



Jahrbuch 2018

CCS Regionalgruppe Basel





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



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

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

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

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

🧭 **the sunny side of life!**

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



Hauptsitz: Theaterstrasse 12, CH - 8001 Zürich

Niederlassung: Wylerweg 5 g, CH - 2563 Ipsach

Vorwort des Captains für das Jahr 2018

Ein neues Jahr hat begonnen, ich sitze vor dem Computer und lasse 2017 Revue passieren.

Wie haben sich die angekündigten Veränderungen im letzten Jahr bewährt?

Wie wurden sie von den Mitgliedern aufgenommen?

Wir haben das Stammlokal vom Mittenza erfolgreich in das Restaurant Hofmatt in Münchenstein gezügelt. Dieser Wechsel kann, denke ich, durchaus als gelungen bezeichnet werden, auch wenn nicht ganz alle unserer Wünsche in Erfüllung gegangen sind.

Auch den Hock haben wir vom Auhafen in den Seemannskeller im Rheinhafen verschoben. Das ist ein voller Erfolg. Kulinarisch werden wir wirklich verwöhnt und dies zu sehr moderaten Preisen. Das Ambiente ist wieder schiffig, tolle Gespräche entwickeln sich im kleinen Kreis und Erlebnisse aus erster Hand werden ausgiebig diskutiert. Ein Grosserfolg war sicher auch das Weihnachtsessen. Über 40 Personen genossen das Fondue Chinoise, für uns eine Überraschung, für das Personal eine Herausforderung.

Im Moment sind wir die Sorgen um das Kurslokal los, wenn alles klappt sollte dies sicher bis 2020 so bleiben. Wir verbessern laufend die technische Einrichtung.

Der Saint Malo-Törn war wieder gut ausgelastet, eine Flotte von sechs Booten startete im Hafen von Bas Sablon. Toll war auch die Zusammenarbeit mit der RG Vierwaldstättersee, die aus ihren Mitgliedern eine ganze Crew stellte. Wir hoffen, dass auch in diesem Jahr eine ähnlich grosse Flotte in See stechen wird.

Sorgen bereiten uns die langsam aber stetig leicht abnehmenden Mitgliederzahlen. Dies liegt zwar offenbar im Trend, in der heutigen Zeit werden Verbindlichkeiten viel schneller aufgegeben, deshalb freuen wir uns umso mehr über alle treuen langjährigen Besucherinnen und Besucher unserer Anlässe, aber ebenso über Neumitglieder, von denen sich einige sogar aktiv am Verein beteiligen.

Ich hoffe, für Euch auch dieses Jahr ein attraktives, abwechslungsreiches und interessantes Programm zusammengestellt zu haben.

Nun wünsche ich Euch allen eine gute Saison, fair winds und immer die sichere eine Handbreite Wasser unter dem Kiel.

Hans Litscher CCS RG Captain

Verleihung Basel „Prix Offshore“

Der Prix Basel Offshore geht dieses Jahr an **Hubert Hochstrasser**, genannt **Hubi** und seine Partnerin **Andrea Haegner** mit der **SY Sagarena**, eine **Suncoast 42**, für ihre Reise von Basel in die Türkei über die «blaue» Donau.

Route: von Breisach (D) in Bucht von Gökova Türkei:

Rhein – Main - Main Donau Kanal – Donau – Schwarzmeerkanal – Constanza – Schwarzes Meer – Bosphorus – Istanbul – Marmarameer – Dardanellen – Nord Aegäis – Süd Aegäis



Im Mai 2015 konnte die grosse Reise mit gelegten Masten in Angriff genommen werden. Die knapp bemessene Zeit von drei Monaten musste reichen, um die Route zurückzulegen. Mehrmaliges Ein- und Ausklarieren war erforderlich, fliesst die Donau doch durch 10 Staaten!

800 km vor der Einmündung in das Schwarze Meer im rumänischen TURNU SEVERIN konnten die Masten bereits gestellt werden; gesegelt wurde jedoch erst in Schwarzen Meer.



Erschwerend kam dazu, dass im Sommer 2015 der Wasserstand der Donau 4 Meter unter dem normalen Pegel stand, was mehrere Unterbrüche erforderte. Improvisation und starke Nerven waren gefordert. Unter anderem musste die SAGARENA über 800 km längsseits an zwei Frachtern festgezurt durch die Donau manövriert werden.

Binnenstrasse ins Schwarze Meer:

a) Rhein: (Niffer km 185 bis Mainz km 497)

– Schleusen: 10 bis Iffezheim

– Distanz: 312 km / Höhenunterschied: 102m

b) Main: (Mainz km 0 – Bamberg/Regnitz km 384.1)

– Schleusen: 35 (Hubhöhe 2.75-7.6m)

– Distanz: 384 / Höhenunterschied: 150m

c) Main-Donau Kanal:

(Regnitz km 0 – Kelheim km 170.8)

– Schleusen: 16 (Hubhöhe 5-25m)

– Distanz: 161 km /

– Höhenunterschied: 241-406-346 m ü M.

d) Donau: (Kelheim km 2414.7 – Sulina km 0)

– Schleusen: 10 (letztes eisernes Tor km 942)

– Distanz: 2414 km / Höhenunterschied: 343 m

Auf der Webseite www.weltumsegeln.ch

ist die gesamte Renovation sowie diese Reise der SAGARENA dokumentiert.

Wichtige Adressen

RG Adresse	<i>Cruisingclub der Schweiz Regionalgruppe Basel Postfach 1229 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	Präsident Sven Leise <i>Hollweg 51 4153 Reinach</i>	Tel.: +41 (0)61 332 28 10 <i>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 praesident@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 Schwertfeger Basler Strasse 112a D-79540 Lörrach</i>	<i>Tel.: +49 7621 449 69 mail@sksw.de www.sksw.de</i>

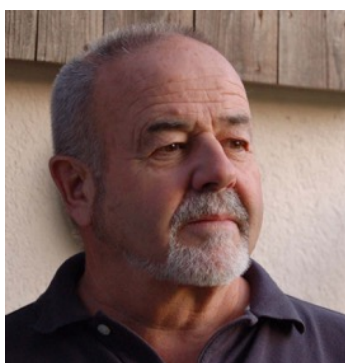
WASSERDICHTER DECKUNG

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



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

Vorstand



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
4103 Kaiseraugst

061 831 32 96
kurse@ccs-rgbasel.ch



Anlässe

Felix Buser
Hauptstrasse 58b
4417 Ziefen

061 423 03 23
anlaesse@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

Kursprogramm 2018

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 der ISAF und Swiss Sailing zertifiziertes und über die Anforderungen der ISAF hinausgehendes Schweizer Sicherheitstraining anbieten.

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

Hochseeausweis	Mo.15.10.18 (18 Abende) Bei grosser Beteiligung wird am Dienstag ein zweiter Kurs geführt.
ISAF Safety Training	Kurs 1: Fr.9. – Sa. 10.03.18 (jeweils ganzer Tag) Kurs 2: Fr.9. – Sa. 10.11.18 (jeweils ganzer Tag)
Astronavigation	Mi.09.01.19 (7 Abende)
Seefunk SRC	Do.10.01.19 (6 Abende)
Dieselmotorenkurs	Kurs 1: Sa.27.01.18 (ganzer Tag) Kurs 2: Sa.03.02.18 (ganzer Tag)
Radar	Fr.02./Sa.03.02. und Fr.02./Sa.03.03.18 (2 Freitagabende und 2 Samstage)
Hafenmanöver Kurs	Sa.14. – So.15.04.18 (jeweils ganzer Tag)
Refresher-Kurse	für HSA, Radar, Seefunk, ISAF - 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

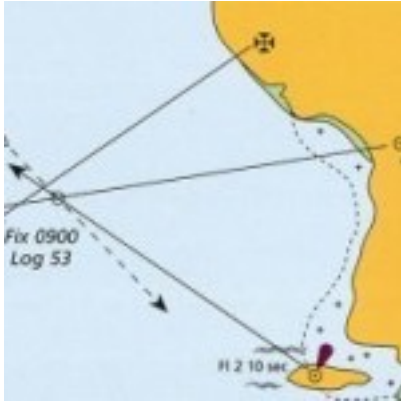
www.ccs-rgbasel.ch/kursangebot/

Kursübersicht 2018 / 2019

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 Motoryachten). 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: 16. September 2018

ISAF Safety Training



Das Sicherheitstraining der RG Basel ist ein von Swiss Sailing und ISAF 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 ISAF-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, hat - gestützt auf die Richtlinien der ISAF - eigene Trainingsmodule konzipiert und geht in ihrem Ansatz über die Mindestanforderungen der ISAF 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.

