




Jahrbuch 2020

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. 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 2020

Liebe Mitglieder der RG-Basel, liebe Gönner

An der letzten Generalversammlung der RG habt Ihr mich zum Captain gewählt. Ob das eine gute Idee war? Frau an Bord? Die bringen doch Unglück! Oder vielleicht doch alles nur alter Aberglauben?

Jedenfalls danke ich Euch allen herzlich für Euer Vertrauen. Ich hoffe, ich werde Eure Erwartungen als Captain erfüllen! Ebenso danke ich Euch für das Vertrauen, das Ihr den Vorstandsmitgliedern mit ihrer Wiederwahl sowie unserem neuen Vorstandsmitglied und Kassier, Andreas Rüdisühli, schenkt.

Der neue Vorstand hat bereits kurz nach der Generalversammlung am 18. November 2019 die erste Vorstandssitzung abgehalten und die "Schiffsübergabe" von der abtretenden Crew protokollarisch festgehalten. Dabei fallen mehr Arbeiten an, als man meinen würde! Unterschriften wurden neu geregelt, Administratorenrechte vergeben, alte Adressen bereinigt und die Ämter verteilt. Die Pendenzenliste wächst!

Doch als nächste grosse Aufgabe wird der Vorstand den Standort der RG gissen, den Azimut bestimmen und Anhand der Ephemeriden die gegenwärtige Position bestätigen. Mit anderen Worten, mit dem Vorstand möchte ich gerne für die RG eine Vision und Mission erarbeiten. Dies hilft uns, unseren Kurs (oder anders gesagt, eine Strategie) für unsere weiteren Arbeiten festlegen.

Um unseren rechtweisenden Kurs festzulegen, werden wir eine Mitgliederumfrage erstellen und sind froh, wenn Ihr zahlreich mitmacht! Schliesslich soll der Vorstand ja die RG so leiten, dass Ihr zufrieden seid und Freude daran habt, in der RG Basel zu sein und es bleibt. Auch wollen wir attraktiv sein für neue Mitglieder! Ein guter Mix zwischen alten Seebären und Segelneulingen schwebt mir vor. Alsdann können wir einen missweisenden Kurs auf unser Destination Zukunft der RG Basel setzen.

Das vorliegende Jahrbuch ist immer auch ein Blick zurück auf ein erfülltes Vereinsjahr mit vielen spannenden Erlebnissen unserer Mitglieder. Allen Autoren danke ich, dass Ihr Euer Seemannsgarn mit uns spinnt und uns einen Einblick in Eure wirklichen (und phantastischen) Erlebnisse mit Klaubautermännern, Seeungeheuern, Wassermännern und Nixen gebt. Vielleicht hat ja der eine oder die andere gar unheimliche Magnetberge, die Schiffe anziehen, erlebt, oder Geisterschiffe oder UFO's gesichtet. Vielleicht waren es einfach ausserordentliche Landschaften, die Ihr erlebt hat, schöne Sonnenuntergänge, die Ihr genossen habt, oder tolle Menschen, die Ihr kennengelernt habt.

Allen Lesern und Leserinnen wünsche ich spannende Lektüre des Jahrbuchs. Vielleicht erhält die eine oder andere Inspiration für einen eigenen Törn und ein wunderbares Segel- und Bootsjahr. Wir sind schon gespannt auf Eure Berichte im nächsten Jahrbuch!

Immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Euch

Euer Captain

Monika Naef

Neujahrsapéro 2020



Am 10. Januar 2020 fand der traditionelle Neujahrsapéro mit anschliessender Verleihung der Auszeichnung „Prix Offshore“ im Naturhistorischen Museum Basel und dem angrenzenden Rollerhof statt.

In einer einstündigen Führung erzählten Mitarbeiterinnen des Museums viele spannende Geschichten zu den 100 von einer Fachjury auserwählten Fotos des jährlichen Wettbewerbs „Wildlife Photographer of the Year“. Wir erfuhren Interessantes zur Entstehung der Bilder, zu deren Besonderheiten sowie zum Davor und Danach der Momentaufnahmen. Ausgestellt werden eine Auswahl aus 48'000 Fotos. - Mitmachen an diesem Wettbewerb dürfen übrigens alle Personen, insbesondere auch Laien! - Diese Ausstellung wandert um die Welt und wird in vielen Ländern gezeigt.



Anschliessend wurde Arnold Flückiger mit dem „Prix Offshore“ ausgezeichnet und geehrt für seine seglerische Leistung „Rund England“ während vier Monaten mit seinem Schiff „Mea Requies“ (siehe Bericht Seite 47).

Danach genossen die etwa 80 Anwesenden den von der RG Basel gestifteten „Apéro Riche“ bei vielen sehr angeregten Gesprächen.

Hugo Buser



Wichtige Adressen

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

Geniessen Sie das Wasser

... wir drucken
freudig weiter ...



... zum Beispiel Broschüren.



Gestaltung – Satz – Druck – Logistik – Distribution

kontakt@schaubmedien.ch
www.schaubmedien.ch

SCHAUBMEDIEN
Gut zum Druck.



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

Vorstand der RG Basel



Captain

Monika Naef
Dufourstrasse 49
4052 Basel

061 721 34 64
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

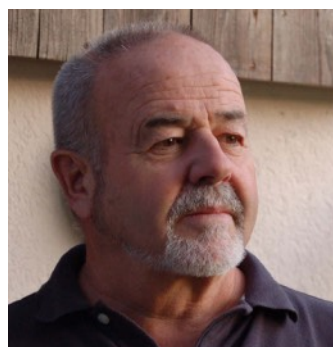
079 600 03 40
ausbildung@ccs-rgbasel.ch



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

E digge Schryner
syt 1878

- Parkettarbeiten
- Massküchen
- Türsicherheitsschlösser
- Glaserarbeiten

061 411 08 38

Blauenstrasse 3
4142 Münchenstein

Kursprogramm 2020/2021

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

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

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

Hochseeausweis Mo. 12.10.20 (17 Abende)
Bei grosser Beteiligung wird am Dienstag ein zweiter Kurs geführt.

World Sailing Safety Training (ehemals ISAF)
Kurs 1: Fr. 20. – Sa. 21.03.20 (jeweils ganzer Tag)
Kurs 2: Fr. 20. – Sa. 21.11.20 (jeweils ganzer Tag)

Astronavigation Mi. 06.01.21 (7 Abende)

Seefunk SRC Do. 07.01.21 (6 Abende)

Dieselmotorenkurs Kurs 1: Sa. 23.01.21 (ganzer Tag)
Kurs 2: Sa. 30.01.21 (ganzer Tag)

Radar Fr. 31.01./Sa. 01.02. und Fr. 21./Sa. 22.02.20
(2 Freitagabende und 2 Samstage)

Hafenmanöver Kurs Sa. 28. – So. 29.03.20 (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

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

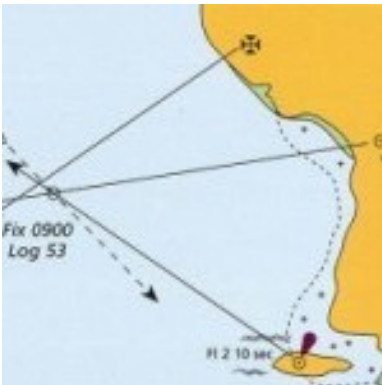
Kursübersicht 2020/2021

Detaillierte Kursbeschreibungen sowie Anmeldemöglichkeiten findest Du auf unserer RG Basel Website:

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

Solltest Du Fragen haben, so kontaktiere uns bitte.

Hochseeausweis



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

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

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

Anmeldeschluss: 22. September 2020

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: 23.02.20 (Kurs 1), 25.10.20 (Kurs 2)

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: 13.12.2020

Seefunk SRC



Seefunk Ausweis für den klassischen Küstensegler in Europa!

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

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

Anmeldeschluss: 13.12.2020

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: 02.01.2021 (Kurs 1), 09.01.2021 (Kurs 2)

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: 12.01.2020

Hafenmanöverkurs mit Segelyachten

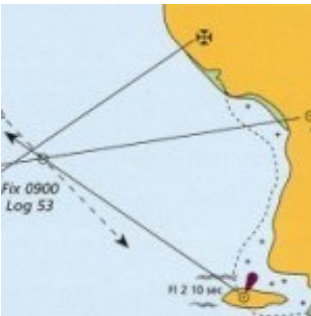


Viele Hochseeausweisinhaber oder -anwärter aber auch Schiffseigner würden gerne einmal ein Schiff chartern, denn die praktische Segelausbildung hat gezeigt, dass Segeln grundsätzlich nicht so schwierig ist. Bei Hafenmanövern sind jedoch viele noch unsicher - auch Schiffseignern geht es manchmal so. Ein 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 erhältst Du die Gelegenheit, während eines Wochenendes Hafenmanöver auf einer 40-Fuss Yacht intensiv zu üben.

Anmeldeschluss: 01.03.2020

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.

Törnprogramm 2020 RG Basel

In der Saison 2020 ist die RG Basel wieder mit eigenen Törns unterwegs in verschiedenen Revieren:

Datum	Revier	Schiff	Skipper	CCS Nr. / Törnart
28./29. 03..	Bodensee	Charterschiffe	Diverse der RG	Hafenmanöverkurs
04.04-18.04.	Kuba (RG Törn)	Ovni CCS	Rahel Sameli	04/2020/14 Sporttörn
17.04.-25.04.	St. Malo	Charterschiffe	Diverse der RG	Ausbildungstörn HSA
27.06.-11.07.	Hebriden (RG Törn)	HR 43 CCS	Heinz Rüegg	Sporttörn

Detaillierte Ausschreibungen und Anmelde-möglichkeiten finden Sie auf unserer Webseite unter:
<https://www.ccs-rgbasel.ch/toernangebot/>

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

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

Jahresprogramm CCS RG Basel 2020

Datum	Anlass	Ort	Thema
10.01.2020 Fr	Neujahrsapéro	Naturhistorisches Museum Basel	Museumsbesuch / Photographer of the year / Apéro
15.01.2020 Mi	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	
05.02.2020 Mi	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	Simon Koster Team Rösti / 4. Rang TRANSAT Jaques Vabre
19.02.2020 Mi	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	
11.03.2020 Mi	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	Arnold Flückiger Gewinner "Prix Basel Offshore" Rund England
25.03.2020 Mi	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	
06.05.2020 Mi	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	Hinnerk Weiler, "Thema" noch offen
20.05.2020 Mi	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	
03.06.2020 Mi	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	Programm siehe Internet
17.06.2020 Mi	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	
Sommerpause Juli / August			
August	Süsswassertag		
02.09.2020 Mi	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	Programm siehe Internet
16.09.2020 Mi	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	
14.10.2020 Mi	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	
21.10.2020 Mi	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	Gangerl Wolfgang Clemens "Der Paradiesjäger"
13.11.2020 Fr	GV	Generalvers. CCS RG Basel	Gasthof Mühle Aesch
18.11.2020 Mi	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	
28.11.2020 Sa	GV	CCS Schweiz	Bern
02.12.2020 Mi	Stammabend	Restaurant Hofmatt Münchenstein	Leon Schulz: Neue Batterien, Stromversorgung an Bord
16.12.2020 Mi	Hock am Rhy	Seemannskeller Rheinhafen Basel	Weihnachtsessen

WASSERDICHTER DECKUNG

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

Sailing with BODY & SOUL

Freitag, 22. März 2019, Sessellift Lauchernalp: Mein Handy läutet irgendwo verborgen in der Skijacke. Die Charterfirma SunCharter hat eine Dufour 460 von Südtalien in die Türkei zu überführen. Sie sei ab sofort auslaufbereit. Doch so schnell schiessen die Preussen nicht! Ich brauche erfahrungsgemäss mindestens zehn Tage Vorbereitung. Finde ich rechtzeitig genügend Mitsegelnde? Noch auf der Heimfahrt schicke ich aus dem Zug den potentiellen Crewmitgliedern ein Info-Mail und die Bitte, sich den nächsten Donnerstagabend für ein Crewtreffen freizuhalten. Siehe da, es klappt! Am Donnerstagabend sitzen Anina Fässler, Christian Stucki, Enzo Rudin, Etienne Repond und Hans Ramp um meinen Stubentisch und spitzen interessiert die Ohren.

Genau ein Woche später treffen wir in der Marina von Tropea ein, finden in der Dunkelheit die BODY & SOUL (ich weiss, das klingt nach einem Yoga-Institut) und rollen dort unsere Schlafsäcke aus. In der Marina ist um diese Jahreszeit nichts los. Alle Läden und Restaurants



sind geschlossen. Der nächste Tag läuft ganz nach CCS-Standard ab: Ein Teil der Crew geht einkaufen, der Rest übernimmt das Boot und bereitet es für den Törn vor. Vom Stützpunktleiter erfahren wir, es sei ein Jahr alt und vor ein paar Tagen aus Elba gekommen. Sonst weiss er nicht viel darüber. Gegen Abend besichtigen wir Tropeas Altstadt. Sie liegt äusserst malerisch auf einem hohen Felsen und ist vom Hafen aus traumhaft anzusehen. Zahlreiche stattliche Palazzi lassen auf frühere wohlhabende Zeiten schliessen, die aber

offensichtlich vorbei sind. Überall sind Spuren des Zerfalls auszumachen. Das Nachtessen in einem gemütlichen Restaurant ist allerdings ausgezeichnet.

