Schwatz an unser Heck kamen.



*Horta auf der Azoreninsel Faial*



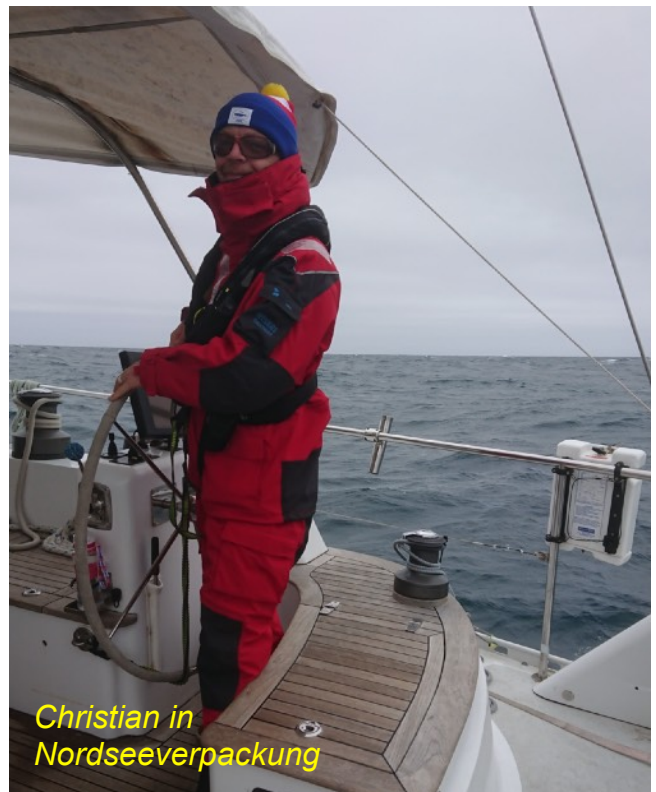
*Kari hart am Arbeiten in der Barfusszone*



*Atlantische Gewitterzone*

Grosssegel und liessen uns vom gerefften Vorsegel ziehen, was alles merklich einfacher machte. Trotzdem waren die Rudergänger dankbar, nach einer Stunde abgelöst zu werden. Nur wer ans Steuer musste, war im Ölzeug eingepackt im Cockpit. Die anderen hielten sich an diesen bedeckten, nebligen, regnerischen Tagen im Salon auf. Mit der Annäherung an den Ärmelkanal hatten wir zunehmend Sichtkontakt mit anderen Schiffen. Einige Fischtrawler tauchten allerdings nicht im AIS auf. Ob sie wohl vorsätzlich „im Trüben“ fischten? Die Nacht auf Sonntag war weiter stürmisch mit vielen Wellen, doch am Nachmittag empfing uns die englische Südküste mit Sonnenschein. Debby und Martin strahlten freudig angesichts der Heimat. Um 1730 legten wir im Plymouth Yachthaven an und eilten raschmöglichst in ein nahes Restaurant in Erwartung eines Sonntagsbratens.

Nach nur einer Nacht liefen wir etwas wehmütig aber immerhin mit vollen Tanks aus Hortas Hafen aus und nahmen direkten Kurs auf den Ärmelkanal. Wie angekündigt, bescherte uns das Wetter zuerst drei windarme Tage. Zum Glück! Am zweiten Tag erlebten wir nämlich einen zünftigen, wenn auch kurzen Schreck, als Wale rief, TE MANA sei nicht mehr steuerbar. Ein Bolzen der Steuermechanik hatte sich gelöst und das Ruderblatt pendelte frei im Seegang hin und her. Mit Hilfe der Notpinne hielten wir zu zweit das Ruder stabil, während unter Deck zwei weitere den Schaden reparierten. Nach einer guten Stunde war unser Boot wieder auf Kurs. Bei stärkerem Wind mit entsprechendem Seegang hätten wir die Ruderanlage kaum flicken können. Zur Belohnung liess Neptun kurz danach einen Thunfisch in den Angelhaken beißen. Nebel liess die Sicht zeitweilig unter hundert Meter fallen und der Himmel blieb ganztags bedeckt. Auf Freitag kündigte der Wetterdienst stürmische Winde von 7 bis 8 Bf mit Wellen von 3 bis 3,5m an, die ab Donnerstagnacht auch zunehmend geliefert wurden. Stark schiebende achterliche Wellen machten das Steuern schwierig. Im Morgengrauen bargen wir das



*Christian in Nordseeverpackung*

Die englischen Hafenbeamten waren sehr pragmatisch gewesen: Vier Wochen ohne Landgang auf See erforderten weder Corona-Test noch Quarantäne. Leider hatten wir nicht damit gerechnet, dass hierzulande die Restaurantküchen kurz nach 18 Uhr bereits schliessen. So gab's halt nur ein Pub-Pint. Die Fish & Chips von einem Take Away schmeckten an Bord auch herrlich.

Am nächsten Morgen gingen Debby und Martin von Bord, abgeholt von ihrem Sohn und der kleinen, blondhaarigen Enkelin. Wir restlichen vier lösten die Leinen, liefen an ankernden Navyschiffen vorbei aus der Bucht von Plymouth und gingen bald auf Ostkurs. Leider reichte der Wind nur zur Unterstützung. So motorsegelten wir entlang der besonnten, malerischen Küste und erreichten mit Mitstrom fast zwölf Knoten. Am Dienstag näherten wir uns Dover. Steuerbords zogen grosse Frachter in endlosen Konvois vorbei. Das Verkehrs-



trennungsgebiet überquerten wir schön rechtwinklig unter Segeln. Vor der französisch-belgischen Küste frischte es merklich auf und der Himmel bedeckte sich. Leider kam der Wind genau von achtern, was TE MANA gar nicht schätzt. Einer grauschwarzen Nacht folgte ein grauer, windarmer Tag. Wir durchquerten ein riesiges Reedegebiet mit unzähligen ankernden Frachtern nach dem andern. War das alles coronaverursacht? Auch wegen den zahlreichen Windparks und dem Küstenverkehr war die Fahrt nach Den Helder navigatorisch kurzweilig. Dort machten wir gegen 18 Uhr fest und eilten ins Hafenrestaurant, um ja ein warmes Nachtessen nicht wieder zu verpassen.