Die ISAF 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: 18.02.18 (Kurs 1), 14.10.18 (Kurs 2)

Astronavigation



Die Nutzung der astronomischen Navigation ist in der heutigen Zeit meistens eher ein Hobby als eine Notwendigkeit, dies dank GPS. 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: 16.12.2018

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: 16.12.2018

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: 07.01.2018 (Kurs 1), 14.01.2018 (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: 14.01.2018

Hafenmanöverkurs mit Segelyachten

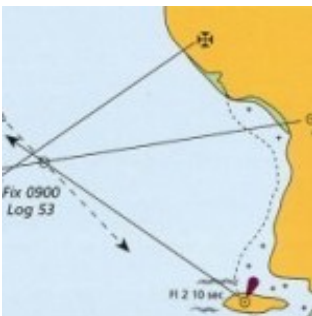


Viele Hochseeausweisinhaber oder -anwärter aber auch Schiffseigner würden gerne einmal ein Schiff chartern, denn die praktische Segelausbildung hat gezeigt, dass Segeln grundsätzlich nicht so schwierig ist. Bei Hafenmanövern sind jedoch viele noch unsicher - auch Schiffseignern geht es manchmal so. Ein 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: 11.03.2018

Refresherkurse (HSA, Radar Seefunk, ISAF)



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 2018 RG Basel

In der Saison 2018 ist die RG Basel wieder mit eigenen Törns unterwegs in verschiedenen Revieren:

Datum	Revier	Schiff	Skipper	CCS Nr. / Törnart
20.04.-28.04.	St. Malo	Segel-Charterstschiffe	Diverse	Ausbildungstörn HSA
21.07.-04.08.	St. Petersburg Helsinki	Cruisingswiss V	Rahel Sameli	04/2018/30 RG Törn
07.07.-14.07.	Stockholm- Stockholm	Charterstschiff	Gilbert Rychen	Jugendtörn
11./12.August	Neuenburgersee	diverse Schiffe von Eignern		Süsswassertag RG

Detaillierte Ausschreibungen und Anmeldeöglichkeiten finden Sie auf unserer Webseite unter:

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

bzw, auf der Webseite des CCS für Regionalgruppentörns auf CCS-Schiffen.



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

RB YACHTING



Continental 1550

Die Bootswerft in der Region Basel

RB Yachting + Spritzwerk AG

Rheinstrasse 81
4133 Pratteln

www.rbyachting.com
info@rbyachting.com

Telefon +41 (0) 61 821 60 10
Telefax +41.(0) 61 821 60 13

Offizielle Vertretung:

Aiko Iveco - Volvo Senta - Vetus Deuz Suzuki Marine

„WIM VAN DER VALK“ Motoryachten

- Grosse Spritzkabine
- Servicestelle für **KABOLA**-Heizungen



Jahresprogramm 2018 RG Basel

Datum	Zeit	Anlass	Ort
Freitag, 12. Januar 2018	1800 - 2100h	Neujahrsapéro	spez. Einladung und Anmeldung
Mittwoch, 17. Januar 2018	ab 1900h	Hock am Rhy	Seemannskeller
Mittwoch, 7. Februar 2018	ab 1800 / 2000h	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein
Mittwoch, 28. Februar 2018	ab 1900h	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel
Mittwoch, 7. März 2018	ab 1800 / 2000h	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein
Mittwoch, 21. März 2018	ab 1900h	Hock am Rhy	Seemannskeller Basel
Mittwoch, 4. April 2018	ab 1800 / 2000h	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein
Mittwoch, 18. April 2018	ab 1900h	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel
20.4. bis 28.4.2018		Saint Malo Törn	Saint Malo
Mittwoch, 2. Mai 2018	ab 1800 / 2000h	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein
Mittwoch, 16. Mai 2018	ab 1900h	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel
Mittwoch, 6. Juni 2018	ab 1800 / 2000h	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein
Sommerpause bis und mit August			
August		Süsswassertag	Neuenburgersee / Anmeldung
Mittwoch, 5. September 2018	ab 1800 / 2000h	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein
Mittwoch, 19. September 2018	ab 1900h	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel
Mittwoch, 17. Oktober 2018	ab 1800 / 2000h	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein
Mittwoch, 31. Oktober 2018	ab 1900h	Hock am Rhy	Seemannskeller, Basel
Freitag, 9. November 2018	prov.	GV CCS RG Basel	Hofmatt, Münchenstein
Freitag, 24.11.2018		GV CCS Schweiz in Bern	
Mittwoch, 5.12.2018	ab 1800 / 2000h	Stammabend	Hofmatt, Münchenstein
Mittwoch, 12.12.2018	1900h	Weihnachtsessen	Seemannskeller, Basel
Anlässe Im Seemannskeller			Anlässe in der Hofmatt

MIT BREITBAND.CH BLEIBEN SIE AUF GEWINNERKURS

Kombi-Abonnement

ab 19.90



intertainment-tv Pro

ab 22.-



Internet

ab 9.90



Telefonie

ab 12.-



 breitband.ch

Törnbericht St. Malo 2017 „Mayuko“



Sechs Uhr morgens, viel zu früh für Segler, stehen wir vor dem Bus in Liestal. Wir geben unser Gepäck ab und entern verschlafen den Bus. Jeder sucht sich ein freies Plätzchen, von denen noch reichlich vorhanden sind. Diesmal ist auch eine Crew aus Luzern dabei, die sich als sehr lustiges Grüppchen herausstellt. Zehn Minuten später geht die Fahrt los Richtung Basel Aeschenplatz, wo die zweite Gruppe schon auf uns wartet. Ja, es ist wieder soweit: Der St-Malo Törn steht bevor, und alle freuen sich darauf, im Tidengewässer ihr Können zu verbessern. Bevor wir die Boote in Beschlag nehmen können, stehen aber noch ca. 11 Stunden Fahrt vor uns, unterbrochen durch drei Pausen.

Die Busfahrt quer durch Frankreich verläuft störungsfrei und so können wir noch bei Tageslicht unsere Kojen belegen und uns gemütlich einrichten. Unser Boot heisst „Mayuko“ und ist eine Alubat Ovni 435. Wir haben uns damit einiges vorgenommen: bis Alderney, eine Nachtfahrt, mehr als 200 sm und Trockenfallen. Daher auch die Wahl der Ovni, die einen Schwenkkiel und -schwert besitzt; beide können hydraulisch abgeklappt werden, so dass einem Trockenfallen nichts im Wege steht.

Am nächsten Tag gehen wir per Taxi zum Carrefour und organisieren den Proviant. Beim Hinausgehen aus dem Supermarkt sehen wir gerade noch dem Taxi hinterher, das wir telefonisch angefordert haben, mit einer anderen Crew von uns davonfahren - tolle Kollegen!



Voll motiviert legen wir recht verspätet um 18 Uhr zu einer Eingewöhnungs- und Kennenlernrunde mit der „Mayuko“ ab. Wir fahren ein paar Manöver und kehren um 21 Uhr zu unserem Anlegeplatz in St-Malo zurück.

Sonntags wird es ernst. Wir starten morgens um neun Uhr zu unserem ersten Ziel St. Peter Port auf Guernsey. Wind und Strömung stehen gut und so geht es los. Der Wind weht zwar aus Osten, aber viel zu schwach, um uns unserem Ziel rasch näher zu bringen.

In der Bug-Suite macht sich ein grosses Segel auf den beiden Betten breit, sodass unsere Skipperinnen das unbequemere Stockbett zum Übernachten auswählten. Damit wir segelnd Guernsey erreichen können, wird der Spi nun ans Tageslicht gezerrt. Leider ist auf den ersten Blick nicht erkennbar, wie alles zusammengehört. Nach ca. einer Stunde Beratung ist es soweit, der Spi wird gehisst. Nach einer weiteren Stunde des Probierens steht das farbige Segel auch und gibt uns zusätzlichen Schub. Die zwei Bft. reichen aber nicht aus, unser Ziel rechtzeitig zu erreichen. Daher wird der Spi nach weiteren zwei Stunden wieder eingeholt und der Motor angeschaltet. Als Jersey an Backbord in Sicht kommt, frischt der Wind auf und wir können wieder unter Segel dahingleiten. Jetzt zeigt sich, die Ovni ist ein sehr robustes Schiff aber keine Rennyacht. Die letzten Seemeilen vor St. Peter Port werden wieder unter Motor bewältigt. Im

Vorhafen werden wir von einem Hafenmeister in Empfang genommen und zu unserem Liegeplatz gelotst, wo wir längsseits festmachen.

