



Jahrbuch 2019

CCS Regionalgruppe Basel





Freude am Segeln

PULA
ELBA
KORFU
TROPEA
TÜRKEI „We are Back!“
MALLORCA
SARDINIEN
AMALFIKÜSTE

**FRÜH
BUCHER
RABATT
%**

*Willkommen bei Sun Charter,
der grössten deutschen Charterflotte
im Mittelmeer.*

Sie haben die Wahl aus 100 Sun
Charter Yachten von 31 bis 57 ft an
acht Sun Charter Stützpunkten.

Gerne beraten wir Sie bezüglich
Ihrer Buchung, Yacht und Revier.

Jetzt Frühbucherrabatt sichern!

SUN CHARTER –
Ihre Buchungshotline:

 **+49 8171 / 29905**

 **sail@suncharter.de**

Vorwort des Captains für das Jahr 2019

Liebe RG Mitglieder

Es ist wieder soweit! Unser neues Jahrbuch ist in Arbeit und meine Aufgabe als Captain ist es, das Vorwort dazu zu verfassen. Wie immer möchte ich versuchen, euch Themen, die mich und den Vorstand beschäftigen, näher zu bringen.

Kopfzerbrechen bereitet uns die neue Gesetzgebung zum Datenschutz. Organisationen, dazu gehören auch Vereine, müssen ab sofort ihre Daten sorgfältiger und sicherer verwalten. Von den neuen Vorschriften betroffen sind Mailadressen und Adressverzeichnisse, sämtliche Namensnennungen zum Beispiel in Protokollen, Berichten, Listen von Mitgliedern, Publikationen, unter Fotos usw. sobald die Möglichkeit besteht, dass Daten in falsche Hände gelangen und unrechtmässig verwendet werden könnten.

Bis jetzt ist der Vorstand davon ausgegangen, dass unser Jahrbuch mit Adressverzeichnis und Beiträgen unseren Mitgliedern dient, sei es als interessante Unterhaltung oder als Nachschlagewerk.

In Zukunft werden wir uns über unsere Öffentlichkeitsarbeit Gedanken machen müssen. Die neuen Vorschriften umzusetzen wird uns jedenfalls auf Trab halten, da, so wie es aussieht, jedes Mitglied sein schriftliches Einverständnis zu einer allfälligen Publikation seiner Personaldaten geben werden muss. Wir werden uns Anfang Jahr mit dieser Angelegenheit befassen und euch natürlich über die weiteren Schritte informieren.

Letztendlich sind wir aber ein Segelclub und unsere Leidenschaft in der Natur auf See oder Meer die Freizeit zu verbringen und Neues zu entdecken, verbindet uns. Viele unserer Mitglieder sind schon sehr lange mit unserem Verein verbunden, besuchen unsere Anlässe oder helfen mit freiwilliger Arbeit unsere Regionalgruppe am Laufen zu halten. Dafür bedankt sich der Vorstand sehr herzlich. Wie auch in anderen Vereinen, hat sich die Altersstruktur in unserer RG verändert, der Nachwuchs fehlt.

In der heutigen Zeit ist der Zusammenhalt im Verein nicht mehr so wichtig, da die Interessen sich schnell ändern, Prioritäten anders gesetzt und Arbeitszeiten gleitend werden oder in Firmen ehrenamtlichen Tätigkeiten z.B. Mitarbeit in Politik, Militär, Gemeinde oder Vereinen nicht mehr erwünscht ist.

Für den Vorstand ist dies ein grosses Problem. Die Suche nach Mitarbeitenden in Ausbildung und Vorstand gestaltet sich immer schwieriger. Trotzdem hoffe ich, dass bis zur nächsten GV ein engagiertes Mitglied meine Nachfolge als Captain übernehmen wird, selbstverständlich mit der kompetenten Unterstützung des Vorstandes.

Nun wünsche ich euch allen viel Vergnügen beim Blättern im Jahrbuch und eine super Vorbereitung auf eine hoffentlich grossartige Segelsaison.

Herzlich Hans Litscher Captain CCS RG Basel

Neujahrsapéro mit ToptoTop und Prix Offshore

Am 11. Januar 2019 feierte die RG Basel ihren traditionellen Neujahrsapéro in der Hofmatt in Münchenstein. Highlight der diesjährigen Veranstaltung war ein Vortrag von Dario Schwörer über seine Erlebnisse der mittlerweile 18 jährigen Segelreise um die Welt mit 107'000 zurückgelegten



Seemeilen und der Geburt von 6 Kindern! Als erster Segler durchquerte er die Nordwest-Passage zwischen den Inseln Fury und Hecla in West-Ost-Richtung. Ziel seiner Segelexpedition ist es, den Menschen den sorgsamsten Umgang mit der Natur zu vermitteln mit möglichst wenig Ressourcenverbrauch. (Besuch in Schulen, Plastik einsammeln am Strand etc).

Weitere Infos auf: www.toptotop.org

Erwähnt sei hier wenigstens eine Anekdote zum Schmunzeln: Auf Galapagos lebte die Robbe „Hans“ 3 Monate auf Schwörers Schiff, nahm es richtig in Besitz und liess anfänglich die Eigner nicht mehr an Bord! Später wurde das Tier so zutraulich, dass es 9 Jahre später beim 2. Besuch der Inseln das Boot wieder erkannte und aufs Neue bei Ihnen lebte!

Im 2. Teil wurde der Crew des RG Törn von St. Petersburg nach Helsinki der diesjährige „Prix Offshore“ verliehen. Besonders schwierig gestaltete sich die Ausklarierung aus Russland, was der Skipperin Rahel Sammeli einige schwierige Gefühlsmomente bescherte. Weitere Infos zum Törn: Siehe Törnbericht in dieser Ausgabe weiter hinten.



Crew: Rahel Sameli, Monika Naef, Vesna Dengl, Maja Graf, René Lattmann, Monika Tsai, Daniel Vetter

Anschliessend genossen die ca 80 Anwesenden den Apéro riche in vollen Zügen!

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>
Schweiz. Schifffahrtsamt	<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>

Inserat Schaub AG

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 

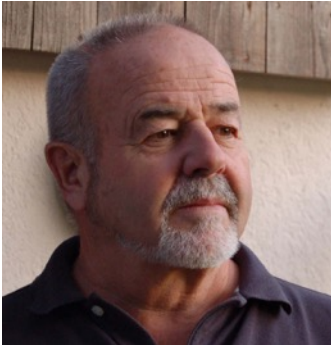


HONDA
MARINE

Bootswerft

Berger

Vorstand der RG Basel



Captain

Hans Litscher
Mitteldorf 3
4305 Olsberg

079 321 64 37
061 841 24 91
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 23
4303 Kaiseraugst

061 811 70 78
ausbildung@ccs-rgbasel.ch



Kassier

René Lattmann
Im Ziegelgarten 6
4104 Oberwil

061 599 41 59
kasse@ccs-rgbasel.ch



Aktuarin

Monika Naef
Dufourstrasse 49
4052 Basel

061 721 34 64
monika.naef@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



Webmaster

Roger Gersbach
Hauptstrasse 115
4416 Bubendorf

toerns@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
synt 1878

- Parkettarbeiten
- Massküchen
- Türsicherheitsschlösser
- Glaserarbeiten

061 411 08 38

Blauenstrasse 3
4142 Münchenstein

Kursprogramm 2019/2020

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 tiefen theoretischen Wissen, bildet der Schlüssel für jegliche nautische Aus- und Weiterbildung.

Hochseeausweis	Mo. 14.10.19 (17 Abende) Bei grosser Beteiligung wird am Dienstag ein zweiter Kurs geführt.
World Sailing Safety Training (ehemals ISAF)	Kurs 1: Fr. 22. – Sa. 23.03.19 (jeweils ganzer Tag) Kurs 2: Fr. 8. – Sa. 09.11.19 (jeweils ganzer Tag)
Astronavigation	Mi. 08.01.20 (7 Abende)
Seefunk SRC	Do. 09.01.20 (6 Abende)
Dieselmotorenkurs	Kurs 1: Sa. 26.01.19 (ganzer Tag) Kurs 2: Sa. 02.02.19 (ganzer Tag)
Radar	Fr. 01./Sa. 02.02. und Fr. 01./Sa. 02.03.19 (2 Freitagabende und 2 Samstage)
Hafenmanöver Kurs	Sa. 30. – So. 31.03.19 (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/>

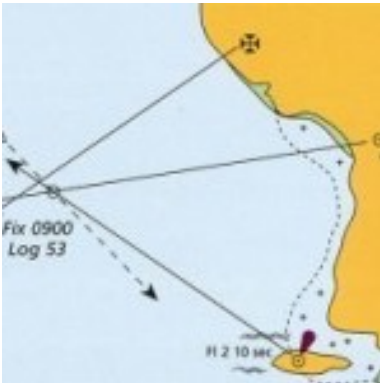
Kursübersicht 2019/2020

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: 15. September 2019

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 allen 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: 24.02.19 (Kurs 1), 13.10.19 (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: 15.12.2019

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: 15.12.2019

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: 06.01.2019 (Kurs 1), 13.01.2019 (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: 13.01.2019

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: 24.02.2019

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 können einfach erlernt werden.

Für Details konsultiere bitte die Website der RG Basel.

Törnprogramm 2019 RG Basel

In der Saison 2019 ist die RG Basel wieder mit eigenen Törns unterwegs in verschiedenen Revieren:

Datum	Revier	Schiff	Skipper	CCS Nr. / Törnart
30.03.-31.03.	Bodensee	Charterschiffe	diverse der RG	Hafenmanöverkurs
05.04.-13.04.	St. Malo	Segel-Charterschiffe	Diverse	Ausbildungstörn HSA
22.06.-06.07.	Griechenland	Charterschiff	Antonio Di Criscio	Ferientörn
August	Neuenburgersee	diverse Schiffe von Eignern		Süswassertag RG

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

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



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

Jahresprogramm CCS RG Basel 2019

	Datum	Was	Wo	Wer / Spezielles
November	09. Nov 18	GV RG Basel	Mühle Aesch	
	24. Nov	GV CCS Schweiz	Bern	
Dezember	05. Dez	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein	SwissShrimp: Rafael Waber
	12. Dez	Weihnachtsessen	Seemannskeller, Basel	
Januar 2019	11. Jan 19	Neujahrsapéro	Hofmatt, Münchenstein	Dario Schwörer, ToptoTop, "neue Route durch die Nordwestpassage"
	23. Jan	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel	
Februar	06. Feb	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein	Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees zu Gast bei der RG Basel: Dampfschiffkapitän Beat Kallenbach und Schiffsführerin Rebecca Benz
	20. Feb	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel	
März	06. Mär	Stammabend ist in den Sport-/ Fasnachtsferien Morgestraich 11.3.	Hofmatt, Münchenstein	Vom Schatztauchen zur Marinearcheologie: Niklaus Graf-Sandizell
	20. Mär	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel	
April	03. Apr	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein	Sun Charter, Richtig Chartern, heisse Tipps: Marc Rosendahl
	Fr.5.4. bis Sa. 13.4.	St. Malo Törn	Saint Malo	
	17. Apr	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel	
Mai	08. Mai	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein	Rituale von der Schiffstaufe bis zur Seebestattung: Kurt Nägeli
	22. Mai	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel	
Juni	05. Jun	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein	
	12. Jun	Vorstandssitzung	Hofmatt, Münchenstein	
	19. Jun	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel	
	Sommerpause			
August	Datum siehe Webseite	Süsswassertag	Neuenburgersee	auf Privatyachten
September	18. Sep	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel	
Oktober	16. Okt	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein	
	30. Okt	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel	
November	Freitag, 15. Nov	GV RG Basel	Gasthof Mühle Aesch	
	30.11.19	GV CCS Schweiz	Luzern, RG Vierwaldstättersee	
Dezember	04. Dez	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein	
	11. Dez	Weihnachtsessen	Seemannskeller, Basel	

RB YACHTING



Die Bootswerft in der Region Basel

RB Yachting + Spritzwerk AG
Rheinstrasse 18
CH-4133 Pratteln

www.rbyachting.com
info@rbyachting.com
Telefon +41 (0) 61 821 60 10

Offizielle Vertretung



Servicestelle für Heizungen

Grosse Spritzkabine 16 m x 6 m



St. Malo Segeltörn

Freitag 20.04.2018

Um 06:30 war gemeinsame Versammlung der Törn-Teilnehmer vor dem Basler Bahnhof angesagt. Nach herzlicher Begrüssung verstauten wir unser Gepäck in den Anhänger und stiegen in den Bus ein. Da wir etwas Stau bei Rennes hatten, trafen wir etwas später als geplant, um ca. 21:00 in St. Malo ein. Wir verstauten unser Gepäck in die uns zugeteilten Segelschiffe. In einem Restaurant in der Nähe des Hafens genossen wir unser gemeinsames Nachtessen. Kurz vor 23:00 und gespannt auf unseren ersten Törntag, liessen wir uns auf den Schiffen in den Schlaf hinein wiegen.

Samstag 21.04.2018

Nach dem Einkauf, den Vorbereitungen und der Einweisung starteten wir gutgelaunt und mit schönem Wetter um 15:25 vom Hafen St. Malo nach Saint-Cast. Wir hatten zuerst Wind von E, dann NE. Wir hatten Wind von um 3 - 4 Beaufort und eine Bootsgeschwindigkeit von 3.1 – 5.3 Knoten. Die Stromabdrift versetzte uns in der ersten Hälfte der Strecke um +3° und im letzten Viertel der Strecke um +2°. Mit Berücksichtigung der Missweisung ergab sich eine Abdrift in der ersten Hälfte um +1°. Beim Einfahren zum Hafen Saint-Cast mussten wir den Tiefenmesser im Auge behalten; gemäss Karte hatte es einige Untiefen. Im Ganzen sind wir 10.4 Meilen gesegelt und 0.6 Meilen unter Motor; das heisst, wir sind die Etappe kurz vor Saint-Cast mit Motor in den Hafen gefahren. Felix bekochte uns mit einem köstlichen Indischen Gericht.

Sonntag 22.04.2018

Um 09:25 starteten wir bei schönem Wetter und nach einem kräftigen Morgenessen aus dem Hafen von Saint-Cast. Ziel war es, am frühen Nachmittag in Saint-Quay-Portrieux einzutreffen, da dort ein Fest mit lokalen Spezialitäten stattfand. Wir waren sehr auf die Coquilles St. Jacques gespannt. Wir konnten mit SW Wind und 1 -3 Beaufort nur 1.9 sm segeln und mussten 27.6 sm zum Hafen Saint-Quay-Portrieux motoren. Wir konnten eine gute Portion Coquilles St. Jacques einkaufen, dazu Seezunge, guten lokalen Weisswein aus der Gegend, ein Cidre für den Apéro sowie einen genussvollen Kuchen. Wir assen am gleichen Abend die Coquilles mit Wein und zum Dessert Kuchen. Unser Skipper zauberte an Bord ein Coquilles a la Hugo auf den Tisch... exzellent!!

Montag 23.04.2018

Nach dem Briefing verliessen wir um 09:05 Saint-Quay-Portrieux. Wir hatten offengelassen welche der Inseln, Guernsey oder Jersey, wir anpeilen würden. Der Grund war, falls wegen fehlendem Wind Guernsey nicht erreicht werden konnte, dass wir dann auf Jersey ausweichen würden. Wir segelten anfangs um die 2 kn und wechselten auf Motor, da der Wind nicht die im Windbericht versprochenen 3-4 Beaufort brachte, sondern sich eher durchschnittlich zwischen 1 - 2 Beaufort bewegte. Wir entschieden uns für Jersey. Wir hatten beim ersten Viertel der Strecke bis Jersey (47.4 sm) +5° Stromabdrift, in der Mitte flachte

LF La Corbière



die Stromabdrift auf $+3 - 2^\circ$ ab; die letzten 17 sm bis zum Hafen Saint Helier von Jersey hatten wir eine Stromabdrift von -4° . Nach dem Einfahren im Hafen von Saint Helier verloren wir einen Fender, den Pavel mit dem Bootshaken wieder an Bord bringen konnte. Wir waren positiv überrascht und mussten lachen, als aus der Hafenkommmando-Zentrale per Lautsprecher für das Auffangen des Fenders quer durch den Hafen gratuliert wurde. Nach einem köstlichen „Fischnacht a la Markus“ (Die Seezunge, die wir in Saint-Quay-Portrieux gekauft hatten), schlummerten wir in unseren Kajüten ein.

Dienstag 24.04.2018

Wir wachten um 08:00 im Hafen St. Helier von Jersey auf. Nach dem Morgenessen und der Tagestoilette gingen wir auf eine Stadtbesichtigung, dabei machten wir auch eine Visite durch die Markthalle. Da wir keine Pfund Sterling (lokale Währung von Jersey) hatten und auf Kreditkarte angewiesen waren, kauften wir die notwendigen Esswaren, die uns fehlten, in einem Supermarkt ein. Um 12:25 verließen wir Saint Helier in Richtung St. Peters Port auf der Insel Guernsey. Wir hatten Wind

aus SW und rechneten mit einem Wind gemäss Wetterbericht von 3 -4 Beaufort. Der Wind hielt sich aber mit 1- 2 Beaufort ziemlich in Grenzen. Wir mussten von den total 27.6 sm (St. Helier – St. Peter Port) 20.4 sm motoren, erst ca. 1.5 sm vor dem Hafen St. Peters Port hatten wir plötzlich 4-5 Beaufort, die wir segelten. Im Hafen gab es keine Verbindung zwischen dem Landesteg und dem Festland. Wir mussten das Dingi wieder aufblasen, das wir vor dem Törn verstaub hatten. Wir ruderten vom Landesteg an die Festlandmole. Dabei brach Pavel als Ruderprofi sämtliche Rekorde. An Land gingen wir in ein hafennahes Pub, assen Fish & Chips und sahen uns ein gutes und spannendes Fussballspiel Liverpool gegen Roma an. Liverpool gewann 5:2!

Mittwoch 25.04.2018

Nach einem guten Frühstück im Hafen von St. Peters Port und dem morgendlichen Briefing legten wir um 10:45 Richtung Saint-Quay-Portrieux los und waren positiv überrascht, dass wir nach Verlassen des Hafens gute 5 Beaufort WSW Wind hatten. Gleich etwa nach einer halben Meile setzten wir Segel. Der Wind nahm zu und wir mussten ziemlich bald reffen, kurze Zeit später mussten wir auch das zweite Reff setzen. Wir hatten einen konstanten Wind zwischen 5 - 6 Beaufort mit Spitzen über 7 und waren froh, dass wir diesmal kein einziges Mal Motoren mussten. So segelten wir praktisch die ganze Strecke, das heisst ganze 51,7 sm. Den Motor mussten wir nur für die Hafen Aus- und Einfahrten einsetzen. Tagesbilanz war nur 1.9 sm Motor, was ein Highlight war. Wir holten das Defizit an Segelmeilen aus den Vortagen an diesem

windgünstigen Tag auf. Am Abend gönnten wir uns in einem Restaurant im Städtchen Saint-Quay-Portrieux den Champions League Match Bayern - Real Madrid; wobei Real Madrid 2:1 siegte.