Am Donnerstagmorgen liefen wir bei strömendem Regen aus und setzten schon im Hafenbecken Segel. Mit Mitstrom kamen wir zügig durch die betonnte Fahrrinne zur

Schleuse von Den Oever. Allerdings sahen wir wegen dichtem Nebel bestenfalls die nächste Fahrwassertonne und sonst rein gar nichts vom vielbesungenen Wattenmeer. Wir fühlten uns



*Debby und Martin schnuppern Heimatluft*

tief im November, auch wenn der Kalender Juli behauptete. Am 9. Juli machten wir im Buyshaven von Enkhuizen fest, 4 Wochen, 3 Tage, 21 Stunden und 4280 Seemeilen nach dem Ankerlichten in Guadeloupe. Nach dem Anlegetrunk und einem kleinen Lunch ging's ans Aufräumen, Putzen, Packen und Duschen, denn wir wollten abends wie gewohnt .... richtig, gediegen an Land speisen. Auch der Freitag war weitgehend dem Unterhalt und der Reinigung gewidmet, doch nach Mittag reichte die Zeit noch für ein bisschen Landgang zwecks Aufstöbern von Mitbringseln und das erst noch bei Sonnenschein. Bahnkarten für die Heimfahrt wurden besorgt und Lokalitäten für das Nachtessen und das Frühstück erkundet, denn die auf Hochglanz polierte Kombüse war nun tabu. Anderntags, am Samstag, 11. Juli 2020 würden wir gegen Abend zu Hause sein. Wir freuten uns sehr. Verreisen ist schön, aber heimkehren auch!

*Kari Freivogel*



## 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

# 57° 42' N , 11° 57' E oder Corona-Ausklang in Bohuslän (30.8. bis 11.09.2020)



Segeln in Bohuslän, im Herbst. Macht das Sinn? Und überhaupt, Segeln in Schweden, in der Kälte, zu Corona-Zeiten in einem Land, welches die Corona-Krise so ganz anders meistern will als alle anderen europäischen Länder?

Wo liegt denn Bohuslän überhaupt?

Bohuslän ist eine Provinz an der Westküste Schwedens. Sie zieht sich von Göteborg bis zur norwegischen Grenze hin. Fläche 4'400km<sup>2</sup>, Gut 300'000 Einwohner (v.a. wegen der Grosstadt Göteborg).

Machte es denn Spass, den Saison-schluss in Schweden zu machen?

Nun, es machte ausserordentlich viel Spass. Felix Buser, Skipper und Eigner der POEMA BASILEA kennt die Gegend auswendig. Seit neun Jahren besegelt er die Region mit seiner für diese Region ausserordentlich gut geeigneten Sirius 35 DS (Deck Salon).

Corona hatte – und hat – Europa fest im Griff. Schweden machte seinen Sonderweg. Dies bremste uns vorerst etwas in unseren Plänen, wussten wir doch lange nicht ob wir nach der Rückkehr aus den Schären West-schwedens in die Schweiz in Quarantäne gehen mussten oder nicht.

Wir mussten nicht. Die Einschränkungen wurden vor unserer Abreise gelockert.

Ich reiste mit dem Direktflug von Zürich nach Göteborg. Das Flugzeug war zu knapp 1/5 gefüllt. Der Flughafen in Zürich wie auch in Göteborg: leer. Für Interessierte: In knapp 24h kommt man auch mit dem Zug hin. Via Hamburg und Kopenhagen.

Felix holte mich in Göteborg ab. Wir fuhren mit dem Auto in die Stadt und genossen eine herrliche mediterrane Küche beim 'Italiener'. Was für ein Beginn!

Unsere POEMA BASILEA lag in Stenungsund. Wir wollten die kommenden zwei Wochen im Süden von Bohuslän verbringen: Åstol, Rörö, Tjörn, Marstrand, Orust, waren klingende Namen der Orte, die wir unter anderem anlaufen wollten.

Das Wetter war uns grossmehrheitlich sehr gut gesinnt. Das Wasser noch warm genug zum Baden. Die Häfen waren meist fast leer. Nicht wegen Corona, nein. Die Ferienzeit war vorbei. Die meisten Schweden waren aus ihren langen Sommerferien wieder nach Hause zurück gekehrt. Die Buchten gehörten uns.

Unsere Geniesser-Route der folgenden zwei Wochen war: Stenungsund - Åstol-Hönö-Rörö-Marstrand-Skärhamm-Fiskebäckskil-Lysekil-Bassholmen-Henån.

Wie gesagt. Felix kennt die Gegend wie die Taschen seiner Pelle-Petterson Segelhosen.

Klar, dass die erste Station ein typisches Bohuslän-Inselchen sein musste. Åstol. Früher bekannt durch seine Fischräucherei. Die Einfahrt ist – wie so häufig in Bohuslän – nicht ganz einfach. Wenn man sich nach der (guten) Seekarte richtet und gut Ausblick hält, jedoch gut zu meistern.

Auf den Felsen gegen Westen schauend erlebten wir den ersten – und nicht letzten – wunderschönen Sonnenuntergang. Die Bordküche unserer POEMA BASILEA, meisterhaft bedient durch Felix, verwöhnte uns. Am nächsten Tag ging es unter Segeln bis zur Einfahrt zum Wasserweg, der uns unter der Tjörn-Brücke hindurch führte. Weiter ging es nach Hönö, ein weiteres Kleinod im Archipel vor Göteborg. Stark besucht im Sommer, nun fast leer. Aber das Fischrestaurant mit lokalen Spezialitäten war voll. Trotz Corona. Schweden eben. Wir genossen eine exzellente Krabbensuppe und was der Kattegat und Skagerrak sonst so hergeben. Und für mich als frisch pensionierter Rentner gut zu lesen: Von 10 bis 15 Uhr gibt es in den Einkaufsläden 5% Rabatt.

Der folgende Tag führte uns zum südlichsten Punkt des diesjährigen Törns. Um die Insel Fotö und dann wieder nordwärts nach Rörö. Das Wetter war immer noch sehr warm. Wir konnten uns nicht zurückhalten: Es lud das Meer zum Bade in der Bucht vor Rörö, mit Sicht auf die Nachbarinsel Hyppeln. Gut erfrischt konnten wir das Essen aus der Bordküche geniessen.