Anderntags, es ist mittlerweile Samstag der 6. April, laufen wir um 0845 bei bedecktem Himmel aus. Die Vorhersage eines windarmen Tages stimmt leider und den Stromboli können wir mangels Fernsicht auch nicht sehen. Aber die Fahrt zwischen Scylla und Charybdis hindurch, der Nordeinfahrt in die Strasse von Messina, ist auch in der heutigen Zeit noch ein Erlebnis. An der schroffen Festlandküste glaubt man, die Felsen ausmachen zu können, auf denen das sechsköpfige Ungeheuer lauerte und gegenüber am sizilianischen Ufer sind die bunten Häuser überaus malerisch anzuschauen. Seit einem Erdbeben im späten 18. Jahrhundert haben die ehemals gefährlichen Strömungen und Strudel viel von ihrem Schrecken verloren, doch auch bei ruhigem Wetter sind an gewissen Stellen immer noch Stromkabelungen auszumachen. Um 1500 machen wir im kleinen Yachthafen von Reggio Calabria fest und können nur Motormeilen schreiben. Hoffentlich geht das nicht so weiter! Zum Abendessen geraten wir in eine leicht schummrige Pizzeria, die sich bald mit Einheimischen jeglichen Alters füllt. Wohl weil die Pizzas wirklich gut sind, die Kellnerinnen jung und hübsch sind und obendrein Karaoke geboten wird.



Am 7. April gestattet uns am Funk die opernwürdige Bassstimme des Hafenskapitäns die Ausfahrt: „I give you perrrrrrmission to leave the harrrrrrbourrrrrrr!“ Wir setzen bei leichtem achterlichen Wind Segel und kommen damit zwar nicht rasend vorwärts, aber doch nach dem Motto: „Das Leben ist zu kurz, um unter drei Knoten zu segeln“. In der Strasse von Messina ist trotz Sonntag Fracht- und Fährverkehr, so dass es immer etwas zu sehen gibt - ausser den Aetna, der versteckt sich in den tiefhängenden Wolken. An der italienischen Stiefelspitze, wir haben bereits Kurs auf Pylos genommen, müssen wir für

etwa anderthalb Stunden den Motor starten. Es soll für die nächsten zwei Tage das einzige Mal bleiben. Nach diesem Flautenloch kommen wir mit halbem bis raumem Wind von bis 6 Beaufort zügig vorwärts und stellen erfreut fest, dass unsere D460 ein schnelles Schiff ist. Was sich bereits beim Vorbereitungstreffen angedeutet hat, bestätigt sich auf der 50-stündigen Überfahrt nach Griechenland mit den zwei Nachtschlägen. Die Crew harmonisiert ausgezeichnet, obwohl sich die meisten vorher nie gesehen haben. Dazu tragen alle bei, massgeblich aber unser Smutje Enzo mit seinen Kochkünsten. Er verschwindet jeweils wortlos unter Deck und bald darauf ziehen vielversprechende Düfte den Niedergang hinauf.

Wir segeln bis zur Hafeneinfahrt von Pylos, wenn auch die letzten wenigen Meilen aufkreuzend. Der Ort liegt ideal geschützt in einer fast rundum geschlossenen Bucht an der Westseite des Peloponnes und wurde früher Navarino genannt. 1827 versenkte die vereinigte englisch-französische Flotte hier die Kriegsflotte des osmanischen Reiches. Die türkische Kriegskasse soll noch immer im Wrack des Flaggschiffes liegen. Wahrheit oder Legende? Der heutige Hafen, vermutlich ein auf ewig unvollendetes Marinaprojekt, ist dicht belegt mit meist einheimischen Booten. Dienstags um Mittag machen wir längsseits an einem offenbar nicht bewohnten Dauerlieger fest. Sobald wir unter Deck sind, nerven uns kaum



Hafeneinfahrt Pylos

sichtbare kleine Wellen, die leicht unter unser Heck schlagen und im ganzen Boot deutlich zu hören sind. So bemühen wir uns nochmals an Deck und drehen unser Boot um 180 Grad. Jawohl, so ist es besser! Mir steht noch der Gang zum griechischen Amtsschimmel bevor. Aufgrund früherer Erfahrungen stelle ich mich auf lange Wartezeiten und komplizierte bürokratische Prozesse ein und nehme mir Gelassenheit vor. Nach „nur“ etwa einer Stunde besitze ich jedoch ohne grösseren seelischen Schaden alle benötigten Stempel. Unterdessen hat die Crew festgestellt, dass die Bordduschen tadellos funktionieren. Der Versorgungstrupp hat auch bereits einkaufen können und schlägt eine Taverne für das Nachtessen vor.

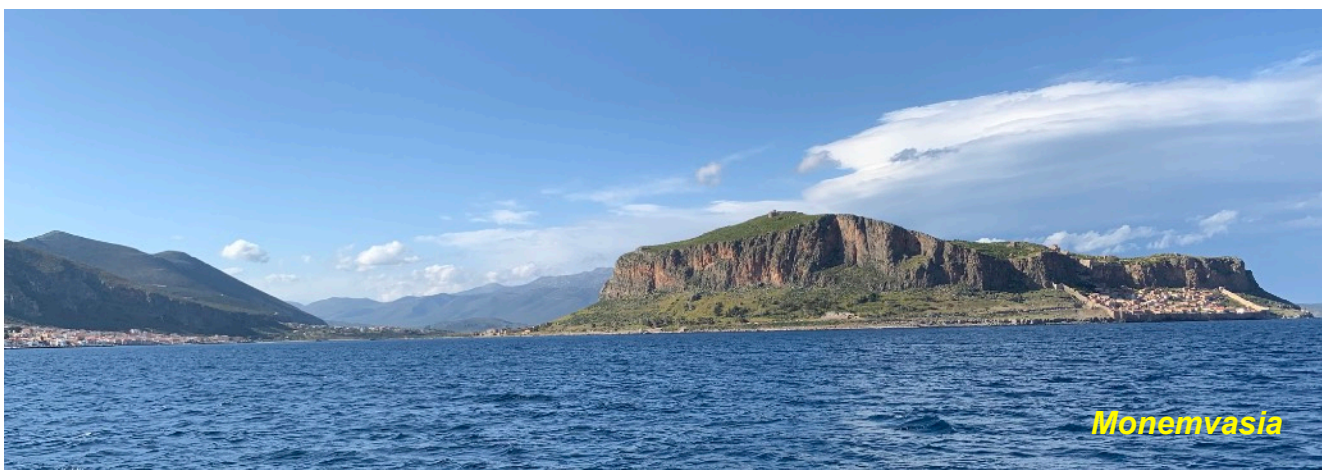


Am Mittwoch laufen wir um 0845 bei Sonnenschein und Westwind von 4-5 Bf aus. Es geht zuerst südwärts der messenischen Küste entlang bis Methoni, wo die alte venezianische Festung mit dem markanten Turm mehrfach fotografiert wird. Ein Kurswechsel Richtung SE führt auf die Südspitze der Halbinsel Mani, des gebirgigen, peloponnesischen Mittelfingers zu. Auf den Gipfeln erspähen wir noch Schnee. Nach 60 Seemeilen fällt der Anker in der gut geschützten Bucht von Porto Kayo. Für den grillierten Fisch in der kleinen Strandtaverne lohnt sich die Mühe, das Beiboot aufzupumpen. An der Grossschot stellen wir fest, dass die schamgefielte Stelle, die uns schon bei der Bootsübernahme auffiel, grösser geworden ist. Die müssen wir im Auge behalten!

Anderntags ist Monemvasia unser Ziel, eine mittelalterliche fränkische Festungsstadt an der Ostküste des Peloponnes. Unterwegs erhalte ich ein SMS von Anne Schaffner, ob sie am Sonntag in Milos zusteigen könne, sie hätte einen Flug gefunden. Das lässt sich einrichten. Somit können wir in Monemvasia, wo wir abends ankommen, einen willkommenen Ruhetag



einschalten. Es ist allerdings nur ein halber Frei-Tag. Die Crew will Hafenmanöver trainieren, inklusive „römisch-katholisch“ anlegen mit Buganker. Das machen wir intensiv während gut vier Stunden. Dann bleibt noch Zeit, um Alt-Monemvasia auf der imposanten Felseninsel zu besichtigen, die heute durch einen Damm mit dem Festland verbunden ist. Ausserdem schneiden wir aus der Grossschot das defekte Stück weg, kehren den Block, der die Schot schamfielt und hoffen, so das Problem mindestens provisorisch gelöst zu haben. Ein Ersatzblock ist hier um diese Jahreszeit nicht aufzutreiben.



Am Samstag bringt uns der Nordwind bei bedecktem Himmel zügig zur Kykladeninsel Milos, wo wir nach rund 70 Seemeilen abends im Hafenort Adamas festmachen. Adamas ist ein grösserer, netter, typisch weisser Kykladenort. Die Hafenmeisterin zeigt auf ein Haus, in dem ein Shipchandler sein soll. Es ist Licht im Laden zu sehen. Tatsächlich öffnet auf unser Klopfen eine englischsprechende Griechin. Wir finden den gesuchten Block nicht. Ich wähle drei ähnliche, die vielleicht passen könnten. Zum Ausprobieren kann ich sie mitnehmen und morgen zahlen oder zurückbringen. Die nette Dame will nicht einmal wissen, wie ich oder das Boot heissen. „No problem. If you don't come back, you have to live with the crime in your heart, not me.“

Am Sonntagnachmittag kommt Anne an Bord. Sie war noch nie auf einem Segelboot und möchte erfahren, wie das ist und ob ihr das gefällt. Der Montag ist ihr erster Seetag. Mit raumem Wind geht es 53 Seemeilen zur Insel Pholegandros. Unsere neue Mitseglerin hält

sich wacker, wenn auch ihr Appetit sichtlich begrenzt ist. Der kommt aber bald zurück, nachdem wir 1830 im Hafen von Karavostasi längsseits festgemacht haben.



Mit starkem Nordwind geht es am Dienstagmorgen bei bedecktem Himmel um 0800 zeitig los. Mit zweifach gerefften Segeln rauscht die BODY & SOUL mit durchschnittlich 8 Knoten weiter gegen Osten. So nähern wir uns rasch der Kraterinsel Thyra, auch bekannt als Santorini. Wir lassen es uns nicht nehmen, durch den inneren Krater zwischen den ankernden Kreuzfahrtschiffen durchzusegeln. Oben am Kraterrand strahlen weiss die Häuser des Hauptortes. Wie befürchtet, ist die Einfahrt in den Yachthafen von Vlychada versandet, so dass wir um 1345 ausserhalb an einer Festmacheboje anlegen, erst einmal Enzos Lunch geniessen und überlegen, ob wir mit dem Dingi an Land zur Inselbesichtigung aufbrechen wollen. Auch Anne greift heute lustvoll zu, das Stugeron forte hat gewirkt. Da läutet im Bootsinnern mein Handy. Der Geschäftsführer von SunCharter erkundigt sich: „Wo seid ihr? Könnt ihr am Freitagmorgen in Fethiye einklarieren? Die BODY & SOUL ist ab Samstag verchartert.“ Da mangels Sonnenschein ohnehin niemand unbändige Lust zum Landgang verspürt, legen wir noch am gleichen Nachmittag unter Segeln ab zur Insel Anafi, wo wir um 1800 hinter der langen Fährmole ankern.

Der Mittwochmorgen beginnt zwar sonnig, aber trotzdem mit einer unliebsamen Überraschung. Die Ankerkette ist irgendwo verhakt und lässt sich nicht freimanövrieren. Kari, jetzt musst du dich mit der Taucherbrille ins kalte Wasser quälen und nachsehen, was los ist. Da meldet sich Nina, unsere Jüngste: „Ich mache das, das ist Training für meinen nächsten Triathlon!“ Ab ins Wasser und bald beschreibt sie genau, wie die Ankerkette hinten über der Bleibombe des Kiels liegt und mit welchem Drehmanöver sie freikommen könnte. In Decken gehüllt sowie mit nassem Haar und etwas Hühnerhaut verfolgt Nina, wie das Manöver gelingt. Der grosse Applaus der Crew ist hoch verdient. Mit halbem Wind geht es nach Astypalaia, wo wir im Bilderbuchhafen Skala um 1445 mit Buganker römisch-katholisch anlegen, was wir ja gründlich geübt haben. Nach dem „Anlegetrunke“ machen wir alle ein bisschen Siesta in der Sonne, ausser Enzo, der sich tatsächlich am Hafenstrand ins kühle Nass wagt. Wir geniessen in der einzigen offenen Taverne ein griechisches Nachtessen, bevor wir kurz nach 2000 mit gerefften Segeln zum Nachtschlag nach Symi auslaufen. Jetzt sind wir gut eingespielt und kennen unser Boot mit seinem zuverlässigen Autopiloten, so dass wir mit Zweierwachen fahren können. Damit kommen alle abwechselnd zu ein paar Stunden Schlaf.

Bei Tagesanbruch sehen wir nicht nur die griechische Insel Symi, sondern auch die nahe türkische Küste. Der Hauptort wirkt mit seinen bunten Häusern mehr italienisch als griechisch und liegt malerisch hinten in einer tiefen Bucht. Bei herrlichem Frühlingssonnenschein legen wir am Donnerstagmorgen um 0830 längsseits am Hafenkai an, frühstücken erst einmal und hauen uns dann ein bisschen in die Kojen. Mit den erforderlichen Dokumenten und allen Pässen gehe ich später zum Hafenamt und zur Grenzpolizei. Natürlich liegen die beiden Behörden jede an einem anderen Ende des Ortes, was einen Gang um die ganze Hafenbucht erfordert. Am Nachmittag wird freier Ausgang gewährt, welcher für „Sightseeing“, Kaffeln und die Suche nach Mitbringseln genutzt wird. Irgendwie treffen sich später alle in der Bar an der Ecke zum Bier oder Ouzo. Hier gibt es WiFi, so dass wir schon einmal im Internet nach Heimflügen forschen können, prompt fündig werden und gleich buchen. Fünf Meter neben unserem Boot gleich über die Strasse öffnet abends eine vielversprechende Taverne, in der sich bereits Bratenstücke verführerisch am Grillspieß drehen. Warum denn in die Ferne schweifen, denn sieh, das Gute riecht so nah! Nach einem köstlichen Mahl laufen wir in der Abenddämmerung zum nächsten und letzten Nachtschlag aus. Die Lichter von Rhodos begleiten uns lange und hier sind einige Frachtern nachts unterwegs. Also Augen auf, denn die BODY & SOUL hat weder AIS noch Radar!