Donnerstag 26.04.2018

In Saint-Quay-Portrieux erfuhren wir, dass am nächsten Tag (Freitag 27 April) sehr starker Wind um die 35 kn aufkommen werde. Somit entschieden wir uns, schon heute Donnerstag zurück nach St. Malo zu segeln. Ursprünglich hatten wir erwogen, Granville anzupeilen. Wir starteten um 10:55. Nach Hafenausfahrt auf KüG 133°, danach Kurs 71° bei S-Quadrant La Roselière. Nach 5,3 sm haben wir die Segel auf Schmetterling ausgebaumt. Nach 7 sm hatten wir den E-Quadrant Caffa BB querab, wechselten dann auf 63° für 0.7 sm bis LF Rohein querab, (1sm StB). danach auf Kurs 53°. Später ging es mit Kurs 90° an Cap Frehél vorbei Richtung St. Malo. In der Hafeneinfahrt St. Malo mussten wir zwei Fährschiffen ausweichen. Ein grosses englisches Fährschiff kam uns achterlich immer näher und hupte einmal, um uns auf seine Richtung hinzuweisen. Wir mussten nach Backbord ausweichen und um das Fährschiff drehen. Somit befanden wir uns hinter der Fähre, mussten aber auf die Wellen aufpassen. Danach kam ein kleineres Fährschiff von Backbord, das uns zum Ausweichen zwang. Beim Tanken im Hafen von St. Malo trafen wir Kollegen, die ebenfalls früher zurückkamen und auch Auftanken wollten. Nach dem Ankertrunk gab es einen Rindsbraten a la Roberto. Wir besprachen, was wir in St. Malo am nächsten Tag alles anschauen könnten, da wegen dem zu erwartenden starken Wind ein Landtag stattfinden musste.



Freitag 27.04.2018

Nach dem wir zusammengepackt hatten, weil wir für die Übernachtung das Schiff wechseln mussten, besichtigten wir die Altstadt und die Verteidigungsmauern von St. Malo. Wir beobachteten am Strand Kitesurfer, die den starken Wind und die Böen förmlich genossen. Sie sprangen und hoben bis zu 10 Meter ab, ein spezielles Schauspiel, was man mit 7 Bf Wind und Windspitzen bis zu 9 Beaufort, einem kleinen Brett und einem Stück Gleitschirm alles machen kann. Zum Nachtessen trafen wir uns mit allen Törn-Teilnehmern in einem Restaurant am Rand von St. Malo zu einem wunderbaren Nachtessen mit Coquilles St. Jacques als Vorspeise, Rindshuft als Hauptspeise und leckerem Dessert.



Samstag 28.04.2018

Um 06:00 war Tagwache. Wir assen ein kräftiges Morgenessen an einem der Hafenrestaurants. Danach, kurz nach 07:00 ging es per Bus und mit unserem Gepäck im Anhänger zurück Richtung Basel. Während der Fahrt las uns Daniela lustige Gedichte ihres Törns vor. Die Idee, den Törnbericht als Gedicht zu vertonen, war sehr gelungen; einige erkannten sich in den Anekdoten wieder. Wir lachten und schmunzelten. Um 20:15 erreichten wir den Basler Bahnhof SBB und verabschiedeten uns herzlich mit tollen und unvergesslichen Erinnerungen an unserem gemeinsamen Törn.

Roberto Fumagalli



Anzeige der Wasserhöhe über der Schwelle



Alle Fotos dieser Seite aus St. Malo



Jakobsmuscheln Festessen

*schnellstes Internet
bereits ab 9.90^{CHF/Mt.}*



Ktipp

Testsieger

K-Tipp Test Nr. 5/2018

Der K-Tipp hat die durchschnittliche Internetgeschwindigkeit der sechs grössten Schweizer Internetfirmen verglichen. Resultat: Mit Abstand am schnellsten surfen Sie mit einem Internet-Abo von breitband.ch! Alle Angebote finden Sie auf www.breitband.ch und wir beraten Sie gerne unter 061 826 93 07.

Hafenmanöverkurs Bodensee

Gut dreissig Jahre bin ich nun schon segelnd unterwegs. Steuern und navigieren auch in schwierigen Passagen und durch den Schären Garten in Schweden macht Frau quasi mit links, aber vor den Hafenmanövern habe ich mich dreissig Jahre gekonnt gedrückt. Ich hatte ja auch immer genügend Leute auf den CCS Yachten, die dies mit grossem Vergnügen übernommen haben, während ich dafür sorgte, dass der Ankertrunk mit Zubehör nach den für mich oft enorm stressig wirkenden Hafenmanövern für die Crew bereit stand.

Ja und dann kam doch vor drei Jahren die Idee von der eigenen Segelyacht, und ebenfalls im gleichen Jahr organisierte die RG Basel einen Hafenmanöverkurs am schönen Bodensee. Da winkte mein liebes Schicksal aber ziemlich intensiv mit dem Zaunpfahl. Trotzdem zögerte ich noch eine Weile mit der Anmeldung, bis Rahel Sameli mir mitteilte, dass eines der Boote als Frauenboot mit ihr als Skipperin geplant ist. Tja, was gab es denn jetzt noch für Ausreden? Eben, keine! Also wurde der Kurs gebucht.

Für den Kurs mietete die RG mehrere Bavaria 40 im Hafen von Langenargen, und alle Plätze waren ziemlich schnell ausgebucht. Allen voran das Frauenboot. Wir erlebten zwei herrliche Tage bei viel Sonnenschein und wenig Wind. Genau das richtige für SeglerInnen, die noch wenig Erfahrung in Sachen Hafenmanöver haben. Zig Mal durften wir das Boot längsseits, vorwärts und rückwärts anlegen und Rahel blieb die Ruhe selbst; auch wenn wir es immer wieder schafften, uns in kritische und peinliche Situationen zu manövrieren. Und siehe da, nach den zwei Tagen waren wir uns alle einig – das mit diesen Hafenmanövern ist ja tatsächlich machbar – yesss! OK OK! Der Faktor Wind spielte nicht mit, aber uns war das grad recht, konnten wir so doch ziemlich Selbstvertrauen tanken, und die Sache mit dem Manövern bei Wind verschoben wir auf das nächste Mal.



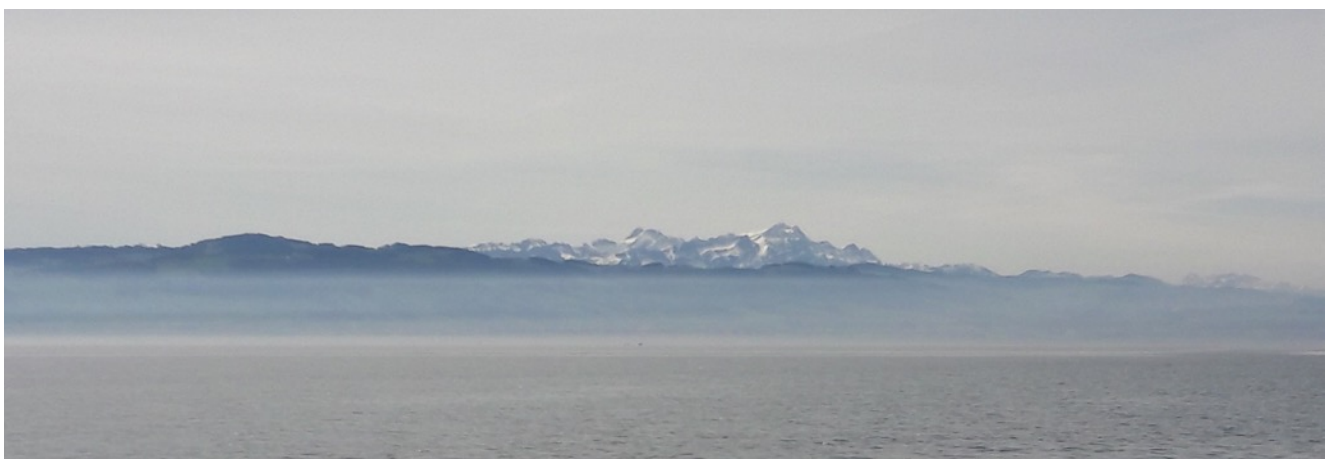
Schon zwei Monate später ergab sich dann meine erste Gelegenheit auf unserer Dvalin das Gelernte einzusetzen. Martin und ich waren in Sizilien zu zweit unterwegs und beim Hafenmanöver herrschten Bodenseeverhältnisse – also Sonnenschein und kein Wind. Ausserdem herrschte wenig Schiffsverkehr, und so stellte ich mich selbstsicher ans Steuer unserer HR 45 und der Hafenmeister winkte mir zu und zeigte auf Platz 45. Im Mittelmeer wird natürlich römisch-katholisch angelegt und so steuerte ich rückwärts den zugewiesenen Platz an. Alles verlief wie am Schnürchen, bis Dvalin, aus meiner Sicht sehr eigenwillig, nach links zog. Kleine Schweisstropfen perlten auf meiner Stirn und ich versuchte, alles Gelernte in Sekundenschnelle abzuholen mit dem Resultat, dass Dvalin perfekt und gerade im Hafenplatz festgemacht werden konnte. Martin wie auch der Hafenmeister machten Daumen-Hoch-Zeichen und ich fühlte mich stolz wie Anton. Von der Tatsache, dass Dvalin auf Platz 46 anstatt 45 lag, sehen wir mal ab. Man muss ja nicht kleinlich sein – der war ja schliesslich auch noch frei!

Da mir der letzte Kurs in so guter Erinnerung geblieben ist, und um das Manövrieren im Hafen nochmals so richtig intensiv zu üben, meldete ich mich auch dieses Jahr wieder an. Bei schönstem Aprilwetter gings an den Bodensee, wo die vier Skipper, Silvio Ofner, Arnold Flückiger, René Lattmann und natürlich unsere Super-Duper Hafenmanöverskipperin Rahel Sameli uns in Empfang nahmen. Nach einem gemütlichen Nachtessen und einer ruhigen Nacht auf den Booten, überraschte uns Rahel mit frischem Nespresso Kaffee – Maschine und Kapseln, alles von zuhause mitgeschleppt! Ja und nach dem Frühstück ging es dann los. Spannende Manöver auf dem offenen Wasser mit Hilfe von Fendern, „Dällerli“-Drehungen, jede Menge Hafenmanöver und jede Menge Spass. Für die Mittagspause gings in den Nachbarhafen, wo wir unsere Bavaria nach allen Regeln der Kunst in den Hafenplatz steuerten. Hier trafen wir auf zwei weitere Crews und tauschten unter Gelächter unsere Erfahrungen aus. Abends genossen wir ein gutes Nachtessen im Hafenrestaurant und danach fühlten wir uns ziemlich bald mit der nötigen Bettschwere versehen und machten uns auf den Weg zurück zu unseren Yachten. Auch der Sonntag begrüßte uns mit herrlichem Wetter und wenig Wind. Fast hatte ich den Eindruck, dass die RG nebst den Yachten auch das passende Wetter gemietet hat.



Mein Fazit: Ein sehr empfehlenswerter Kurs. Nicht dass man nach einem Wochenende zum absoluten Crack in Sachen Hafenmanöver abhebt, aber es bringt unglaublich viel, das gleiche Manöver x-mal zu wiederholen. Man kann sich Zeit lassen und den Skipper immer und immer wieder mit den gleichen Fragen und Fehlern nerven. Warum das gleiche Manöver zwei Mal perfekt funktioniert und danach in Anlauf drei, vier und fünf überhaupt nicht mehr. Das kann mal passieren, muss einfach grosszügig übersehen werden. Auch die Tatsache, dass in gewissen Häfen einige Pfähle nicht mehr ganz gerade stehen bleibt ein kleines Mysterium. Und auch jene Motoren, die total überhitzt den Geist aufgaben, wurden in kürzester Zeit wieder fahrtauglich gemacht. Wer noch nicht an einem dieser Kurse teilgenommen hat, hat definitiv etwas verpasst.

Lily Zweifel



Kleinparadies Insel Hanö (Ostsee)



In der Ostsee gibt es viele einsame abgeschiedene wundervolle Orte. Eine Insel hat es mir besonders angetan: Hanö. Kaum zwei Quadratkilometer gross, eine Hand voll Einwohner, einige Ferienhäuschen für schwedische Liebhaber der Natur ohne störende Zivilgeräusche wie Autos, liegt das Inselchen auf dem Weg von Ystad oder Bornholm nach Karlskrona, der schwedischen Marinebasis. Auf unserem Septembertörn 2018 von Kalmar nach Ystad war es wieder einmal Zeit, diesem Paradies einen Besuch abzustatten, zumal wir noch wegen Sturm zu einem Tag Aufenthalt gezwungen wurden.

Das Anlegemanöver bei 30 Knoten Wind und Wellen, die über die Hafenummauer preschten, war mit der Ovni mit defektem Bugstrahlruder nicht ganz einfach. Nach mehreren Versuchen fanden wir die Lösung mit Rückwärtsfahrt in die Lücke.



Ovni im Havnö Hafen



So lässt sich leben!!

Meist liegt man allein im Hafen um diese Jahreszeit. Doch des schlechten Wetters wegen flüchteten noch drei andere Segelboote in den Schutz des Hafens, unter anderem ein weiteres mit Schweizer Besatzung.

Als ich vor Jahren hier das erste Mal anlegte, war der Hafenmeister daran, Autopneus entlang der Anlegestelle weiss zu streichen, damit die Schiffe keine schwarzen Striemen erhalten, wie er sagte. Er sprach deutsch, war mit einer Schweizerin aus Olten verheiratet und hatte drei Berufe: Hafenmeister, Schriftsteller und Mitarbeiter der schwedischen Telekommunikation. Damals schon durften wir gratis eine Sauna benutzen direkt am Meer gelegen. – Heute im Jahr 2018 ist eine Frau Hafenmeisterin. Von ihr erfuhr ich, dass der damalige Hafenmeister nun in Paris lebt. Die weissen Fenderpneus sind immer noch sehr gut erhalten und zieren den Quai. Die Sauna ist auch immer noch da und darf auf Anfrage bei der Hafenmeisterin benutzt werden. (Sie gibt den Schlüssel ab).

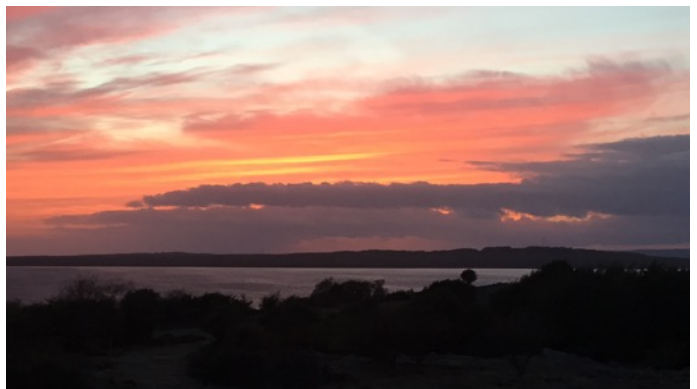
Was macht diese Insel denn so anziehend? – Es sind mehrere Dinge, die mich fesseln:

1. Der Leuchtturm. (16m hoch) Vom Hafen aus spaziert man durch einige Ferienhäuschen noch auf geteuerter Strasse danach auf einem Feldweg in etwa 10 bis 15 Minuten zum Leuchtturm hoch auf 60 m über Meer. Er thront zuoberst auf der Insel, am höchsten Punkt und ist derjenige unter seinesgleichen, der am weitesten leuchtet in der Ostsee: 21 sm. Kleinste Insel mit am weitesten sichtbarem Leuchtfeuer! Das ist doch mal was Besonderes! Zudem sieht er hübsch aus mit seinen ihn umgebenden Häuschen. Und rund herum weiden:
2. Rudel von Hirschen. Die Insel ist etwa zu zwei Dritteln bewaldet und darin lebt ein grosse Zahl sehr scheuer Hirsche, die sofort flüchten, wenn sie Menschen erblicken. Elegant hüpfen sie über die Felsen oder durch den Wald. Die einzige Siedlung am Hafen ist deshalb eingezäunt, damit die Tiere nicht das Angebaute in den Gärten fressen.
3. Wandern, wandern. Die Insel besitzt ein gut markiertes Wandernetz durch die Wälder, über Wiesen, über Felsen, mal am Meer, mal ganz im Dschungel des Waldes. Auf Schritt und Tritt begegnet man den Hirschen.

4. Die Aussicht vom Leuchtturm aufs schwedische Festland oder aufs Meer vor allem in den Abendstunden in dieser Ruhe mit - sofern man Glück hat - fantastischen Wolkenfarben ist gewaltig und Balsam für die Seele! Es gibt diesbezüglich einige Traumferienhäuschen am Meer mit privatem Whirlpool. Da lässt es sich wohl fühlen! (siehe Bilder)

5. Die Einsamkeit und das Geniessen der Natur. Wer das sucht, ist hier am richtigen Ort, wahrscheinlich nur in der Nachsaison. Eine Fähre verbindet die Insel mit dem ein bis zwei Seemeilen entfernten Festland in der Hauptsaison mehrmals täglich, in der Nebensaison nur noch zweimal, am Morgen und am späteren Nachmittag. Einkaufen kann man auf der Insel nichts. Es steht zwar ein Restaurant am Hafen, das aber nur in der Hauptsaison geöffnet ist. Diese Fähre bringt wohl im Sommer viele Wandertouristen nach Hanö, denn es wird entsprechend mit Hinweisen geworben für die Wanderungen über und um die Insel.

Hugo Buser





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!



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



Von St. Petersburg nach Helsinki

От Петербурга до Хельсинки



Crew: Rahel Sameli, Monika Naef, Vesna Dengl, Maja Graf, René Lattmann, Monika Tsai, Daniel Vetter

Lange geplant und endlich findet es statt: Der Städtebesuch in St. Petersburg und der anschließende Segeltörn von St. Petersburg nach Helsinki auf der CRUISING SWISS V, einer Ovni 455, vom 16. Juli bis zum 4. August 2018

16.7. - 20.07.: St. Petersburg

Schon früh begann unser Reisetag, denn um 0625 Uhr startete der KLM-Flug von Basel via Amsterdam nach Helsinki. Die ganze Reise nach St. Petersburg lief perfekt ab, ebenfalls der Transfer vom Flughafen zum Bahnhof in Helsinki und die anschliessende Zugfahrt nach St. Petersburg. Ab Vyborg kontrollierten russische Grenzbeamte akribisch unsere Visa, stempelten die sieben Schweizer Pässe und rüsteten uns mit der Migration Card aus, die wir bis zur Ausreise ja nicht verlieren durften! Am finnischen Bahnhof in St. Petersburg wurden wir herzlich von unserem russischen „Sailing Agenten“ Vladimir Ivankiv empfangen. Zwei Taxis brachten uns dann zu unserer Unterkunft, die mitten im Zentrum von St. Petersburg, gleich neben der WM-Schlussfest-Arena, lag. Anschliessend begleitete uns Vladimir bei unserem ersten Ausflug in die Innenstadt und zeigte uns schon mal ein paar Sehenswürdigkeiten. Unser erstes Ziel war ein Telefongeschäft, wo wir uns mit russischen SIM-Karten ausrüsteten. Diese waren vor allem wichtig, um mit Vladimir in Kontakt zu bleiben.