Der Wind frischte auf. Wir entschieden uns nicht über den Kattegat sondern 'innen durch', geschützt durch die Schäreninseln den Weg nach Marstrand unter den Kiel zu nehmen. Zuerst unter Segeln, dann unter Motor. Navigieren und Manövrieren, wie es nur hier möglich ist. Marstrand lebt im Sommer vom 'grossen' Tourismus. Man spricht ja auch von Portofino des Nordens. Um diese Jahreszeit war es jedoch deutlich ruhiger. Viele Geschäfte waren geschlossen. Aber die Feinkost-Bäckerei mit den leckeren Crevetten-Brötchen, die war geöffnet. Und auch der Laden mit den perfekten Segelkleidern öffnete. Für uns beide allein. Pelle-Peterson Ausrüstung, mit 50% Abschlag. Wir kleideten uns ein.....

Da starker Wind aus Nordwest angesagt war - wir spürten das auf unserer Rundwanderung durch den Norden von Marstrand! - entschieden wir uns im Hafen abzuwettern. Kein Problem, wartete doch das Restaurant Johan's Krog darauf uns kulinarisch zu verwöhnen. Felix kennt hier wirklich jeden Stein.

SKALDJUR		DELIKATESSEN FISK	
BLÅMOSSLOR	65	BÖCKLING	
HAVSKRÄFTOR BUR		KIPPERS	210
HAVSKRÄFTOR TRÅL	379	LAX GRÄVAD SAVO	598
HUMMER SVENSK		LAX HEMGRAVAD	429
HUMMER		LAX KALLRÖKT SAVO	598
KING CRAB		LAX KALLRÖKT	429
KRABBA SVENSK		LAX VARMRÖKT BIT	399
KRABBA IMPORTERAD	210	LAX VARMRÖKT HEL	399
KRABBKÖR		MAKRILL RÖKT HEL	198
OSTRON	20 st	MAKRILL RÖKT FILE	259
RAKOR BUKSFRÄSTA		RÖKT ÄL	
RAKOR BÄFFRÄSTA	189		
RAKOR FÄRSKA	339	KRÄFT SJÄR	
RAKOR RÖKTA		SKALADG	
SIGNALKRÄFTOR			

Der starke Wind bewog uns den Weg nach Skärhamm - bewährt wie einige Tage zuvor - wiederum innenrum zu nehmen. Herrliche wilde Gegend. Rote Häuser. Kahle Klippen. Gut im Hafen von Skärhamm vertäut kam wieder einmal die Bordküche der POEMA BASILEA zum Tragen. Pizza aus dem Ofen. Der Ofen wird mit Diesel beheizt, wie auch die Bordheizung, dazu Vorspeisen aus lokalen Leckereien (Krabben, Crevetten, Fisch), das Ganze mit einem guten Tropfen 'Chocolate Block' gespült. Das Leben in Schweden meinte es gut mit uns.

Am folgenden Tag ging es weiter nach Bjoerholmen. Dort wartete die berühmte

Sauna, von der mir Felix schon immer vorgeschwärmt hatte. Kaum war das Boot vertäut, ging es zum Smörrebröd und dann zum einsam stehenden Saunahäuschen. Relaxen, Schwitzen, Abkühlen, die Ruhe genießen und das Wolkenspiel in der Abendsonne genießen.



Baden in Rörö



Niklaus

Kamen wir denn vor lauter kulinarischen Genüssen auch zum Segeln? Oh ja. Und wie. Auf dem Weg von Bjoerholmen nach Fiskebaeckskil kreuzten wir bei besten Bedingungen zwischen Fiskebaeckskil und Lysekil hin und her und machten noch vor der Boje des Sommerhauses eines guten schwedischen Freundes (er war wie viele andere Schweden bereits wieder am Arbeiten) eine Ehrenkurve.

In Fiskebaeckskil vertäuten wir das Boot gut in der Marina, war doch für den folgenden Tag wieder sehr starker Wind angesagt. Das gab uns die Gelegenheit am folgenden Tag bei hohem Seegang mit der Fähre nach Lysekil überzusetzen. Über Lysekil tront eine grosse Kirche. Mit grossartiger Aussicht über die Westschären.

Und schon waren die Segeltage fast vorbei. Die Rückfahrt führte durch die engen Wasserwege nach Bassholmen, wo wir im kleinen Hafen im (Vogel)Naturschutzgebiet anlegen konnten. Schon sahen wir die ersten Schwärme der nordischen Gänse sich versammeln. Bald schon ging deren Reise ja südwärts. Noch war Herbs. Der Winter nahte jedoch.

Kein Törn ohne etwas Aufregung. Wenn wir denn schon nirgends Anlass für Hafenkino boten – Felix ist hier in Westschweden wirklich zu Hause – so musste das Boot selber für Unterhaltung sorgen.

Beim Anlegen in Bassholmen hörten wir, dass die Wasserpumpe am Laufen war. Die Kontrolle der Hahnen im Küche und Toilette/Dusche ergab keine Besonderheiten. Die Pumpe stoppte, als wir den Strom abstellten. Sie begann jedoch wieder zu laufen, als der Strom eingeschaltet wurde. Nun, seltsam. Irgendwo musste ein Problem mit der Abschaltung vorliegen. Ganz klar wurde uns das nicht – vorerst. Bis wir dann plötzlich ein Plätschern hörten. In meiner Kabine. Unter der Matratze.

Matratze weg. Deckbodenbretter weg. Und da war er, der grosse See. Knappe 2cm unter dem Bodenbrett war das Wasser in der Bilge schon. Süsswasser. Aus dem Süsswassertank. Brav hineingepumpt. Wohl den ganzen Weg über, als wir bei starkem Wind mit Motorunterstützung durch die engen Kanäle manövrierten. Der Grund war dann schnell gefunden. Ein defekter Wasserschlauch, gleich bei der Flansch 'gebrochen'. Ein Konstruktionsfehler, sozusagen, beim Bau der Yacht vor zehn Jahren geschehen. Der Defekt war also gefunden. Das Wasserproblem aber noch nicht gelöst. Die Bilgenpumpe kam da nicht hin, unter die Batterienkasten. Mit altem Saugtrick, dann dem Einsatz eines billigen chinesischen Staubsaugers der auch Wasser saugt, kriegten wir die Sache langsam trocken.

Klar, dass am folgenden Tag das eine und andere Telefonat zwischen Bassholmen und der Werft in Deutschland hin und her ging. Provisorisch konnten wir den Schaden beheben. Ob sich doch noch alle Schläuche auswechseln lassen müssen, wird sich noch weisen. Felix hat allenfalls noch die eine oder andere Reise aus der Schweiz nach Göteborg zu machen, in diesem Jahr oder anfangs 2021.

Nach getaner Saug- und Putz-Arbeit: Ein weiterer gemütlicher Abend im Deck Salon der POEMA BASILEA. Philosophieren, Lesen, die Welt ergründen.