Montag, die nächste Etappe nach Norden steht an, Ziel ist Alderney. Wir müssen Alderney unbedingt bis zum Abend erreichen, sonst wird uns der auf Norden drehende Wind eine Anfahrt verhindern. Vor uns liegen gerade mal 25 Seemeilen bis zur Longy Bay im Südosten der Insel.

Wir müssen bis zwei Uhr mittags warten, bevor wir St. Peter Port verlassen können, dann erst dreht die Strömung und unterstützt uns auf dem Weg nach Alderney. Wir nutzen die Wartezeit im Vorhafen und üben Anlegemanöver. Im Little Russel haben wir noch leichte Strömung gegen uns. Die ersten sechs Meilen werden daher unter Motor absolviert, dann können wir die Segel setzen und unser Tagesziel Alderney ins Visier nehmen. Wir kommen sehr gut voran und haben sogar noch Zeit, Mensch-über-Bord Manöver zu üben. Wir möchten nicht zu früh ankommen, weil um Alderney eine starke Strömung herrscht, die uns am Ziel vorbeireissen könnte. Gegen sieben Uhr wird die Strömung kentern und die Einfahrt in die Longy



Bay am einfachsten sein. Alles klappt prima und um zwanzig Uhr liegen wir vor Anker und geniessen die herrliche Bucht. Bevor wir uns nach dem Abendessen schlafen legen, werden noch vier Landmarken festgelegt und die Ankerwache eingeteilt.

Der Wind hat endgültig auf Norden gedreht und aufgefrischt und dies wird er die nächsten Tage beibehalten. So segeln wir am nächsten Tag mit achterlichem Wind zunächst Richtung Guernsey. Bei vier bis fünf Bft. kommen wir gut voran und sichten noch vor dem Mittag Herm. Zwei Halsen und wir passieren den Big Russel zwischen Herm und Sark, unserem nächsten Ankerziel. Auf halber Höhe von Sark kommen wir in kabbeliges Wasser. Im Süden von Sark ist die Oberfläche wieder ruhiger und wir sehen unvermittelt die „Stella Maris“ vor uns, die wir zum Vergnügen anfunken.

Rahel, unsere Skipperin, gibt den Befehl zum Beidrehen. Wir sind leicht irritiert aber die Auflösung folgt sogleich. Standesgemäss mit einem kleinen Schluck Cidre und der Überreichung der Bretonischen Flagge samt Unterschrift aller Crewmitglieder wird die 1000ste Meile von Martin gefeiert. Danach wird die Fahrt zügig fortgesetzt und wir lassen auf 6 m Tiefe bei beständigem Nordwind den Anker in der Dixcart Bay fallen. Monika überredet Bob zu einem Landgang. Bald ist das Dinghy startklar und die beiden fahren an Land. Nach einer kurzen Kraxelei erreichen sie die Anhöhe und geniessen den schönen Ausblick.

Nach einem ausgezeichneten Abendessen - wie sich herausstellte, können alle Crewmitglieder hervorragend kochen, was unser Budget

nachhaltig entlastete - gingen wir zufrieden und müde zu Bett.

Wir hatten die Rechnung leider ohne Schwell und Tidenhub gemacht. Gegen halb zwei morgens wurden wir unsanft durch Schleifgeräusche aus dem Schlaf gerissen. Binnen weniger Minuten waren alle an Deck. Tatsächlich berührte das Boot mit dem Wellengang den Sandboden. Vorausschauend waren Schwertkiel und Ruder hochgeklappt, so dass kein Schaden auftreten konnte. Schnell wurde der Heckanker ausgebracht, um eine weitere Abdrift via Strand zu verhindern. Die Freude währte nicht lange, da wurde aus dem stehenden Part an der Klampe eine lose: das Ankertau war gerissen. Nun kam Plan B zur Ausführung, die Ankerkette wurde verkürzt und wir retteten uns ins tiefere Gefilde. Rahel hielt noch schnell den Punkt, an dem wir den Anker verloren hatten, auf ihrem Tablet fest. Das Wasser stieg bereits wieder und so war der Spuk bald vorbei und wir konnten wieder unsere Kojen aufsuchen.

Am nächsten Tag hiess die Devise „Anker bergen“. Zu allem Überfluss begrüsst uns das Wetter mit einem Hagelschauer, der aber schnell vorüber ging. Zu zweit im Dinghy ging es auf Ankersuche. Weil der Lichteinfallswinkel noch ungünstig war, wurden diverse Sichthilfen ausprobiert. Der Boden eines grossen Gurken-glasses sollte die fehlende Taucherbrille ersetzen. Nun zeigte sich, dass Gurkenproduzenten nicht auf solche Einsatzfälle vorbereitet sind. Der Glasboden ist zu uneben, hier besteht eindeutig Nachbesserungsbedarf. Nach zwei Anläufen mit dem Dinghy konnte der Anker endlich gefunden werden. Bei Tiefststand konnte der Anker im kniehohen Wasser zu Fuss erreicht werden. Schnell befestigten wir einen Fender und dann hiess es warten auf steigendes Wasser.

Die Aktion hatte fast den ganzen Tag verschlungen. Kurz vor siebzehn Uhr starteten wir zu unserem Tagesziel St. Helier, das wir bei Nacht erreichen wollten.

Die Strömung arbeitete nun gegen uns und wir wurden recht abgetrieben auf die Höhe von Jersey. Die Zeit verging und langsam dunkelte der Himmel ein. Ein Gewitter kündigte sich durch dunkle Wolken in unserem Rücken an. Überall





um uns konnten wir Lichtblitze in den Wolken sehen. Kurz bevor wir den Südpfanzel von Jersey erreichten, holte uns das Gewitter ein und blies in Böen mit bis zu acht Bft. Schnell wurde gerefft und der Motor gestartet. Rahel erwies sich wiederum als ausgezeichnete Skipperin und steuerte das Boot souverän während des gesamten Reff-Manövers und der Starkwindphase. So schnell wie der Spuk auftrat, verschwand er wieder und das Wasser blieb bis St. Helier ruhig und der Wind flaute stark ab. Wir konnten unter diesen Umständen die Nachtanfahrt von St. Helier genießen und uns auf die Lichtzeichen konzentrieren.

Kurz vor zwei Uhr nachts erreichten wir den Hafen; alle Plätze waren bereits belegt und wir mussten im Päckchen anlegen. Todmüde legten wir uns schlafen.

Die ursprüngliche Planung für den nächsten Tag war die Durchquerung der Südpassage der Iles Chausey. Rahel erkannte unseren Zustand jedoch sehr gut und benötigte keine grosse Überredungskunst, um uns von ihrer Planänderung zu überzeugen, direkt St-Malo anzu steuern und den letzten Tag gemütlich dort zu verbringen - eine Hagelwarnung tat ihr übriges. Bei günstigem Wind und Strömung ging es los. Bis wir die östliche Ecke der Minquiers erreichten, zeigte die Uhr bereits auf die Neunzehn. Wir

würden unser Ziel erst gegen Mitternacht erreichen. Daher wurde eine Wacheinteilung vorgenommen und der Kurs in westlicher Richtung mit direkter Ansteuerung St-Malo fortgesetzt. Die Süllhöhe in St-Malo beträgt 2m, womit wir spätestens um halb ein Uhr nachts das Süll passieren mussten. Auf halben Weg nach St-Malo war klar zu erkennen: allein unter Segel werden wir die Zeitvorgabe nicht einhalten können. So wurde der Motor als Segelunterstützung zugeschaltet. Diese Massnahme half uns, um Punkt Mitternacht bei einem Wasserstand von 3 m über das Süll zu huschen.

Wir waren alle glücklich, im Heimathafen angekommen zu sein. Die meisten Punkte hatten wir während der letzten Tage von unserer Liste abhaken können, aber ein Punkt blieb noch offen. Wir hatten die 200 Meilenmarke noch nicht geknackt und Ulrich fehlten noch 3 Seemeilen zu seinen 1000.

Letzter Segeltag:

Das Wetter begrüßte uns düster und Regen lag in der Luft. Eigentlich hatte keiner so richtig Lust zu einer weiteren Ausfahrt. Aber ein Punkt war noch nicht erledigt und so rissen sich alle zusammen und wir starteten zu unserer Rundtour der Küste entlang.



Wir schlängelten uns durch die Seezeichen des Chenal du Décollé und Chenal de la Grande Porte und bekamen eine eindruckliche Sight-seeingtour entlang der Küste bei Dinard präsentiert. Der Himmel war uns ebenfalls gnädig und belohnte uns mit zeitweisem Sonnenschein. Auf halben Weg hatte auch Ulli die 1000er-Marke erreicht und wurde mit bewährtem Ritual beglückwünscht. Am Ende der Tour waren alle froh darüber, die Ausfahrt absolviert zu haben.