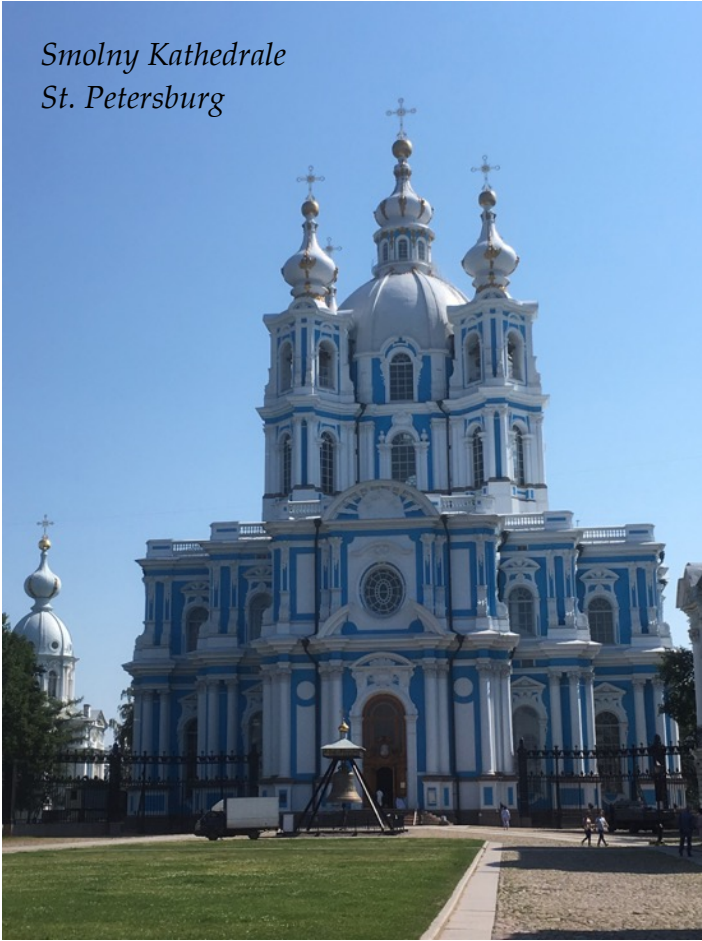
Unter der kundigen Anleitung unserer jungen und erfahrenen russischen Reiseführerin Katja besuchten wir während den nächsten vier Tagen die wichtigsten Sehenswürdigkeiten von und um St. Petersburg. Alle waren beeindruckt von der Architektur, den prunkvollen Palästen und Parkanlagen, der riesigen Gemäldesammlung der Eremitage und des russischen Museums. Die Erinnerungen an diese Tage in St. Petersburg werden ganz sicher nicht so schnell verblassen. Auch die lokalen und georgischen Köstlichkeiten und Getränke kamen nicht zu kurz!

21.07.: Endlich auf der "Cruising Swiss" und los nach Kronshtadt (Fort Konstantin) [18.2 sm, 2.20 h]

Mit zwei voll bepackten Taxis fuhren wir pünktlich um 0900 Uhr los Richtung Hafen des Central River Yacht Clubs. Der überwiegende Teil unserer Crew war schon früher mit der Cruising Swiss V unterwegs gewesen, was das Kennenlernen und Einquartieren beschleunigte. Da die offizielle Schiffsübernahme am Vorabend erledigt wurde, konnte auch der Einkaufstrupp gleich zum nächsten grösseren Supermarkt fahren und sich um das Einkaufen kümmern. Pech war nur, dass es gerade wie aus Kübeln zu regnen begann, als die unzähligen Einkaufsäcke ins Schiff transportiert wurden. Russische Papiersäcke sind leider nicht wasserdicht... Nachdem dann die vielen Waren im ohnehin schon vollen Schiff verstaut waren, war das Schiff soweit startklar.

Wir wussten eigentlich bis zum letzten Moment nicht sicher, ob wir zuerst der russischen Küste entlang Richtung Vyborg segeln durften, um dann dort die russischen Grenzformalitäten zu erledigen, oder ob wir schon am ersten Tag Russland in Kronshtadt in Richtung Finnland verlassen müssen. Vladimir scheute jedoch keine Mühen und Umstände, um unseren Wunsch zu ermöglichen. Eigentlich wollten wir am ersten Tag noch gar nicht auslaufen, doch die russische Navy änderte unser Vorhaben: Da am Sonntag früh die Barrieren in Kronshtadt wegen der Navy-Parade gesperrt werden und erst wieder am Abend aufgehen sollten, beschloss unsere Skipperin Rahel, noch am Samstagnachmittag nach Kronshtadt zu fahren, um von dort am Sonntag in aller Frühe loszufahren. Nach der Sicherheitsinstruktion durch Skipper 2 Monika N. und einer kleinen Verpflegung legten wir um 1800 Uhr los zu unseren ersten Seemeilen. Es war spannend, St. Petersburg über die Newa zu verlassen. Das Wetter hatte sich gebessert, am Himmel wechselten sich dunklen Wolken mit blauen, sonnigen Flecken ab, was für eine gewisse Dramatik sorgte. Am anderen Ufer sahen wir das imposante Krestowski Fussball-Stadion und im Hintergrund die Silhouette des 462 m

*Smolny Kathedrale
St. Petersburg*



Peterhof St. Petersburg



Palastplatz mit Winterpalast



St. Petersburg



hohen Lakhta Center. Unter der Obuchowski Autobahnbrücke durch, vorbei an imposanten russischen Kriegsschiffen, die sich mit der Flaggengala für die morgige Navy-Parade schmückten, erreichten wir gegen Sonnenuntergang Fort Konstantin. Am Steg genossen wir unser erstes Abendessen auf dem Schiff und bereiteten die morgige Etappe nach Bukhta Dubkovaya vor.

22.07.: Frühe Abfahrt in die Bukhta Dubkovaya [33.7 sm, 6.22 h]

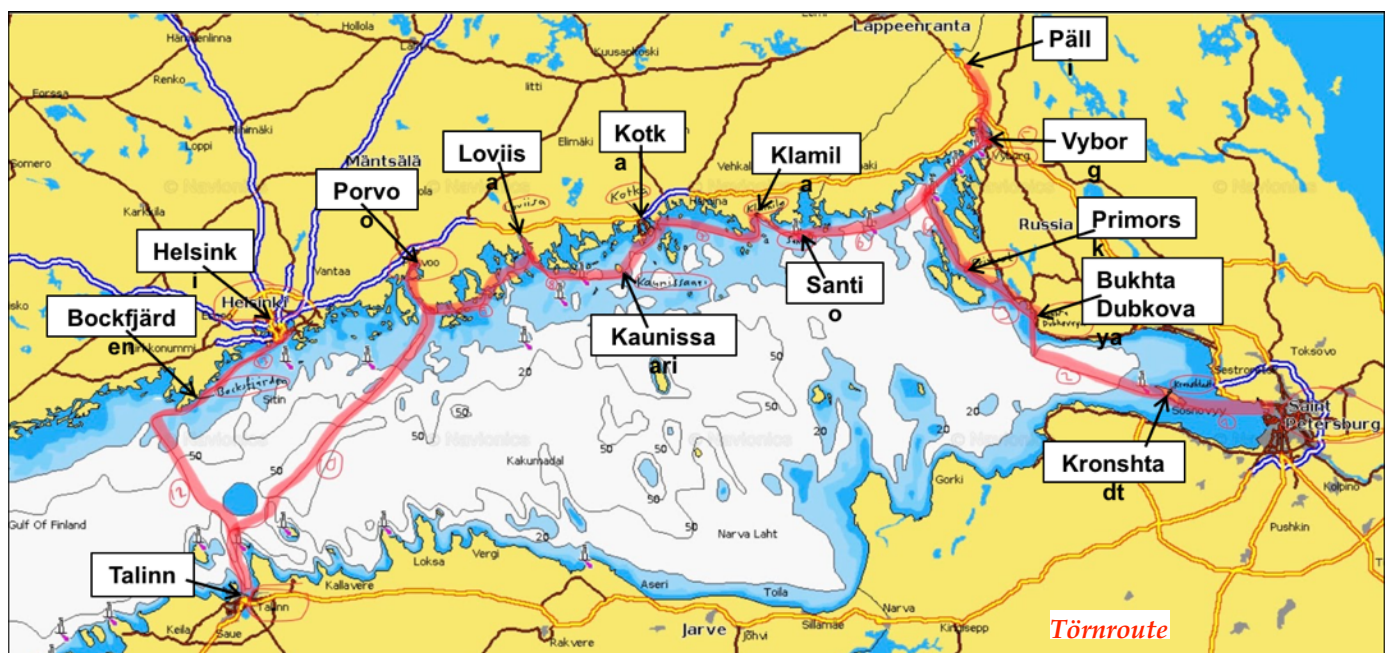
Da wir nicht mit Sicherheit herausfinden konnten, wann die Sperren bei Kronshtadt für die Navy-Parade geschlossen werden sollte, gingen wir auf Nummer sicher und legten vor 0700 Uhr ab. Entlang der Fahrstrasse verliessen wir St. Petersburg Richtung Bukhta Dubkovaya. Regem Verkehr begegneten wir auf den ersten Meilen. Je weiter wir uns von unserem Startpunkt entfernten, umso weniger wurde der Schiffsverkehr. Dafür nahm die Sicht stetig ab und wir rechneten immer mit Regen, der dann aber zum Glück nie bis zu uns kam. Unsere Strecke war mehr oder weniger durch Fahrwasser vorgegeben, was bedeutete, dass wir meistens unter Motor fahren mussten. Mit Vladimir hatten wir gestern besprochen, dass wir eigentlich auch eine Ecke des Fahrwassers schneiden könnten, um etwas zu segeln. Es handelte sich um ein Gebiet, wo theoretisch Schiessübungen stattfinden könnten. Doch ausgerechnet heute war diese Ecke belagert mit Kriegsschiffen, so dass wir uns freiwillig entschieden, den Bogen schön auszufahren und im Fahrwasser zu bleiben. Zum

Glück kam der Wind wunderbar von Osten, und wir konnten nun die Segel setzen.

Da wir leider keine russischen Seekarten hatten und auch die englische Seekarte im Detail fehlte, waren wir auf die Navionics-Karte auf dem iPad und den Revierführer für die russische Küste angewiesen. Damit erreichten wir mit etwas Anspannung die schöne Bukhta Dubkovaya, wo uns das gut ausgesteckte, aber enge Fahrwasser zu unserem Hafenplatz führte. Drei grosse Felsen gerade parallel vor unserem Anlegeplatz erforderten von unserer Skipperin volle Aufmerksamkeit. Via Vladimir war der Hafenmeister über unser Kommen informiert und am Steg warteten bereits zwei Männer auf uns, die uns beim Anlegen behilflich waren.

Die Bukhta Dubkovaya ist einsam gelegen und umgeben von dichten Wäldern und ein Naherholungsgebiet für die St. Petersburger. Die kleine Hafenanlage sowie das Sanitärgebäude sind neu. In der näheren Umgebung gibt es auch ein paar neue Ferienbungalows und sogar ein kleines Hotel. Der Abstecher hier hin war ein wirklich guter Tipp von Vladimir, und allen gefiel es hier sehr gut.

Da wir schon vor 0700 Uhr gestartet waren, hatten wir nun den ganzen Nachmittag zur freien Verfügung. Die einen verbrachten den heissen Nachmittag auf dem Schiff, andere machten einen Spaziergang zum nahe gelegenen Strand, wo sie badeten. Für das Abendessen besuchten wir das Restaurant, wo wir uns das erste Mal so richtig durch die russischsprachige Speisekarte kämpften. In St. Petersburg gab es diese immer auch mit englischer Übersetzung. Schon wieder



waren wir froh, dass unsere russische Dolmetscherin Vesna mit uns auf dem Schiff war; schon wieder konnte sie uns helfen, diesmal beim Bestellen! Von unserem Tisch aus mit Blick direkt zum Meer konnten wir einen wunderbaren Sonnenuntergang und Abend (und die ersten Mücken) geniessen.



23.07.: Ein schöner Segeltag nach Primorsk [23.2 sm, 5.45 h]

Gegen 9 Uhr starten wir unseren Tag mit dem Frühstück draussen im Sonnenschein. Nach dem gemütlichen Start verliessen wir die hübsche Bukhta Dubkovaya und navigierten zurück ins Hauptfahrwasser. Von dort aus segelten wir bis vor die Hafeneinfahrt von Primorsk, unserem nächsten Hafen. Dank unserer zwei Regatta Spezialisten Maja und Daniel wurde der Gennaker ausgepackt und gesetzt. Deshalb konnten wir einen beachtlichen Teil der Etappe mit dem Gennaker segeln, ansonsten auf einem Amwindkurs mit 3-4 Beaufort durch den Björkesund - es war herrlich.

Ein von Vladimir vororientierter, winkender Hafenmeister empfing uns bei der Ankunft. Im Hafenmeisterbüro erschienen dann überraschenderweise zwei Männer in Uniform, die sich zuerst die Cruising Swiss V von Nahem ansahen und unsere Pässe und den Flaggenschein genauer unter die Lupe nahmen. Selbst Vladimir, der unsere Reise den Behörden detailliert angemeldet hatte, staunte über diese Aktion. Englisch wird ausserhalb von St. Petersburg nicht gesprochen doch dank Vesna gestalten sich die Gespräche nicht allzu kompliziert. Mit unserem überwiegend weiblichen Charme brachten wir schliesslich auch diese Aufgabe erfolgreich hinter uns.

Nach dem verdienten Apéro gab es auch eine Dusche auf dem Ponton, denn Duschen gibt es hier (noch?) nicht. Nach dem heissen Sommertag war dies eine herrliche Erfrischung.

24.07.: Auf nach Vyborg! [32.2 sm, 7.20h]

32 Seemeilen erwarteten uns auf dem Weg nach Vyborg, unserer letzten Station in Russland. Auf unserem Weg nordwärts konnten wir zuerst wieder herrlich mit dem Gennaker segeln und dabei die wunderschöne Küste mit Laubwäldern betrachten. Vor der Fahrwasserabzweigung Richtung Nordosten holten wir die Segel ein, denn der Wind kam nun direkt von vorne. Wir starteten den Motor für das letzte Stück bis nach Vyborg. Dank der anspruchsvollen Navigation entlang der Fahrwassertonnen wurde uns nie langweilig.

Und dann endlich: Vyborg lag vor uns, gut zu erkennen am prominenten weissen Burgturm. Am Steg der Marina empfing uns bereits Vladimirs Freund Igor. In Absprache mit Vladimir organisierte er für uns ein paar hundert Meter vom Hafen entfernt eine russische Sauna (ein Erlebnis!), denn wir blangten nach einem weiteren heissen Tag auf eine erfrischende Dusche.



25.07.: Stadtrundgang in Vyborg

Heute legten wir einen Landtag ein, um uns die Stadt Vyborg anzuschauen. Gegründet wurde Vyborg 1293 von den Schweden. Anschliessend wechselte die Stadt mehrmals den Besitzer und wurde nach dem Winterkrieg 1939-40 sowjetrussisch. Heute erinnern die alten Bürgerhäuser an den vergangenen Ruhm. Einige der Häuser mit den farbigen Fassaden werden zur Zeit wieder schön hergerichtet. Auf dem Stadtplan des Tourismusbüros ist ein Stadtspaziergang aufgezeichnet, der an renovierten Gebäuden, teils an Überresten ehemaliger wichtiger Bauten vorbei führt. Der krasse Unterschied zwischen der prunkvollen Zaren-Stadt St. Petersburg und der russischen Provinz Vyborg war sehr augenfällig.



26.07.: Auf Wiedersehen Russland - hallo Finnland! [81.3 sm, 18.07 h]

Ein spezielles Programm erwartete uns heute. Ursprünglich war vorgesehen, dass wir nach Vyborg fahren, hier die Ausreiseformalitäten erledigen und anschliessend auf die finnische Zollinsel Santio fahren. Doch alles ist in diesem Jahr anders, denn die russischen Behörden haben kurzerhand die Zollstelle in Vyborg geschlossen, was für uns einen längeren Umweg



in den Saimaa-Kanal zur Folge hatte. Der ganze Tag wurde nun zur Rechnererei, ob wir zeitlich mit dem ganzen zu erledigenden Programm, sprich den zu bewältigenden 180 Seemeilen, rechtzeitig in Finnland einklarieren würden.

Damit wir abends vor 2000 Uhr auf der Insel Santio ankommen konnten, mussten wir schon kurz nach 0400 Uhr in Vyborg losfahren. Zuerst in den Saimaa-Kanal mit über 50 m Höhenunterschied bis zur Schleuse 5 von Pälli, dort Zollformalitäten erledigen, dann zurück zur Schleuse 1 bei Brusnicnoe, wo weitere russische Ausreiseformalitäten auf uns warteten. Anschliessend mussten wir im gestreckten Galopp unter Motor nach Santio.. Nach unserer Vorankündigung per Funk erwarteten uns dort am Steg

die finnischen Zoll- und Einreisebehörden, die abgesehen von uns noch weitere Grenzgänger zwischen Finnland und Russland abfertigten.

Grundsätzlich müssen wir zugeben, die ungeplante Flussfahrt hat sich gelohnt. Vor allem die frühe Abfahrt bei Dämmerung und die ersten paar Meilen zur frühen Stunde waren wunderschön. Ausserdem profitierten wir wahrscheinlich von unserer frühen Ankunft bei den Schleusen, da dann der Berufsverkehr noch nicht so stark war, um uns bei den 10 Schleusengängen zeitlich aus dem Takt zu bringen. Gespannt näherten wir uns der Schleuse 5, wo die erste Zollstelle auf uns wartete. Zuerst legten wir aussen am seitlichen Steg an, doch als Vesna und Rahel oben an der Treppe angekommen waren, erklärte ihnen der Zollbeamte, dass wir für den Zoll in die Schleuse einfahren müssen. Also fuhren wir in die Schleuse und liessen uns in die Höhe heben. Oben angekommen, empfingen uns zwei Zollbeamte, die unsere Pässe und die Crewliste sehen wollten. Der eine Beamte ging mit den Papieren ins Büro, während der zweite mit Skipper Rahel auf das Schiff ging und alle Kojen und viele Stauräume durchsuchte. Dies tat er einigermaßen systematisch, indem er alles mit einer kleinen Kamera auf der Schulter fotografierte. Heute freute sich Rahel das erste Mal ob der Hitze hier im Norden, denn während der Durchsuchungsaktion im Schiff war es unsäglich heiss. Dem Zöllner lief der Schweiß nur so runter. Die Hitze motivierte ihn - und später auch seine finnische Kollegin -, die Durchsuchungsaktion nicht unnötig in die Länge zu ziehen. Schliesslich kam auch der zweite Zöllner wieder aus seinem Häuschen zurück und überreichte uns die Papiere, nun mit einem zweiten Stempel, der unsere Ausreise bestätigte im Pass.