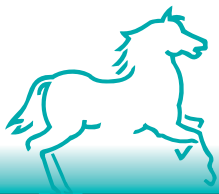
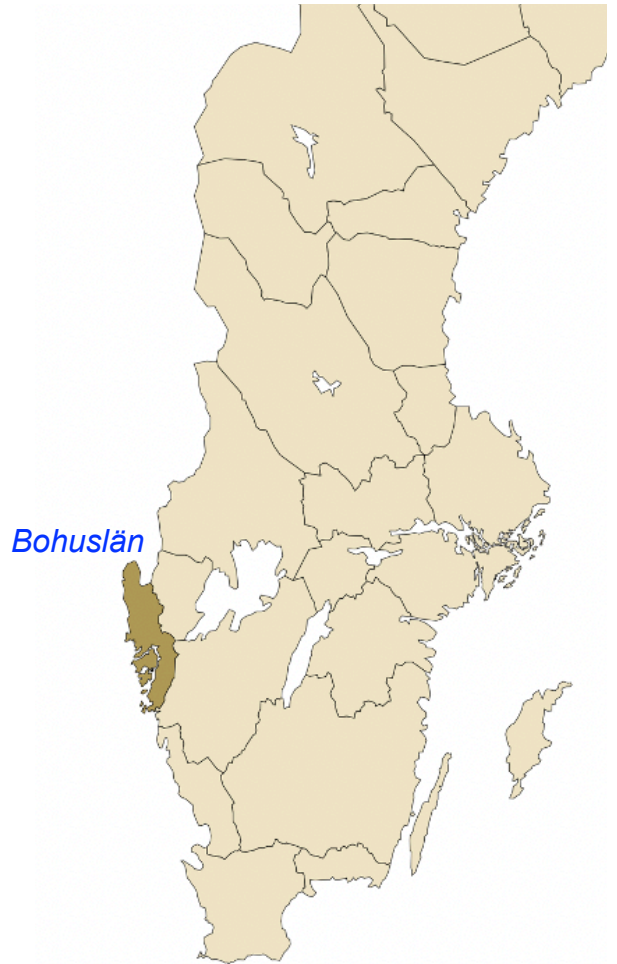
Der weitere Weg führte durch weitere enge Wasserwege – gut Navigieren ist Pflicht! – und offene Gewässer (Segeln) nach Henan und dann zurück zur Werft. Dort verließen wir unsere POEMA BASILEA für den Winter. Sie wurde in die Obhut der Werft über-

geben. Auswassern, Einwintern in der Halle. Durchführen der einen oder anderen Revision an Schraube und Unterwasserschiff. Und eben: Allenfalls auch Auswechseln der Schläuche des Warmwassers.

Bohuslän – Wir kommen wieder. Trotz oder mit Corona auch 2021.

*Niklaus Friederich (War zusammen mit Skipper Felix Buser unterwegs)*





## Bürothek GmbH

Papeterie | Büromaterial | Werbemittel

Papeterie Rössligass | Hauptstrasse 52, 4132 Muttenz, [www.roessligass.ch](http://www.roessligass.ch)

Bürothek Neumatt | Mattweg 2, 4144 Arlesheim, [www.buerothek.ch](http://www.buerothek.ch)



## Schulsackonline.ch

Kindergarten | Primar- & Oberstufe

Profitieren Sie von unserem  
**10%-Angebot**

Die grösste Auswahl der Schweiz zum besten Preis!

# Fotobericht Törn Fehmarn - Stockholm auf der SY Dvalin / Juni 2020 / Hans Litscher



*leere Bahnhofhalle in Lübeck*



*Bahnhof Lübeck, keine Züge nach 18 Uhr*



*Silo als Kletterwand in Burgstaaken*



*Alter Kutter in Burgstaaken*



*Dualin vor dem Start. Diesel bunkern  
in Burgstaaken*



*Fähre von Rostock /Warnemünde nach Schweden*



*Stralsund Stadthafen*



*Neue Brücke zur Insel Rügen*



*Nationalkirche Stralsund, erbaut 1270*



*Blick hinter das ehemalige Johanniskloster*



*Nixe über dem Eingang zu einer Künstlerin, die mit Papiermaché arbeitet.*



*Tintin auf Yellow Submarine*



*Alte Seetonnen zieren den Quai*



*Stralsund: Alte Gorch Fock, Besuch möglich*



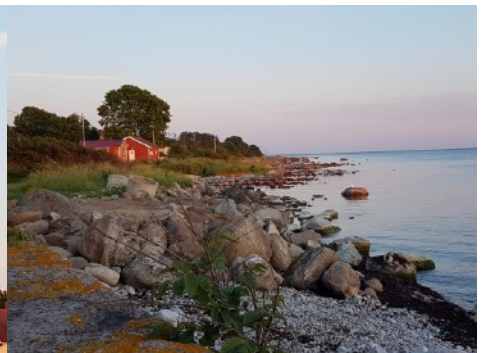
*Wolke nach Sonnenuntergang*



*Martin, Miteigner der Doalin.  
Rechts: Häusergruppe in Skillinge,  
wir sind in Schweden angekommen.*



*Insel Hanö*





*Hanö*

*2 riesige Eschen in Kristianopel  
Die Esche in der nordischen Mythologie  
ist der Weltenbaum Yggdrasil.*



*Kirche Kristianopel: Votivschiff (dänisch kirkeskib) / Altar mit Eschen aus den nord. Sagen.*



*Kalmar, leerer Hafen Ende Juni,  
seltenes Erlebnis*



*Domkirche Kalmar*



*Die Zeit ist in Harstena stehen geblieben. Früher Hochburg der Robbenjagd. Heute etwas Fischfang. Bäckerei nur im Sommer geöffnet. Martin und Megge warten auf die frischen Brötchen. Zahlung nur bargeldlos möglich!*



*Oxelösund, Wetterwechsel im Halbstundentakt*



*Schwed. Nationalgericht: Hering auf Kartoffelstock mit Preiselbeeren (Restaurant „Fina Fischen“ in Trosa) <https://finafisken.se/en/startpage>*



*Markus Keller und Martin Zweifel im Hafen Utö*



*Artipelag, ruhiger Steg mit Kunstausstellung, Gratisliegeplatz mit Konsumempfehlung im Kaffee.*

*<https://artipelag.se/utställning>*



*Im Laden eines alten Bekannten in Stockholm*  
<http://www.seaborne-fartygsmagasinet.com>



*Stockholm Gamle Stan ohne Touristen*  
*Das letzte Essen im Rest. „Fem sma hus“*  
<https://femsmahus.se/en>

### *Stockholm Zentrum*



# Hafenmanöverkurs Oktober 2020

Wie schon bald zur Tradition geworden, führte die Regionalgruppe Basel des CCS auch dieses Jahr einen Hafenmanöverkurs durch im Hafen Langenargen am Bodensee in Deutschland. Erfolgreich und unfallfrei. Zur Zufriedenheit aller Teilnehmer über das Erlernte. Warum eigentlich ein Hafenmanöverkurs?