Am Abend folgte das obligate Essen aller Crews im Restaurant Porte St. Pierre in St-Malo. Wir besuchten vorab noch ein Lokal und gönnten

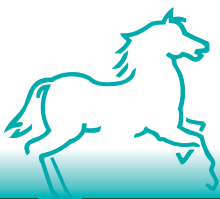
uns einen Apéro, bevor wir uns in das Lokal begaben.

An dieser Stelle möchten wir einen herzlichen Dank an alle Mitglieder der RG Basel aussprechen, die bei der Törnvorbereitung ihren Einsatz leisteten. Wie immer war die Planung und Organisation hervorragend ausgeführt worden und alle Mannschaften kehrten gesund und glücklich vom Törn zurück.

*Bericht verfasst von der Crew Mayuko:
Martin Heller, Ulli Künzel, Monika Naef,
Rahel Sameli, Martin Schuchert,
Daniel Vetter*



Dixcart Bay



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!

Seemannsgarn auf dem „Rukikahn“

Freitag 21.04.2017

Frühmorgens in Basel gestartet und bis abends im Bus auf das Ziel in der Bretagne gewartet, konnten wir bei Zwischenstopps auf den französischen Autobahnraststätten, das Stadium der Restaurationsarbeiten ausführlich checken. Sauber und perfekt von beiden Buspiloten chauffiert, haben wir eine Stunde früher als geplant, die Ziellinie in St Malo passiert.

Samstag 22.04.2017

Einkaufslisten sind je nach Interpretation, eine Aufgabe, die erledigt wird in unterschiedlichster Version. Wir zählten hier auf Erfahrungswerte und stürmten den Carfour in der Altstadt gleich als ganze Herde. Eine Stunde später hatten wir den Bus vom Ladenbesitzer geladen und Getränke inklusive Lebensmittel in der nötigen Kaskaden. Am Nachmittag mit der steigenden Tide, gaben wir unserem Boot dann die ersten Hiebe.





Sonntag 23.04.2017

*Von St Cast ging es nach St Quay weiter,
wir kannten das Cap Fréhel bis jetzt nur aus der Theorie
und genossen die interessante Naturkulisse als überwältigende Symphonie.*

Montag 24.04.2017

*Unter kundiger Anleitung von Skipper Hans
übten wir uns in Hafenmanövern:
Mit Anlegen, Ablegen, Eindampfen in die Spring,
den richtigen Knoten mit entsprechendem Sinn.
Leinen werfen, Klampen treffen,
dies beanspruchte nicht nur seine Nerven.
Dem Hafenmeister schien das Ganze nicht geheuer,
denn die Boote um uns herum seien schon ziemlich teuer.
Daraufhin nahmen wir Paimpol ins Visier und berechneten das Wasser unter dem Kiel
mit seemännischer Manier.*

Dienstag 25.04.2017

*Paimpol kulturell genossen,
und sogar ins Museum aufgeschossen,
stiessen wir abends bei steigenden Gezeiten
mit freundlichem Gruss am Schleusentor,
nach Lézardrieux vor.*

Mittwoch 26.04.2017

*Chaotische See, Strom gegen Wind steht im Logbuch geschrieben,
wir erlebten es mit tausend Hieben.
Auch mit der Hälfte der Crew unter Deck blieb den Skipper ohne Schreck.
Punktgenau zur Quadranten -Tonne Nord Horaine navigiert,
haben wir darauf die Rocher Gautier passiert.
Die Entscheidung Jersey anzulaufen, wurde gestrichen
und wie schon auf Plan B beschrieben, sind wir nach St Cast ausgewichen.*



Donnerstag 27.04.2017

In Erquy war der Spass dann gross;

und «der Jahreszeit entsprechend» genossen wir unseren Pot als Badefloss.

Um die Ernsthaftigkeit dabei nicht zu vergessen,

übten wir Ankern wie besessen.

Der Quadrant Rochefort hat uns schon in der Theorieausbildung stark beschäftigt,

darum zollten wir ihm den nötigen Respekt und genossen,

in beigedrehter Lage,

eine heisse Suppe auf unsere gemeinsamen Segeltage

Freitag – Samstag 29.04.2017

Wieder in Basel angekommen, sehen wir zurück auf eine tolle gemeinsame Zeit.

Vieles erlernt, gemeinsam erlebt,

wurde allen ein super Grundstein für die Zukunft als SKIPPER gelegt.

Reto Schaub



Yachtcharter
Kojencharter
Skipperpool
Hausbootferien
Expeditionskreuzfahrten
Special Marokko

Paradiesstrasse 17E | 5503 Schafisheim
Tel: +41 33 438 00 06

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

Bootswerft Berger GmbH
Industriestrasse 34
CH-3700 Spiez

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

Bootsbau - unsere Passion

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

HONDA
MARINE

Bootswerft

Berger

Törn 06/2017/17 St. Malo auf „Arlequin“

Ebbe ... Hochwasser ... Tiden-Strömung ... Wasserstand über Hafen-Schwelle ... auf trockengefallenem Grund liegende Lateral-Bojen ... und jede Menge Kardinal-Zeichen



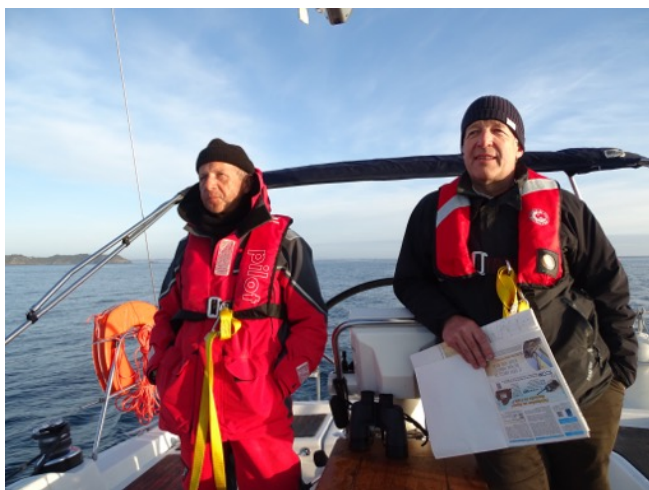
Ja, das Gebiet, auf das wir uns da eingelassen, das wir vorbereitet und mit Vorfreude bedacht haben, hat ein paar Spezialitäten, die so im Mittelmeer selten bis gar nicht vorkommen. Und so hat sich unsere 5-köpfige Crew, zusammen mit allen anderen Crews dieses, auf sechs Schiffe verteilten CCS-Törns, an diesem Freitag frühmorgens in Liestal und mit Zwischenstopp Basel per Reisebus auf den Weg nach Saint Malo gemacht. Die Reise ging bei schönem Wetter einmal quer von Ost nach West durch Frankreich. Und während der angenehmen, durch ein paar willkommene Stopps an Raststätten unterbrochenen Fahrt, wurde gelesen, diskutiert, gefachsimpelt, Einkaufslisten perfektioniert oder einfach nur geschlafen. Gegen den späteren Nachmittag verriet uns die Häuserarchitektur, dass wir uns der Bretagne näherten, wo wir am Abend wohl-

behalten in der Marina „Port de Plaisance des Sablons“ in Saint Malo ankamen. Nachdem wir unser Schiff „Arlequin“ (37-Fuss Sun Odyssey) bezogen und das Nötigste für das Frühstück besorgt hatten, ging unsere Crew zum Einstieg charmant bretonisch essen.

Am nächsten Morgen (Samstag) übernahmen unser Skipper Kari Freivogel und Co-Skipper Roger Gersbach das Schiff, während der Rest der Crew den ersten grossen Einkauf beim fussnahen „Carrefour City“ erledigte, der auch gleich gratis auf's Schiff bzw. an den Steg lieferte. Nach der obligaten Sicherheits-Einweisung durch den Co-Skipper legten wir gegen 16:00 Uhr ab (die Hafen-Schwelle war genügend frei) und segelten einen kleinen Schlag nach Westen, um nach ca. 14 sm in St. Cast-le-Guido anzulegen. Zum

Abendessen zauberten Thomas und Jonas ein herrliches Risotto mit perfekt gebratenen Rinder-Steaks.