Wir konnten also Schleuse 5 verlassen und machten uns im Eiltempo an die Rückfahrt zur Schleuse 1. Bis zur Schleuse 2 begegneten wir fast keinen anderen Schiffen ausser zweimal einem mit Holz beladenen Frachter. In der Schleuse 2 mussten wir das erste Mal weiter nach vorne fahren, denn von hinten kam noch das finnische Passagierschiff "Carelia" in die Schleuse. Mit ihr kann man von Lappeenranta aus visumsfreie Ausflüge nach Vyborg und St. Petersburg machen - sicher eine gute Möglichkeit, diese russischen Städte ohne grosse Bürokratie zu besuchen! Kurz nach der Schleusenausfahrt liessen wir die "Carelia" überholen, denn diese stampfte mit einem um einiges

schnelleren Tempo den Kanal hinunter als wir. Dennoch sahen wir sie wieder vor der Schleuse 1 und wir beschleunigten unsere Fahrt, damit es uns auch noch in denselben Schleusengang reichen würde. Doch der Schleusenwart schloss die Tore vor unserem Bug und liess uns also warten. Während der Warterei fiel uns auf, dass offensichtlich auch hier oberhalb der Schleuse Zollabfertigungen stattfanden und wir dazu also nicht unbedingt nach unten zum eigentlichen Steg mussten. Kaum angelegt, eilte auch schon ein Zöllner zu uns. Leider war dieses Exemplar nicht mehr so entspannt und freundlich wie seine Kollegen bei Schleuse 5, so dass der arme Mann schon bald dem Verzweifeln nahe war mit uns. Da wir nur das Original vom Flaggenschein mit uns führten, mussten wir doch noch unterhalb der Schleuse beim unteren Zollsteg anlegen, denn dort ist das Büro mit Kopiermaschine. Hier kam nun auch der eigentlich heikle Moment unserer Reise: Das Ausklariieren mit Skipperwechsel, was zur Zeit eigentlich gar nicht geht in Russland! OK, irgendwie funktionierte es für uns (danke, Vladimir!) und nachdem der Zöllner uns den Flaggenschein und die Pässe zurückgegeben hatte, fuchtelte er nur verzweifelt und wild und sagte: "Go, go - go to Helsinki!" Dies liessen wir uns nicht zweimal sagen und legten sofort mit Volldampf los, ohne einen einzigen Blick zurück zum Zöllner zu werfen.

Wieder durch das betonnte Fahrwasser ging die Fahrt an Vyborg vorbei Richtung Ostsee und Santio im Fahrwasser Nummer 4. Auf dieser Strecke muss man hoffen, dass keine Panne mit dem Schiff geschieht, denn man befindet sich hier in einer Art extraterritorialem Korridor, den man nicht verlassen darf, da man hier eigentlich noch im russischen Hoheitsgebiet ist, aber bereits ausklariert hat. Uns ist dann zum Glück auch nichts passiert. Zudem mussten wir sämtliche Fleisch- und Molkereiprodukte, die wie an Bord hatten vertilgen. Eine Einfuhr nach Finnland ist nicht erlaubt. Tageskoch Daniel hat eine Meisterleistung hingelegt. Uns platzten die Bäuche! Je näher wir uns jedoch der russisch-finnischen Grenze näherten, desto häufiger fehlten im Fahrwasser Lateral- und Kardinalzeichen, die eigentlich in unserer elektronischen Karte eingetragen waren. Erst nach Überfahrt der finnischen Grenze war die Betonung wieder vorhanden. In dem flachen Wasser und mit etwas Wind von hinten, erreichten wir unter Motor um 1912 Uhr die finnische Zollinsel

Santio. Dort empfingen uns ein paar Zollbeamte. Der eine nahm sich unserer Pässe an, während die anderen drei mit Skipper Rahel erneut das Schiff durchsuchten. Zum Glück war es immer noch sehr heiss, so dass die Durchsuchung schnell ein Ende fand. Nach erfolgreicher Zollabfertigung starteten wir zu unseren heutigen letzten 11 sm nach Klamila. Um 2230 Uhr erreichten wir dann die grosszügige, jedoch vereinsamte Hafenanlage und konnten uns jeden beliebigen Platz aussuchen. Leider gab es am sonst modernen Steg weder Wasser noch Strom für uns, so dass wir weiter auf unsere Wassertankfüllung warten mussten. Der Grund unseres leeren Wassertanks war, dass die Wasserqualität in den russischen Häfen fragwürdig war. Deshalb wurde der Wassertank von unserer Vorcrew zuletzt in Finnland aufgefüllt.

27.07.: Von Klamila nach Kotka und Kaunissaari [35 sm, 7.05 h]

Ein wunderbar klarer und sonniger Morgen erwartete uns. Da sämtliche Sanitäreanlagen im Hafen verschlossen waren und wir auf einem trockenen Wassertank sasssen, suchten wir zuerst nach Waschmöglichkeiten. Im nahen Wald fand unser Scout Monika T. zwei Komposttoiletten mit Laubspülung. Etwas Flussaufwärts fand die Frühaufsteherin einen kleinen Badestrand. Wieder sauber und erfrischt, genossen wir dann unser Frühstück in der Sonne. Danach erwartete uns der erste eigentliche Schären-Segeltag, der seine Versprechen hielt. Mit den finnischen Sportbootkarten kann man sicher durch die unzähligen Inseln fahren, wenn man sich an die empfohlenen Routen hält. Dies haben wir auch gemacht und sind nach rund 5 Stunden Fahrt in Kotka angekommen. Bereits vor dem Hafen ist uns aufgefallen, dass nicht nur viele, sondern sehr viele Schiffe unterwegs waren und dies auch beflaggt. Im Hafen war schliesslich grosse Partystimmung und alle Plätze besetzt. Immerhin konnten wir bei der Tankstelle kurz anlegen, wo wir endlich Wasser in unsere ausgetrockneten Tanks auffüllen konnten. Einen Platz konnte uns der Hafenmeister in Kotka nicht organisieren, dafür empfahl er uns einen nahegelegenen Hafen auf der Insel Kaunissaari. Der dortige Hafenmeister versicherte am Telefon, dass er genügend Platz für uns hätte und so machten wir uns auf den Weg zur Insel mit einer spektakulären Einfahrt. Kurz vor uns

lief die Fähre in Kaunissaari ein, so dass wir dieser mehr oder weniger folgen konnten bzw. uns diese das Auffinden der vielen Seezeichen im Gegenlicht erleichterte. Im Hafen auf der Insel Kaunissaari empfing uns der Hafenmeister am Steg und wies uns einen Platz zu. Perfekt war nicht nur der Platz, sondern überhaupt der ganze Hafen mit Insel. Und schlussendlich waren wir sogar froh, dass Kotka ein Hafenfest feierte und keinen Platz für uns hatte! Wir hatten auch Glück, dass der einzige Laden auf der Insel für uns nochmals die Türen öffnete, sodass wir endlich wieder frische Milchprodukte und etwas Früchte und Gemüse einkaufen konnten. Die Auswahl war bescheiden, unsere Ansprüche jedoch auch. Zufrieden verbrachten wir den Abend an Bord und bewunderten die totale Mondfinsternis dieser Nacht.

28.07.: Von Kaunissaari nach Loviisa [24 sm, 5.30 h]

Am nächsten Morgen wurden wir durch starke Windböen geweckt, die die „Cruising Swiss“ durchschüttelten. Zum Glück lag jedoch der Anlegeplatz günstig im Wind. Leider konnten wir auf der herrlichen, typisch skandinavischen Insel nicht länger verweilen, sondern mussten weiter Richtung Westen. Auch heute meinte es der Wind wieder gut mit uns, deshalb setzten wir das Stagesegel und banden das 3. Reff ein. Mit der steifen Brise aus Osten konnten wir wiederum mit achterlichem Wind durch die Schären nach Loviisa flitzen! Da die Platzverhältnisse im Fahrwasser teilweise doch eher eng waren und wir häufig Kurswechsel machen mussten, entschied sich unsere Skipperin Rahel konservativ für eher wenig Tuch, dennoch rauschten wir flott unter Segel an den Steinen, Inseln und Seezeichen vorbei.

Bei der Einfahrt in die Bucht von Loviisa wurde das Fahrwasser wieder richtig eng und untief neben dem Fahrwasser. Zwar konnten wir unseren Hubkiel hochziehen, doch dafür sorgte nun der zünftige Seitenwind, dass wir ziemlich Drift hatten. Doch Navigation und Rudergänger hatten dies bestens im Griff, so dass wir ohne Probleme in Loviisa ankamen.

Natürlich war es auch heute wieder sehr warm. Da wir schon am Nachmittag angekommen waren, hatten wir einige freie Zeit bis zum Abendessen. Die einen nutzten diese für einen Ortsspaziergang, andere schliefen und wieder andere gönnten sich eine Abkühlung in der Bucht. Das Wasser war mindestens 23 Grad

warm und am liebsten wären wir noch viel länger im kühlen Nass geblieben - es war einfach herrlich.

Zum Abendessen gingen wir an Land in ein nahe gelegenes Restaurant beim Hafen. Glücklicherweise hatte die Stadt-Crew vom Nachmittag bereits reserviert, denn es war hier ziemlich viel los mit Livemusik. Danach wurden noch unsere Bordvorräte mit Fisch-Delikatessen und frischen Früchten und Gemüse vom nahen Supermarkt ergänzt.



29.07.: Von Loviisa nach Porvoo [38.6 sm, 7.50 h]

Frühe Tagwache war angesagt, denn unser heutiges Tagesziel Porvoo wollten wir nicht zu spät erreichen. Wiederum mit Ostwind, kamen wir flott voran, heute mit der gerefften Genua, da die Fock wegen verbogenen und ausgerissenen Stagreitern heute nicht einsetzbar war.

Abgesehen von den russischen Hafenorten, war Porvoo für uns ein gesetztes Zwischenziel. Denn hier lagerte Vorskipper Martin die ganze Bordapotheke der "Cruising Swiss" ein, bevor er mit dem Schiff nach Russland fuhr. Dies deshalb, weil die russischen Behörden keine verlässliche Auskunft geben konnten oder wollten, welche Medikamente eingeführt werden dürfen und welche verboten sind. Ziemlich ärgerlich, denn Vladimir erkundigte sich extra bei den zuständigen Behörden im Vorfeld des Törns.

Die gesamte Bordapotheke war noch da und wurde während der etwa zwei Wochen gut in der Kühle aufbewahrt. Wir bedankten uns bei der netten Dame im Café, das als Hafenzentrum dient, mit ein paar kulinarischen Mitbringsel aus der Schweiz. Wieder vollständig ausgerüstet, konnten wir uns nun auf den Schlussspurt unserer Reise freuen.

COUVERTURE CONTRE VENTS ET MARÉES

L'assurance idéale dans tous les cas.
Des conseils compétents, efficaces et personnels.

MURETTE 
Assurances de bateau CCS

Thunstrasse 18 | CH-3000 Berne 6 | +41 (0)31 357 40 40
info@murette.com | www.murette.com

30.07.: Von Porvoo über den Finnischen Meerbusen nach Tallinn [75.6 sm; 12.56 h]

In der Crew diskutierten wir die Optionen für die restlichen Törntage: Entweder in den finnischen Schären bleiben und das Sommerwetter beim Segeln und Baden geniessen oder einen Abstecher nach Tallinn, die Hauptstadt Estlands, machen. Demokratisch entschieden wir uns für Tallinn und starteten deshalb bereits um 0800 Uhr unsere Tagesreise.

Obwohl die Distanz von Porvoo nach Tallinn nicht die kürzeste ist, wollten wir spätestens heute übersetzen, denn allmählich liess der Wind wieder nach und wir wollten sicher nicht zweimal ohne Wind 70 sm weit motoren. Unsere Fahr- richtung war zuerst süd- und dann südwestwärts und der Wind aus Südosten damit ideal. Mit guten 5 Bf Wind flitzen wir bei schönstem Wetter durch die Wellen und konnten so heute nach dem Küstensegeln einen richtig flotten Segeltag im offenen Wasser geniessen. Die letzten 10 sm nach Tallinn navigierte unsere Skipperin 2 Monika N. mit Hilfe des Radars. Sicher und ohne Fehl und Tadel kommandierte sie die "Cruising Swiss" durch das Labyrinth der Fahrstrassen und in die sichere Old City Marina von Tallinn.

31.07.: Stadtbesichtigung in Tallinn und Ausflug zum Segelmacher

Heute teilten wir unsere Crew nach Interessen auf: Jene, die Tallinn noch nicht gesehen hatten, machten sich auf für einen Stadtbummel durch die schöne Altstadt. Der Rest kümmerte sich um anstehende Bootsarbeiten: Segelreparatur beim Segelmacher und Organisieren einer neuen Gasflasche für die nächste Crew.

Am späteren Nachmittag trafen wir uns dann schliesslich alle in der Altstadt in einem Kaffee. Hier in der Stadt war es wieder sehr heiss und auch schwül und wir schwitzten alle sehr. Beim Herumlaufen stellten wir fest, dass im Moment das europäische Jugendchorfestival in Tallinn stattfindet. Kein Wunder also, dass man ganz viele verschiedene Sprachen hört und Gesichter sieht in den Strassen!

Die Old City Marina verfügte über Sanitär- anlagen, die nichts zu wünschen übrig liessen. Nach der heissen Stadtbesichtigung war dies gerade das Richtige, um sich auf einen angenehmen Abend vorzubereiten. Das Abend- essen genossen wir dann im wunderbaren Restaurant "Farm", unsere Skipperin Rahel kannte dieses noch vom letzten Jahr. Auch

diesmal wurde sie und auch wir nicht von der estnischen Küche enttäuscht, die uns noch lange in guter Erinnerung bleiben wird.



1.08.: Nationalfeiertag auf der "Cruising Swiss" und Rückkehr nach Finnland [49.7 sm, 8.45 h]

Heute Morgen stand unsere Skipperin Rahel sehr früh auf, denn schliesslich musste unser Schiff am Nationalfeiertag ordentlich beflaggt werden. Noch vor dem Frühstück verknüpfte sie alle Flaggen mit winzigen Palsteks zusammen, um die "Cruising Swiss" feierlich über Top zu beflaggen. Leider mussten wir feststellen, dass der vorhandene Flaggensatz für das grosse Schiff zu klein war, aber immerhin hatte sich Rahel redlich bemüht, und das Resultat war beeindruckend.

Vor unserer Rückfahrt nach Finnland tankten wir noch unser Schiff auf, da die Dieselpreise in Tallinn um einiges billiger als in Finnland sind - danke René für den Tipp, der unsere Bordkasse entlastete!

Mangels Wind mussten wir die 50 sm durch den Golf von Finnland unter Motor fahren. Wieder in finnischen Gewässern angekommen, war es nicht mehr weit bis zur Ankerbucht von heute, Bockfjärden. In der lauschigen Bucht setzten wir den Anker und genossen anschliessend unseren Exklusivpool, da wir alleine in der Bucht lagen. Wieder mit Beflagung und Lampion, genossen wir diesen letzten Abend vor unserem Ziel Helsinki in perfekter Szenerie.

02.08.: Von Bockfjärden nach Helsinki (Bleholmen) [26.5 sm, 5.44 h]

Da nur noch eine verhältnismässig kurze Distanz bis nach Helsinki vor uns lag und weil unsere Ankerbucht so herrlich war, verliessen wir diese erst kurz vor 13 Uhr. Eigentlich wollten wir am liebsten noch etwas segeln, doch unsere Versuche mussten wir immer wieder mangels Wind abbrechen und somit leider unter Motor nach Helsinki fahren.

In der grossen Bucht angekommen, fuhren wir zuerst zur Tankstelle, wo wir nochmals den Dieseltank auffüllten für unsere Folgecrew. Nach einer 1/4-stündigen Fahrt erreichten wir die Insel Bleholmen, wo der "Nyländska Jaktklubben" zu Hause ist und dort auch einen wunderschönen Hafen mit Gästeplätzen betreibt.

Hier machten wir unser Schiff ein letztes Mal fest nach 438 perfekten Seemeilen - viel Sonnenschein, dem richtigen Wind und ganz vielen tollen Erlebnissen!

03.08.: Putztag und Ausflug zum Markt von Helsinki

Heute war Putztag und Aufräumen angesagt. Dank der speditiven Arbeit reichte es am Nachmittag noch für einen Ausflug zum Markt von Helsinki, wo wir uns einen Snack genehmigten und noch ein paar Souvenirs aus Finnland einkauften. Doch bald mussten wir wieder am Steg der Inselfähre sein, die

uns zurück nach Bleholmen brachte. Dort angekommen, gingen wir bereits um 1800 Uhr ins Restaurant. Heute wurde dort eine reduzierte Menu Auswahl angeboten, da im grossen Saal ein Hochzeitsfest stattfand. Dennoch genossen wir das Essen in den schicken Räumlichkeiten, die mit alten Schiffsmodellen, Flaggen und Trophäen dekoriert waren.

Wieder zurück auf der "Cruising Swiss" bereiteten wir uns auf die Flaggenparade vor. Der über 150-jährige Yachtclub Bleholmen legt grossen Wert darauf. Kurz vor 2000 Uhr wurden zuerst vom Hafenmeister alle Gastflaggen niedergeholt. Dann pünktlich um 2000 Uhr zündete er die Kanone. Danach holte der Hafenmeister langsam die finnische Flagge runter, während dem wir auf der "Cruising Swiss" gleichzeitig unsere Nationalflagge und die Gastflagge runterholten. Dank der täglichen Übung unter Anleitung von René gelang dies reibungslos.

04.08.: Rückreise in die Schweiz

Um es kurz zu machen: Unsere Rückreise in die Schweiz verlief tadellos, sowie der Törn im Allgemeinen. Alles bestens also und viele gute Erinnerungen an einen perfekten Törn!

Die ungekürzte Fassung befindet sich auf www.ccs-rgbasel.ch



Ankerbucht vor Helsinki



Bleholmen Helsinki



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



Veit Zraggen
Geschäftsinhaber
Technischer Leiter
vz@nautictronic.ch



Udo Bönicke
Geschäftsinhaber
ub@nautictronic.ch



Ronald Lüthi
Stv. Technischer Leiter
rl@nautictronic.ch



Peter Michel
Fachmitarbeiter
Funktechnik
pm@nautictronic.ch



Matthias Lombardo
Fachmitarbeiter
Installationstechnik
ml@nautictronic.ch



Christian Schnitter
Fachmitarbeiter
Systementwicklung
cs@nautictronic.ch



Franz Zraggen
Fachmitarbeiter
Logistik
fz@nautictronic.ch

NAUTICTRONIC-GmbH
Service-Center
Tramstrasse 66
Postfach 112
4142 Münchenstein 3
Schweiz

Telefon: +41 (0) 61 411 48 20
Telefax: +41 (0) 61 411 48 22
Homepage: www.nautictronic.ch
E-Mail: info@nautictronic.ch
Skype: nautictronic-gmbh

UID: CH-102.264.585
ESTI-Bewilligungsnummer: SOB-124721
ZSUK-Zulassung bei der GDWS Mainz
www.elwis.de/Schiffahrtsrecht/ZSUK/
Freie_Sachverstaendige/
Elektrische-Einrichtungen/index.html

Schweizerische Akkreditierung durch:
FEBO-Brandschutz GmbH / 4153 Reinach

Elektroprobleme an Bord..? Wir sind für Sie da.

NAUTIC  **TRONIC**

Törnbericht DVALIN Sommer 2018

Voller Erwartungen und Vorfremde reisen wir Anfang Mai nach Varberg, um unsere Segelyacht DVALIN nach dem Winterlager wieder seinem angestammten Element zu übergeben und für die Segelsaison startklar zu machen. Der Spezialkran für das Einwassern ist organisiert, alle erforderlichen Bewilligungen beim Hafen eingeholt und auch das Wetter zeigt sich schon Anfang Mai mit Sonnenschein und blauem Himmel von seiner besten Seite. Die letzten Winterarbeiten werden noch in der Halle abgeschlossen, die Batterien noch einmal vollgeladen. Viel Arbeit muss für die Vorbereitung des Mastes einberechnet werden, schliesslich muss alles gründlich kontrolliert und Salinge und Wanten wieder ordnungsgemäss montiert werden. Mit vereinten Kräften meistern wir aber auch diese Hürde. Und schon wird DVALIN auf einem Spezialtrailer der ansässigen Bootswerft in Millimeterarbeit aus der Winterhalle zum Einwasserungsplatz gefahren, wo der Einwasserungskran fertig aufgestellt darauf wartet, die schwere Last ins Wasser zu hieven.