Segeln ist das Eine, Manöver im Hafen das Andere mit Zuschauern garantiert für grosses Hafenkino, mit grossem Spass für die Zuschauenden beim Misslingen. Vor allem im Mittelmeer kann jedermann und jede Frau sich abends beim Eintreffen der Segelboote amüsieren - je mehr Wind herrscht im Hafen, desto garantierter die Spektakel. Um nicht selbst zum Gelächter zu werden, hilft nur eines: Selber alle Manöver kennen, diese immer wieder üben bis zum Beherrschen. Das setzt voraus, dass man als Segler alle Möglichkeiten des Anlegens resp. Ablegens kennt zu den unterschiedlichen Liegeplätzen:

- seitwärts am Steg
- vorwärts in einer Box mit seitlichem Steg
- vorwärts in einer Box mit je einem Pfosten links und rechts am Heck
- rückwärts in einer Box mit je einem Pfosten links und rechts am Bug
- vorwärts in einer Box mit einer oder 2 Bojen am Heck
- rückwärts in einer Box mit einer oder 2 Bojen am Bug
- Das Mittelmeermanöver: Mit dem Heck an einer Quaimauer mit Anker oder Mooringleine am Bug.

Das sichere Anlegen resp. Ablegen zu den erwähnten Liegeplätzen üben wir im Kurs, wobei oft verschiedene Manöver zwingend sind, je nach Windstärke und Richtung.

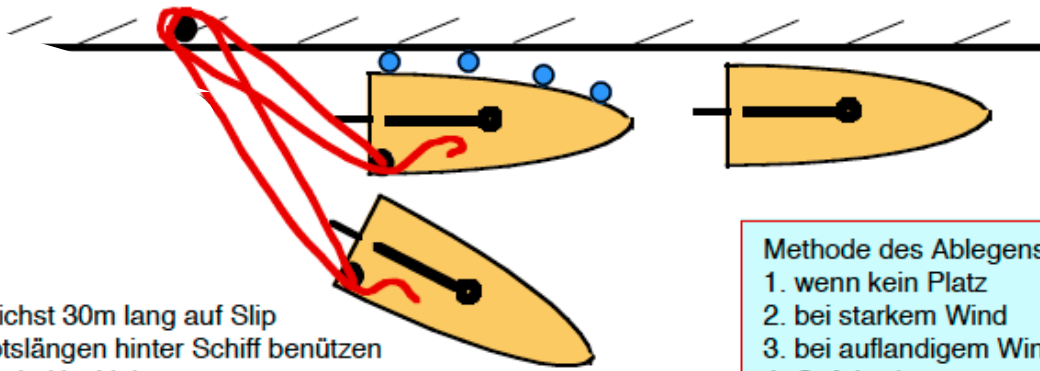
Bei Windstille ist dies alles relativ einfach, wird aber anspruchsvoll bei Wind! Aufländiger oder ablandiger Wind? Dabei gibt es einige einfache Regeln:

1. Vor dem Manöver die Windrichtung studieren und gut überlegen, welches Manöver das Beste ist.
2. Beim Manövrieren musst du schneller sein als der Wind, der dich vertreibt.
3. Das Boot an Ort halten kann man nur mit dem Heck gegen den Wind (der Wind vertreibt immer den Bug).
4. Hilfsleinen verwenden sowohl beim An- als auch beim Ablegen auf Nachbarschiffe, Pfosten etc., um das eigene Schiff am Vertreiben durch den Wind zu hindern.

Dann gibt es natürlich auch einige Spezialfälle, mit denen man die Zuschauer in Staunen versetzen kann. Ein solches Manöver sei hier dokumentiert aus dem letzten Kurs: Ablegen seitwärts ab Steg mit langer Heckleine, befestigt auf der dem Steg abgewandten Heckklampe. Dabei macht das Schiff beim Vorwärtsfahren ganz langsam eine 180 Grad Drehung. Voraussetzung: Genügend freier Raum. Dies ist praktisch, wenn man vorwärts in den Hafen gefahren ist und vorwärts ausfahren möchte.

Auf der folgenden Seite ist eine Bildabfolge dieses Manövers. Man beachte die grün-schwarze zusammengeknüpfte Leine. Ist das Schiff genügend gedreht, heisst es: Leine los.

*Text und Grafik Hugo Buser / Fotos Oliver Strub*



- Leine möglichst 30m lang auf Slip
- Mole 2 Bootslängen hinter Schiff benützen
- Eindampfen in Heckleine
- Ruder nach Backbord = Heck weg vom Steg.
- Danach Ruder gerade = Boot fährt parallel zur Leine vom Steg weg.
- Ruder nach Steuerbord = Bug dreht nach Steuerbord.

Methode des Ablegens,  
 1. wenn kein Platz  
 2. bei starkem Wind  
 3. bei auflandigem Wind  
 4. Gefahr des  
 Touchierens  
 anderer Schiffe.





## **Cruising Club Schweiz, Regionalgruppe Basel**

### **Protokoll der 54. Generalversammlung vom 13. November 2020, virtuell als Zoomkonferenz**

#### **1. Begrüssung durch den Captain**

Captain Monika Naef begrüsst die Teilnehmenden. Aufgrund der gegenwärtigen Covid-19 Situation wird die GV als Zoomkonferenz durchgeführt. Wir richten somit die Segel nach dem Wind, statt zu versuchen, den Wind nach den Segeln zu richten. Anfänglich sind 20 Mitglieder in der Zoomkonferenz eingewählt, später sind es ein paar mehr.

Neben Monika Naef ist Andreas Rüdüsühli (ADR) physisch anwesend. Constantin Sluka (CS) hätte anwesend sein sollen, musste sich aber kurzfristig entschuldigen. ADR und CS sollen gemeinsam das Protokoll führen.