Der Sonntag hatte die Überfahrt nach Paimpol, d.h. noch weiter nach Westen, als Ziel. Aktuell war noch Nipp-Zeit, d.h. die Hochwasser waren verhältnismässig niedrig und die Niedrigwasser entsprechend hoch. Gegen Ende der Woche sollte sich das ändern und die Spring-Zeit beginnen. Aber heute war die Situation noch etwas entspannter. Nichtsdestotrotz hat Paimpol einen ausgedehnten vorgelagerten Watten-Bereich, über den man nur bei genügend hohem Wasserstand bis zur Stadt kommt. Entsprechend hatten wir ein Zeitfenster von ca. 16:00 bis ca. 20:00 Uhr für die Einfahrt zur Verfügung. An dem (für Absolventen der Hochsee-Schein-Theorieprüfung) berühmten Leuchtturm „Le Grand Léjon“



vorbei kamen wir - zwar leider unter Motor - sehr gut voran. Daher konnten wir sogar, um die Zeit bis zur möglichen Zufahrt sinnvoll zu nutzen, mit dem mittlerweile eingesetzten Wind einige Segel-Manöver üben. Schliesslich aber konnten wir doch, dank guter Vorbereitung, die sehr eindrückliche Einfahrt durch Bojen-Tore, zwischen Untiefen hindurch und schliesslich durch die offene Schleuse direkt in den Hafen von Paimpol nehmen, um zum Schluss mit einem anderen Schiff des CCS-Törns im Päckchen zu liegen. Nach einem rustikalen Abendessen, gekocht von unserem Skipper, vertraten wir uns im Hafen die Beine und hatten dabei hinter der Schleuse einen eindrücklichen Blick auf den nun trockenliegenden Watten-Bereich, durch den wir nur Stunden vorher mit unserem Schiff fahren konnten.

Leider hat sich an diesem Tag herausgestellt, dass unsere Motor-Batterie durch den Alternator nicht geladen wurde, d.h. die Batterie, die nötig ist, um den Motor zu starten, konnte nur noch durch Landstrom aufgeladen werden. Aus diesem Grund entschied sich die Crew, mit dem nächsten Hochwasser wieder

auszulaufen, um etwas zurück nach St. Quay-Portrieux zu fahren. Dort könne sich ein Mechaniker des Vercharterers das Problem ansehen, und ausserdem ist der Hafen dort tidenunabhängig, so dass wir flexibler für die Abreise wären.



Mit einer frühen Tagwache am Montag um 05:00 Uhr starteten wir die Umsetzung des Planes und durften einen wunderschönen Sonnenaufgang während der Ausfahrt aus Paimpol erleben. Der kurze Schlag unter Motor war rasch vorbei, so dass wir gegen 10:00 unser Ziel erreichten und den Rest des Tages mit Ausspannen, Spazieren, Duschen, auf den Mechaniker warten und schliesslich noch ein paar Hafenmanöver-Übungen verbrachten. Der Mechaniker konnte das Problem leider nicht beheben. Aber da die Motor-Batterie durch Landstrom geladen werden konnte, entschieden wir uns, das Angebot des Vercharterers, in St. Malo ein neues Schiff zu beziehen, abzulehnen, und mit diesem Schiff morgen nach Jersey überzusetzen. Zum Abendessen gab's einen Kartoffel-Eintopf von Stefan. Leider hatte es den Co-Skipper mit einer grippeähnlichen Erkältung flachgelegt, so dass er den Tag und den Abend nicht geniessen konnte.

In der Nacht zog eine Kaltfront vorbei mit damit einhergehenden Winden. Dadurch hatten sich bis zum Dienstagmorgen ca. 1.5m hohe Wellen aufgebaut, die zusammen mit einem Nordwind von 4-5 Bft. eine etwas ungemütlichere Überfahrt schufen. Davon liessen sich drei-Fünftel der Crew so sehr beeindrucken, dass sie wegen Seekrankheit teils abschnittsweise, teils komplett für den Rest des Tages ausfielen. Dennoch erreichten wir nach einer strömungsreichen Fahrt wohlbehalten St. Helier auf Jersey und legten erstmal ausserhalb der Hafenschwelle am Gäste-Pier an. An diesem Abend lief nicht mehr viel, und nach einer guten Portion Fertig-Gulaschsuppe fielen alle in die Kojе.

Am Mittwoch war die Crew interessemässig zwei - geteilt. Der mittlerweile grösstenteils genesene Co-Skipper Roger und Stefan, der den gestrigen Tag am schlechtesten überstanden hatte, wollten sich der maritimen Atmosphäre im Hafen und der Altstadt von St. Helier hingeben. Die restliche Crew dagegen wollte die Strömung rund um Jersey für einen Geschwindigkeitsrekord nutzen und auch einmal den Anker werfen. Daher wurde ausgemacht, dass die Landgänger ein gutes Restaurant für das Abendessen suchen sollten. So kam jeder auf seine Kosten. Und ausserdem konnten wir dem „berühmten“ Rosie's Tea-Room einen Besuch abstatten. Nach erfolgter Rückkehr des Schiffes, nun innerhalb der Hafen-Schwelle, ging es zum Abendessen in's Restaurant „Hugo's“, das ein voller Erfolg wurde.



Am Donnerstag, dem vorletzten Tag des Törns auf See, verliessen wir St. Helier mit dem Hochwasser gegen 11:00 Uhr und steuerten als erstes Ziel die „Iles Chausey“ an, jenes Inselgebiet zwischen Jersey und Saint Malo, welches bei Hochwasser zum grössten Teil unter Wasser steht und nur eine kleine Hauptinsel und ein paar Felsen sichtbar lässt, bei Niedrigwasser aber ein relativ grosses Landgebiet freigibt. Wir suchten, von Norden kommend, den Eingang zur Passage mitten durch die Iles Chausey und manövierten dann mit kontinuierlicher Peilung aller möglicher Landmarken zur Positionsbestimmung durch das Fahrwasser. Immerhin war bald Spring-Zeit und es war Niedrigwasser. Glücklicherweise kamen wir auf der Südseite der Insel-Masse an und fuhren in den Chausey-Sund, um dort an einer Boje festzumachen und ein Spaghetti-Abendessen zu uns zu nehmen. Es war uns nicht viel Pause vergönnt, denn nun folgte der zweite Teil dieser Tages-Reise: Eine Nachteinfahrt nach Saint Malo. Da wir dort noch über die Schwelle kommen wollten, hatten wir einen gewissen Zeitdruck. Glücklicherweise frischte der Wind noch ziemlich auf, so dass wir schlussendlich

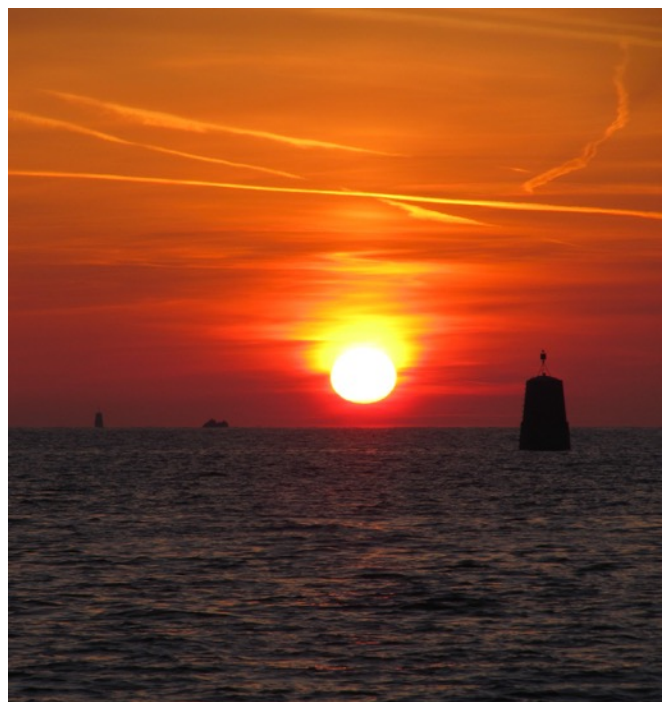
sogar noch zu schnell waren, um bei Dunkelheit den Hafen anzulaufen. Daher drehten wir noch bei und nutzten die Zeit für den Abwasch des Abendessens. Als es dann dunkel genug war, nahmen wir wieder Kurs zum Hafen auf und gelangten dank guter Navigations-Vorbereitung durch Jonas durch das beeindruckende, aber auch verwirrende Durcheinander an Blink-, Blitz-, Dauer- und sonstwas-Feuer und erreichten auf dem finalen Richtfeuer-Strahl die Hafeneinfahrt, wo wir mit einem letzten Manöver des Tages am Steg festmachten und erschöpft in die Kojen fielen.