Leider machen wir die Rechnung ohne den verantwortlichen Hafenchef, welcher von unserem Vorhaben nicht orientiert wurde und uns das Einwassern aufgrund des angeblich zu geringen Abstandes der Kranausleger zur Spuntwand verweigert. Es hilft auch nicht, dass wir unser Vorhaben im Voraus gemeldet und vom Hafembüro grünes Licht erhalten haben. Ebenso hilft nicht, dass das Schiff im vorangehenden Herbst genau auf diese Weise ausgewassert wurde. So zieht nach einer Stunde Diskussion der Spezialkran seine Ausleger wieder ein und zieht unverrichteter Dinge von dannen. Zurück bleiben ein paar konsternierte und ratlose Gesichter. Die Kran-

firma zeigt sich jedoch sehr hilfsbereit und nach Feierabend fährt der Spezialkran wieder auf, zusammen mit einem Schwertransporter, welcher sieben Tonnen Gegengewicht mitführt. Damit kann der Abstand der Kranstützen auf die Spuntwand auf die verlangten vier Meter eingehalten werden und schon bald schwebt DVALIN in den Gurten über dem Hafenbecken und kann ohne Probleme ihrem Element übergeben werden.



Im Nachhinein stellt sich die Verweigerung zum Einwassern als Irrtum heraus und der Hafen erklärt sich bereit, die Zusatzkosten zu übernehmen. Am nächsten Morgen stellen wir noch den Masten, tanken Diesel und Wasser und endlich ist Dvalin bereit für neue Abenteuer.



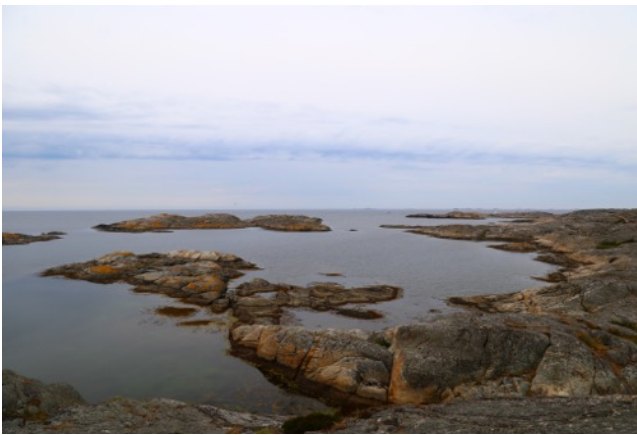
Die eigentliche Törn-saison starten wir Anfang Juni mit Skipper Kurt. Mit an Bord bin ich und Anita mit ihren beiden Jungs Dean und Duke. Der einwöchige Törn führt zuerst nordwärts durch die pitoresken Göteborger-Schären bis nach Marstrand, welches durch

den schmalen Albrektssundskanal angesteuert wird.



Die obligate Wanderung hinauf zur geschichtsträchtigen Festung Carlsten darf natürlich auch in diesem Jahr nicht fehlen. Diese wurde im 16. Jh. zum Schutz des damals noch bedeutenden Handelshafens Marstrand gebaut und bietet heute als Ausflugsziel einen atemberaubenden Ausblick über den Archipelago mit seinen von Wind und Wetter geprägten Westschären. Nicht umsonst gehört dieser Teil Schwedens zum UNESCO-Welt-

kulturerbe. Die Schären bieten in zahlreichen Buchten einerseits Schutz zum sicheren Anker, sorgen aber gleichzeitig mit unzähligen Untiefen immer wieder für Gefahr und verlangen eine aufmerksame Navigation. Auf dem Weg zurück nach Varberg peilen wir als Zwischenhalt die dänische Insel Laesö an.



Leichte nördliche Winde ermöglichen uns einen unvergesslichen Spigang zur Insel im nördlichen Kattegatt. Der Name der Insel ist abgeleitet vom Meeresherrn aus der nordischen Mythologie Ägir oder auch Laer genannt. Früher lebten die Bewohner von der Salzgewinnung und von der Strandpiraterie. Heute steht offensichtlich



eher der Tourismus im Vordergrund, dies lassen auf jeden Fall die überfüllten Häfen während der Hochsaison vermuten. Bei unserer Ankunft aber ist der grosse Osthafen beinahe leer und wir können unseren bevorzugten Platz locker auswählen. Leider sind auch noch alle Restaurants geschlossen, so dass wir uns einmal mehr mit der ausgezeichneten Bordküche verwöhnen.

In dieser Jahreszeit sind generell nur wenig Segler unterwegs und wir finden mühelos überall genügend Platz zum Anlegen oder Ankern. Unvergesslich auch der letzte Abend im schmucken Hafen Träslövsläge etwas südlich von Varberg, wo uns eine schwedische Volksmusikgruppe unverhofft mit einem Willkommenskonzert beglückt. Der Auftakt in die neue Saison ist voll geglückt.

Den zweiten Törn in dieser Saison starten wir Mitte Juli wieder von Varberg aus. Die Crew besteht aus mir als Skipper sowie meinen Segelkameraden Clemens und Jasmine. Auch diesmal führt die Route nordwärts, dem Törnziel Oslo entgegen.

Aufgrund nordwestlicher Winde sind wir gezwungen aufzukreuzen. Zu unserer grossen Freude gelingt dies mit der neuen Genua 2 ausgezeichnet und als eingefleischter Segler kann ich mich an den Plotteraufzeichnungen an den 90-Grad Wendewinkeln kaum satt sehen. So macht auch das Aufkreuzen richtig Spass. Da inzwischen die Hochsaison Einzug gehalten hat, geniessen wir statt der überfüllten Häfen das unerschöpfliche Angebot an Ankerbuchten. Auch ein Kurzbesuch in Göteborg im Stadthafen Lilla Bommen darf natürlich nicht fehlen. Inzwischen sind aber unsere Sinne auf stille und ruhige Buchten umgestellt, und wir verlassen



deshalb die Hitze und Hektik der Grossstadt beinahe fluchtartig noch am selben Abend. Etwas mehr Ruhe finden wir etwas ausserhalb im Inselhafen Kallönhamn. Auf unserem Abendspaziergang machen wir in der Hafenkneipe eine ungeplante Bekanntschaft mit einem singenden Koch und einer feucht fröhlichen Runde. Die Schweiz hatte soeben ihr Fussballspiel an der Weltmeisterschaft gegen Schweden verloren und unsere «neuen schwedischen Freunde» werden nicht müde, uns mit allerlei Trinksamen zu trösten, worunter sie am Ende offensichtlich mehr leiden als wir. Zurück auf dem Schiff machen wir Bekanntschaft mit unseren Schiffsnachbarn aus Südkorea, welche mit einer brandneuen HR42 bei uns längsseits festliegen. Das reizende Paar hat ihr Schiff vor ein paar Tagen in Ellös

nautische Leckerbissen. Zugegebenermassen habe ich aber diese Sehenswürdigkeiten bei weniger Schiffsverkehr schon mehr geniessen können.



An dieser Stelle sei etwas zum Wetter bemerkt. Schweden erlebt seit Anfang Mai wie der Rest Nordeuropas einen Jahrhundertsommer mit vorwiegend blauem Himmel und dank des leichten Nordwindes mehrheitlich angenehmen Temperaturen. Für mich völlig ungewohnt die Wassertemperatur von ungefähr 22 Grad, welche zum täglichen Baden geradezu einlädt. Doch sind auch die Folgen des trockenen Sommers anhand von braunen Rasenflächen und herbstlich anmutenden Bäumen und Pflanzen überall sichtbar. Von den in diesen Tagen wütenden Waldbränden in Schweden bekommen wir in unserer Gegend jedoch nichts mit. Das warme und trockene Wetter hält



abgeholt und ist nun südwärts auf dem langen Weg zurück in ihre Heimat. Wir hingegen ziehen am nächsten Tag inmitten einer riesigen Armada von Segel- und Motoryachten in Richtung Norden weiter durch die wunderschöne Inselwelt von Bohuslän. Dabei runden wir die Inseln Thjörn und Orust und passieren mit dem Södrakanal und dem Hamburgsund zwei



während der gesamten Törndauer an. Auch wenn wir uns in einem Revier befinden, welches bezüglich Anmut und Schönheit kaum zu überbieten ist, drängen wir aufgrund der hochsaisonalen Hektik darauf, so rasch wie möglich über den Skagerrak an die Südküste

Norwegens zu wechseln. Bei den herrschenden nordwestlichen Winden kein leichtes Unterfangen. Erst auf der Höhe Strömstads an der Grenze zu Norwegen finden wir die Bedingungen für eine entspannte Überfahrt. Aber auch



unser Zielhafen Risør an der Südostküste von Norwegen zollt dem sommerlichen Wetter mit einem überfüllten Hafen Tribut. An der Aussenmole finden wir einen sicheren,



aber eher unruhigen Platz für die Nacht. In den folgenden Tagen erkunden und geniessen wir die Schärenlandschaft zwischen Risør und Sandefjord, wohl zurecht auch die Riviera des Skagerraks genannt.



Typisch für diese Gegend sind die weissen schmucken Holzhäuser und Villen, letztere als Zeugen des grossen Wohlstandes, dessen Ursprung in der Zeit der norwegischen Windjammerepoche entstammt. In der Nacht vom 27. auf den 28. Juli erleben wir in einer ruhigen Bucht mit freier Sicht auf die Jahrhundert-Mondfinsternis ein einmaliges und deshalb unvergessliches Naturspektakel.

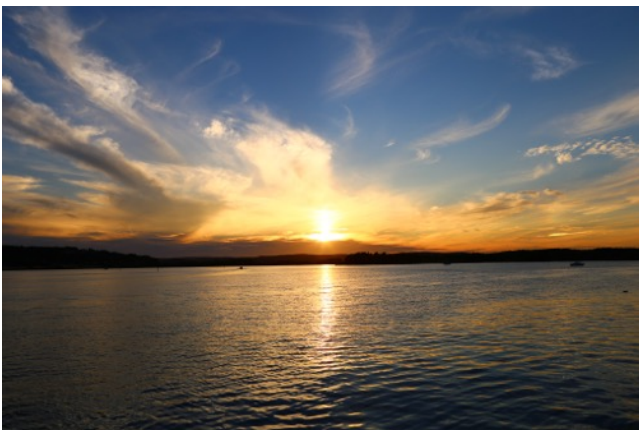


In der Gegend von Sandefjord sind unsere Vorräte langsam aufgebraucht und wir entschliessen uns deshalb, den Stadthafen aufzusuchen, wohlwissend, dass das Hafengebiet in dieser Jahreszeit einem Festplatz mit zahlreichen Musikzelten und Discos gleichkommt. Bei der Ansteuerung fällt unser Blick auf einen Clubhafen mit zahlreichen traditionellen Holzyachten auf der anderen Seite der Sandefjordbucht und wir entschliessen uns für diese ruhige und sympathische Option. Ein Vorstandsmitglied heisst uns herzlich willkommen und wir geniessen einen ruhigen Abend etwas abseits des grossen Trubels.

Auf unserem weiteren Weg nordwärts besuchen wir auch die älteste Stadt und im Mittelalter wichtigstes Handelszentrum Norwegens - Toensberg. Hoch über der Stadt thront die im 12. JH erbaute Festung Castris Tunsbergis, welche vom Hafen aus in einem halbstündigen Fussmarsch erreicht werden kann.



Gerade richtig für einen Verdauungsspaziergang und wir geniessen den schönen Ausblick auf das Wasser und die Stadt im Abendlicht.



Sorgenfalten bereitet uns inzwischen unser Motor, welcher immer mehr Kühlflüssigkeit aus dem Primärkreislauf verliert, und uns immer öfters zwingt nachzufüllen. Der Flüssigkeitsverlust hat ein Ausmass angenommen, welches uns bedrohlich erscheint. Das Leck haben wir bei einem Fitting am Kühlwassertank geortet und wir entschliessen uns bei einer Volvo Penta-Niederlassung Hilfe anzufordern. Nicht ein einfaches Unterfangen, wie wir bald feststellen. Die Niederlassung in der Nähe Toensbergs führt grundsätzlich keine Reparaturen aus (!) und unser defekter Kühltank ist nicht mehr im Sortiment. Immerhin bekommen wir eine Adresse von einer kleinen Werft, welche in der Lage sei uns weiterzuhelfen.



Und tatsächlich, ganz in der Nähe im Städtchen Valloe finden wir den Betrieb, welcher uns auf unbürokratische Art und Weise hilft unser Problem zu lösen. Bald ist der Tank ausgebaut und der Fitting wird in der Werkstatt wieder angelötet. Problem gelöst? Denkste. Schon bald müssen wir feststellen, dass der Kühlwasserverlust weiter anhält. Bordmechaniker Clemens ortet eine undichte Schlauchverbindung zwischen Motor und Primärkühler. Nach einer halben Stunde hantieren ist auch dieses Problem gelöst und wir geniessen die Fahrt durch den Oslofjord, auch wenn wir wegen Windmangels auf den Dieselwind zurückgreifen müssen. In Oslo angekommen, machen wir im Stadthafen Aker Brygge fest.



Welch ein Kontrast zu der bisher erlebten Umgebung mit viel Natur und Ruhe. Auf einem ehemaligen Werftgelände ist im Zentrum Oslos ein mit hochmoderner Architektur umrahmter Schmelztiegel der Freizeitlust entstanden. Zahlreiche Bars und Restaurants laden zum Verweilen ein und wir tauchen für einmal in den Grosstadttrubel ein.



An der Aussenmole liegend sind wir zwar dem Schwell des Fährverkehrs ausgesetzt, genießen aber die freie Sicht auf den Pipervika und die Festung Akershus auf der gegenüberliegenden Seite der Bucht. Hier endet nach drei Wochen Segelspass pur auch unser Törn und wir übergeben das Schiff etwas wehmütig unseren Freunden Gilbert und Alexandra. Sie führen DVALIN in den folgenden zwei Wochen zurück in die Göteborger-Gegend, wo DVALIN mit verschiedenen Crews noch für weitere drei Wochen in der Schärenlandschaft Bohusläns unterwegs ist.

Nach den eher unglücklichen Vorkommnissen im Varberger-Hafen beim Einwassern ent-

schliessen wir uns, einen anderen Platz für die Überwinterung zu suchen. Schliesslich werden wir dank guten Referenzen aus unserem Freundeskreis auf der Halbinsel Fehmarn an der deutschen Ostseeküste bei der Werft Wielandt Winterlager fündig. Hier endet Ende September eine wunderbare Törnsaison mit zahlreichen Höhepunkten und der Gewissheit, einen Jahrhundertssommer erlebt zu haben. Dieser Blick zurück wird auch nicht getrübt durch wettermässig eher garstige Segeltage bei der Rückreise durch den grossen Belt.

Nach unzähligen Wochen und Tagen bei besten Bedingungen nehmen wir aber auch diese Hürde. Pünktlich zum Auswassern zeigt sich das Herbstwetter, wenn auch etwas kühler, doch wieder von seiner guten Seite. Das Abmasten und Klarschiffmachen verläuft nicht zuletzt wegen der Unterstützung des eingespielten Werftteams rasch und problemlos und wir lassen unsere DVALIN in bester Obhut zurück.

DVALIN wird nächstes Jahr in den Stockholmer Schären und im Botnischen Meerbusen unterwegs sein. Noch sind ein paar Plätze frei, Interessenten können sich gerne bei der Eigengemeinschaft melden (www.dvalin.ch)



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

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



My Nautical Miles™
Buchung und profitieren!
www.mycharter.ch



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

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

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

🧭 **unser Know-how für Ihren Törngenuß und Charterspass**

🧭 **the sunny side of life!**

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



Hauptsitz: Theaterstrasse 12, CH - 8001 Zürich

Niederlassung: Wylweg 5 g, CH - 2563 Ipsach

Von Havanna in die USA (April+Mai 2018)



Crew: Hansruedi Fanti (Eigner und Skipper) / Hansruedi Zingg / Lucian Fischer / Christoph Afflerbach / Roger Bänninger.



Diese Reise möchten viele Kubaner machen, aber die Ausreise wird ihnen nicht leicht gemacht. Zwei Wochen vor dem Anheuern kam ich in Havanna an. Ich hatte ein Zimmer am Plaza Vieja gemietet. Nachts spielten drei Bands in den Restaurants unter und neben meinem Zimmer. Täglich nahm ich zwei Stunden Spanischunterricht, entweder in meiner Pension, einem Restaurant oder im ehemaligen Maffiahotel National. Wenige Meter ausserhalb des Plaza Vieja zerfällt der Rest von Havanna. Das System „Wer in einer Wohnung wohnt, dem gehört sie“ ist kein Erfolgsmodell, da niemand ans Renovieren denkt.



Havanna

Oldtimertaxis und fahren zur Marina Hemingway und heuern auf der Balena an. Dort treffen wir Hansruedi Fanti und Lucian, die von Panama kommend hier mit der Balena eingelaufen sind.

Wir haben für einige Tage einen privaten Driver organisiert, der uns zum Einkaufen, Geld wechseln und Restaurants fährt. Vor dem Auslaufen fahren wir noch für einige Tage mit einem Kleinbus über die Insel, besuchen Rumdestillieren und Zigarrenfabriken. Danach legen wir ab und segeln der Nordküste entlang nach Osten. Wie besuchen Varadero, Cayos Blancos und Marina Darsena.

Goodbye Kuba! Segeln nach den Bahamas auf die erste Insel Bimini. Wir checken ein, die Preise sind amerikanisch: Hafengebühr 160 Dollar pro Nacht. Weiter segeln wir nach Great Abacos, Pelican Harbour und Channel Rock. Wunderschöne Tauchgründe verzaubern uns. Mit 2,50 Metern Tiefgang der Balena ist es nicht immer einfach, den optimalen Ankerplatz zu finden. Wir besuchen noch Turtle Bay und New Plymouth, eine Gründung von Walfängern, Schatzsuchern und Piraten.



Kubanisch pflügen



Hafen auf der Insel Bimini / Bahamas



Nun rufen die USA; wir finden den Weg durch das Riff und haben wieder viel Wasser unter dem Kiel. Innerhalb von 4 Tagen erreichen wir Charleston. Der Wind war recht steif und der Golfstrom puschte uns vorwärts, was uns eine Reisegeschwindigkeit von ca 12 Knoten erreichen liess. (In der Segelsprache nennt man das ein Etmal von 288 Seemeilen). Weitere Tage auf See brachten uns nach Norfolk, Portsmouth. In der langen Einfahrt wurden wir in James Bond-Manier von der Navy auf die Seite gedrängt; wir leisteten keinen Widerstand. Die vier Besatzungsmitglieder waren stark bewaffnet. Der Grund: Hinter uns tauchte ein Flugzeugträger auf mit 16 Knoten Fahrt. Der Hafen war voller Navyboote in allen Grössen. – Wir besuchten das Navymuseum und ein Kriegsschiff, das in fünf Kriegen im Einsatz stand. Das Kaliber der sechs Kanonen ist 25 Zoll. - Ich verabredete mich mit Freunden zum Nachtessen. Chris ist Kapitän eines Kriegsschiffs von 680 Fuss – ein bisschen länger als unsere 54-Fuss Balena.



Nach weiteren fünf Segeltagen erreichten wir unser Ziel: Annapolis zuhinterst in der Chesapeake-Bay. Dort beschäftigten uns Unterhaltsarbeiten am Schiff für einige Tage. Nun liegt die Balena in Edgewater am Southriver und putzt sich heraus für einen neuen Eigner. Dieses Schiff hat uns über einige Ozeane und auf viele Inseln gebracht; wir sind ihr sehr dankbar für die sichere Fahrt.