Die Zoomkonferenz wird aufgezeichnet und für 14 Tage zur Protokollierung aufbewahrt, anschliessend vernichtet. Die Aufzeichnung wird einstimmig genehmigt.

17 Mitglieder haben sich entschuldigt. Die Einladungen zur Generalversammlung, inkl. Traktandenliste und Beilagen wurde statutenkonform und rechtzeitig per E-Mail respektive per Post an die Mitglieder versandt. Die Mitgliederversammlung ist gemäss den Statuten beschlussfähig.

#### **2. Wahl des Tagespräsidiums, des Protokollführers und des Stimmzählenden**

Captain Monika Naef schlägt sich als Tagespräsidentin, Constantin Sluka und Andreas Rüdüsühli als Protokollführer und Andreas Rüdüsühli als Stimmzähler vor. Es gehen keine weiteren Vorschläge ein. Die Genannten werden einstimmig per Zoom Abstimmung gewählt. (Es sind derzeit 25 Mitglieder eingewählt).

#### **3. Genehmigung der Traktandenliste**

Es gehen keine Voten ein. Die Traktandenliste wird einstimmig, ohne Enthaltungen, per Zoom Abstimmung genehmigt.

#### **4. Genehmigung des Protokoll der 53. Generalversammlung vom 15. 11. 2019**

Das Protokoll wurde im Jahrbuch publiziert und ist auf der Webseite der RG Basel abrufbar. Es gehen keine Änderungswünsche ein. Das Protokoll wird, mit 2 Enthaltungen, per Zoom Abstimmung genehmigt.

## 5. Jahresbericht des Captains

Der Captain führt durch die Präsentation und informiert über die gute Zusammenarbeit im neu zusammengesetzten Vorstand und die Durchführung von erfolgreichen Veranstaltungen bis zum Beginn der Covid-19 Pandemie.

Im Sommer konnte dann sogar ein Ausbildungstörn mit einem Schiff für Jugendliche in St. Malo durchgeführt werden!

Die Stammabende und Hock am Rhy konnten mit entsprechendem Schutzkonzept und nur auf Voranmeldung hin dann doch noch durchgeführt werden.

Aus der Ausbildung: Der Funkkurs und die Astronavigation mussten leider abgesagt werden, weil sich zu wenig Interessenten gemeldet haben. Radarkurs und Dieselmotorenkurs konnten mit je 5 Teilnehmern durchgeführt werden. Das World Sailing Safety Training (WSST) (vormals ISAF) konnte mit 12 Teilnehmern erstmals in der neuen Version durchgeführt werden. Die praktische Hafenmanöverausbildung musste leider im Frühjahr verschoben werden. Sie konnte im Oktober 2020 am Bodensee in Langenargen (DE) unter Einhaltung von Schutzmassnahmen erfolgreich durchgeführt werden! Vielen Dank an alle Auszubildenden und Kursleiter und Teilnehmenden!

Der Captain bedankt sich beim Ausbildungsleiter Antonio di Criscio für das erfolgreiche Planen und die Durchführung der Ausbildungen unter erschwerten Bedingungen.

Anlässe: Eine Übersicht über die Anlässe findet sich im Jahrbuch. Der Dezember Stammabend 2020 muss Covid-19 bedingt leider abgesagt werden, der geplante Referent müsste in Quarantäne. Ein Ersatztermin in 2021 ist in Aussicht gestellt.

Der Captain bedankt sich bei Hans Litscher für die Planung und Organisation der Anlässe!

Hugo Buser: Das Jahrbuch 2021 ist in Planung, das grosse Thema wird natürlich auch wieder Covid-19!

Der Captain Monika Naef berichtet aus den Zentralvorstandssitzungen des CCS: Durch Covid-19 musste die Törnsaison komplett abgesagt werden, die für den Sommer geplanten kleineren Törns ebenfalls. Dies führt zu grossen finanziellen Verlusten, welche nur durch die Auflösung von Rückstellungen in der Jahresrechnung 2020 aufgefangen werden konnten. Die CCS Homepage wurde neu gestaltet. Kommunikation und Benachrichtigungen funktionieren etwas besser. Der Captain bittet darum, dass alle Mitglieder die Möglichkeit zur Abstimmung bei der schriftlichen GV des CCS rege nutzen.

Der Bericht des Captains wird einstimmig, mit einer Enthaltung, per Zoom Abstimmung genehmigt.

## 6. Jahresrechnung 2019/2020; Bericht der Revisoren

Die Jahresrechnung 2019/2020 wurde als Beilage 2 mit der Einladung versendet.

Andreas Rüdüsühli führt durch die Erfolgsrechnung, die einen **Verlust von CHF 3'470** ausweist. 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.

Die Google Werbung für den HSA wurde wieder aufgeschaltet. Da kein Jugendtörn stattgefunden hat, gab es dafür keine Ausgaben.

Diverses: Je 200 CHF Spenden an die Seenotrettung der Länder Deutschland, Frankreich, Niederlande und England. Wir haben Kosten für die Anschaffung einer neuen Buchhaltungs- und Vereinsmanagementsoftware (Bexio) gehabt, und mussten AHV Rückstellungen bilden.

Neu werden Druck und Versand zu einem Posten zusammengefasst, insgesamt wird sich das Versenden von virtuellen und schriftlichen Einladungen mit der neuen Vereinsmanagementsoftware vereinfachen.

Die Bilanzsumme beträgt **CHF 123'724**. Das Postcheck Konto wurde aufgelöst, wir führen nur noch das UBS Konto. Das Steuerguthaben wurde neu zurückgestellt.

Hans-Rudolf Roth bedankt sich im Namen der Revisoren beim Kassier für die gute Arbeit und empfiehlt der Generalversammlung die Annahme der Jahresrechnung und den Vortrag des Gewinns auf neue Rechnung, sowie dem Vorstand die Entlastung zu erteilen.

Der Antrag des Vorstandes lautet auf Genehmigung der Jahresrechnung.

Die Versammlung beschliesst einstimmig, mit einer Enthaltung, die Jahresrechnung 2019/2020 zu genehmigen. Der Bericht der Revisoren wird einstimmig, mit einer Enthaltung, zur Kenntnis genommen.

## **7. Entlastung des Vorstands**

Monika Naef stellt den Antrag, dem Kassier und dem Vorstand die Entlastung zu erteilen.

Die Versammlung beschliesst einstimmig, mit zwei Enthaltungen, den Kassier und Vorstand zu entlasten.