Am Freitag hiess es Ausschlafen, Frühstück, Tanken, Packen und das Schiff wechseln, da wir die allerletzte Nacht auf einem anderen Schiff verbringen sollten, da unsere „Arlequin“ bereits wieder verchartert war (ob sie das mit dem Batterieschaden jedoch wirklich wurde, wissen wir nicht). Die zweite Tageshälfte sah uns in der bezaubernden Altstadt von Saint Malo, wo wir auch mit allen Crews zusammen ein gemeinsames Abendessen in einem wunderbaren Restaurant an der Stadtmauer geniessen durften. Der Tag klang aus in der Strandbar „Le Cunningham“ und fand damit einen würdigen Abschluss dieses Törns.

Am Tag der Heimreise gab es ein Frühstück für alle im Hafenrestaurant und anschliessend die lange Heimfahrt mit dem Reisebus durch Frankreich nach Basel.

Es war eine tolle Woche voller wunderbarer Eindrücke und Erfahrungen. Bis zum nächsten Mal!

Stefan Rein





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



DESIGNED
AND MADE IN
DENMARK

EPEX TECHNOLOGY



Für ein perfektes Segel betreiben wir einen enormen Aufwand.

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

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

www.elvstromsails.ch

RG Törn Dublin - Oban / Mai 17



Schon am Donnerstag, 2 Tage vor der Schiffsübernahme, reisten wir nach Dublin. Geplant war die Besichtigung der Stadt und der näheren Umgebung. Bereits am ersten Abend suchten wir das Vergnügungsviertel Temple Bar auf in der Hoffnung, gute irische Musik zu hören. Das erfüllte sich teilweise, denn die Lokale waren übervoll mit Publikum, was zu sehr lauten Gesprächen führte. – Leider drehten die Musiker deswegen die Lautsprecher derart stark auf, dass es ohne Gehörschutz nicht auszuhalten war. Glücklicherweise fanden wir schliesslich ein Lokal, in dem ursprüngliche unverstärkte irische Musik mit Geigen gespielt wurde. Fazit des Abends: Die Iren mögens laut und mit viel Bier, je lauter je besser. –

Auch kulinarisch wollten wir geniessen bei Irish Stew. Dieses Essen war erstaunlicherweise für Inselverhältnisse ausgezeichnet, was auch am total ausgebuchten Restaurant äusserlich sichtbar wurde.

Am anderen Tag wollten wir eine 5000 Jahre alte keltische Siedlung besuchen, die rund 55 km nördlich von Dublin liegt: Newgrange, Hügelgräber aus der Jungsteinzeit. Ein öffentliches Verkehrsmittel dorthin gab es nicht, und Autos mieten konnte man nur am Flughafen. Doch das Ziel schien uns derart lohnenswert, dass wir diesen beschwerlichen Weg über den Flughafen in Kauf nahmen.

Newgrange wurde um 3150 v. Chr. erbaut, 1962 bis 1975 von Prof. M.J. O'Kelly ausgegraben und später restauriert. Im Hügelzentrum gibt es eine Oeffnung, durch die zur Winter-Sonnenwende die Sonne in die Grabkammer scheint. Erstaunlich ist die damalige Baukunst, wurde doch die Dachöffnung pyramidenartig mit Steinen aufgerichtet, ohne irgend ein Befestigungsmaterial zu verwenden. Der ganze Hügel bedeckt ein Einzelgrab, das aus einem langen Gang und einer kreuzförmigen Kammer besteht. Umrundet wird der Hügel mit 97 verzierten Steinen mit Spiralmotiven. In unmittelbarer Umgebung liegen





mit Dowth und Knowth zwei weitere keltische Anlagen mit kleineren Hügelgräbern, die zusammen mit Newgrange 1993 zum Weltkulturerbe erklärt wurden. Nach Erkenntnissen der Wissenschaft lebten die Menschen in Siedlungen auf den Grabeshügeln.

zum Beispiel der Hafen Glenarm: Den hätte ich laut unserer Literatur nie angelaufen. Aber dank diesem persönlichen Kontakt erfuhren wir von den Ausbauten, die ein sorgloses Anlaufen dieses Hafens seit kurzer Zeit erlauben.

Im Hafen von Howth, 10 km westlich von Dublin, übernahmen wir am Samstag Morgen die Cruising Swiss. Leider mussten wir wegen Starkwind und heftiger See am Sonntag einen Hafentag einschalten auf Rat des Hafenmeisters, denn die Irische See ist bei Starkwind und hohen Wellen sehr unangenehm. –

Tags-darauf führte uns die erste Etappe in einen ganz speziellen Hafen, dessen Zufahrt bei Ebbe praktisch unpassierbar ist und das Boot wie in einem Weiher parkiert am Steg liegt: Ardglass in Nordirland. Hubkiel sei Dank! Nach dieser sechzig Seemeilen-Fahrt gönnten wir uns in Aldo's Fischrestaurant ein ausgezeichnet fein zubereitetes Meeresfrüchte-Nachtessen im kleinen Dörfchen

Zweiter Stopp: Belfast, Bangor Marina, eine hervorragende Versorgungsstation mit sehr nettem Hafenmeister. Hier lernten wir auch ein Schweizer Pärchen auf Langzeitfahrt kennen, das uns viele wertvolle Tipps aus ihrem Erfahrungsschatz mit auf unsere Reise gab. Erwähnenswert wäre hier



Nun stand das eigentliche Abenteuer auf dem Programm: Die Durchfahrt durch den Northchannel von Glenarm nach Port Ellen in Schottland. Mit der richtigen Zeitplanung gibt es bis 4 Knoten mitlaufende Strömung, und mit gutem Wind erreichte unser Boot spielend 11 Knoten über Grund, ein wilder Ritt entlang des Schifffahrtstrennungsgebiets mit rechtwinkliger Querung.

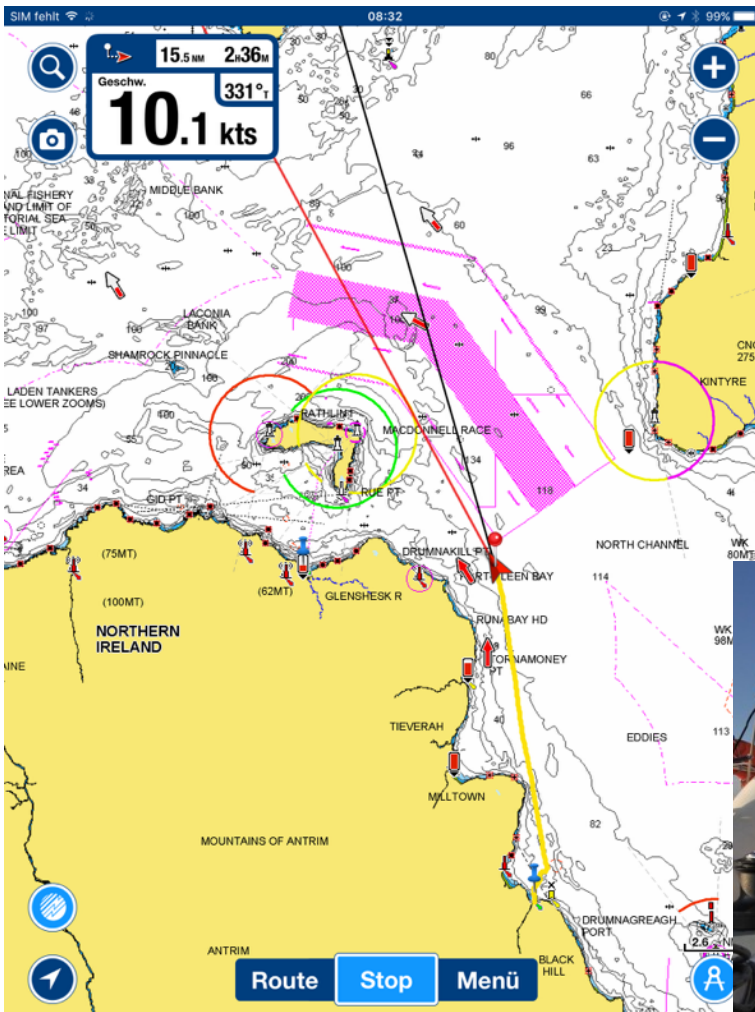
In Port Ellen stand am Abend der Besuch der ersten Whiskydestillerie auf dem Programm: Laphroaig, ein sehr rauchiger Whisky, nicht jedermanns Sache. Mit dem Taxi hin, mit Alkohol im Bauch zu Fuss zurück bei schönstem Wetter!-

Ja an dieser Stelle ein Wort zum Wetter auf unserem Törn. Wir verbinden Schottland mit Regen und seltenem Sonnenschein. Doch auf unserem Törn hatten wir 14 Tage schönstes Wetter, am Schluss etwas bewölkt, aber nie Regen. Paradoxerweise begann es eine Stunde nach der Schiffsübergabe an die nächste Crew in Oban zu regnen, was während der ganzen Zugfahrt nach Edinburgh andauerte! So kamen

wir doch noch in den Genuss des schottischen Standardwetters. Doch aufgepasst: Etliche Segler und Hafenmeister bestätigten uns, dass der Mai der schönste Monat des Jahres in Schottland ist. Wer je Schottland bereisen möchte, muss im Wonnemonat Mai aufbrechen. Da hatten wir ja als Ahnungslose ein Riesenglück.