Hansruedi Zingg

Horseshoe Crabs in der Chesapeake-Bay



Mit Katamaran, Velos und Pedalos unterwegs



Fos still going strong!

Wir begleiten ja die Geschichte der Katamarane schon viele Jahre. Nach dem Bau der Boote in Muttenz, vielen Törns im Atlantik und Mittelmeer und 2 Atlantiküberfahrten kamen SY Solea und SY Planado nach 12 Jahren zur grossen Revision nach Basel zurück. Innerhalb von 3 Monaten wurden Bug und Heck etwas abgeändert und die ganzen Boote überholt.



Anschliessend gings wieder den Rhein hinunter. Danach verbrachten die Boote 2 Saisons in der Ostsee. In einem Dreimonatstörn ging die Reise um Frankreich und Spanien ins Mittelmeer bis Sardinien.

Die Crews radeln mit den selbstgebauten Liegevelos von Muttenz in 7 Tagen ans Mittelmeer, und nach dem Törn wieder zurück. Die Seereisen werden durch Klettern am Fels und Wanderungen ergänzt.

Neu dazugekommen sind Fospedalos. Sie sind 4,20 m lang, 2,60 m breit und wiegen 70kg. Sie eignen sich sehr gut für



Flussfahrten und Touren auf Seen. Fos hat 5 Pedalos, die einzeln oder als Gruppe gemietet werden können. Die Boote haben ein Regen und Sonnendach und mit Schlafsack kann auf ihnen übernachtet werden.

Die drei Projekte verbinden Oekomobilität und soziale Erlebnisse.

Mittlerweile hat sich die Leitung und Führung des Vereins mehrfach verjüngt, die Idee wird weitergetragen und neue Projekte werden an die Hand genommen.

Wir wünschen dem Verein weiterhin gute Winde und genügend Wasser.

www.fossailing.org / www.fosvelo.ch / www.fospedalo.ch

Bilder: Niklaus Friederich aus Sardinien 2018 / Bericht: Hansruedi Zingg



Marokko zu Land und zu Wasser

Ein Charter-Arrangement der besonderen Art





Paradiesstrasse 17E | 5503 Schafisheim
Tel: +41 33 438 00 06
info@holiday-yachting.ch
www.holiday-yachting.ch

Selkie 2018 Saltsjöbaden - Rauma (Ostsee)

Heute ist der 9. Juli und wir verbringen Ferien in Elmsta. Wie? Ihr wisst nicht wo Elmsta liegt? Also, Elmsta liegt am Vaddökanal und ist der Hauptort auf der Insel Vaddö. Zentrum des Ortes sind die Busstation und das Einkaufszentrum, wo die 1300 Bewohner der Insel ihre Einkäufe tätigen. Wie wir hier gelandet sind ist wieder einmal eine besondere Geschichte: Nachdem zu Hause alles wieder auf die Reihe gebracht worden war, verliessen wir am Sonntag, 1. Juli Olsberg am frühen Morgen und erreichten Grossenbrode in Schleswig/ Holstein am späten Nachmittag. Wir hatten in einem Hotel ein Zimmer gebucht wo auch Hunde willkommen sind, was Vito schon bei der Begrüssung durch die Besitzerin freudig vermerkte, er erhielt ein Lächerli und wir einen Begrüssungsapéro. Nach einem ausgedehnten Strandspaziergang mit Vito, einem feinen Abendessen und einer ruhigen Nacht machten wir uns erneut auf den Weg zurück nach Schweden.

Über die Fehmarnbrücke, mit der Fähre Puttgarden-Rödby, einer Umfahrung von Kopenhagen und der Fähre von Helsingör nach Helsingborg erreichten wir die schwedische Autobahn. Wegen eines Unfalls verloren wir eine Stunde im Stau. Interessant war, dass die Leute ausstiegen, ihre Hunde Gassi führten, die Campingstühle auspackten, in Gruppen zusammenstanden und schwatzten bis der Verkehr wieder lief. Saltsjöbaden und die Selkie erreichten wir um zehn Uhr abends, stellten fest, dass alles in Ordnung war und fielen todmüde ins Bett.

Am Dienstag kauften wir nochmal ein und verabschiedeten uns in der Werft. Um 16.00 legten wir ab, der neu revidierte Motor tuckerte leise vor sich hin. Nach einer halben Stunde Fahrt legten im Hafen Artipelag an. Artipelag ist ein sehr schöner, der Natur verbundener Platz in der Nähe von Gustavsberg. Spazierwege führen an Kunstinstallationen vorbei um die Landspitze herum, auf der sich ein tolles Begegnungszentrum mit wunderbarer Aussicht befindet. Mit Vito machten wir uns auf den Weg zu einem Besichtigungsrundgang. Am Ende des Steges meinte ich erste Kunst bewundern zu können, bis diese den Kopf hob und zu züngeln begann-es war eine ca. ein Meter lange Ringelnatter, die auf dem warmen Holz die Sonne genoss! Wir verspeisten auf der Terrasse ein sehr schön dekoriertes Stück Patisserie und hatten so schon die Hafengebühr entrichtet, der Hafen ist nämlich gratis mit der Auflage das Restaurant zu besuchen. Im Zentrum werden verschiedene Konzerte und Kunstausstellungen durchgeführt. Nach einem

gemütlichen Abend mit Sonnenuntergang verbrachten wir eine ruhige Nacht.

Nach dem Frühstück stellte Hans fest, dass mit der Ladung der Batterien etwas nicht stimmte. Also wieder zurück in die Werft, alles abklären, messen und feststellen, dass der Alternator ausgefallen war. Den Donnerstag verbrachten wir mit Warten, dem Einbauen eines neuen Alternators, eines neuen Steuergerätes, einer Probefahrt und sonst noch ein paar Kleinigkeiten wie sechs Stunden Mechanikerarbeit! Am Schluss schien alles in Ordnung zu sein. Da unser Alternator bis letzten Herbst bestens funktioniert hatte, suchte Hans am Freitagmorgen das Gespräch mit dem Werftchef und kam freudestrahlend zurück! Weil nicht klar war ob der Werft beim Aus-oder Einbau des Motors ein Fehler unterlaufen war, hatte ihm der Chef die Reparatur gratis angeboten! Was für ein Glückstag!





Bei schönem Wetter, aber mit dem Wind genau auf die Nase, starteten wir am Freitagmorgen Richtung Norden. In Vaxholm tankten wir voll und tuckerten gemütlich nach Furusund, wo wir um vier Uhr die Leinen festmachten. Die Hafengebühr ist seit letztem Herbst gestiegen, die Infrastruktur aber kein Haar besser geworden. Bei bewölktem Himmel und drei Windstärken auf die Nase fuhren wir am Samstagmorgen los. Bis zum Leuchtturm von Kapellskär hatte der Wind auf 5 Windstärken zugenommen, dafür zeigte sich die Sonne im Lidöfjord etwas mehr. Als wir den Björköfjord erreichten, der ziemlich in Nord/Süd Richtung liegt, zog der Nordwind mit Stärke 7 wie durch eine Düse und machte einen Höllenlärm. Die Wellen hielten sich durch die Landabdeckung der Insel Vaddö in Grenzen aber es war saukalt! Erst als wir am Ende des Fjords, also am Anfang des Kanals, die Geschwindigkeit drosselten und der Wind nachliess, hörten wir das komisch klingelnde Geräusch aus dem Motorenraum. Hans interpretierte den Lärm als kaputtes Lager im Alternator! Was für ein Mist! Ein neuer Alternator mit nur knapp 70 Meilen auf dem Buckel und nun das! Kein Glückstag heute! Wir mussten weiterfahren, die nächste Möglichkeit anzuhalten war der Hafen von Elmsta.

Kurz nach Mittag legten wir dort an. Aus lauter Frust leisteten wir uns beim Griechen, dem bessern der zwei Restaurants, ein feines Nachtessen. Zurück auf der Selkie wurden wir von lauter Musik empfangen. Am gegenüber liegendem Ufer fand eine Party statt, deren Gedröhn den ganzen Hafen bis am frühen Morgen beschallte. Am Sonntag ging natürlich gar nichts, deshalb beschlossen wir dem Seefahrtsmuseum am Kanal einen Besuch abzustatten. Der Spaziergang war sehr schön, das Museum ist in einem grossen Bauernhof eingerichtet und zeigt, was so an Seemännischem in der Region früher los war. Die Überraschung war die Freilichtaufführung einer Laientheatergruppe.

Wir verstanden zwar kein Wort, aber die Handlung des Bauernstückes war auch ohne Sprachkenntnisse zu interpretieren, Irrungen und Wirrungen sind bei uns nicht anders. Sowohl das Alter der Schauspieler wie dasjenige des Publikums stimmte in etwa mit dem unserem überein! Auf dem Rückweg durfte Vito sich an einem Bad im Kanal erfreuen.

Die erste Aktion am Montagmorgen war ein Anruf an Peder, den Werftchef in Saltsjöbaden. Er sicherte uns zu, eine Werkstatt ausfindig zu machen, die in der Lage sei unser Problem zu lösen. Die erste Möglichkeit der Reparatur direkt in Elmsta erwies sich als Flopp, Hans kam total frustriert zurück, keiner der Arbeiter zeigte das kleinste Interesse uns zu helfen. Peder suchte weiter und rief uns kurz nach dem Mittagessen an. Er hatte die nächste Werkstatt in Grisslehamn angerufen, dort würde uns geholfen werden. Grisslehamn liegt am Ende des Vaddökanals ca.10 Meilen von Elmsta entfernt. Allerdings müssten wir dorthin fahren, sie hätten keine Zeit jemanden zu schicken. Hans meldete Bedenken an, aber Peder versicherte ihm, dass nichts mit dem Motor passieren könne. Wir fuhren also los und hofften, dass alles gut gehen möge. Leider war dem nicht so! Das Geratter im Motorenraum wurde immer lauter und etwa 600 Meter vor der Kanalbrücke, nach der Hälfte der Strecke, wurde das Geratter sehr laut und plötzlich trat Stille ein! Mitten auf dem Kanal waren nun beide Keilriemen aus dem Puli gesprungen! Wir hatten zwei Möglichkeiten: An einer privaten Brücke anzulegen oder im Kanal zu ankern. Im Kanal sind die Ufer flach, aber wir hatten Glück und entdeckten nicht weit entfernt eine ziemlich stabile Anlegestelle, die wir ansteuerten. In der Zwischenzeit war unser neu revidierter Motor heiss, was Hans verständlicherweise total aus der Fassung brachte. Wir legten an, bei der Strömung im Kanal, dem Wind auf der Nase nicht ganz einfach, sahen einen älteren Mann beim Rasenmähen und dachten es sei der Gärtner, denn das Anwesen sah ziemlich herrschaftlich aus.



Natürlich war die nächste Aktion zum Telefon zu greifen und die Werft anzurufen. Peder versprach, jemanden zu organisieren, der uns abschleppen würde, aber das dauere etwas. Wir stellten uns auf eine längere Wartezeit ein. Nach etwa einer halben Stunde rief Sweden Rescue an und belehrte uns, dass sie keine Abschleppungen machen würden, sie seien für Seenotfälle zuständig. Als Hans erklärte, dass wir Mitglieder seien, versprachen sie in gut einer halben Stunde da zu sein. Der Gärtner kam auch vorbei, fragte sehr nett, ob er etwas für uns tun könne, bot Strom und Wasser und für Vito einen Spaziergang an, er war nämlich der Besitzer des Anwesens. Wir wurden also vom Rettungsboot nach Grisslehamn geschleppt, wo die Werftcrew schon auf uns wartete. Nach der Schadenbegutachtung versprach der Chef einen neuen Alternator zu bestellen und heute Dienstag zwischen neun und zehn den alten auszubauen. Während ich an Deck sitze und schreibe ist es nach elf Uhr geworden und wir haben noch niemanden gesehen, aber natürlich werden wir euch auf dem Laufenden halten. Letzte Meldung: Der Mech war da, holte die Keilriemen, brummelte etwas von: *Painting a boat*, verschwand und hinterliess weisse Farbspuren auf unserem Kabinenboden!

Nachdem Hans die Fussspuren auf dem Kajütenboden entfernt hatte, stellten wir Vermutungen an, wie lange die Reparaturzeit wohl werden würde. Ich tippte auf eine Woche, Hans sah sich nicht länger als bis Freitag in Grisslehamn liegen! Wir werden sehen wer Recht hat. Das Wetter war traumhaft, Sonnenschein pur, keine Wolke am Himmel und angenehme Temperaturen. Nach einem leichten Mittagessen unternahmen wir mit Vito einen langen Waldspaziergang, der beim Fischladen im Fährhafen mit dem Kauf von geräucherten Crevetten und Lachs endete. Der anschliessende Apéro war ein Genuss! Am Abend testeten wir unsere neueste Anschaffung auf der Selkie: Unsere Brotbackmaschine! Da es im Norden nicht immer einfach ist einigemassen anständiges, sprich kein Wattlebrot zu kaufen, tut die Backmaschine nun nach Bedarf ihre Arbeit. Wir haben schon einiges ausprobiert und sind mit den Resultaten durchaus zufrieden. Wir hatten insgeheim damit gerechnet, dass der Alternator am Mittwoch nicht eintreffen würde, laut Post sollte er aber unterwegs sein, und oh Wunder, da kamen doch die beiden Mechen und bauten wenigstens das kaputte Teil aus! Als Werkzeugkiste hatten sie einen Plastikkessel dabei in dem der entscheidende Schraubenzieher fehlte, also musste Hans einmal mehr seinen Werkzeugkoffer hervorholen. Am Donnerstag traf tatsächlich der neue Alternator ein, blöderweise fehlten die Keilriemen und das Antriebsrad. Beiläufig hatte der

Chef verkündet, dass er vom Freitag an «kleine Ferien» mache, weil er in Stockholm an einem Geschwindigkeits- Motorbootrennen teilnehme. Da war der Hans aber ganz anderer Meinung! Nachmittags um drei stand er in der Werkstatt und machte Dampf! Einer der Mechen stieg in sein Auto und fuhr nach Stockholm, um das Pulii und die Keilriemen zu holen, abends um sieben war das Material vor Ort! Wir glaubten schon nicht mehr an Glück, aber am Freitag um zehn Uhr wurden Keilriemen und Antriebsrad eingebaut! Der Testlauf verlief problemlos, alles war Bestens. Gekostet hat uns die ganze Aktion Zeit und ein Trinkgeld. Die Reise nach Norden war nun aber endgültig einer Planänderung zum Opfer gefallen, das neue Ziel sollte Tammisaari an der Finnischen Südküste sein. Weshalb der in Saltsjöbaden ersetzte Alternator so schnell kaputt ging, ist nicht klar. Möglich sind Fehler beim Einbau oder ein Materialfehler, auf jeden Fall war die Achse des Alternators ausgeschlagen und die Flügel des Ventilators verbogen und geschreddert.

Für uns war Freitag der 13. ein guter Tag, denn wir konnten endlich weiterfahren! Mittags um zwölf hiess es: *Leinen los!* Bei schönstem Wetter umrundeten wir die Insel Singö. Dass der Wind fehlte, war für einmal ganz gut, denn so hatten wir genügend Gelegenheit den neuen Alternator zu testen. Beim Leuchtturm Svartklubben beschlossen wir direkt nach Eckerö auf den Alandinseln zu fahren. Um 18.45 erreichten wir den Hafen von Käringsund. Wir staunten nicht schlecht als wir das



Naturhafen Käringsund

vollgepackte Hafenbecken sahen. Nach kurzem Kreisen quetschten wir uns neben ein etwa gleich grosses Boot in die zweite Reihe. Das klappte ganz gut, nur Vito mussten wir um die Wanten herum über das Vorschiff tragen. Beim Abendspaziergang stellten wir fest, dass das Jagd- und Fischereimuseum mit einer attraktiven Ausstellung ein Ziel für den Rückweg sein könnte. Ausserdem liegt Käringsund sehr geschützt in einer runden, von Felsen umgebenen Bucht mit vielen alten Fischerhütten.

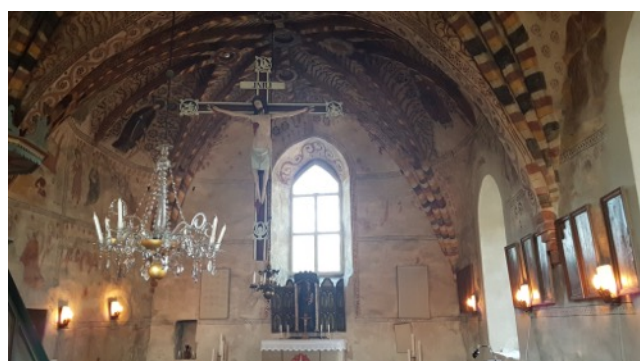
Am nächsten Morgen legten wir früh ab und machten uns auf den Weg nach Mariehamn. Bis gegen Mittag konnten wir segeln. Als wir Kobbaklintar, die Insel mit dem Lotsenhaus in der Einfahrt nach Mariehamn erreichten, begegneten uns die ersten grossen Fähren, denen wir bis in den Hafen unsere Aufmerksamkeit schenken mussten. Am Sonntagmorgen verliessen wir Mariehamn und segelten nach Degerby auf der Insel Föglö, wo letztes Jahr die Wasserpumpe den Geist aufgegeben hat. Was für eine Überraschung, die Stege waren neu gemacht, die Bojen anständig ausgelegt und Strom und Wasseranschlüsse vorhanden. Zur Feier meines Geburtstags assen wir am Abend bei schönstem Wetter auf der Terrasse des Restaurant Seagram.