Im Golf von Fethiye setzt die Morgendämmerung ein und der Wind lässt nach. Wir reffen aus. Mit zunehmender Helligkeit zeigt sich eine schöne Landschaft mit Inseln, Dörfern und schneebedeckten Bergen im Hintergrund. Christian hat auf dieser Überführung seine 1000 Seemeilen erreicht, braucht aber noch ein MOB-Manöver für seinen Leistungsnachweis. Der Zielhafen ist jetzt in sicherer Reichweite, so dass wir uns die Zeit dafür

nehmen können. Herzliche Gratulation zum Hochseeschein, Christian! Um 0930 legen wir in der ECE-Marina von Fethiye an, wo wir vom Stützpunktleiter und seiner Mannschaft empfangen werden, die das Einklarieren organisieren. Das Logbuch weist 854 Seemeilen aus, 87% davon gesegelt. Wir sind höchst zufrieden - und Anne hat Lust auf mehr.

Fethiye ist ziemlich touristisch, gepflegt und geschäftig. Wie geht es hier wohl in der Hochsaison zu? Nach einem freien Nachmittag verwöhnen wir uns in einem Restaurant im sehr gepflegten Fischmarkt der Stadt. Die Auswahl ist schlicht überwältigend; ein kulinarisches Erlebnis und würdiger Abschluss unseres Törns! Morgen, am Ostersonntag, läuft die BODY & SOUL zu ihrem Chartertörn aus, während wir von Dalaman heimfliegen. Rechtzeitig zum Ostereiersuchen.

Kari Freivogel

(Dem erst jetzt aufgefallen ist, dass mehr als die Hälfte der Crew Mitglied bei der RG BS ist.)



Crew von links in Simi: Enzo, Nina, Anne, Grenzpolizist, Kari, Christian, Hans, Etienne

Bootswerft Berger GmbH
Industriestrasse 34
CH-3700 Spiez

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

Bootsbau - unsere Passion

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



HONDA
MARINE

Bootswerft

Berger



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

Ausbildungstörn St. Malo 2019



«Deckpeilung passt! Westquadrant querab!» - «Dankeschön!» - «Bitteschön!». «Steuermann - neuer Kurs - 165 Grad» - «Kurs 165 Grad liegt an!» - «Dankeschön!» - «Bitteschön!». Ein Aussenstehender würde sich wohl gerade um die doch etwas seltsam anmutende Höflichkeitsformen zwischen den Navigatoren und dem Steuermann fragen. Doch was zuerst tatsächlich irgendwann als Höflichkeit begann, ist die Blödelei einer inzwischen perfekt eingespielten Crew die hochkonzentriert durch die Insel Chausey fährt. Der Blick vom Skipper1 zum Skipper2 mit leicht vorgeschobener Unterlippe und einem davon begleiten Nicken sagt stumm: «Ich werde gerade nicht benötigt». Mit entsprechender Vorbereitung lässt sich eben auch nur mit Seekarte, Besteck, Feldstecher und Kompass durch die wohl berühmteste Gezeiteninsel des Ärmelkanals navigieren – zwei Mal!

Doch unsere Reise begann 6 Tage zuvor im bestens bekannten St. Malo. Also – für euch vielleicht, denn für drei frischgebackene Hochseekursabsolventen waren bis zu 13 Meter Unterschied zwischen Niedrig- und Hochwasser gerademal aus den dutzendfach gemachten Gezeitenberechnungen bekannt. Steht man selbst oben am Rand des Hafensbeckens, mit dem Blick die vielen Meter nach unten und an die rostigen Spitzen der Pfähle, bekommt man doch einen sehr viel



besseren Eindruck über die Wassermassen, die sich hier im 6-Stunden Takt hin und her bewegen.

Einkaufen, Einräumen, Einweisen – Leinen los! Bevor die Ebbe zu viel Wasser aus dem Becken spülte, setzten wir mit einer Handbreit Wasser zwischen Kiel und Schwelle die Segel. So long - St. Malo. Westwärts fahren wir die ersten Schläge zum Port de Saint-Cast über Saint-Quey-Portrieux nach St. Peter Port.

In einer der verwinkelten Gassen finden wir ein Irish Pub und lassen die letzten 3 Tage während einem Schluck Guinness Revue

passieren. Jaja, das Tauwerk könnte man auch richtig aufschliessen, der Skipper meinte nicht nur einmal zum Steuermann: «Jetzt bisch aber voll im Lauch», vielleicht – vielleicht sogar die ersten Seiten des Logbuches nicht so präsentabel. Dank unseren geduldigen, motivierten und fähigen Skippern soll dies jedoch bald der Vergangenheit angehören. Und überhaupt – dem Spass tat es keinen Abbruch.



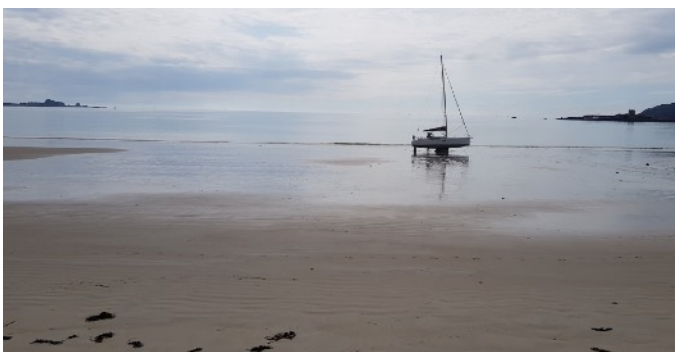
Gestärkt von Fish'n'Chips und einem Spaziergang über da wo noch vor ein paar Stunden Meterhohes Wasser war, ging es zurück an die Arbeit. Denn Instruktionen kamen nicht nur vom Skipper, sondern auch von unserem Smutje. Obwohl das Meiste in eigen Regie hingezaubert, durften wir dank unserer kleinen Unterstützung behaupten, bei Orangentiramisu und anderen Leckereien mitgeholfen zu haben.

Zurück an Bord erfreuten wir uns an einem für diese Yacht doch sehr grossem Wassertank. Böse Zungen behaupten jedoch es lag am Guinness, dass wir 20 Minuten lang den «Scheisstank» befüllten.



«Feuer! Feuer! Feuer!», «Feuer! Feuer! Feuer!». Bei tiefer Dunkelheit waren die, von weit her sichtbaren verschiedenartigst blinkenden Leuchttürme oder eben Leuchtfeuer unsere einzigen Wegweiser zurück auf die weite See. Und so erlebten wir noch etwas müde von der kurzen Nacht bereits das nächste Highlight: «Scheint die Sonne auf das Schwert, macht der Segler was verkehrt.» Aber so ganz stimmte das bei uns nicht. Denn das Trockenfallen in der Bucht von St. Aubin in Jersey war geplant und eine unvergessliche Perspektive des Naturschauspiels «Gezeiten».

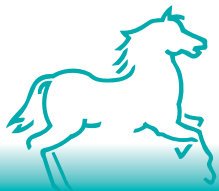
Klar, Stärkung ist wichtig und feines Essen sorgte natürlich neben dem Anker-Trunk auch für gute Laune. Aber eines haben wir in dieser Woche neben Mann über Board Manövern, Ankern, Eindampfen, Trockenfallen, Deckpeilen, Kreuzpeilen, Doppelpeilen und durch Untiefen navigieren vor allem gemacht: Hoch am Wind segeln mit ordentlich Krängung!



Simon Ryf



Crew (von links nach rechts): Martin (SK2), Stéfan, Christian, Simon, Antonio (SK1)



Bürothek GmbH

Papeterie | Büromaterial | Werbemittel

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



Schulsackonline.ch

Kindergarten | Primar- & Oberstufe

Profitieren Sie von unserem
10%-Angebot

Die grösste Auswahl der Schweiz zum besten Preis!

Segeltörn - rund um den Peloponnes

22.6. bis 6.7. 2019

Segeln ist für mich ein Sport welcher mit der Natur zusammen betrieben wird. Man kämpft nicht gegen sie an, noch verlangt man ihr etwas ab. Man arbeitet mit ihr und wird im Austausch mit herrlichen Erlebnissen und Augenblicken belohnt. So auch während dem zweiwöchigen Segeltörn welcher uns im Sommer um den Peloponnes führte.

Alles begann bei mir am 22. Juni um 04.30, unglaublich früh für meine Verhältnisse, mit der Anreise an den Flughafen Zürich. Die Müdigkeit steckte mir noch in den Knochen als ich die Crew nach längerer Zeit wieder am Gate traf. Wir alle hatten einen Urlaub dringend nötig und die Vorfreude stand allen bereits ins Gesicht geschrieben.

Und so hoben wir auch schon bald ab, ließen die Hitze der Schweiz hinter uns und flogen unserem Segeltörn in Griechenland entgegen.

Den ersten Tag empfinde ich meist als ziemlich stressig, nicht jedoch diesen Sommer. Mit Ruhe und Gelassenheit fanden wir die Marina Alimos in Athen, übernahmen das Schiff, erledigten die letzten Einkäufe und richteten uns schon bald für die nächsten Wochen häuslich ein. Nicht einmal die griechische Pünktlichkeit und das wilde Treiben im Hafen konnte unserer guten Laune etwas anhaben und so lernten wir uns beim ersten Abendessen in gemütlicher Atmosphäre etwas besser kennen. Morgen geht es dann endlich los, aufs Wasser wo ich schon lange Zeit nicht mehr war....



Crew von links: Colin, Martina, Simon, Pascal (SK 2), Adriano, Antonio (SK 1)

Ich zumindest kam erst so richtig in den Ferien an als wir am zweiten Tag unserer Reise in einem kleinen verschlafenen Nest namens Monemvasia einkehrten. Mit herrlichem griechischen Essen, Baden im kühlen Nass und im gleißenden Licht der Sonne kamen wir endlich zur Ruhe und ließen den Stress des Alltages hinter uns.

Ein später Besuch der Altstadt mit ihren unzähligen verwinkelten Gassen, Geschäften und Tavernen machte den Tag perfekt und so endete einer der ersten Tage voller Ruhe und Entspannung...

Besonders interessant finde ich an einem Törn, dass man die Chance erhält, das Land und die Leute zu erfahren. Wenn man offen für Neues ist, Unbekanntes wagt und probiert erlebt man beeindruckende Augenblicke und unvergessliche Erlebnisse. Dabei bietet es sich an, wenn man das eine oder andere mal spontan in Neues eintaucht. So auch nach einem längeren Tag auf dem Wasser. Die Hitze auf dem Schiff war um die Mittagszeit kaum noch auszuhalten und trieb uns, sobald wir den Anker in einer kleinen Bucht bei Dirou gesetzt hatten, ins kühle Meer.

Nach einem genaueren Blick auf die Küste und der Hilfe unseres Revierführers bemerkten wir zu unserer Freude, dass wir den Anker genau vor dem Eingang der größten Tropfsteinhöhle Griechenlands (Höhle Vlychada) gesetzt hatten.

So beschlossen wir am späteren Nachmittag dieser Höhle einen Besuch abzustatten, setzten mit dem Dingi über und stiegen in das kühle Nass der Höhle hinab. Mit kleinen Gondeln ging es dann

durch beengende, schmale Tunnel und Gänge, vorbei an beeindruckenden Kalkformationen welche in Millionen von Jahren gewachsen sind. Die Kälte tat uns nach einem solch heißen Tag unglaublich gut und als angehender Geologe genoss ich jede Minute in der Dunkelheit.



Nach gut einer Woche erreichten wir Kalamata im Süden der Insel und legten einen Hafentag ein um unsere Vorräte aufzustocken, ein Crewwechsel zu tätigen (Thomas ging, Martina kam) und das Landesinnere zu erkunden. Unser Ziel für den heutigen Tag war die alte Römerstadt Ancient Messini. Hinter grünen Hügeln in einem weiten Tal, schlenderten wir gemütlich durch antike Sportstätten, Gräber, Bädern und vielem, vielem mehr. Die hohen Säulen und Gemäuer passten perfekt in die ruhige, idyllische Landschaft. Man kann kaum erahnen wie prachtvoll diese Stadt früher einmal gewesen sein muss.

Während den heißen Mittagsstunden verweilten wir in einer kleinen Taverne oberhalb der Ruinenstadt und schlemmten bis in den späten Nachmittag hinein bei der herrlichen griechischen Küche. Kaum zu glauben dass bereits eine Woche vorüber ist...