Dafür ereilte uns kurz nach der Hafenausfahrt von Port Ellen das Pech. Motoralarm. Kein Kühlwasser im Sekundärkreislauf. An ein Umkehren war wegen des Auslaufs der Fähre nicht zu denken. Sofort unter Segeln die Fahrstrasse aufs offene Meer nehmen. Diagnose: Impeller wechseln. Von den Gummischaukeln war nichts mehr vorhanden.

Schottland geizt nicht mit wunderschönen Buchten. In Craighouse übernachteten wir in absoluter Ruhe gratis an einer Boje und beobachteten den Sternenhimmel. Mai ist Nebensaison, da lohnt sich ein Einkassieren für ein einzelnes Schiff offenbar nicht.



Im Northchannel / Navionicskarte iPad



Ardfern Marina: Der schönste Hafen der



Region liegt sehr gut geschützt zuhinterst in einem Fjord. Viele Engländer haben hier ihr Schiff stationiert. Der Hafenmeister ist ein Juwel; sehr zuvorkommend, gesprächig, mit vielen Tipps, was Fremde unbedingt ansteuern müssen, welche Buchten, welche Inseln (Staffa, Lungha, beide unbewohnt). Dem Hafengebäude angegliedert ist ein sehr gut

ausgerüsteter Shipshop mit allen wichtigen Ersatzteilen und regionaler Seeliteratur. Natürlich habe ich mich mit dieser eingedeckt! – Auf Rat eines Engländers ankerten wir am nächsten Abend in der Ardanishbucht am Südwestende der Isle of Mull. Ringsherum ist sie von Bergen geschützt, nur ein Boot hat Platz; weit und breit kein Haus, kein störendes Licht, kein Telefonnetz, nur unsere Crew mit sich, dem Schiff, dem Mond und den Sternen allein. Ruhig konnte ich allerdings nicht schlafen; einige Kontrollgänge zum Überprüfen der Abstände des Schiffs zu den Felswänden waren unumgänglich, zumal die ganze Nacht starke Windböen einfielen.

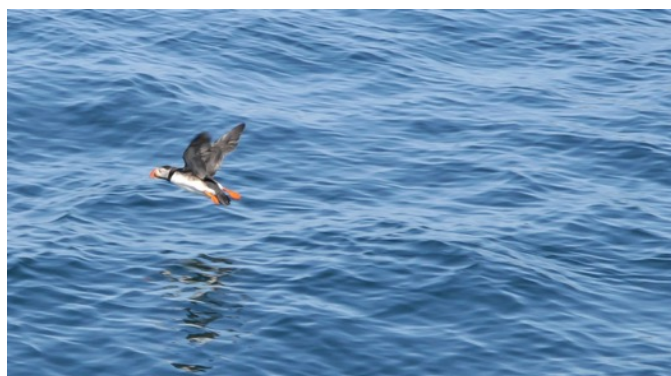
Highlights des nächsten Tages: Zuerst die Insel Staffa: An der Südspitze ein wahres Naturwunder mit Hunderten von Basaltsäulen. Mit einem Motorboot könnte sogar in eine Höhle gefahren werden; unser Segelmast war dafür leider zu hoch. Unmittelbar nördlich davon liegt die Insel Lungha mit Tausenden von brütenden Papageientauchern und anderen Vögeln, fein säuberlich nach Vogelarten an der Steilwand getrennt. Auf der Ostseite dieser Insel wäre ankern und anlanden möglich zum Besuch der Vogelkolonien. Doch wegen dem





Papageientaucher

starken Gezeitenstrom war der jetzige Zeitpunkt ungünstig. Da hätten wir schon 3 Stunden früher am Morgen aufbrechen müs-



sen. So führte uns die Fahrt weiter nach Tobermory. Dieser Ort mit seinen malerischen Häusern ist immer ein Besuch wert. Eine grössere Hafenerweiterung mit neuen Stegen ist im Bau. Der Zwischenstopp hier ist auch spannend für gute Verpflegung in einem Restaurant und natürlich zum Besuch eines Pubs. Es ist immer wieder erstaunlich, wieviele Whiskysorten an der Bar aufgereiht sind. Vor lauter Flaschen weiss man kaum, was man wählen soll.

Der ursprüngliche Plan sah vor, nach Barra, der Südspitze der äusseren Hebriden, zu

segeln. Der - laut Wettervorhersage - nicht vorhandene Wind führte zur Abwahl dieses Ziels. Denn zweimal 50 Seemeilen motoren wollten wir nicht. So machten wir einen Abstecher nach Mallaig mit sehr gemütlichem Segeln mit ein bis zwei Beaufort. Mallaig besitzt eine superneue Toilettenanlage und eine Bäckerei. Bis jetzt fanden wir nie eine richtige Bäckerei in Schottland, aber hier in diesem abgelegenen Nest gibts eine! Wir genossen das beste Brot unseres Törns zum Morgenessen. - Auf dem Rückweg nach Tobermory liess uns der Wind dann leider ganz im Stich.

Speziell war die Schlussetappe nach Oban. Starker Wind blies uns genau auf die Nase durch den Sound of Mull, was uns zu einem



heissen Ritt des Aufkreuzens aufmunterte. Zum zusätzlichen Wenden zwangen uns die ständig vorbeifahrenden Fähren. Wir lieferten uns ein Rennen mit einem anderen Segelschiff. Nach etwa zwei Stunden gab jedoch unser Gegner in hoffnungsloser Position auf, strich seine Segel und motorte. Der Grund dafür ist



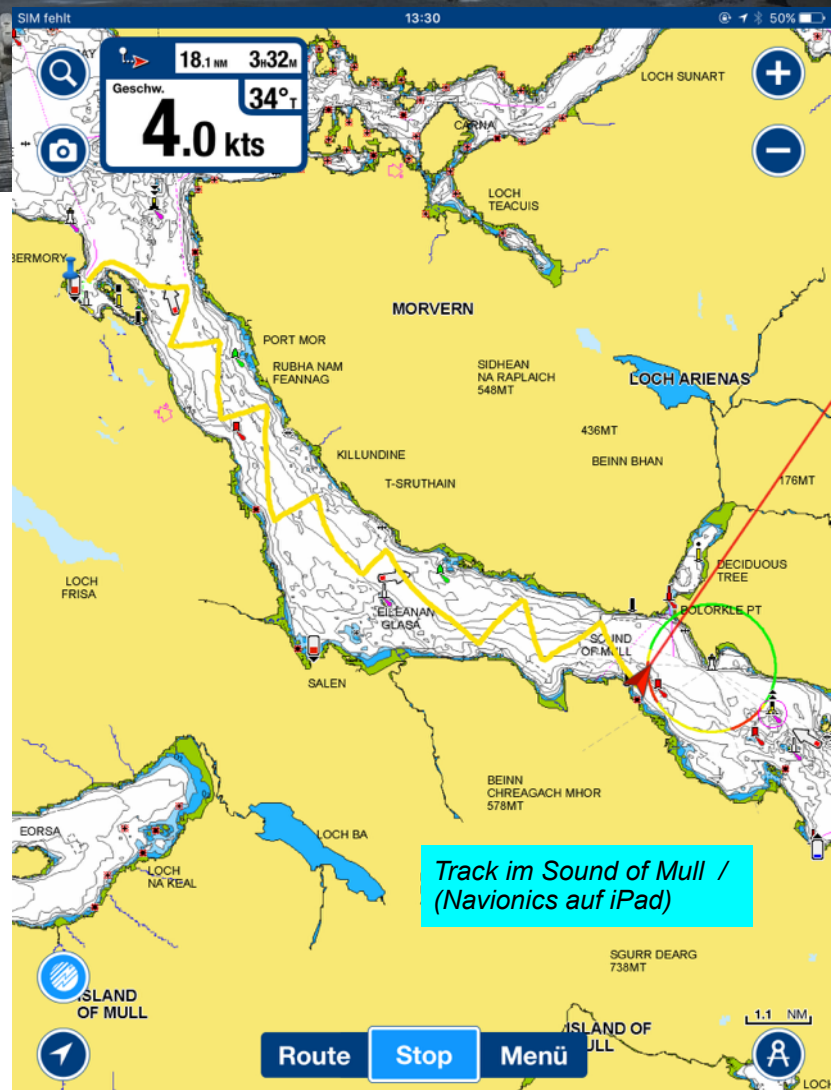
Ovni 455 in Tobermory

einfach: Mit seinem Rollgross gewann er keine Höhe und verlor frustriert auf uns zu viel Raum. Nach dem Schiffsputz in Oban besuchten wir um 16 Uhr mit einer Führung die zweite Whiskydestillerie während unseres Törns. Sie liegt direkt am Wasser im Ortszentrum Obans. Schwindelerregende Preise standen hier angeschrieben: Ein 60 Jahre gelagerter Whisky kostet die Kleinigkeit von 700 Fr. die Flasche. –

Als krönender Abschluss genossen wir im Restaurant „The Waterfront Fishhouse“ die vorzügliche Fischküche. (Reservation obligatorisch, sonst kein Platz frei!).