Für die zwanzig Meilen bis Kumlinge brauchten wir am Dienstag vier Stunden. Im hübschen, gut geführten Hafen fanden wir einen sehr guten Platz. Nach einem kurzen Zvieri machten wir uns auf den Weg um Kumlinge Kirka zu besichtigen. Nach Auskunft der Hafenmeisterin sollte die Kirche etwa



zwei Kilometer entfernt sein. Wir marschierten mit Vito los, über Land, es war sehr heiss und aus zwei wurden vier Kilometer. Die Feldsteinkirche aus dem 15. Jahrhundert mit hölzernem Glockenturm (1767) liegt etwas ausserhalb des Dorfes. Besonders sehenswert sind die Kalkmalereien aus dem Jahr 1480, die das gesamte Innere schmücken. Während des Nordischen Krieges (1700-1721) wurde das Kirchenschiff von russischem Militär als Herberge und Pferdestall benützt. Die Malereien verschwanden unter Russ und Schmutz, den man später zu entfernen versuchte. Da dies nicht gelang, übertünchte man die Wände mit Kalk. 1961 wurde die Kirche restauriert, die Bilder konnten fast unbeschädigt unter der Kalkschicht hervorgeholt werden. Der/die Künstler sind unbekannt, es gibt weder in Finnland noch in Schweden ähnliche Darstellungen. Dass eine kleine Schärenkirche so reich bemalt und mit einem wertvollen Flügelaltar aus dem 12. und einem Triumphkreuz aus dem 13. Jahrhundert ausgestattet wurde, ist damit zu erklären, dass Kumlinge an der nördlichen Handelsroute nach Russland lag und die Insel-

bewohner deshalb recht wohlhabend waren. Der Heimweg war noch heisser und zog sich endlos in die Länge. Sogar mein Hund empfand diese Wanderung als echte Zumutung. Nach fast einer Stunde Heimweg erreichten wir völlig erschöpft die Selkie. Unser einziger Gedanke galt einem erfrischenden Bad im 26 Grad warmen Meer. Auch Vito hatte eine Abkühlung verdient und wurde mit seiner Schwimmweste ausgerüstet. Nicht dass er nicht allein schwimmen könnte, aber der Steg war hoch und die Schwimmweste hat einen Griff. Dem Hund auf den Steg zu helfen war mühsam, war die Badeplattform der Selkie möglicherweise die bessere Idee? Der Fall war klar, Vito sprang schon beim ersten Versuch mit einem Zweimeterspiessli seinem Apportiergegenstand hinterher und hatte unglaublich Spass an diesem Badevergnügen. Im Hafenrestaurant genossen wir ein vorzügliches Nachtessen auf der Terrasse an der Abendsonne. Da wir nicht in Eile waren, wollten wir uns auch noch die Apotheke des Dorfes ansehen. Am Morgen mieteten wir uns Fahrräder, um etwas weniger schweisstreibend vorwärts zu kommen. Also: Beide Velos hatten eine Acht im Vorderrad, keine Gänge und einen Rücktritt, der nur minimal wirksam war, ergo war die Fahrt doch recht anstrengend! Die Apotheke war offen, wir traten ein und fragten die Apothekerin ob wir uns umsehen dürften. Seit 150 Jahren ist diese Apotheke in Betrieb, die Einrichtung ist original erhalten. Die Frau erklärte uns, dass die Schliessung des Geschäfts immer wieder ein Thema sei, die ca. 300 Einwohner des Dorfes und das Altersheim ihrer Meinung nach aber das Recht auf eine Apotheke hätten. Wir fragten auch, wie das Inselleben im Winter sei. Sie erzählte beeindruckend von der absoluten Stille, in der man den Schnee fallen hört, weil alle Geräusche aus der Natur fehlen und wo die Tage kurz, die Nächte aber lang sind. Bei dieser Hitze eine fast unvorstellbare Vorstellung! Unser nächstes Ziel war der Dorfladen, ein Zentrum für die ganze Insel, mit einer gemütlichen Plauderecke, einem Warenangebot, das die meisten Wünsche abdeckt und wo auch Kunsthandwerk verkauft wird. Auf jeden Fall habe ich einen in Kumlinge hergestellten Flickenteppich erstanden! Vor der Rückfahrt erfrischten wir uns mit Glace und einem Getränk. Am Nachmittag badeten wir wieder, das Wasser war noch wärmer geworden.



Am Donnerstag war Korpoström auf der Insel Korpo unser Ziel. Wir starteten kurz vor neun Uhr. Beim Wegräumen auf Deck stellte ich fest, dass wir einen Fender verloren hatten, das war doch ziemlich ärgerlich. Der Tag war wiederum sehr heiss, gegen dreissig Grad, kein Windhauch war zu spüren. Unterwegs ermahnte ich Hans immer wieder an einen Schattenplatz zu sitzen. Nach dem Mittagessen hatte ich das Gefühl, dass er nicht mehr so ganz konzentriert bei der Sache war. Sein Zustand verschlechterte sich zusehends und als wir gegen drei den Hafen von Korpoström erreichten, war ich sehr froh. Allerdings sahen wir nur noch einen einzigen freien Platz, an dem wir schlussendlich nach einem abenteuerlichen Anlegemanöver mit Hilfe anderer Segler anlegten. Als ich mich endlich um Hans kümmern konnte, war mir sofort klar, dass er hohes Fieber hatte. Ich suchte den Fiebermesser hervor, Fehlanzeige, Batterie am Ende, Nachfrage beim Nachbarschiff, gleiches Problem. Der Nachbar war ein sehr netter, hilfreicher Mann, er fragte im Laden nach, kein Fiebermesser, beim Hafenmeister ebenfalls nicht. Ich entschloss mich für kalte Wadenwickel, Kopfschläge und Dafalgan. Nach zwei Stunden ging es Hans besser. Ich tippte auf einen Sonnenstich und weigerte mich weiterzufahren. In dieser Nacht und am nächsten Tag erlebten wir, nach mehr als einem Monat Sonnenschein, Regen und Gewitter wobei die Erde kaum nass wurde.

Am Samstag ging es Hans viel besser, das Wetter war wie gehabt, keine Wolke am Himmel, Sonne und sehr heiss. Vito wurde mit einem Schirm beschattet und wir fuhren los Richtung Kasnäs. Gegen Mittag tuckerten wir über eine spiegelglatte Wasserfläche als ich in einiger Entfernung etwas Schwarzes bemerkte. Mit dem Feldstecher erwies



sich der Stein, so die Interpretation von Hans, als ausgewachsener Seehund, der sich in diesem Moment mit der Flosse am Hals kratzte. Für die nächsten zwei Stunden setzten wir Segel, in flottem Tempo erreichten wir Kasnäs um halb fünf am Nachmittag. Da in Finnland die Sommerferien noch bis am 12. August dauern, war auch dieser Hafen voll und der Platz, an dem wir festmachen mussten recht unruhig. Hans fühlte sich nach einem Tag auf dem Wasser ziemlich müde und legte sich früh ins Bett.

Am Sonntag 22. Juli genossen wir einen sehr schönen Segeltag mit dem Ziel Hanko.



Unterwegs passierten wir den Radarreflektor, auf dem sich ein Seeadlernest befindet. Im letzten Herbst konnten wir dort zwei junge Adler beobachten, in diesem Sommer sahen wir ein Junges. In Hanko war der Hafen auch sehr voll, das Anlegemanöver mit Seitenwind gelang mir nicht, da ich drei Mal wegen Windböen die Boje nicht zu fassen bekam und Hans ein paar unschöne Worte von sich gab. Dank der Hilfe einiger Schwedischer Segler lagen wir dann schlussendlich doch einigermaßen gut.

Ab Hanko segelten wir bei wenig Wind und viel Sonne durch die Schären und legten vor der Hafenmeisterei in Tammisaari an. Der nächste Tag war für waschen, aufräumen und putzen vorgesehen, auch ein Bad durfte bei so warmem Wasser nicht fehlen. Da wir noch einen neuen Fender brauchten, machte Hans sich am nächsten Morgen auf den Weg zum Ship Shop. Zurück kam er mit einem Riesenteil von Fender, das für ein doppelt so grosses Boot ok wäre. Das Ding ist so schwer, dass ich beim ersten Gebrauch fast über Bord gefallen wäre! Am Mittwochnachmittag holten wir Irene di Criscio, die für die nächsten zehn Tage mit uns reisen sollte, am Bahnhof ab. Wir zeigten ihr die schönen Holzhäuser des ehemaligen Kurortes und assen ein Zvieri im «Gamle Kaffe». Selbstverständlich war anschliessend ein Bad für Mensch und Hund fällig.

Für die nächsten zehn Tage war Irene für die Navigation zuständig, ihr fehlten noch 120 Meilen für den Hochseeschein. Da sie noch nie im Norden gesegelt ist, war sie schon überrascht, wie anspruchsvoll navigieren in den Schärenfahrwassern ist. Wir sind aber sehr gut in Hanko angekommen. Der schon im Mittelalter gegründete Ort liegt am südlichsten Punkt des Landes an einem gut geschützten Naturhafen. König Gustav I Vasa liess Zollgebäude, Lotsenstation und eine Seefestung errichten. Um die Jahrhundertwende lockten die feinsandigen, langen Strände adelige Gäste aus St. Petersburg und Schweden an. Aus dieser Epoche stammen auch die wunderschönen, farbigen Holzvillen. Im Winterkrieg von 1940 wurde Hanko samt Umland an die UdSSR zwangsverpachtet. Allerdings musste sich die Russische Armee schon ein Jahr später wieder zurückziehen. Der Pachtvertrag wurde 1947 aufgelöst. Heute ist Hanko ein beliebter Badeort, Temperatur und Sonnenscheindauer liegen deutlich über dem südfinnischen Durchschnitt.

Am späten Donnerstagmorgen machten wir uns auf den Weg nach Kasnäs. Wir segelten fast die ganze Strecke im Schärenfahrwasser, ein wirklich toller Segeltag! Weil wir Irene die äusseren Schären zeigen wollten und Starkwind vorausgesagt wurde,

buchten wir Plätze für die Fähre nach Öro. Das grosse Schiff war schon voll, wir wurden auf den Zusatzkurs im Schnellboot umgebucht. Das war eine rasante, für einige Passagiere ziemlich feuchte Fahrt. Vito fand vor allem den Motorenlärm nicht besonders toll, und da der Platz knapp war, musste er halb auf meinem Schoss sitzen. Wir machten eine Besichtigungstour zu den grossen Kanonen, assen im Restaurant zu Mittag, wanderten anschliessend durch den Wald und fuhren mit der Fähre zurück.

Am Sonntag, 29. Juli, frühstückten wir gemütlich, tankten und fuhren los. Unser Ziel war Nagu, den Hafen kannten wir vom letzten Jahr. Bei wenig Wind brauchten wir unter Segel für die gut 30 Meilen ziemlich lange. Wir liefen spät ein, der Hafenmeister wies uns einen reservierten Platz zu. Wir legten an, machten Ordnung und gingen im Restaurant Pizza essen. Als wir zurückkamen, war die Selkie verschoben worden! Äusserst lausig angebunden, lag sie mit angespanntem Stromkabel mit dem Bug zur Mole. Hans war extrem sauer, die Frau auf dem Nachbarschiff erklärte uns, der Hafenmeister habe die Selkie gezügelt, ein finnisches Boot hatte den reservierten Platz beansprucht. Am nächsten Morgen sah ich das Boot wegfahren, kurz darauf begann ein Hund fürchterlich zu jaulen und zu bellen, worauf die Jacht umkehrte. Sie hatten ihren Hund vergessen! Auf meinen Kommentar: *Wie chame nume so blöd si!* antwortete der Typ am Steuer doch tatsächlich schweizerdeutsch! Nachdem wir mit Irene die schöne Feldsteinkirche mit dem freistehenden Glockenturm besichtigt hatten, machten wir uns auf den Weg nach Teersalo, einem kleinen Hafen an der Segeltouristenroute. Gemütliches Segeln bei schönem Wetter, ein kleines Rennen gegen ein deutsches Boot, das wir gewannen und einen Hafenplatz als einziges Schiff.... was will man mehr! Allerdings waren unsere Bojenmanöver schon besser gewesen, Hans musste sich aufregen. Er beruhigte sich rasch wieder, denn wir konnten feiern. Der «Klöpfmast» war schon länger kaltgestellt, um mit Irene auf die 1000ste Seemeile anzustossen!





Uusikaupunki

Nach Uusikaupunki segelten wir einen guten Teil der Strecke. Bootsnachbarn aus Uusikaupunki hatten uns den Ort sehr ans Herz gelegt. Für mich gibt es Ortsnamen mit einer Art magischer Bedeutung. Dort müsste man einmal gewesen sein, sind die Orte so vielversprechend wie ihr Name? Als wir in Dänemark segelten war Gilleleje so ein Zauberort, als wir dann einen grossen Fischereihafen mit Industrie antrafen, waren wir recht frustriert. Rahel äusserte sich einmal wenig begeistert über Uusikaupunki, wir waren also gespannt, was uns erwarten würde. Der grosse Gästehafen an der Hafensperrmauer war schon mal schön, die Anlage sauber. Im hübschen Beizli gab es Kaffee und Kuchen unter einem riesigen Apfelbaum. Mit Vito machten wir uns auf den Weg um die grosse Holzstadt im Empirestil mit 40 schachbrettartig angelegten Häuserblocks mit mehr als 600 Häusern zu besichtigen. Zahlreiche Brände, die letzten 1846 und 1855, zerstörten die Holzhäuser, deshalb sind die meisten Bauten nach 1855 entstanden. Der Schwedenkönig Gustav II Adolf liess die heute 15 500 Einwohner zählende Stadt nach dem Dreissigjährigen Krieg 1617 als Neue Stadt (Nystad) im Stil der Zeit in einem rechtwinkligen Strassenraster erbauen. 1721 wurde nach dem Nordischen Krieg 1700-1721 der Friedensvertrag von Nystad zwischen Russland und Schweden unterzeichnet, durch den grosse Teile Kareliens an den Zaren fielen. Ein Automontagewerk von Saab, heute Mercedes, ist der wichtigste Arbeitgeber, auch der Sommertourismus wird immer wichtiger. Am 1. August konnten wir in der örtlichen Werft den nötigen Ölwechsel für den revidierten Motor machen lassen. Nach dem Mittagessen besichtigten wir die

sogenannte Alte Kirche aus dem Jahr 1629. Der, wie viele Kirchen in der Region aus grossen Feldsteinen errichtete Bau, hat im Innenraum eine weisse Tonnendecke aus Holz, die mit unzähligen Sternen bemalt ist. Die Holzsäulen und Stützen, ebenfalls die Bänke, diese zum Teil noch original und die Kanzel sind mit schwungvollen barocken Akanthusmustern verziert. Auch vor dieser Kirche findet man Soldatengräber aus dem Zweiten Weltkrieg. Weil es immer noch sehr heiss war, wurde Vito geduscht bevor wir spazieren gingen, anschliessend erfrischten wir uns im Kaffi. Fürs 1. August Nachtessen hatte Irene eine Portion Fondue mitgebracht, wir waren uns aber einig, dass in dieser Hitze der Käse auch ohne Rechaud schon schmelzen würde und entschlossen uns von Salat zu leben.

Nach einigen Abklärungen stand fest: Nächstes Ziel würde das UNESCO Weltkulturerbe Rauma sein. Ein letztes Mal beschäftigte sich Irene an diesem heissen Tag mit der Navigation durch Schären und Grossschiffahrtsstrassen. Die Einfahrt durch die grosse Hafenanlage zog sich in die Länge, wir brauchten eine Stunde bis zum Yachthafen. Vorsichtig tasteten wir uns an die Steganlage, machten die Leinen fest und merkten, dass wir weder Wasser noch Strom haben würden. Das war ziemlich blöd, weil wir bis Sonntag bleiben wollten. Zuerst testeten wir ob unsere Kabel bis zur Elektrosäule an Land reichen würden, was nicht der Fall war. Ein Gang zum Hafenmeister könnte die Lösung sein. Hans und ich machten uns auf den Weg um die Landzunge und stellten fest, dass die

Anlage aus einem riesigen Campingplatz mit Strand, Restaurantschiff, einer finnischen Sommervilla aus der Jahrhundertwende, weiteren Gebäuden und, siehe da, tatsächlich einem neuen Steg bestand. Uns wurde versichert, dass die Wassertiefe für die Selkie reichen würde. Vorsichtig zügelten wir das Schiff an den ersten Catway und prompt blieben wir stecken, allerdings nur im Schlamm, Wassertiefe 1,9 Meter, die Selkie stand auf dem Kiel! Wir lagen buchstäblich fest. Für die nächsten Tage war das ok, Gedanken zum Auslaufen wollten wir uns später machen.

Nach einem ausgiebigen Frühstück organisierte Hans einen Mietwagen für einen Landausflug. Mit dem Touristenbähnlein fuhren wir in die Stadt und stiegen am Marktplatz aus. Hans holte das Auto, wir Frauen setzten uns in ein Kaffee. Als Hans zurückkam, bummelten wir durch die Gassen und bewunderten die Holzhäuser, die zum Teil hervorragend renoviert waren. Im Gegensatz zu Uusikaupunki stammen die meisten Häuser noch aus dem 16.-19. Jahrhundert. Die 30 Aren grosse Altstadt ist mit 600 Gebäuden das grösste geschlossene Holzhausareal Skandinaviens. Auch in Rauma richteten Brände immer wieder Schäden an, trotzdem hat sie seit dem 17. Jahrhundert ihre Ursprünglichkeit bewahrt. Ihre Lebendigkeit, die vielen kleinen Geschäfte und Restaurants in den farbigen Häusern haben uns sehr gefallen. Mietwagen waren, wie immer im Norden, für Hunde verboten, Vito fuhr trotzdem am Boden zwischen meinen Füßen mit. Wir fuhren über Land nach Pyhämaa, einer Halbinsel zwischen Rauma und Uusikaupunki. Dort besuchten wir die Opferkirche.



Der rot gestrichene Holzbau mit kleinem Turm sieht eher wie eine Bauernhofscheune aus. Tritt man durch die kleine Türe bleibt man staunend stehen, denn Decke und Wände sind vollständig mit Szenen aus dem Alten und Neuen Testament, Blumenranken, Blättern, Engeln, einem Sternenhimmel und Bibelsprüchen dekoriert. Die 1652 erbaute Kirche war immer ein Wallfahrtsort für Seefahrer, die bäuerlich-naiven Malereien gehören zu den schönsten des Landes und sind sehr gut erhalten. Nach dieser beeindruckenden Besichtigung genos-



sen wir ein sehr schmackhaftes Mittagessen im Restaurant des Dorfes bevor wir zur nächsten Sehenswürdigkeit fuhren. Der Weg durch die Wälder auf ungeteerten Strassen zog sich ziemlich in die Länge bis wir die Steinhauengräber von Sammallahdenmäki, auch ein UNESCO Weltkulturerbe, gefunden hatten. Wir spazierten ein Stück den Rundwanderweg entlang durch ein Gebiet, das schon vor 3000 Jahren besiedelt war, um uns einige der 36 Steingrabhügel aus der Bronzezeit anzuschauen. Auf dem Rückweg kam Hans in den Genuss eines ungewollten Fototermins, er hat nämlich eine Radarfalle übersehen. Wir warten immer noch gespannt auf eine Rechnung aus Finnland! Als Abschluss von Irenes Ferien fuhren wir in die Stadt und genossen unser Nachtessen im Chinarestaurant. Anschliessend machten wir uns auf die Suche nach dem Fernbusbahnhof, den wir nach einigem Herumfragen schliesslich auch fanden.

Am Samstagmorgen, 4. August, brachten wir Irene auf den Bus nach Helsinki und füllten unsere Vorräte in einem riesigen Supermarkt auf.

Dabei bin ich fast erfroren, ich hatte meine Jacke im Auto liegen gelassen, der Laden war nahezu tiefgekühlt! Nun wurde es Zeit, unseren nächsten Gast, Fredi Schüpbach, vom Bus aus Turku abzuholen. Anschliessend fuhren wir zur Selkie, luden alles aus, Fredi und Hans brachten das Auto zurück und anschliessend machten die beiden Männer einen Stadtrundgang und ich hatte Zeit, alle Einkäufe zu verstauen und die Selkie in Ordnung zu bringen. Am Abend begann es nach langer Zeit zu regnen, in der Nacht zog ein Gewitter vorbei und es

schüttete heftig. Endlich war es nicht mehr so heiss. Am Sonntag-morgen war es so weit: Bleiben wir im Schlamm stecken oder nicht? Nach zwei Mal kurz auf-setzen waren wir frei und wir konnten den Rückweg nach Uusikaupunki in Angriff nehmen. Rauma war auf der diesjährigen Reise unser nördlichster Hafen und nein Uusikaupunki ist kein Ferienort in Afrika, auch wenn der Name so klingt!

Christine Litscher



Sammallahdenmäki



Rauma



Rauma



Panorama vor Rauma

Protokoll der 52. Generalversammlung des CCS RG Basel

9. November 2018

Anwesend

Es waren 50 Mitglieder anwesend.

Entschuldigt

Es haben sich 66 Mitglieder entschuldigt.