Unsere Route führte uns weiter nach Navarinou, Katakolo, Krioneri, Trizonia und Kiato. Ein Highlight welches ich sicher nicht so schnell vergessen werde war die Durchfahrt des Kanals von Korinth an unserem zweitletzten Segeltag. Der vor etwa 100 Jahren erbaute Kanal verbindet den Saronischen Golf mit dem Golf von Korinth. Mit seinen absenkbaaren Brücken an beiden Enden der Durchfahrt und den nahezu senkrechten, bis zu 80 Meter hohen Felswänden an beiden Seiten, ein wahres Erlebnis für jede(n) SeglerIn. In diesem schmalen, beengenden Spalt fühlte man sich doch ziemlich klein und



unbedeutend. Ein riesen grosser Gegensatz zum sonst grenzenlosen Blick auf den Horizont. Nachdem wir den 3 Seemeilen langen Kanal passiert hatten, kam nun die Frage auf wo wir unsere letzte Nacht auf dem Wasser verbringen möchten. Mit wachsamem Augen erblickten wir eine leere, einsame Bucht (Mikro Amoni) welche für nur eine Yacht Platz bot, perfekt für einen ruhigen Ausklang unserer Fahrt.



Am meisten geniesse ich an einem Segeltörn den Morgen. Wenn man mit dem Sonnenaufgang nach draußen tritt und das Meer vor einem sieht. Ruhig und gelassen liegt es da und geniesst die ersten Sonnenstrahlen des Tages wie auch wir so oft. Es gab keine Verpflichtungen, noch anstehende Aufgaben oder Stress, der Tag lag vor uns, bereit mit lustigen Erlebnissen und unvergesslichen Erinnerungen gefüllt zu werden. Augenblicke der Ruhe fanden wir in einsamen Buchten in welchen nur das leise Schwappen des Wassers zu hören war und wir unsere Gedanken frei treiben lassen konnten oder in der Dunkelheit auf dem Deck wo wir bis spät in die Nacht Sternschnuppen zählten. In der heutigen, hektischen Zeit sehr seltene und kostbare Momente in welchen man nur bei sich sein konnte. Wir waren nun alle in den Ferien angekommen und genossen jeden einzelnen Augenblicken. Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang...

Doch auch die schönsten Momente haben mal ein Ende und so brach am 5. Juli unser letzter Tag auf dem Wasser an. Der Abschied von unserer privaten Bucht fiel uns allen an jenem Morgen sehr schwer. Da das Wetter heute leider nicht mitspielte, fuhren wir unter Motor dem Ausgangshafen nahe Athen entgegen.

Souverän legten wir unter etwas Wind wieder an unserem Stellplatz an und warteten auf die Abnahme und den Tankwagen. Und dann war er da, der letzte Abend in Griechenland...

In einem netten Restaurant, direkt am Meer, etwa 3 Meter von den rauschenden Wellen entfernt, genossen wir ein letztes Mal die griechische Küche und die Gesellschaft der anderen. Morgen geht es wieder zurück in die Schweiz, zurück in den Alltag, doch die Erinnerungen an die tolle gemeinsame Zeit in Griechenland werden noch lange, lange nachwirken. Wir werden mit Sicherheit noch längere Zeit in den Ferien verweilen und die Ruhe und Sonne weiter mit uns führen...

Es waren bereichernde und erlebnisreiche zwei Wochen mit einer wunderbaren Crew! Dafür und die Unterstützung möchten wir uns bei der RG Basel herzlich bedanken.

Pascal Burkhalter



RB YACHTING & Spritzwerk AG

RB Yachting + Spritzwerk AG

Die Bootswerft in der Region Basel

**Rheinstrasse 81
CH-4133 Pratteln**
[Anfahrt](#)

Telefon +41 61 821 6010
Fax +41 61 821 6013
Email info@rbyachting.com

Grosse Spritzkabine



16 m lang, 5.70 m breit und 5.80 m hoch

Dvalin im Bottenhavet

Vorspann

Am 24. Mai liegt Dvalin aufgeriggt im Hafenbecken auf Fehmarn von wo aus wir in die neue Saison starten. In einem dreiwöchigen Törn überführen wir unsere HR45 in den Stockholmer Schärengarten.



Auf dieser Reise besuchen wir der Reihe nach die Inseln Bornholm, Christiansö, Hanö, Öland und Gotland.



Die Ålands

Mit wechselnder Crew durchforstet Dvalin in den darauffolgenden Wochen den Schärengarten vor der Metropole Schwedens, bevor ich mit neuer Mannschaft Mitte Juli Kurs auf die Åland-Inseln nehme.

Die Fahrt durch diesen mit tausenden von Inseln bestückten Archipel zwischen Schweden und Finnland gehört zweifelsfrei zu den Höhepunkten der Saison. Die pure Natur dieser Insellandschaft ist ganz einfach hinreissend, aber navigatorisch sehr anspruchsvoll.



Sehr hilfreich sind die finnischen Sportbootkarten mit eingetragenen Mindestwassertiefen der Fahrwasser. Es empfiehlt sich deshalb, sich an die vorgeschlagenen Wasserwege zu halten. An Stelle von Fahrwassertonnen sind die Wasserwege hier fast ausschliesslich mit Quadranten und Peilmarken markiert. Nach einem kurzen Besuch von Mariehamn, dem Hauptort der Åland-Inseln, nehmen wir Kurs auf Kastelholm, einem aus dem 14. JH stammenden geschichtsträchtigen Schloss. Rechtzeitig bemerken wir auf der Karte ein Hochspannungskabel, welches uns mit seinen 22 Metern Höhe den Weg zum Schloss verwehrt. An sich misst unser Mast mit Antenne nur 21.5 Meter, trotzdem unterlassen wir das Wagnis und ankern stattdessen in der schönen und ruhigen Bucht vor Norrnabba. Nach Stockholm und Mariehamn geniessen wir die Ruhe.



Ging die Überfahrt auf die Åland-Inseln noch bei ruppigen Bedingungen über die Bühne, beruhigt sich das Wetter und nach und nach kehren sommerliche Temperaturen ein. Leider schläft



dabei auch der Wind ein, und wir nehmen den Dieselwind mehr in Anspruch, als uns lieb ist. Im Östraviken der kleinen Insel Sällsö finden wir einen ruhigen Ankerplatz inmitten einer pittoresken Umgebung. Die Empfehlung für diesen Ort haben wir von unseren Instagramfreunden der Segelyacht Freya erhalten. Der ideale Ort auch, um erste Experimente mit einer Drohne zu starten, welche Christoph und



Noah mit auf die Reise genommen haben. Bald ist das kleine Fluggerät startklar und liefert schliesslich schöne Fotos von der Umgebung aber auch von unserem vor Anker liegenden Schiff. Nur die auf der Insel lebenden Seeschwalben finden keinen Gefallen daran und beginnen bald, den Eindringling zu attackieren. Dank der Flugkunst und geschickten Ausweichmanöver von Pilot Christoph kann das Fluggerät letztlich wieder sicher auf dem Achterdeck landen. Überhaupt lernen wir die sonst so friedlichen Seeschwalben von einer ganz neuen Seite kennen. Wir beobachten, wie eine Gruppe

dieser Flugkünstler sich gegen ein Seeadler paar wehrt, welches drauf und dran ist, sich an der Brut im Nest zu vergreifen. Solidarisch kämpfen sie gegen den ungleich grösseren Feind, welcher schliesslich nach einem zermürenden Kampf das bessere Ende für sich behält.

Die Weiterreise nach Turku führt über Näsby und Nagu. Beide Destinationen gehören zu



den Hotspots der Åland-Inseln und bieten gute Infrastruktur. Obwohl sie in der Hochsaison gut frequentiert sind, finden wir mit etwas Glück in beiden Häfen einen Platz zum Anlegen. Nach den ruhigen Ankerbuchten der Vortage geniessen wir das emsige Treiben in den Gasthäfen und vor allem die finnische Sauna. Und mit Erleichterung stelle ich fest, dass in Finnland das Saunieren im Adamskostüm nach wie vor die Regel ist, während sich in Schweden offenbar der Saunagang im Badekostüm durchgesetzt hat. So zumindest sind unsere Erfahrungen. Turku empfängt uns



bei schönstem Wetter mit hochsommerlichen Temperaturen, aber leider immer noch windstill. Wir finden einen formidablen Platz im Stadthafen in Zentrumsnähe und nutzen die Gelegenheit zum Bunkern, aber auch ein Crewwechsel ist angesagt.. Christoph und Noah verlassen uns hier, um mit der Fähre zurück nach Stockholm zu gelangen.

Im Bottenhavet

Neu dazu stösst Oliver. Zu dritt wagen wir uns an die Weiterreise durch den Turku-Schären-garten, einem Paradies mit über 25'000 Inseln. Die Inseln des Archipelagos sind zumeist karg und felsig und erinnern mich etwas an die Göteborger-Schären.



Die Vegetation besteht vor allem aus knorrigen Kiefern, Birken und Blaubeer-büschen. Auch hier lohnt es sich, sich an die vorgeschlagenen Fahrwasser zu halten. Lootholma, ein kleiner Hafen in einer rundum geschützten Bucht erreichen wir durch ein sehr enges Fahrwasser. Wir sind froh, dass uns dabei niemand entgegenkommt. Die die Bucht umgebende Landzunge lädt zu einem ausgiebigen Rundgang ein und am nächsten Morgen geniessen wir die Sauna und vor allem das kühlende Bad im Meer, welches aber mit 22 Grad Wassertemperatur für einmal keine Herausforderung für einen mutigen Kopfsprung vom Steg darstellt. Mit der Weiterfahrt von Lootholma in Richtung Norden verlassen wir auch den gut geschützten Turku-Schären-garten. Vor uns liegt die Bottensee mit ihren über 73'000 km² Fläche. Leider hat der



vor sich hindösende Poseidon immer noch kein Einsehen und wir sind weiterhin auf den Dieselwind angewiesen. Und es sei vorweggesagt, der Schlaf des Gottes aller Winde dauert an, bis wir die schwedische Insel

Halmön, den nördlichsten Punkt unserer Reise erreicht haben. Auf der Reise dorthin verzichten wir bewusst auf den Besuch grösserer Orte an der Westküste Finnlands. Wir bevorzugen stattdessen kleine Schären-



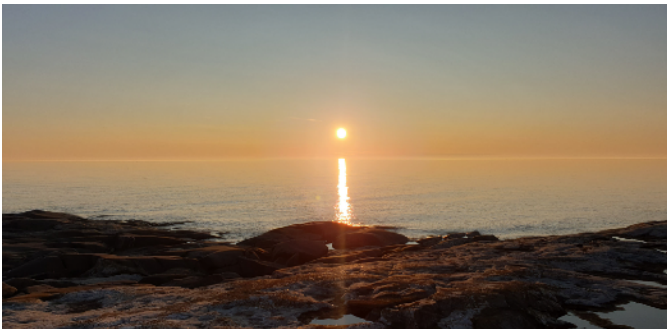
inseln wie Kylmäpöhlaja mit seinem in ein Hotel umgebauten Leuchtturm und einem sehr gut geschützten kleinen Hafen mit bester Infrastruktur. Selbstverständlich lassen wir uns die



eindruckliche eindrückliche Rundumsicht von der Leuchtturmterrasse auf den umliegenden Schären-garten nicht entgehen und das



schmeckt ausgezeichnet. Gegessen wird draussen an grossen Holztischen, gemeinsam mit Hotelgästen und anderen Bootstouristen. Eine friedliche und freundliche Stimmung umgibt die Inselbesucher.



Die Weiterreise führt nun mehrheitlich durch offenes Gewässer. Schäreninseln sind oft nur noch in weiter Ferne auszumachen. Doch ist Vorsicht geboten, denn das Gewässer ist



äusserst seicht und verzeiht keine Fehler. Ein Aufenthalt am Festland hat sich mangels geeigneter Alternativen dann mit der Ansteuerung von Krooka doch noch ergeben. Und dieser Besuch hat es in sich. Denn endlich weiss ich, woher der Samichlaus wirklich stammt. Kaum ist unser Schiff sicher an der Pier vertäut, taucht er mit seinem prächtigen weissen Bart auf seinem Honda-Roller auf und begrüsst uns überschwänglich. Auch wenn er ausschliesslich finnisch mit uns spricht, glauben wir jedes Wort zu verstehen. Und endlich weiss ich, was der Samichlaus im Sommer so alles unternimmt. Aufgrund seiner Präsentation auf seinem iPhone enttarnt er sich als Fischer, Umweltaktivist und Tausend-



sassa. Dass er sein Handy während der halbstündigen Unterhaltung mindestens 20 Mal wegen Absturz neu aufstarten muss, ist seinen etwas nervösen Fingern geschuldet, welche das kleine Display mit unablässigen Auf- und Abbewegungen malträtieren. Nach dieser doch eher anstrengenden Unterhaltung erholen wir uns bei der vorzüglichen Verpflegung aus unserer Bordküche. Dabei beobachten wir Samichlaus, wie er mit seinem



reich beflaggten Fischerboot in der Abenddämmerung die ruhige Bucht in Richtung der nahegelegenen Schäreninseln verlässt. Auch wir verlassen am anderen Morgen die Bucht von Krooka und machen uns auf weiter in Richtung Norden. Auf der kleinen Insel Rönskär finden wir die geeignete Alternative zu Vaasa. Um in den kleinen Hafen zu gelangen, müssen wir die Insel grosszügig umrunden, um schliesslich die kleine Hafenanlage von Norden her anzusteuern. Diese ist eigentlich für unsere Schiffsgrösse viel zu klein, aber aufgrund der ruhigen Bedingungen entschliessen wir uns dennoch an der Steganlage mit Heckboje festzumachen. Der Hafen ist mehrheitlich kleinen Motorbooten gut

gefüllt. Die meisten der Besucher stammen aus



dem nahegelegenen Festland und verbringen hier das Wochenende in der ruhigen Natur. Es sei denn, jemand gedenkt sein Grillfleisch auf



dem mitgeführten 220-Volt-Keramikkochherd herzurichten. Weil hier Landstrom fehlt, muss der Strom durch den Konverter gespiesen werden. Weil dabei die Batteriekapazität spätestens nach 2 Minuten aufgebraucht ist, sorgt schliesslich der mitlaufende Aussenbordmotor, respektive dessen Generator, für den notwendigen Strom. Dass das stinkende und laute Vehikel die Stegnachbarn sichtlich stört, kümmert den einsamen Mann wenig. Schliesslich hat er aber doch ein Einsehen und deckt den laufenden Motor einfach mit einer Decke zu. Als ob sich damit an den widrigen Umständen etwas ändern würde. Nach 20 Minuten ist aber sein Elchsteak gargebraten und im Hafen kehrt wieder Ruhe ein. Wir geniessen in der Zwischenzeit einen Inselrundgang und vom Aussichtsturm in der Abendsonne den atemberaubenden Rundblick in die umliegende Schärenlandschaft. Rönnskär ist die letzte Destination in Finnland. Am folgenden Tag haben wir den Hafen Byviken im