## **8. Wahlen: Keine**

Es sind keine Wahlen ausstehend. Es zeichnen sich Austritte im Vorstand im Herbst 2021 ab. Der Captain bittet Mitglieder mit Interesse zur Mitarbeit im Vorstand sich zu melden.

## **9. Genehmigung des Budgets Vereinsjahr 2020/2021**

Das Budget wurde als Beilage 4 mit der Einladung zur GV versendet. Andreas Rüdüsühli stellt das Budget 2020/2021 vor. Das Budget für den Posten Jugend soll auf CHF 3'000 erhöht werden, da es mehr HSA Anmeldungen durch den Unisport gibt, als die Universität subventioniert.

Weil die beiden bisherigen defekt sind, mussten zwei neue Rettungsinseln für den WSST bestellt werden, mit einem Budget von CHF 2000 unter dem Punkt Infrastruktur.

Das Clubvermögen beträgt CHF 118'000. Die neue Vereinssoftware Bexio erlaubt Mitgliederverwaltung und vereinfachte Rechnungsstellung und Teilautomatisierung und wird unsere Abläufe bedeutend vereinfachen. Der Vorstand hat sich für diese Lösung und nicht für die komplexere und teurere Lösung des CCS Schweiz entschieden.

Für Vereine gilt neu ein steuerfreier Gewinn von CHF 20'000, neu zahlen wir daher nur noch eine Vermögenssteuer von 1 Promille auf dem Vereinsvermögen.

Die Budgetierung ist im Rahmen von COVID-19 sehr anspruchsvoll.

Die Versammlung genehmigt das Budget 2020/2021 mit einem Verlust von CHF 8'300, einstimmig ohne Enthaltung per Zoom Abstimmung.

## **10. Genehmigung der Jahresbeiträge für das Jahr 2020/2021**

Die Mitgliederbeiträge von **CHF 30,00** für aktive Mitglieder und **CHF 60,00** für Gönner werden von der Versammlung auf Antrag des Vorstandes einstimmig, ohne Enthaltungen per Zoom Abstimmung für das Jahr 2020/2021 bestätigt.

## **11. Anträge von Mitgliedern**

Innerhalb der statutarischen Frist (30. September 2020) sind keine Anträge von Mitgliedern eingegangen.

## **12. Aufnahme und Ausschluss neuer Mitglieder**

Insgesamt hat die RG Basel 425 Mitglieder (10 Gönner, 6 Junioren, 2 Ehrenmitglieder).

Im Vereinsjahr sind 3 Mitglieder verstorben (Wolfgang Steinbrich, Martin Kunz und Marco Dottarelli). Eine Gedenkminute wird für sie eingelegt.

Es sind 10 Austritte zu verzeichnen. Ausschlüsse von Mitgliedern erfolgen über den Zentralvorstand, im Vereinsjahr 2019/2020 wurden keine Ausschlüsse ausgesprochen.

Auf Antrag des Vorstands werden folgende Personen neu als Mitglied in die RG Basel aufgenommen: Mark Gebhart, Peter Hänggi, Stephan Hunziker, Danielle Kissling, Béatrice Läderach (\*), Christian Meier, Alessandro Napoli, Salome Nyfeler (\*), Pascal Popp, Michael Rometsch, Ulrich Leo Schnepfel, Thomas Senn, Martin Sonderegger, Daniela Strunk. (Die mit (\*) markierten Namen wurden bei einer Datenbereinigung entdeckt: Ihre Anträge zur Aufnahme in die RG Basel wurden zeitlich vor der 53. GV an den CCS Schweiz gestellt, aber es ist keine Meldung durch das Generalsekretariat an die RG Basel erfolgt, so dass wir sie formell erst mit der heutigen GV aufnehmen können.)

Der Captain heisst die neuen Mitglieder herzlich willkommen!

## **13. Jahresprogramm 2020/2021**

Das Jahresprogramm entwickelt sich. Die Stammabende werden, soweit die Covid-19 Situation und die Behörden es erlauben, durchgeführt, Einladungen werden separat erfolgen. Der Hock am Rhy findet nach Voranmeldung jeweils am 3. Mittwoch im Monat statt.

Das Weihnachtessen 2020 muss leider Covid-19 bedingt abgesagt werden. Für den Neujahrsapéro erfolgt eine separate Einladung, sofern die Durchführung erlaubt sein wird.

Es sind diverse Törns geplant; alle immer unter dem Vorbehalt, dass der Törn durchgeführt werden kann und darf. St. Malo, RG Törn Dublin – Cork, Jugendtörn sind in der Planung. Für den RG Törn sind per Datum der GV noch 3 Plätze frei. Bei Interesse bitte bei Skipper Rahel Sameli oder Skipper 2 Monika Naef melden.

## **14. Diverses**

Der Captain informiert über die Anfrage des CCS, die GV 2021 des CCS Schweiz in Basel abzuhalten. Es gibt 54% Stimmen für, 1 Stimme dagegen und 42% Enthaltungen.

Momentan läuft die Vendée Globe 2020, an der auch der Schweizer Skipper Alan Roura teilnimmt. Die Vendée Globe findet nur alle vier Jahre statt.

Der Hafenmanövertörn ist für das Wochenende vom 10. und 11. April 2021 geplant.

Monika Naef weist darauf hin, dass aus Datenschutzgründen Vereine grundsätzlich die Mitgliederlisten mitsamt deren Adressen nicht an ihre Mitglieder weitergeben oder im Jahrbuch publizieren dürfen. Im Vorstand gab es dazu eine Diskussion. Der Captain bittet die Mitglieder um Meinungen dazu, ob die RG Basel Möglichkeiten suchen soll, um das weiterhin zu ermöglichen.

Es melden sich Hans Rudolf Roth und Rahel Sameli zu Wort. Sie sind für eine Weitergabe der Mitgliederliste, da die Kontakte untereinander erst einen Verein ausmachen.

Eine kurze Zoom Abstimmung soll die Stimmung erfassen: 83% ist für die Publikation, 4% dagegen, 13% enthalten sich. Der Captain bedankt sich für die Abstimmung, der Vorstand wird eine geeignete Möglichkeit suchen, die Einwilligung der Mitglieder einzuholen. Der Vorstand ist daran, eine geeignete DSGVO Erklärung zu formulieren, da vom Zentralverein nichts kommt.

“Wenn der Wind der Veränderung weht, suchen manche im Hafen Schutz, während andere die Segel setzen!”