1. Begrüssung durch den Captain

Captain Hans Litscher eröffnet die GV um 19:00 Uhr und begrüsst die Anwesenden. Er stellt die Beschlussfähigkeit gemäss den Statuten fest.

2. Wahl der Stimmenzähler

Einstimmig werden Martin Heller und Kari Freivogel als Stimmenzähler per Akklamation gewählt.

3. Genehmigung des Protokolls der GV vom 3. November 2017 (im Jahrbuch publiziert)

Das Protokoll der 51. Generalversammlung wird einstimmig angenommen.

4. Jahresbericht des Captains, Genehmigung

Der Jahresbericht wird unterteilt in einen Abschnitt des Ausbildungsleiters, Antonio Di Criscio, und dem Bericht des Captains.

Ausbildungsleiter

Die bestehenden Kurslokalitäten konnten beibehalten werden und können bis nächstes Jahr weitergenutzt werden, bis die SBB weiss, was mit dem Wolfareal geschieht.

Wir spüren einen Rückgang bei den Kursteilnehmern, auch wegen der Konkurrenz auf dem Markt. Beim **Hochseeschein** konnte nur ein Abend mit 20 Teilnehmern gefüllt werden. 80% davon haben die Prüfung bestanden.

Im **Funkkurs** (SRC) waren es 9 Teilnehmer, weniger als in anderen Jahren. Alle haben die Prüfung bestanden.

Astronavigation ist ein Nischenkurs, es ist schwierig, Personen zu motivieren, da er für die Skipperausbildung nicht verlangt wird. Bislang konnte der Kurs neunmal in Folge abgehalten werden.

Am **Radarkurs** nahmen 8 Personen teil, alle haben die Theorieprüfung bestanden.

Der **Dieselmotorenkurs** wird neu von Noel Aegerter geführt. Die Rückmeldungen der Teilnehmer sind gut bis hochbegeistert. Es gibt einen neuen Volvo Penta Motor, der zu Vorführungszwecken dient.

ISAF konnte letztes Jahr eine gute Anzahl Teilnehmer begeistern, aber es wird immer schwieriger, Interessenten zu finden.

Der Kurs **Hafenmanöver** zu Saisonbeginn entspricht einem echten Bedürfnis. Auch der Kurs 2019 ist bereits ausgebucht.

Als Materialverwalter amtiert nun Giuseppe Leone statt Fredi Schüpbach. Hans Litscher bedankt sich bei Fredi für den jahrelangen Einsatz und die immer grosszügig erbrachte Leistung. Giuseppe wünscht er im neuen Job viel Erfolg und dankt schon für seinen Einsatz.

Antonio Di Criscio spricht allen Ausbildnern ein grosses Dankeschön für Ihr Engagement aus!

Captain

Vorträge

Das vergangene Jahr brachte viele interessante Vorträge: Im Dezember 2017 stellte Hinnerk Weiler seinen Törn „Grosser Loop“ vom Atlantik über die grossen Seen und den Mississippi in die Karibik vor. Es war spannend, einen Bericht über eine Gegend zu hören, die wenige von uns kennen.

Der Neujahrsapéro 2018 konnte beim „SUTTER-BEGG“ gefeiert werden. Es war ein toller Anlass. Felix Buser wird für die Organisation gedankt.

Im Februar 2018 durften wir einen Vortrag mit dem Titel „Tatort Meer“ mit Silvia Frei von Ocean Care hören. Es ist schon sehr erschreckend, wieviel Müll im Meer landet und dort vorhanden ist. Aber auch die Ausbreitung von Grün- und Blauaugen ist ein Thema.

Im März 2018 berichtete Tobi Herrlich, selbst Fischhändler, zum Thema „Fish 4 Future“ und der Nachhaltigkeit im Fischhandel.

Im April 2018 hiess das Thema „Mord an Bord“. Dank der Vermittlung von Niklaus Friederich konnten wir Einblick in die Tätigkeit von Eva Scheurer, Gerichtsmedizinerin, gewinnen. Sie hat uns näher an die Spuren des Verbrechens herangeführt. Es scheint nicht sehr einfach, jemanden spurlos verschwinden zu lassen!

Im Mai 2018 berichtete Sheila Rietscher, wie man ohne eigenes Schiff eine Weltumseglung machen kann. Allerdings gibt es auch dann Hindernisse zu überwinden und Sorgen, die aufkommen, sind auch nicht ohne.

Im Juni 2018 gab es einen Video-Abend zum Thema Inseln mit besonderem Charme.

Nach der Sommerpause fand der Süsswassertag statt, bei dem wir zu Gast beim Drachenbootclub waren. Wir konnten auf dem Rhein mit grosser Geschwindigkeit flussaufwärts rudern. Beeindruckend! Darauf folgte eine Stadtführung zum Thema „Wasser in Basel“. Sehr informativ. Leider war die Teilnehmerzahl nicht berauschend. Viele unserer Mitglieder sind im Sommer abwesend. Ein Süsswassertag 2019 wird geplant.

Im Oktober 2018 berichtete Martin Schaub über seine Reise mit dem „Qajaq – mit Muskelkraft über die Ostsee“, von Schweden über die Aaland-Inseln bis Turku. Das ist eine beeindruckende Leistung!

Törns

Im vergangenen Geschäftsjahr konnten auch mehrere **Törns** durchgeführt werden:

Beim **Hafenmanöver Kurs** übernachteten viele gemeinsam auf den Schiffen, um tagsüber zu üben, wie mit dem Schiff auf engem Raum vorwärts, seitwärts, längs und rückwärts angelegt werden kann.

Leider war der **St. Malo Törn** mit nur 3 Schiffen weniger gefragt als auch schon. Rahel, Hugo und Hans standen als Skipper zur Verfügung. Der Vorteil der kleineren Gruppen war, dass man vermehrt auf die Teilnehmer eingehen konnte.

Im Sommer fand schliesslich der **RG Törn** von St. Petersburg nach Helsinki statt, bei dem Rahel als Skipper das Schiff führte.

Der Captain zeigt noch ein paar Bilder des RG Törns und kommentiert diese.

Jahrbuch

Am nächsten Jahrbuch wird noch fleissig gearbeitet: Mehr Beiträge sind herzlich willkommen! Die Suche nach Sponsoren und Inserenten wird immer schwieriger – ein Phänomen, welches alle Druckmedien erfahren.

Mitgliederstatistik

42 Personen sind im Lauf des Jahres aus der RG ausgetreten oder wurden ausgeschlossen (nach 3 Jahren nichtbezahlter Mitgliederbeträge, trotz Mahnungen), 9 Mitglieder sind als Gönner registriert, 8 sind Jugendmitglieder, 2 sind Ehrenmitglieder. 28 Neumitglieder konnten aufgenommen werden. Die anwesenden Neumitglieder stehen bei Namensaufruf kurz auf. Total sind es per Ende des Vereinsjahres 470 Mitglieder.

Zentralvorstand CCS Bern

An den ZV Sitzungen nahmen Hans Litscher oder Monika Naef als Vertreter der RG Basel teil und haben unsere Anliegen eingebracht. Es ist nicht immer einfach, einige Teilnehmer sind jeweils unvorbereitet. Teilweise wird nicht auf Themen eingegangen, welche aus Sicht der RGs doch wichtig wären. Das EDV-Projekt ist immer noch ein Thema; es ist in Verzug und es musste ein Nachkredit genehmigt werden. VC Peter Michel ist aus gesundheitlichen Gründen aus dem ZV ausgeschieden. Besorgniserregend ist, dass diese Saison viele Vorfälle mit CCS Schiffen passiert sind, welche den Club finanziell stark belasten. Teils wurden KVR missachtet, Seezeichen angefahren, etc. Da die beschädigten Schiffe durch Charterschiffe ersetzt werden mussten, weil die Reparaturen nicht rasch genug erfolgen konnten, weist der CCS dieses Jahr ein schlechtes Ergebnis aus. Aus Sicht des Captains muss bei der Ausbildung noch mehr Nachdruck auf die Sicherheit gemacht werden. «Wenn jemand Mist baut, dann soll er oder sie auch dafür geradestehen».

Leider wurde zum grossen Ärgernis der Kursleiter HSA die ERFA-Tag im Herbst kurzfristig abgesagt.

Der Captain ärgert sich und bittet auch andere Mitglieder an die GV des CCS Schweiz zu gehen (24. November 2018 in Bern), um sich darüber zu beschweren.

Der Jahresbericht des Captains wird einstimmig angenommen.

5. Jahresrechnung 2017/2018 (Tischauflage), Kontrollstellenbericht, Genehmigung

Der Kassier René Lattmann berichtet:

Zur **Bilanz**: Im Budget rechneten wir mit einem Verlust von CHF 2400, effektiv haben wir einen kleinen Gewinn von CHF 583 erzielt. Herausgehoben werden die geringeren Mitgliederbeiträge, mehr Kursgebühren aber weniger durchgeführte Törns.

Zur **Erfolgsrechnung**: Wir gaben mehr für Marketing bei Google aus als im Vorjahr, hatten dafür keinen Jugendtörn. Das Jahrbuch ist etwas teurer als in den Vorjahren. Dazu kommt Druck und Versand der GV Einladungen in Papierform. Die für den elektronischen Versand an der letzten GV angepassten Statuten wurden vom ZV nicht rechtzeitig genehmigt. Die Miete ist gleich geblieben, wir müssen keine Miete für die Technik zahlen. Der Drachenbootevent ist etwas teuer, obwohl wenig Teilnehmer anwesend waren.

Bilanz: Bei einem Eigenkapital von CHF 110'00 beträgt die Bilanzsumme CHF 130'000. Im Wesentlichen erklärt sich diese Differenz durch bereits versandte Rechnungen für den HSA-Kurs der folgenden Saison.

Die drei Hauptrevisoren Hans-Rudolf Roth, Hansruedi Zingg und Werner T. Müller sind nicht anwesend und entschuldigt.

Der **Bericht der Revisoren** vom 9. Oktober 2018 wird von Niklaus Friedrich vorgelesen. Der Bericht enthält einen Revisionsvermerk betreffend Sozialversicherungen. Zurzeit läuft die Nachmeldung bei der Ausgleichskasse. Monika Naef erläutert die Situation und die damit verbundene Versicherungspflicht.

Der Kassier stellt den Antrag, die Jahresrechnung zu genehmigen und den Vorstand zu entlasten.

Fragen aus dem Publikum

Was macht der Vorstand mit dem ganzen Geld (Vermögen)? Der Captain antwortet: Damit werden Stammabende und Anlässe durchgeführt und auch das Jahrbuch finanziert. Die Konkurrenz bei der Ausbildung wird nicht schwächer, wir bauen auch daher das Vermögen langsam ab. Die RG befindet sich laut Captain im «Altersheim», macht Vermögensverzehr und wartet, bis sie stirbt. Wir haben ein Nachwuchsproblem: Aber auch andere RGs und der CCS Zentral Club hat dieses Problem. Tendenz ist, dass die Mitglieder älter werden und Vereinsbeiträge bei jüngeren Seglern offenbar weniger beliebt sind, man möchte sich nicht binden und natürlich auch weiteren Hobbys fröhnen.

Was sind die Ursachen dafür, dass weniger Törns stattfinden? Der Captain antwortet: Es konnte nur ein HSA Kurs mit 20 Teilnehmern durchgeführt werden. Dies gibt einen direkten Zusammenhang mit der Anzahl Teilnehmer auf Törns. Die Schiffe füllen sich meist mit Personen, die im Kurs zusammenarbeiten. Auch ist es immer schwieriger, einen für alle passenden Termin zu finden. Ein Ausweichen auf einen späteren Zeitpunkt im Jahr würde die Kosten massiv erhöhen, da dann Hochsaisontarife zur Anwendung kämen. Wir sind gespannt, wie es dieses Jahr wird. Für den Jugendtörn (Teilnehmer unter 28 Jahre alt) hat sich bislang niemand gemeldet. Auch hier ist es immer schwierig, einen geeigneten Termin zu finden. Studierende haben nur während den Semesterferien Zeit, aber oft arbeiten sie dann. Schüler haben nur in den Schulferien (= Hochsaison) Zeit. Es wird vermehrt Direktansprache über Socialmedia und Eltern/Grosseltern bei der RG gemacht. UNI-Sport ist beim HSA dabei. FOS-Sailing: Hat zwei eigene Schiffe auf welchen Studierende quasi unter sich sein können.

Die Jahresrechnung wird einstimmig genehmigt und der Revisorenbericht angenommen.

6. Entlastung des Vorstands

Der Vorstand wird einstimmig entlastet.

Künftige Zusammensetzung des Vorstandes

Nächstes Jahr, auf Ende der GV, tritt Hans Litscher unwiderruflich aus dem Vorstand zurück. Hugo Buser ist Vize und bleibt. Rene Lattmann, Kasse, wird auch 2019 zurücktreten. Antonio di Criscio als Ausbildungsleiter macht weiter, Roger Gersbach wird aus privaten Gründen auch 2019 zurücktreten. Constantin Sluka macht weiter, Felix Buser tritt per Ende der heutigen GV zurück, Beisitzer Niklaus Friedrich bleibt; Monika Naef ist neu. Die Nachfolgeplanung im Vorstand ist ein wichtiges Thema für das kommende Jahr.

7. Anträge von Mitgliedern (diese sind gemäss Statuten rechtzeitig einzureichen)

Es sind keine Anträge von Mitgliedern eingegangen.

8. Jahresprogramm 2018/2019

Hans Litscher stellt das provisorische Jahresprogramm vor. Das definitive Programm wird am Neujahrsapéro vorgestellt:

- Die Stammabende finden wie bisher, erster Mittwoch im Monat, statt.
- Der Hock am Rhy im Seemannskeller, an dem Seemannsgarn gesponnen wird, ist gut besucht, meist am dritten Mittwoch im Monat. Es hat immer genug Platz, sowie gutes Essen zu günstigen Preisen.
- Der letztjährige Neujahrsapéro wird schwierig zu toppen, die Einladung folgt.
- Die Sommerpause dauert von Juni bis September, weil alle am Segeln sind...
- Ein Süswassertag auf dem Neuenburgersee ist in Planung, wenn genügend Schiffe gefunden werden
- St. Malo: Es sind 5 Schiffe reserviert.
- Ein Jugendtörn ist geplant
- Ein RG Törn findet nicht statt
- Gäste-Törns: Wer von den Mitgliedern ein eigenes Schiff hat, soll doch von sich aus Gäste vom Club mitnehmen. Das fördert den Zusammenhalt!
- Das Ausbildungsprogramm bleibt gegenüber letztem Jahr unverändert. Die Kursliste wird vorgestellt und wird online publiziert. Der ISAF Kurs im Herbst wurde abgesagt. Er wird in "World Sailing Survival Training" umbenannt. Zuvor ist eine Re-Qualifikation nötig.

Der Vorstand wird mehr Werbung für Kurse und die RG machen.

9. Budget 2018/2019, Mitgliederbeiträge, Genehmigung

René Lattmann stellt das Budget 2018/2019 vor: Der Vorstand beantragt, das Budget unter Beibehaltung des Jahresbeitrags von 30 Franken zu genehmigen..

Es wird ein Verlust von CHF 2'400 budgetiert. Bei einem Ertrag von CHF 29'000, und einem Aufwand von CHF 32'000. St. Malo bringt neben dem HSA-Kurs am meisten Einnahmen (wenn der Transport kostengünstig mit dem Car durchgeführt werden kann). Dieses Jahr findet er vor Ostern (5. April 2019) statt, weil nach Ostern die Tarife für die Charterschiffe höher sind.

Aus dem Clubvermögen von rund CHF 110'000 sind keine besondere Ausgaben geplant.

Bei der anschliessenden Abstimmung wird das Budget und der Mitgliederbeitrag von CHF 30 Franken für ordentliche Mitglieder und CHF 60 für Gönner einstimmig angenommen.

10. Aufnahme und Ausschluss von Mitgliedern, Begrüssung von Neumitgliedern

Die neuen Mitglieder Tobias Adrian Abt, Malcom Blaser, Thomas Cueni, Lukas Eichenberger, René Faden, Camille Grieder, Thomas Häfelfinger, Ilona-Maria Häfelfinger-Zumsteg, Hubert Hochstrasser, Jan Hossli, Johannes Klose, Gian Looser, Steven Luetolf werden in den Club aufgenommen.

Ausschlüsse werden durch den Zentralclub in Bern automatisch durchgeführt.

11. Verabschiedung der scheidenden Vorstandsmitglieder

Unser langjähriges Mitglied, Felix Buser, ist zurückgetreten. Wir danken ihm herzlich für sein Engagement per Akklamation! Der Captain übergibt ihm ein flüssiges Abschiedsgeschenk. Felix Buser dankt nach 20 Jahren; er fehlte viel im letzten Jahr an den Vorstandssitzungen wegen fehlender Zeit und Motivation. Vorstandssitzungen sind intensiv, immer kompliziert, man muss sich immer rechtfertigen. Er hofft, dass andere den Club weitertragen. Es ist nicht immer einfach, neben dem Job Ausbildung und Anlässe unter einen Hut zu bringen. Jeder kann etwas dazu beitragen, dass der Club überlebt! Wichtig ist, die Freude am Segeln zu vermitteln. Er übergibt dem Captain als Geschenk Karün, eine aus rezyklierten Fischernetzen hergestellte Sonnenbrille mit sehr guten Zeissgläsern. Felix ist gerne bereit, mit verrückten Anlässen auszuhelfen und vor allem mit Segeln!

12. Diverses

Auf der Homepage finden sich Törnprogramme, Ausbildung etc. Nächste Termine sind:

- 24. November 2018 GV CCS in Bern
- 5. Dezember Stammabend in der Hofmatt
- 12. Dezember Weihnachtsessen (Anmeldung via Doodle)

Für das Protokoll:

Der Captain

Protokollführer

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

 **konig**reisen
Inh. M. + O. Trüssel

Impressum



Redaktion / Layout: Hugo Buser

Titelbilder: oben: St. Petersburg
 unten: Einfahrt nach Viborg / RG Törn St. Petersburg-Helsinki

Produktion Schaub Medien AG Liestal

Auflage 550

Törnberichte: - St. Malo: Roberto Fumagalli
 - Hafenmanöverkurs: Lily Zweifel
 - Inselparadies Hanö: Hugo Buser
 - RG Törn St. Petersburg - Helsinki: Rahel Sameli mit Crew
 - „Dvalin“ Sommer 18: Martin Zweifel
 - Von Havanna in die USA: Hansruedi Zingg
 - FOS Sailing: Hansruedi Zink / Niklaus Friederich
 - Selkie in der Ostsee: Christine Litscher

Inserenten:

Aegäis Yachting Zürich

b+m Architekten Muttenz

Bank Gutzwiller Basel

Bootswerft Berger Spiez

breitband.ch Improware Pratteln

Holyday Yachting Schafisheim

Murette AG Versicherungen CCS Bern

my charter Zürich

Nautitronic Münchenstein

Neth AG Sanitär Basel

Papeterie Rössligass Muttenz

rb Yachting Pratteln

Sailtex Aebischer Thun

Schaub Medien Liestal

Schreinerei Ringli Münchenstein

sun charter.de

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



STÉPHANE GUTZWILLER ATLANTIC CROSSING

E. GUTZWILLER & C^{IE}

MITGLIED DER VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER PRIVATBANQUIERS

BASEL - GENÈVE - ZÜRICH

WWW.GUTZWILLER.CH

+41 61 205 21 00