Norden der schwedischen Insel Halmön im Visier. Das Autorouting unseres Navis empfiehlt



uns die Durchfahrt zwischen den Inseln Grossgrundn und Norr-Gadden. Auf den ersten Blick logisch und nachvollziehbar. Bei der Einfahrt in die unbetonnte Durchfahrt realisieren wir jedoch sehr starke Strömungen und entschliessen uns deshalb für die Umkehr und trotz längerem Weg die Insel Halmön auf der Ostseite zu runden. Schliesslich erreichen wir Byviken mit etwas Verzögerung doch noch aber oh Schreck, der im Bildband grosszügig dargestellte Hafen präsentiert sich in Wahrheit als Kleinstboothafen und ohne einen Anlegeversuch zu wagen fahren wir rückwärts wieder ins offene Wasser. Eine kleine Enttäuschung macht sich breit als wir uns entschliessen, unseren Weg trotz fortgeschrittener Zeit in Richtung Festland fortzuführen. Gerne hätten wir den nördlichsten Punkt unserer Reise an



dieser Stelle gefeiert. Aufgrund der angekündigten Wetterbedingungen mit viel Wind aus NE wollen wir jedoch keine unnötigen Risiken eingehen. Schliesslich finden wir im Patholms-

viken südlich von Umeå einen gut geschützten Platz im netten Clubhafen. Die nächsten Tage genießen wir die neuen Windbedingungen. Die restlichen Meilen nach Sundsvall segeln wir, mit mir, mit Zwischenhalt in Örnsköldsviken, Mjaltön

die schwedische Westküste, wo uns der Ausläufer einer Sturmfront einen herzhaften Empfang bereitet. Die Starkwindsituation begleitet uns noch während einer Woche, in der wir uns im Schutz des Schärenürtels südwärts



und Lustholmen, in einer Rauschefahrt mit achterlichen Winden. Die Insel Mjaltön verfügt an ihrer Ostseite über eine wunderbar geschützte Bucht, ein wahrhaft paradiesischer Ankerplatz. Auch die kleine Bucht mit dem verheissungsvollen Namen Lustholmen ist in guter Erinnerung. Nicht zuletzt wegen der Privatregatta mit einer schwedischen Yacht durch den Sund vor der Einfahrt in die Bucht, welche wir klar für uns entscheiden. In Sundsvall, der Hauptstadt der «norra kusten», wie das Gebiet hier in Schweden genannt wird, heisst es dann erneut Abschied nehmen. Oli und Jasmine verlassen hier das Schiff nach zwei respektive 3 Wochen Aufenthalt auf der Dvalin, reich bestückt mit Eindrücken, Erlebnissen und vor allem guten Erinnerungen.

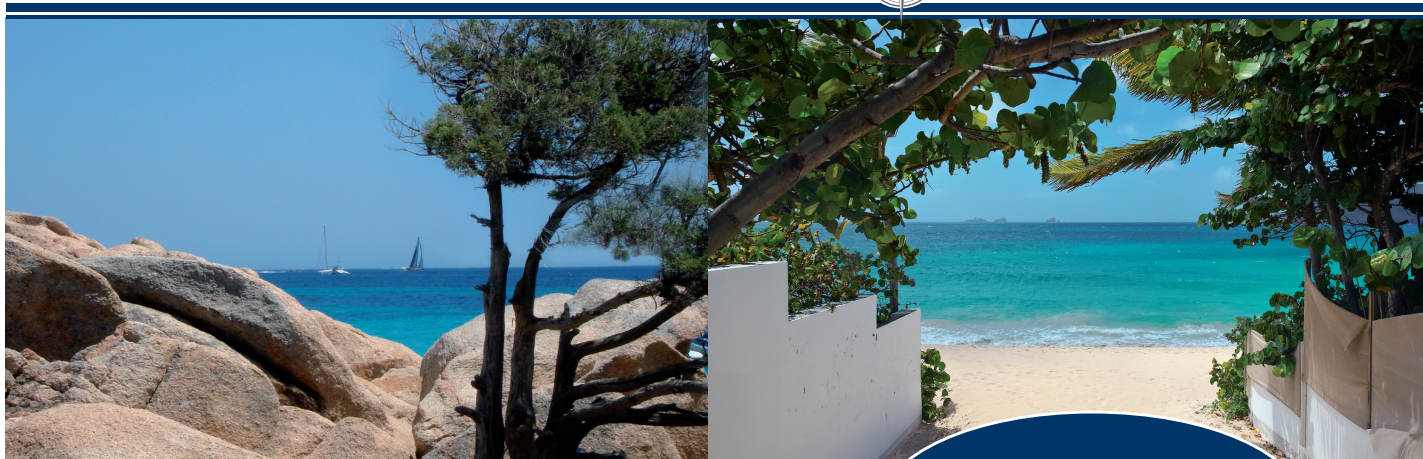
Nachspann

Spürbar werden nun die Tage kürzer, die Nächte kühler und es wird Zeit, die Heimreise nach Fehmarn anzutreten. Über Stockholm genießen wir in der Folge die beschauliche Fahrt durch den Göta- und Trollhättekanal an

bewegen. Dvalin verblüfft uns immer wieder mit ihren ausgezeichneten Starkwindeigenschaften. Über die kleine Insel Anholt erreichen wir schliesslich Dänemark und nach dem Passieren des kleinen Belts die deutsche Ostseeküste und damit die Insel Fehmarn mit dem Stadthafen Burgstaaken. Da für morgen Regen angesagt ist, beschliessen wir, die Segel noch heute zu bergen, um sie trocken zu verstauen. Nun bleiben uns noch zwei Tage bevor es am 4. Oktober ans Auswassern und Einwintern geht. Eine herrliche Saison mit über 3'500 zurückgelegten Seemeilen und tollen Erlebnissen geht zu Ende. Neue Freundschaften sind entstanden und alte wurden gepflegt.

Dafür bin ich mehr als dankbar. Nächstes Jahr wird Dvalin die norwegische Südküste und schwedische Westküste bereisen.

Martin Zweifel



My Nautical Miles™

Buchen und profitieren!
www.mycharter.ch



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

Bareboat- und Crewed Charter - Kojencharter - Flussbootferien
my charter organisiert Ihnen auch Flug, Hotel, Transfer und Anschlussferien

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

🧭 **unser Know-how für Ihren Törnengenuss 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

Karibik nach dem Hurrikan vom Sept. 2017



Crew von links:
Matthias, Sāmi, Karin,
Eveline, Hansruedi, Hugo

Begeistert vom ersten Karibiktörn im Februar 2016 mit der Ovni des CCS in den Antillen (Inseln über dem Wind) habe ich eine Crew angeheuert und in Guadeloupe eine Segelyacht gechartert mit den Zielen, nochmals herrlich zu segeln mit den Passatwinden aber auch Dominica ein zweites Mal zu besuchen, um zu sehen, was der Hurrikan im September 2017 angerichtet hat. Die Crew im Freundeskreis war schnell gefunden. Das Gebiet des Nordostpassats ist so beliebt, dass ich zwei bis drei Crews hätte mitnehmen können.

Seglerisch ist die Strecke von Guadeloupe bis St. Lucia (Nord-Süd) ein Highlight mit dem Ostpassat. Südwärts stehen die Segel immer steuerbord, nordwärts entsprechend immer backbord, es windet beinahe täglich 24 Stunden. Ich bin ein absoluter Fan des Passat-Segelns! Nebst dem Segeln lag uns das Bereisen der Inseln Dominica, St. Lucias und Guadeloupes am Herzen.



Dominica ist noch eine der wenigen Inseln, die den echten karibischen Charme ausstrahlen. Gründe dazu gibt es mehrere: Die Bevölkerung ist zu 99 % schwarz; kaum weisse Europäer leben dort. Die Insel hat wenig Tourismus als Folge der Natur: Steilküsten erlauben keine Sandstrände und daher gibt es keine Hotelbauten für Badeferien.

Die Schäden in Dominica sind allgegenwärtig. In vielen Regionen der Insel sind die Kronen der Palmen weggefeht, es stehen nur noch die Baumstämme wie Zündhölzer in den Himmel. Dabei war die Insel so grün zuvor! Viele Häuser sind entweder ganz zerstört oder das Dach fehlt und dieses ist nur notdürftig mit Plastik repariert. Viele dachlose Häuser sind verlassen und

und stehen als Ruinen am Strassenrand. Es ist wirklich ein trauriger Anblick. Es fehlt das Geld für Reparaturen. Der Hurrikan wütete während 7 Stunden in der Nacht von 22 bis morgens 5 Uhr. Etwa 50 Tote sind in Dominica zu beklagen.



Das Bild in der Bucht von Portsmouth an der NW-Küste Dominicas bietet einen traurigen Anblick. Der Hurrikan riss die Kronen von Palmen weg, versenkte Boote, riss Bagger ins Meer, deckte Häuser ab oder zerstörte sie ganz. Das Leben wirkt wie ausgestorben gegenüber meinem ersten Besuch. Es gibt kaum noch Shops, um Lebensmittel zu kaufen. In einem Hinterhof fanden wir wenigstens noch etwas Brot und Pouletbeine.


Alle Bilder aus Portsmouth! (Dominica)



Caterpillar bulldozers in use on the construction of the Trans-Insular Road in 1955

Hurricane Maria

September 18/19 2017 | Category 5 Hurricane
Winds 175mph / 280km/h



The area surrounding the Emerald Pool after Hurricane Maria taken in December, 3 months after the Hurricane hit. The green is returning.

Hurricanes

Hurricanes are large swirling storms which form over warm ocean waters. When hurricanes make landfall, they can have devastating effects.

Dominica is no stranger to the impact and devastation caused by hurricanes and tropical storms. In varying degrees, the intensity of the storm can bring high winds and heavy rainfall which causes stripped and felled vegetation, flooding, landslides and widespread destruction to infrastructure and buildings.

In Dominica gibt es mittlerweile eine Ausstellung über die Wirkung der beiden heftigsten Hurricanes 1979 und 2016. Dabei könnte die Insel so schön sein: Foto aus dem verschonten Hinterland.



Traurig ist auch zu sehen, was sich in diesen drei Jahren wegen der Klimaerwärmung in der Karibik verändert hat:

- Auf den Iles des Saintes konnten wir damals schnorcheln und eine Wunderwelt an Fischen beobachten. Jetzt sind praktisch alle verschwunden, einige wenige zeugen noch von der einstigen Pracht. Schnorcheln in dieser Stelle war eine totale Enttäuschung. Klimaveränderung mit Erwärmung des Wassers lässt grüssen.
- Die Windverhältnisse sind extremer geworden. Hatten wir damals sehr konstanten Passatwind, so erlebten wir jetzt extreme Böen bis gegen 40 Knoten und danach wieder Windstille oder nur schwaches Lüftchen.

- Segelyachten hat es nur noch etwa 20% der Anzahl vor drei Jahren, vor allem in Dominica und St. Lucia. Die Einheimischen beklagen Arbeitslosigkeit in der Tourismusbranche! Die Ankerbucht in Dominica - vorher total überfüllt - war jetzt praktisch leer. Ebenso der Hafen in St. Lucia: Gähnende Leere, genügend Plätze!! Die Segelyachten bleiben der Zerstörung durch den Hurrican wegen fernab.
- Die Chinesen sind nicht nur in Afrika und Europa daran, Länder an sich zu binden, auch in der Karibik fassen sie Fuss. Auf Dominica sind sie daran, alle zerstörten Brücken aufzubauen. Sie sind offenbar die einzigen, die Hilfe leisten. Die Bewohner Dominicas haben das nötige Kapital nicht, die Schäden durch eigene Finanzierung zu beseitigen. Spannendes Detail: Die chinesischen Arbeiter wohnen in Containern direkt neben der Baustelle, völlig abgeschirmt und ohne Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung.
- Auf der Insel St. Lucia gibt es an der Westküste auf der Leeseite zahlreiche Tauch- und Schnorchelzentren für die Touristen. Es sind geschützte Regionen. Aber beim Schnorcheln habe ich nie so viele und schöne Fische gesehen wie noch vor drei Jahren. Mit der zu warmen Wassertemperatur werden in einigen Jahren kaum noch tropische Fische und Korallen zu sehen sein.



St. Lucia ist vom Hurrican bis jetzt verschont geblieben. Stellenweise ist die Insel zwar sehr touristisch – vor allem wegen den Tauchbasen – , aber die Einheimischen haben sich gewisse Traditionen erhalten: Es gibt einige ganz ursprüngliche Fischerdörfer mit kleinen uralten Häuschen, in denen die Menschen noch wie vor 100 Jahren wohnen (Anse La Raye – das bekannteste - mit 1500 Einwohnern).