Monika bedankt sich mit diesem Schlusswort bei Andi für die technische Unterstützung, und allen Vorstandsmitgliedern für ihre Beiträge zur GV.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Anmerkungen der Teilnehmenden. Der Captain verabschiedet die Teilnehmenden und beendet die GV.

Basel, den 13. November 2020

Monika Naef

Andreas Rüdisühli

Constantin Sluka

Ihr Partner  
für unvergessliche Ferien!



**Badeferien**

**Yachtcharter**

**Individualreisen**

[www.koenigreisen.ch](http://www.koenigreisen.ch)

[mtruessel@koenigreisen.ch](mailto:mtruessel@koenigreisen.ch)

061 711 22 33

[www.aegaeis.ch](http://www.aegaeis.ch)

[truessel@aegaeis.ch](mailto:truessel@aegaeis.ch)

061 712 15 00



König Reisen AG  
Hauptstrasse 8  
CH-4153 Reinach

**konig**reisen  
Inh. M. + O. Trüssel

## **Liebe RG Mitglieder**

Wir informieren Euch regelmässig über kommende Anlässe und verschicken Einladungen per E-Mail. Leider kommt es aber immer wieder vor, dass unsere E-Mails einige von Euch nicht erreichen. Das kann passieren, wenn das Quota einer Mail Inbox ausgeschöpft ist, oder eine E-Mail-Adresse nicht mehr aktiv ist. Bitte informiert uns daher bei einem Stellenwechsel, solltet Ihr uns eine Geschäfts-E-Mail-Adresse genannt haben, oder falls sich Eure E-Mail-Adresse aus einem anderen Grund ändern sollte. Wer keine E-Mail-Adresse hat und lieber schriftliche Einladungen erhalten möchte, nehmen wir natürlich gerne in unseren Post-Verteiler auf.

Vielen Dank  
Constantin Sluka

Mitgliederverwaltung  
[www.ccs-rgbasel.ch](http://www.ccs-rgbasel.ch)  
[www.cruisingclub.ch](http://www.cruisingclub.ch)

## **Revision Fernmeldegesetz per 1. 1. 21 (Mitteilung von Andreas Hager, Bakom)**

Mit der Revision des Fernmeldegesetzes FMG auf den 01.01.2021 wurde u.a. das bisherige Konzessionierungssystem u.a. im Amateurfunk, Flugfunk und Schiffsfunk angepasst. Wir möchten Euch nur das Wichtigste zur Kenntnis bringen. Weitere Informationen werden wir an unserer Informationstagung im April 2021 ansprechen.

Der Begriff Funkkonzession verschwindet. Es besteht neu eine Meldepflicht, wer bestimmte Frequenzbereiche der Hochsee- oder Rheinschiffahrt benutzen will. Danach teilt das BAKOM ein Adressierungselement zu. Das heisst wie bis anhin das Rufzeichen, die MMSI oder eine maritime Kennung.

Das Dokument, welches dem Antragssteller ausgehändigt wird, ist wie bis anhin gemäss RR (Radioreglement) die **Ship Station Licence**. Die einmaligen und die sich wiederholenden jährlichen Gebühren wurden nach unten angepasst (siehe Beispiel in diesem E-Mail).

Es wurde neu der Zusatz in die Verordnung aufgenommen, dass **ausschliesslich** das BAKOM u.a. für die Prüfung zur Erlangung der Fähigkeitsausweise LRC, SRC, Binnenschiffahrtfunk und Amateurfunk zuständig ist.

Gemäss Beschluss der WRC 2019 ist nun nebst Inmarsat auch Iridium ein GMDSS-Satellitenprovider. Das heisst, die Fähigkeitszeugnisse LRC und SRC berechtigen nun die Nutzung von GMDSS Satellitenanlagen (Inmarsat und Iridium).

Die von der Änderung betroffenen Fragen wurden angepasst. Was heisst das nun konkret?

In unseren Fragebögen für die Seefunkprüfung wurde der Begriff **Funkkonzession durch Ship Station Licence** ersetzt. Zudem wurde der Tatsache Rechnung getragen, dass nun auch Iridium ein GMDSS-Satellitenprovider ist.

Mögliche Fragen können in der Prüfung wie folgt gestellt werden:

Wie heissen die beiden GMDSS Satellitenprovider?

- Iridium und Telesat
- Inmarsat und Radium
- **Inmarsat und Iridium**
- Iridium und Intelsat

Welche Dokumente müssen sich an Bord eines Schiffes unter Schweizer Flagge mit Funkanlage befinden?

- **Die Ship Station Licence, das Funkbetriebszeugnis sowie ein Küstenfunkstellenverzeichnis.**
- Die Ship Station Licence und das Seefunkbetriebszeugnis des Funkers.
- Die Ship Station Licence und ein Küstenfunkstellenverzeichnis.
- Die Ship Station Licence und ein Radioreglement (neuste Auflage).

Die gesetzlichen Grundlagen wie das angepasste Fernmeldegesetz und die entsprechenden Verordnungen dazu werden ab dem 01.01. 2021 publiziert.

# Impressum



Redaktion / Layout: Hugo Buser

Titelbilder: - Gewitterstimmung im Atlantik (Sinnbild für das Covidjahr)  
- Cruising Swiss im Lockdown in Panama (Shelter Bay)  
Fotos: Team Kari Freivogel

Produktion Schaub Medien AG Liestal

Auflage 520

Törnberichte: - In Panama holt uns der Lockdown ein: Kari Freivogel (S. 15)  
- Covid-Odyssee-Törn der Mea Reques: Arnold Flückiger (19)  
- Ausbildungstörn St. Malo: Chiara Dublin (Seite 23)  
- Silver Rudder Light: Andreas Kreisler / Viola Girardet (S. 27)  
- Bootsüberführung zur Covid-19 Zeit: Kari Freivogel (S. 31)  
- Corona-Ausklang in Bohuslän: Niklaus Friederich (Seite 37)  
- Fehmann - Stockholm auf SY Dvalin: Hans Litscher (S. 43)  
- Hafenmanöverkurs: Hugo Buser (Seite 51)

## Inserenten (alphabetisch)

ägäis Yachting Reinach

beaufort 5 / Rahel Sameli

Bootswerft Berger Spiez

breitband.ch Improware Pratteln

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 CCS RG Basel. 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.*

# WASSERDICHTER DECKUNG

In jedem Fall optimal versichert.  
Kompetent, effizient und persönlich beraten.