Wandzeichnungen in Fischerdörfern



Am Sandstrand werden die Fischernetze unter schattigen Bäumen repariert und es herrscht eine sehr romantische Stimmung mit spielenden Männern und alten Küchen. Wahrzeichen der Insel sind die beiden Pitons bei Soufrière – sehr spitze Berge – die auch dem einheimischen Bier den Namen geliehen haben. In der Nähe liegen auch die Schwefelquellen, in denen man baden kann. Der schlafende Vulkan stößt dauernd Schwefeldämpfe aus. Unmittelbar nach unserem Besuch feierten die Inselbewohner 40 Jahre Unabhängigkeit von England (22. Februar 1979) Die Insel wechselte rund zwei Dutzend Male zwischen französischer und englischer Kolonialmacht hin und her; jedesmal wechselte auch der Verkehr die Seite! Heute fährt man englisch links).

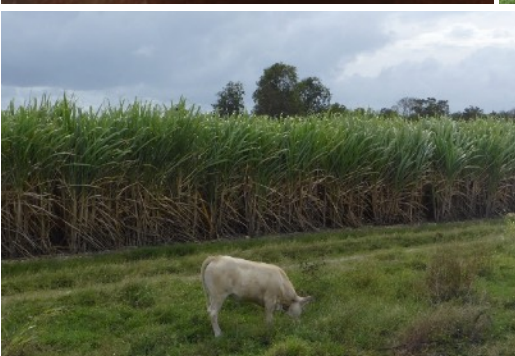
Gestaunt haben wir in der Rodney Bay Marina: 1. Viele Anlegeplätze leer. 2. Direkt neben uns lag ein kleines englisches Boot mit einem gehbehinderten Mann. Er war alleine im Alter von 85 Jahren von England über den Atlantik bis hier gesegelt in sechs Wochen. Unglaublich diese Leistung, wenn man ihn an Land vorwärts kriechen sieht!

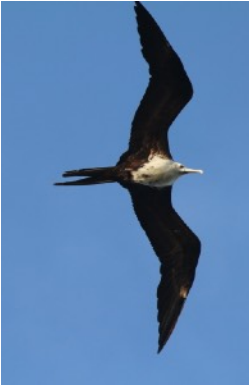
Da wir viel Zeit in Dominica und St. Lucia verbracht haben mussten wir auf der Rückfahrt einen Nachttörn von St. Lucia bis in die Nordbucht von Dominica nach Portsmouth einlegen, 105 Seemeilen, die wir von mittags 14 Uhr segelnd bis morgens 8 Uhr zurücklegten, wobei wir die letzten 3 Stunden wegen mangelndem Wind mit Motor unterwegs waren.

St. Lucias schönste Bucht: Marigot



Am Ende unseres Törns mieteten wir ein Auto, um **Guadeloupe** näher kennen zu lernen. Dabei besuchten wir verschiedene Museen. Unter anderem gibt es ein Naturmuseum, in dem alle auf der Insel wachsenden Pflanzen physisch anwesend, beschriftet und dokumentiert sind mit Bildern über Blüten, Früchte, Verbreitung und etwaige Heilwirkung. Zum ersten Mal habe ich hier eine Muskatnuss noch in der Fruchtschale gesehen. – Berühmt ist Guadeloupe auch wegen dem Anbau von Zuckerrohr. Früher wurden die Stengel per Eisenbahn auf der ganzen Insel eingesammelt und zur Fabrik gebracht. Heute geschieht dies mittels LKW und die Eisenbahn ist zur Touristenattraktion verkommen mit nur noch einer kurzen Strecke.

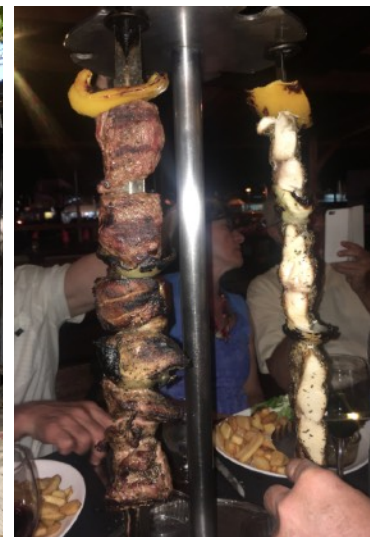




Lohnenswert sind Ausflüge zu den Mangrovenwäldern, den Vogelinseln mit den Fregattvögeln, deren eleganter Flug sehr beeindruckend ist, und der Gedenkstätte der Sklaverei. Point à Pitre, die Hauptstadt, ist sehr europäisch; um Französisch zu lernen reist Frau und Mann nicht mehr nach Paris sondern auf diese Insel. Doch schon einige Kilometer ausserhalb der Hauptstadt trifft man nur noch schwarze Menschen in einfachen Wohnungen. Restaurants gibt's auch keine mehr, weil die Einheimischen sich auswärts essen schlicht nicht leisten können. Dafür gibt es umso mehr feine Restaurants in der Hauptstadt um die vielen Touristen zu verwöhnen. Leider stranden auch hier täglich grosse Kreuzfahrt-schiffe mit den entsprechend negativen Folgen! – Aber ein solches Restaurant haben wir ins Herz geschlossen: Zoo Rok Café. Es gibt wunderbare Fleischspiesse, die so gross sind, dass die meisten nicht alles zu essen vermögen! Und nach dem Essen ja nicht vergessen: Ein Rumgetränk! (Darboussier, einer der besten!)

Hugo Buser

Strandidylle der Einheimischen in Deshaies (im NW der Insel)





Buser + Mitarbeiter Architekten AG FSAI SIA

Ihr kompetenter Partner und Ratgeber in allen Planungsaufgaben!

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

Ihr Partner
für unvergessliche Ferien!



Badeferien

Yachtcharter

Individualreisen

www.koenigreisen.ch

www.aegaeis.ch

mtruessel@koenigreisen.ch

truessel@aegaeis.ch

061 711 22 33

061 712 15 00



König Reisen AG
Hauptstrasse 8
CH-4153 Reinach



Bericht rund England / Arnold Flückiger

www.symearequies.blog // 5.6. bis 26.9. 2019

Itchenor (Chichester) – Brighton – Eastbourne

Einwassern am Montag den 3. Juni 2019

Start mit Schwierigkeiten: Am Dienstag war sehr früh Tagwache um alles Anstehende vor der dem Ablegen am Mittwoch früh zu bewältigen. Die Werft montierte den Radar an den Mast und nahm die beiden Chartplotter in Betrieb, Superteile mit unzähligen Möglichkeiten. Darauf inspizierten zwei Riggspezialisten den Mast und das stehende Gut. SCHOCK: Der Babystag-Flansch am Mast hatte einen Riss und das Schiff müsse wieder aus dem Wasser, der Mast abgebaut und das fehlerhafte Teil ersetzt werden. Dazu benötigen sie etwa zwei Wochen...

Doch dann gingen sie auf unsere innigen Bitten und Fragen ein, ob sie nicht so ein Teil besorgen und mit dem Bootsmannstuhl ersetzen können, was sie gleichentags erledigen konnten. Ein grosser Stein fiel von unseren Herzen. Aber weitere Überraschungen folgten. Die Kaffeemaschine funktionierte nicht über den Wechselrichter, obwohl ein Test mit grösseren Verbrauchern (Wasserkocher und Heizlüfter) erfolgreich verlief. Ich hoffe dieses Problem noch lösen zu können. Gleichentags musste die Süsswasserpumpe ausgewechselt werden, weil sie plötzlich undicht war. Das Navtex funktionierte auch nicht, aber ich habe glücklicherweise ein zweites an Bord. Dann nach wiederholtem „Stürmen“ brachte die Werft gegen Abend endlich die Sprayhood, Cockpitzelt und die Genua. Montieren mussten wir alles selber. Noch bis in die Nacht hatten wir einiges zu tun, bis ich erschreckt feststellen musste, dass sich der Kiel nicht bedienen lässt. Gegen 1:00 fanden wir dann einen bis anhin unbekanntem versteckten Schalter.....





Dann am Mittwoch weitere Überraschungen. Die Werft machte das Schiff an einer Stelle fest, die fast trockenfiel und wir kamen um 6:15 erst nach einigen Manövern und Zerren an den Festmacherleinen frei. Tja, wir hätten das Schiff am Abend zuvor an eine andere Stelle am Steg verholen sollen, aber daran dachten wir nach all den Aufregungen nicht mehr. Die Werftarbeiter wussten ja, dass wir frühmorgens (bei Niedrigwasser) ablegen wollten. Aber eben..... Dann konnten wir endlich losfahren, aber die Ruhe wurde jäh durch einen Motorenalarm unterbrochen: Überhitzung, also sofort Motor abstellen, ankern und die Motorenabdeckungen entfernen. Die Ursache war schnell gefunden. Der Kühlwasserfilter war mit Schlick verstopft. Glücklicherweise nahm der Kühlwasser-Impeller keinen Schaden (Ersatz ist an Bord). Auf dem offenen Meer setzten wir dann Segel und konnten endlich völlig erleichtert Kurs Richtung Brighton nehmen. Sehr bald konnte ich den Gennaker ausprobieren, den ich aber wegen auffrischendem Wind bald wieder bergen musste. Dabei rauschte mir der Halsniederholer aus den Händen, nicht ohne Brandwunden zu hinterlassen. Tja, wofür hat man Seglerhandschuhe an Bord? Das nächste Mal werde ich daran denken..... Die Einfahrt und das Anlegen in Brighton erfolgte problemlos.



Am Donnerstag den 6. Juni durften wir dann einen wunderbaren Segeltag mit einer Backstagbrise und Sonne nach Eastbourne genießen.

Freitag/Samstag verbringen wir im Hafen von Eastbourne, um die stürmischen Winde „abzuwettern“. Am Sonntag den 9. Juni 2019 ist Beruhigung angesagt und dann werden wir frühmorgens ablegen um nach Ramsgate zu gelangen. Wir freuen uns wenn es weiter geht.

11. Juni: Heute durften wir einen schönen Segeltag genießen, teilweise auch unter Gennaker.



Die gefahrene Route im Gegenuhzeigersinn.

18./19. Juni: Wie verlief das Trockenfallen auf Holy Island? Obwohl ich das auf verschiedenen Segeltörns immer wieder erleben durfte, ist es jedes Mal eine etwas spannende Sache. Wie sieht der Untergrund unter dem Wasser aus, kommen wir mit dem nächsten Hochwasser (für Nichtnautiker Flut) wieder frei, stimmen die Gezeitenberechnungen, etc.? Die Berechnungen stimmten und wir



hatten um 04:00 Uhr wieder Wasser unter dem Boot und konnten bei einem schönen Sonnenaufgang unseren Ankerplatz verlassen. Die Insel mit ihren Dünen, Kaninchen und Orchideen ist ein Besuch wert. Wie vielerorts kamen wir auch dort an einer Kirchenruine vorbei.



20. Juni: Wir hatten nach Edinburgh eine rechte Etappe vor uns (direkt etwa 55 Seemeilen, schlussendlich fast 80), wenigstens unterstützte der Gezeitenstrom anfangs unsere Fahrt. So segelten wir Richtung Edinburgh, mit den notwendigen Wendemanövern, und um bei bis zu 6 Beaufort zunehmenden und wieder abnehmenden Winden, Reffs einzubinden (Segelfläche reduzieren) und wieder auszuschütten. Bis um 21:00 Uhr kreuzten wir im Firth of Forth Richtung Hafen Port Edgar. Mit dem Gezeitenstrom und dem starken Wind gegenan kamen wir kaum voran, also Maschine starten, aber mehrere Versuche blieben erfolglos. Uns blieb nichts anderes übrig als die Coastgard anzurufen und um Schlepphilfe zu bitten. Befund am nächsten Morgen im Hafen, repariert durch 2 Mechaniker: Der Anlasser löste sich nach dem Anlassen nicht vom Ritzel und drehte dauernd mit der Maschine mit, was schlussendlich zu einem Kabelbrand führte, der glücklicherweise nur auf gewisse Kabel beschränkt blieb. Nicht auszudenken, wenn es im Maschinenraum plötzlich gebrannt hätte

Mannschaftstausch in Edinburg: Adrian reist heim, Elisabeth kommt. 21. – 27. Juni Edinburgh – Anstruther – Arbroath.

Am 27. Juni erlebten wir einen absolut geilen Segeltag bei Sonnenschein und idealen Winden aus der richtigen Richtung mit Windstärke um Beaufort 3. Nach etwa 35 Seemeilen erreichten wir den Fischerhafen von Arbroath, welcher wegen den Gezeiten ebenfalls nur zu gewissen Zeiten erreicht werden kann. Also nicht nur Wind und Wetter sind hier zu berücksichtigen, sondern auch die Gezeiten, was dieses Revier sehr anspruchsvoll, aber auch durchaus interessant macht. Wir lieben diese Herausforderungen, vielleicht nicht gerade etwas für „Mittelmeersegler“!!

Grosse Ueberraschung vor der Hafeneinfahrt: Ein Delphinpaar begrüsst und begleitet uns fast bis zum Hafen.



7. Juli 2019:

War das ein Supertag. Wir starteten um 08:00, mit dem Ziel in die 1. Schleuse des Caledonian-Kanals einzulaufen. Wahrscheinlich war ich noch nicht ganz wach, und bog nach dem Hafen nach Steuerbord, statt nach Backbord ab. Errare Arnold est..... Der Gezeitenstrom spülte uns mit 9 Knoten Fahrt so richtig heraus. Aber oha, wo ist denn die Schleuse? Also eine 180°-Wende und dann gegen den Gezeitenstrom wieder Richtung Inverness und zur Schleuse, aber daraus wurde leider nichts. Wie

uns der Schleusenwärter am Funk mitteilte, können wir erst um 13:00 in die Schleuse einfahren. Er wolle uns dann wieder per Funk aufrufen. Also, Anker runter und warten. Die Zeit verstrich dennoch rasch, wir bliesen das Beiboot auf und hängten es an die Davids, montierten den Aussenbordmotor an den Heckkorb, und verstauten die Velos in die Backskiste. Die Zeit nutzten meine Kameraden zudem für Knotenübungen.



Wie versprochen funkte uns der Lockkeeper an und gab uns das ok für die Einfahrt. Eine deutsche Yacht durfte trotz Vordrängeln erst nach uns in die Schleuse einfahren. Mit uns in der Schleuse war auch die Schweizer Yacht „Fredrika“ mit einem Ehepaar und zwei Mädchen. Sie haben einiges vor und wollen über den Atlantik. Dies war erst die zweite Schweizer Yacht auf meinem Törn.



Ganzer Bericht siehe: <https://symearequies.blog>

beaufort5

Segeln aus Leidenschaft



Skippertraining
Channel Crossing

Frauensegeln
Kulturtörns

Manövertörns
Rent a Skipper

beaufort5 GmbH 3652 Hilterfingen

info@beaufort5.ch www.beaufort5.ch



Neth AG Sanitär
Auf dem Wolf 21 4052 Basel



Tel. 061 313 10 10 Fax 061 313 10 11
info@neth-ag.ch



Planung Ausführung Reparaturservice

 **Neth AG**
Sanitär

Protokoll der 53. Generalversammlung vom 15. November 2019, Restaurant Mühle, Aesch

1. Begrüssung

Captain Hans Litscher begrüsst die Teilnehmenden. Es sind 46 Mitglieder anwesend. 53 Mitglieder haben sich entschuldigt. Die Traktandenliste wurde statutenkonform und rechtzeitig per E-Mail respektive nach Wahl per Post an die Mitglieder versandt. Die Mitgliederversammlung ist gemäss den Statuten beschlussfähig.

2. Wahl der Stimmenzähler und des Tagespräsidenten

Captain Hans Litscher schlägt als Stimmenzähler Kari Freivogel und Martin Heller, als Tagespräsidenten Christoph Rosenthaler vor. Es gehen keine weiteren Vorschläge ein. Die Genannten werden mit Akklamation gewählt.

3. Genehmigung der Traktandenliste

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

4. Protokoll der 52. Generalversammlung vom 9. November 2019

Das Protokoll wurde im Jahrbuch publiziert und ist auch auf der Webseite der RG Basel abrufbar. Es gehen keine Änderungswünsche ein. Das Protokoll wird einstimmig, ohne Enthaltungen, genehmigt.

5. Bericht des Captains

Der Captain informiert über die erfolgreiche Ausbildung im letzten Vereinsjahr. An der Ausbildung **Hochsee** (HSA) nahmen 23 Personen teil. Davon haben 80% die theoretische Prüfung bestanden. Alle 14 Teilnehmenden des **Funkurses** haben die Prüfung bestanden. Die Kurse **Astronavigation** und **Radar** mussten leider mangels einer genügenden Anzahl Interessenten abgesagt werden. Dafür registrierte der **Dieselmotorenkurs** umso mehr Interesse und wurde mit 20 Teilnehmenden durchgeführt, was einen grossen Erfolg darstellt. Der Kurs **Sicherheitstraining** (ISAF) konnte leider auch nur einmal durchgeführt werden. Der Kurs im November 2018 musste abgesagt werden. Der grosse Renner ist der zu Beginn der Segelsaison stattfindende **Hafenmanöverkurs**, in welchem die Teilnehmer herausfordernde Manöver in engen Platzverhältnissen praktisch üben können. Der Captain dankt den Ausbildnern herzlich für ihren grossen Einsatz und ihr Engagement. Ebenso dankt er unserem Materialwart, Giuseppe Leone für das zuverlässige Bereitstellen der notwendigen Unterlagen und Materialien.

Im Vereinsjahr fanden folgende Anlässe statt:

Am Stammabend im Dezember wurde das Start-up Unternehmen "**SwissShrimps**" vorgestellt, das in Zusammenarbeit mit der Saline in Rheinfelden auf Schweizer Boden Crevetten züchtet. Inzwischen sind die ersten blauen Crevetten schon im Verkauf erhältlich.

Ebenfalls im Dezember fand das traditionelle **Weihnachtsessen** im Seemannskeller statt, das gut besucht war. Die neue Wirtin im Seemannskeller hat uns wunderbar gepflegt.

Am Neujahrsapéro stellte Dario Schwörer eine **neue Route durch die Nordwestpassage** vor. An diesem Anlass wurde auch der **Prix Offshore** an die Crew des RG Törns 2018 St. Petersburg-Helsinki vergeben.

Im Februar war die **Seeschiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee** zu Gast bei der RG Basel. Beat Kallenbach und Rebecca Benz stellten das Unternehmen und ihren eigenen Werdegang in spannender Art und Weise vor.

Im April präsentierte Monika Tsai Highlights des **St. Petersburg Törns** untermauert mit vielen Fotos.

Kurt Nägeli führte uns im Mai in die verschiedenen **Rituale an Bord ein, von der Schiffstaufe bis zu Seebestattungen**.

Erstmals fand im Juni bei einem gemütlichen Sommerhock ein **Büchertausch** statt, wo Schifffahrtsbücher neugierige neue Leser und Besitzer fanden.

Nach der Sommerpause hörten wir gespannt den Ausführungen von **Nikolaus Graf von und zu Sandizell** zum Thema "**vom Schatztauchen zur Unterwasser-Archäologie**" zu.

Im November findet die heutige **Generalversammlung** statt.

Daneben fand einmal im Monat der **Hock am Rhy** im Seemannskeller in Basel statt.

Aber auch das Törnwesen kam nicht zu kurz. Zwar ist es nicht wirklich ein Törn, doch der Kurs **Hafenmanöver auf dem Bodensee** bietet eine gute Möglichkeit, selber Manöver auszuprobieren und ein kleines Flottenerlebnis zu geniessen. Der Ausbildungstörn in **St. Malo 2019** konnte mit 3 Schiffen und 17 Teilnehmer dank der kundigen Leitung der Skipper Rahel Sameli, Antonio di Criscio und Hans Litscher bei günstigen Wetterverhältnissen unfallfrei durchgeführt werden. Erste Anmeldungen für St. Malo 2020 sind bereits eingegangen. Der **Jugendtörn** wurde in einen RG Törn umgewandelt, wobei die Crew unter der Leitung von Skipper Antonio di Criscio rund um den Peleponnes den griechischen Sommer geniessen durfte.

Dank dem unermüdlichen Einsatz von Hugo Buser konnte wiederum ein gut gelungenes Jahrbuch erstellt werden. Hugo bittet die Teilnehmenden, doch Beiträge abzugeben, auch solche von privaten Törns sind für die Leser interessant. Der Captain weist darauf hin, dass andere RG's schon fast neidisch sind auf unser Jahrbuch. Es ist auch ein gutes Marketinginstrument.

Der Captain berichtet über die **Vorstandsarbeit**, bei welchem im vergangenen Vereinsjahr nebst dem ordentlichen Geschäft insbesondere die Nachfolgeplanung im Vordergrund stand.

Aus den Sitzungen des **Zentralvorstands** pickte der Captain einige Schwerpunktthemen heraus: Neue EDV und operationelle Entwicklung mit massiven Kostenüberschreitungen, die schwerwiegenden Vorfälle mit Schiffen, die zu hohen Kosten geführt haben sowohl in der Werft

als auch durch die Notwendigkeit, Charterschiffe zu organisieren, häufige Personalwechsel im Generalsekretariat; schwierige finanzielle Situation, neues Marketingprojekt (in welchem Andreas Rüdüsühli für die RG Basel mitwirkt).

Auf Antrag des Vorstandes wird der Bericht des Captains einstimmig ohne Enthaltungen genehmigt.

6. Jahresrechnung 2018/2019; Kontrollstellenbericht

Die Jahresrechnung 2018/2019 liegt als Tischaufgabe vor.

René Lattmann führt durch die Erfolgsrechnung, die einen **Gewinn von CHF 9823** ausweist, trotz Sonderausgaben für AHV-Beiträge. Letztere wurden durch geringere Ausgaben für Anlässe (es wurden weniger durchgeführt) und Törns aufgewogen (es wurden keine Subventionen für Jugend bezahlt, weil kein Jugendtörn stattfand). Die Marketingausgaben waren geringer, weil Google Werbung nicht aufgeschaltet war. Die Kurskosten waren auch geringer als budgetiert.

Die Bilanzsumme beträgt **CHF 124'615.11**. Zu den Passiven weist der Kassier darauf hin, dass der Verein mit einem Vereinskaptal von CHF 82'737.-, dem Schadenfonds von CHF 27'947.- und dem Gewinn von CHF 9'823.- über ein Vermögen von über CHF 120'000.- verfügt. Vermögen über CHF 50'000.- sind in Basel steuerpflichtig. Der Freibetrag für den Gewinn beträgt neu CHF 20'000.-.

Der Bericht der Kontrollstelle wird durch Hansruedi Zingg verlesen. Die übrigen Rechnungsrevisoren sind nicht anwesend. Die Kontrollstelle empfiehlt der Generalversammlung die Annahme der Jahresrechnung und den Vortrag des Gewinns auf neue Rechnung, sowie dem Vorstand die Entlastung zu erteilen. Gleichzeitig dankt Hansruedi Zingg René Lattmann für die gute Zusammenarbeit und übergibt ihm ein Geschenk in flüssiger Form.

Der Antrag des Vorstandes lautet auf Genehmigung der Jahresrechnung und Vortrag des Gewinns auf neue Rechnung.

Die Versammlung beschliesst einstimmig, ohne Enthaltungen, die Jahresrechnung 2018/2019 mit einer Bilanzsumme von **CHF 124'615.11** zu genehmigen. Sie beschliesst weiter, einstimmig und ohne Enthaltungen, den Gewinn von **CHF 9822.76** auf neue Rechnung vorzutragen.

7. Entlastung des Vorstands

Christoph Rosenthal stellt den Antrag, dem Kassier und dem Vorstand die Entlastung zu erteilen. Die Versammlung beschliesst einstimmig, ohne Enthaltungen, den Kassier und Vorstand zu entlasten.

8. Wahl des Vorstands und der Rechnungsrevisoren

8.1. Vorstand

René Lattmann und Roger Gerspach treten nicht zur Wiederwahl an. Christoph Rosenthal dankt ihnen für ihren Einsatz. Er stellt kurz Andreas Rüdüsühli vor, der bei der UBS arbeitet und Wirtschaftsinformatik studiert.

Die Versammlung wählt einstimmig, ohne Enthaltungen

Monika Naef: Captain

Andreas Rüdüsühli: Kassier

Per Akklamation werden gewählt

Hugo Buser: Vize-Captain, Jahrbuch

Antonio di Criscio: Ausbildung

Martina Weiss: Kursverwaltung

Constantin Sluka: Mitglieder und Social Media

Hans Litscher: Beisitzer (Anlässe)

Niklaus Friederich: Beisitzer

Die Wahl gemäss Statuten gilt für die Dauer von zwei Jahren. Die Gewählten nehmen die Wahl an.

8.2. Rechnungsrevisoren

Als Rechnungsrevisorin stellt sich Barbara "Babsi" Huber spontan zur Verfügung. Hansruedi Zingg stellt sich zur Wiederwahl, Hans-Ruedi Roth ist zur Zeit im Ausland, wird jedoch zur Wahl vorgeschlagen.

Die Versammlung wählt für die Dauer von zwei Jahren als Rechnungsrevisoren per Akklamation:

Babara Huber

Hansruedi Zingg

Hans-Ruedi Roth (unter Vorbehalt seiner Zustimmung)

Die anwesenden Gewählten nehmen die Wahl an.

9. Bericht Kasse (Budget)

Das Budget liegt als Tischvorlage auf. René Lattmann stellt das Budget 2019/2020 vor. Auf Anfrage werden die Erträge auf CHF 30'000 erhöht (die Mitgliederbeiträge waren zu tief angesetzt).

Die Versammlung genehmigt das Budget 2019/2020 mit einem Verlust von CHF 700.00.

Die Mitgliederbeiträge von **CHF 30.00** für Mitglieder und **CHF 60.00** für Gönner werden von der Versammlung auf Antrag des Vorstandes einstimmig, ohne Enthaltungen für das Jahr 2019/2020 bestätigt.

10. Anträge von Mitgliedern

Innerhalb der statutarischen Frist (30. September 2019) sind keine Anträge von Mitgliedern eingegangen.

11. Jahresprogramm 2019/2020

Das Jahresprogramm entwickelt sich. Stammabende werden voraussichtlich immer am 1. Mittwoch im Monat stattfinden, der Captain ist mit Referenten in Kontakt. Der Hock am Rhy findet am 3. Mittwoch im Monat statt. Für den Neujahrsapéro erfolgt eine separate Einladung. Das definitive Programm wird am Neujahrsapéro vorgestellt.

Es sind diverse Törns geplant; St. Malo, RG Törn Kuba, RG Törn Stornaway – Oban, Jugendtörn und diverse private Törns. Der Captain fordert die Anwesenden auf, sich jeweils zu melden.

Das Ausbildungsprogramm ist auch schon am Laufen. Bei der Hochseeausbildung sind es 20 Teilnehmende. Für die Kurse Funk (SRC), Astronavigation, Radar, Dieselmotor sowie Sicherheitstraining im März 2020 sind noch Anmeldungen erwünscht. Details finden sich auf der Webseite.

12. Aufnahme und Ausschluss von Mitgliedern

Insgesamt sind es in der RG Basel 436 Mitglieder (9 Gönner, 7 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.

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

Ester Chesga Bringold

Richard A. Burnell-Wyss (anwesend)

Philipp Conen

Michael Martin Genter

Jonah Gisin

Yvonne Heertsch

Bruno Lienhard (anwesend)

Hansjörg Meier

Dagmar Meyer

Dominique Wüthrich

Der Captain heisst die neuen Mitglieder herzlich willkommen!

13. Verabschiedung von austretenden Vorstandsmitgliedern

Der Captain dankt den beiden Ausscheidenden, René Lattmann und Roger Gerspach, für ihre konstruktive Mitarbeit im Vorstand und übergibt ihnen je einen Gutschein.

Der übernehmende Captain dankt ebenfalls dem abtretenden Captain, der im Vorstand erfreulicherweise noch als "Dätschmaischeder" für Anlässe amtiert, für sein grosses Engagement als Führungskraft. Er erhält einen Gutschein für eine Mitsegelgelegenheit und einen speziellen Atlas.

14. Diverses

Hugo Buser trägt sein Anliegen vor, nämlich dass mehr Beiträge ins **Jahrbuch** geliefert werden. Bilder sollen 2MB Auflösung haben und können z.Bsp. mittels **WeTransfer** übertragen werden. Pro Bericht sind 10 Fotos wünschenswert. Abgabetermin ist Weihnachten 2019.

Monika Naef weist darauf hin, dass Mitglieder des CCS, die nicht selber teilnehmen können, sich an der **GV des CCS Schweiz** vertreten lassen können. Hans Litscher und sie werden an der GV teilnehmen und haben die offiziellen Formulare mitgebracht. Jede Person darf maximal 10 Vollmachten übernehmen. Der Eingang der Vollmachten im Zentralvorstand muss 10 Tage vor der GV erfolgen.

Es resultiert eine Diskussion über die Vollmachtenformulare. Christoph Rosentaler ist mit dem Formular und der Erteilung von Vollmachten nicht einverstanden. Es wird kritisiert, dass der Vollmachtgeber nicht für jedes Traktandum Instruktionen erteilen kann. Lukas Landmann weist darauf hin, dass die RGs in der Romandie jeweils von der Möglichkeit, Vollmachten zu erteilen, stark Gebrauch machen und damit auch viele Stimmen mitbringen. Andere Mitglieder äussern ihr Vertrauen, dass die Bevollmächtigten im Sinne der Vollmachtgeber handeln und im Interesse der RG abstimmen werden. Es wird angeregt, an der nächsten GV der RG die Traktanden der GV des CCS Schweiz vorzubesprechen. Es soll angeregt werden, dass auch der CCS Schweiz die Traktanden der GV auf der Webseite publiziert. Beide Anliegen werden aufgenommen.

Die **nächsten Anlässe** werden vom ausscheidenden Captain noch einmal in Erinnerung gerufen:

- 30. November 2019 Generalversammlung CCS Schweiz in Luzern
- 4. Dezember 2019 Stammabend im Restaurant Hofmatt, Münchenstein
- 11. Dezember 2019 Weihnachtsessen (Fondue Chinoise) Seemannskeller
- 10. Januar 2020 Neujahrsapéro

Basel, den 17. November 2019

Hans Litscher
Captain

Monika Naef
Protokoll

Mitgliederbestand RG Basel am 20.12.2019

429 Mitglieder // 10 Gönner

Aus Datenschutzgründen werden die Namen der Mitglieder in der Online - Ausgabe nicht veröffentlicht.

Segeln mit einem Katamaran

Seit 25 Jahren segle ich nun begeistert Einrumpfyachten. Im vergangenen Herbst bot sich mir die Gelegenheit, als Skipper einen Törn in Griechenland zu fahren mit einem Katamaran. (Athen – Athen). Gespannt war ich auf die Segeleigenschaften, den Komfort an Bord, den Verbrauch an Diesel sowie auf die Hafenanöver. Zwar hatte ich 20 Jahre Erfahrung mit einem Dart 18, den ich immer mit in die Ferien nach Sardinien nahm und mit meinen Kindern viele Stunden auf dem Meer verbrachte. Ich wusste um die schwierigen Manöver des Wendens! Wie wird das wohl beim grossen Bruder sein?



Ein bisschen Bammel hatte ich schon, erstmals auf einem grossen Katamaran ohne Erfahrung und gleich Skipper. – Auf dem Internet machte ich mich schlau über richtig gefahrene Hafenmanöver. Dazu gibt eine sehr gute Seite, veröffentlicht in der Zeitschrift «Yacht» und auch online: Titel: Diese 9 Hafenmanöver mit dem Katamaran müssen sie kennen.

<https://www.yacht.de/ratgeber/wissen/diese-9-katamaran-hafenmanoever-muessen-sie-kennen/a117126.html>

In Wort und Bild ist auf dieser Internetseite alles Wichtige erklärt. Ich habe das genauestens studiert, ausgedruckt und auf den Törn mitgenommen für die Sicherheit von Crew und Schiff. Denn im Hafen Athen Alimos habe ich gesehen, wie ankommende Charterer mit den Katamaranen, weil sie die Hafenmanöver nicht beherrschen, infolge des Windes seitwärts in die spitzen Bugs der parkierten Yachten getrieben wurden. (Die Bergung dauerte mehr als eine Stunde!!). Dazu gehört das Wissen der Anwendung der beiden Motoren und des Ruders:

.Kats haben wenig Tiefgang - aber über dem Wasser eine grosse Angriffsfläche und werden somit vom Wind viel schneller vertrieben als Monohulls.

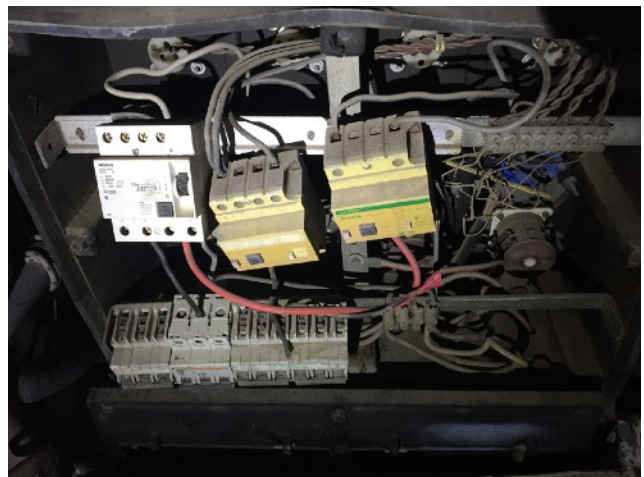
.Kats benötigen - im Gegensatz zu Kielschiffen - keine Fahrt um steuerbar zu bleiben, in der Marina steuert der Rudergänger nur mit den Maschinen ohne Ruder.

.Richtungsänderungen immer mit dem Rückwärtsgang der kurveninneren Maschine ausführen! Der Vorwärtsgang der kurvenäußeren Maschine ist weit weniger wirksam, außerdem besteht die Gefahr, dass das Schiff zu schnell wird.

.Tellerwende an Ort auszuführen kein Problem: Eine Maschine vorwärts, die andere rückwärts.



Ausguck vom Steuer



Elektrische Installation im Hafen Alimos

Die Hafenmanöver sind das eine; wie ist es nun mit dem Segeln?

Halber oder achterlicher Wind sind hervorragend zum Segeln. Sofort läuft das Boot mit 9 Knoten bei mässigem Wind und man kann rauschende Fahrten geniessen. Aber schon eine Halse wird zum Problem. Bei unserem ersten Manöver kurz vor Idhra drehten wir eine Pirouette, obwohl das Grosseegel ganz dicht war vor der Halse – wie man es lernt! Jedenfalls mussten wir die Motoren zu Hilfe nehmen, um wieder den richtigen Kurs zu erreichen. Vielleicht lag es an der Selbstwendefock, die wir nicht beeinflussten! (Eventuell ist die Lösung, diese auch dicht zu nehmen vor der Halse. Das haben wir danach nicht ausprobiert, weil wir diesen tollen Segeltag mit achterlichem Wind geniessen wollten. Vorher war tagelang windstill).

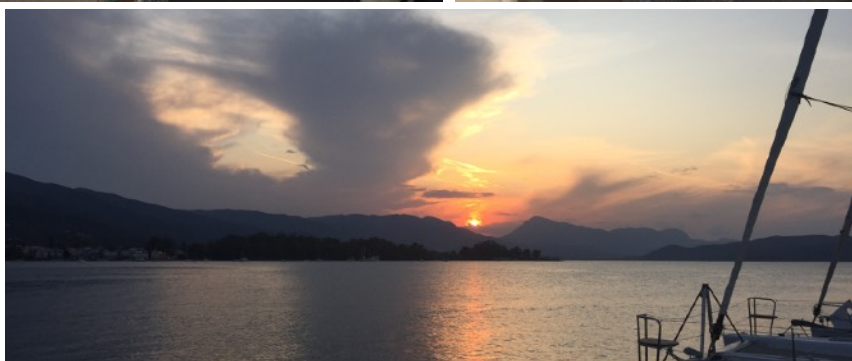
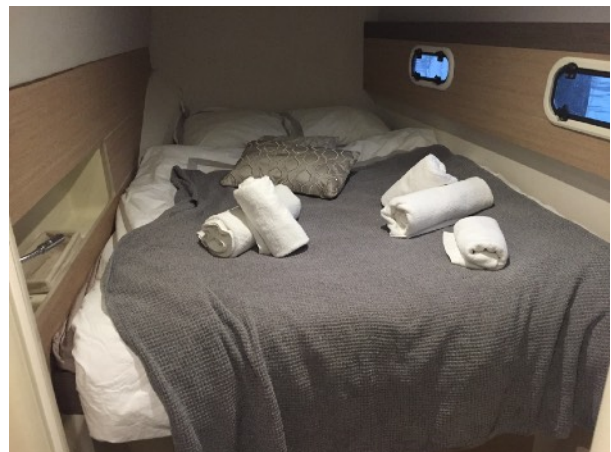
Und segeln am Wind? Kaum möglich. Der Winkel zum Wind ist schlecht. Doch das grössere Uebel sind die Wellen. Ein Kat hat 2 Rümpfe und jede Welle bremst zweimal – am ersten und danach am zweiten Rumpf. Folge: Nach jeder Welle steht man praktisch still. Ich weiss nicht, wie es anderen Seglern ergeht. Wenn ich segle habe ich meistens während zwei Dritteln der Zeit auf dem Wasser Amwindkurse! Mit dem Kat bleibt gegen Wind nur motoren falls in vernünftiger Zeit das Ziel erreicht werden soll. Darum konnte ich auch keine Erfahrungen mit Wendemanövern sammeln.



Dieserverbrauch? Die doppelte Menge gegenüber einem Einrumpf (7.6 Liter pro Stunde). Zwei Motoren brauchen sicher mehr, das dachte ich schon; aber dass es gleich doppelt so viel ist liegt offenbar an der grossen Windangriffsfläche beim Fahren gegen den Wind und an der zweimaligen Bremswirkung jeder Welle.

Für all die negativen seglerischen Eigenschaften entschädigt aber der Komfort an Bord: Grosse Doppelkojen mit viel Platz, auch zum Aufrechtstehen. Jede Doppelkoje mit eigener Dusche und WC. Grosse Salon – Tanzfläche! – mit Tiefkühler, Kühlschrank, Generator für 220 V auch am Ankerplatz, Grosse Liegeflächen am Bug zwischen den Schwimmern und auf dem Steuerdeck. Luxus pur. Da lässt es sich chillen!

Hugo Buser



Impressum



Redaktion / Layout: Hugo Buser

Titelbilder: oben: Fjord nördlich Tromsö 22. Januar 2019
unten: Karibik (St. Lucia) Februar 2019;
(Unsere Ovni ist zur Zeit in der Gegend unterwegs!)
Beide Fotos: Hugo Buser

Produktion Schaub Medien AG Liestal

Auflage 550

Törnberichte:

- *Sailing with Body and Soul*: Kari Freivogel
- *Ausbildungstörn St. Malo*: Simon Ryf
- *Rund um den Peloponnes*: Pascal Burkhalter
- *Dvalin im Bottenhavet*: Martin Zweifel
- *Karibik nach dem Hurrikan*: Hugo Buser
- *Rund England*: Arnold Flückiger
- *Segeln mit einem Katamaran*: Hugo Buser

Inserenten:

Aegäis Yachting Zürich	my charter Zürich
b+m Architekten Muttenz	Nautitronic Münchenstein
Bank Gutzwiller Basel	Neth AG Sanitär Basel
beaufort 5 / Rahel Sameli	Papeterie Rössligass Muttenz
Bootswerft Berger Spiez	rb Yachting Pratteln
breitband.ch Improware Pratteln	Sailtex Aebischer Thun
Holyday Yachting Schafisheim	Schaub Medien Liestal
Murette AG Versicherungen CCS Bern	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.

PRIVATBANQUIERS SEIT 1886



KAUFHAUSGASSE 7, BASEL

E. GUTZWILLER & C^{IE}

MITGLIED DER VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER PRIVATBANQUIERS

BASEL - GENÈVE - ZÜRICH

WWW.GUTZWILLER.CH

+41 61 205 21 00