Crew: Farnik Claudia, Kottmann Martin, Spiess Hansjörg, Vial Charles, Smolka Pavel, Buser Hugo

Hugo Buser





60 Jahre **bm**

Buser + Mitarbeiter Architekten AG FSAI SIA

buser-mitarbeiter.ch

Ihr kompetenter Partner und Ratgeber in allen Planungsaufgaben!

St. Jakobs-Strasse 148 - 4132 Muttenz - +41 (0)61 465 95 65 - info@buser-mitarbeiter.ch



Schreinerei Ringli AG

www.ringliag.ch

*E digge Schryner
syt 1878*

- Parkettarbeiten
- Massküchen
- Türsicherheitsschlösser
- Glaserarbeiten

061 411 08 38

Blauenstrasse 3
4142 Münchenstein

Jugendtörn 2017 Sardinien



Was mich stets an einem Segeltörn begeistert, ist der krasse Gegensatz zum alltäglichen Leben. Herausgerissen aus dem ermüdenden Alltagsstrott findet man sich auf einmal auf dem Wasser wieder, die strahlende Sonne im Gesicht. Probleme, Sorgen und der ganze Stress bleiben zu Hause und man erhält die Chance in aller Ruhe in sich zu gehen und wieder Kraft zu tanken. Jedes Mal von neuem freue ich mich auf den befreienden Ausgleich und bin gespannt, was ich in dieser Woche auf dem Wasser alles Neues lernen werde.

Für mich begann die Reise bereits am Freitag, dem 29. September in aller Früh. Die Kälte kroch mir an diesem bewölkten Morgen bereits unter meine Jacke, als ich von Roger mit einem breiten Grinsen empfangen wurde. Zusammen holten wir Béa und Isabelle ab und setzen unsere Reise mit dem Auto nach Genua fort. Das aufkommende Feriengefühl ließ uns die ganze Hektik auf der Fähre schnell vergessen und so kamen wir am Samstagmorgen munter im Hafen von Olbia an.

Nach einem ausgiebigen und stärkenden Frühstück erreichten wir schon bald unseren Ausgangshafen Portisco, wo wir kurze Zeit später auf Antonio, Andreas und Andrea trafen. Somit war unsere Crew komplett, bald konnte das Abenteuer beginnen!

Bevor an einen Aufbruch zu denken war, mussten wir jedoch erst noch einkaufen, unser Gepäck sicher verstauen, und das Schiff musste abgenommen werden. Trotz dieses langen und anstrengenden Tages, beschlossen wir, am späten Nachmittag doch noch aus dem Hafen auszulaufen und eine ruhige Bucht anzusteuern. Gesagt, getan. Nach einem kurzen Schlenker warfen wir auch schon den Anker in der Cala di Volpe aus und ließen den Tag in aller Ruhe ausklingen. Mit der aufkommenden Ruhe kam auch das Feriengefühl so richtig auf. Erst jetzt, in der aufkommenden Dämmerung, wurde uns langsam klar, dass wir nun endlich in den herbeigesehnten Ferien angekommen sind.

Auf einem Törn wie diesem gibt es für mich nichts Schöneres, als am Morgen aufzuwachen. Das sanfte Schaukeln des Schiffs und die frische, kühle Luft bringen einen sanft wieder auf Trab. Nach wenigen Stufen steht man auch schon im Cockpit und genießt den ungestörten Blick über das Wasser, weit weg in die Ferne. Ich persönlich war nie besonders ein Morgenmensch, doch mit einer Tasse Kaffee und den ersten Sonnenstrahlen des Tages im Gesicht kann der Tag doch nur gelingen!

So war es auch mit diesem Tag, an welchem wir unter Motor am Vormittag ein gutes Stück zurücklegten. Isabelle, welche überhaupt zum ersten Mal auf einem Segelschiff war, stand die Freude und Begeisterung ins Gesicht geschrieben. Beflügelt von Ihrem Enthusiasmus segelten wir nach einer Sicherheitseinweisung durch Roger mit gutem Wind ein Stück weiter. Die Crew spielte ohne Probleme perfekt zusammen, was weitere Ruhe und Gelassenheit auf dem Schiff verbreitete.

Durch das schnell entstandene Vertrauen in die anderen, einem ausgezeichneten Zusammenspiel und unter der Leitung von Antonio und Roger, verließen wir das Maddalena Archipel und durchquerten bei schönem nordöstlichem Wind von bis zu 5 Bft ohne Probleme am folgenden Tag die Straße von Bonifacio. Die weißen Kalkfelsenwände, auf welchen die Stadt thront, strahlten uns bereits von weitem entgegen. Souverän legten wir im Hafen von Bonifacio an und bereiteten alles für den obligatorischen Anker-Trunk vor. Einige von uns beschlossen, die Stadt ein wenig unsicher zu machen und vertraten sich so auch gleich die Füße. Andreas Bewegungsdrang war sogar so groß, dass er kurzerhand beschloss an den südlichsten Punkt Korsikas, dem Capo Pertusato, zu spazieren. Durch die beeindruckende Altstadt flanierend klang so ein weiterer erlebnisreicher Tag aus. Mit der aufkommenden Dunkelheit und kälteren Winden im Nacken kehrten wir zum Schiff zurück, wo wir uns mit Schakschuka, einem leckeren israelischen Gericht, welches Andrea zubereitete, aufwärmten.



Die Sonne strahlte uns bereits kräftig entgegen, einen warmen Tag versprechend, als wir am nächsten Morgen frühstückten. Ohne viel Zeit zu vertrödeln, bereiteten wir das Schiff für die nächste Etappe vor und verließen die Bucht von Bonifacio. Dem Maddalena Archipel entgegen, segelten wir zu den Lavezzi Inseln. Die angenehme Wärme und das glasklare Wasser luden zum Baden ein. So kam es, dass wir uns kurze Zeit später im kühlen Nass befanden. Mit Flipflops ausgerüstet suchten wir anschließend die überschaubare Insel auf und versuchten uns daran, die warmen Felsen zu erklettern. Das war nicht ganz ungefährlich mit unserem spärlichen Schuhwerk, doch wir schafften es. Uns bot sich ein atemberaubender Ausblick über das Wasser. Auf der einen Seite konnte man noch die weißen Felswände Korsikas ausmachen, wandte man sich davon ab, blickte man auf das Maddalena Archipel, unserem Ziel für Morgen...

Der Wind piff uns am nächsten Tag leise um die Ohren, das Segel knarrte und das sanfte Rauschen des Meeres war zu hören. Wir ließen den Anker für einen Badestopp in einer schönen kleinen abgelegenen Bucht bei der Insel Spargi fallen. Die Hitze drückte um die Mittagszeit schwer auf das Schiff. Alle suchten Zuflucht entweder

irgendwo im Schatten oder im glasklaren Wasser. Einige suchten ihre Ruhe am kleinen Sandstrand; ach hier hätte man den ganzen Tag chillen können. Nach dieser willkommenen Pause setzten wir unsere Reise fort und gelangten zur Cala Garibaldi (Insel Caprera), wo wir unseren Anker unweit des Strands auswarfen. Einige von uns wasserten das Beiboot und erkundeten die 1954 eröffnete und seit 2014 stillgelegte menschenleere 5-Sterne Club Med Ruine. An einem Steg machten wir es uns gemütlich, warfen den mitgebrachten Lotus-Grill an und ließen den Abend in entspannter Atmosphäre und mit feinen Bratwürsten ausklingen.

Der nächste Tag versprach viel Wind, so dass wir unter Segel bereits früh los segelten. Jeder wollte unter diesen tollen Bedingungen mal ein Wende- und ein Halse-Manöver segeln. Gesagt, getan. Mit einigen zusätzlichen Runden fuhren wir in den Hafen von Cannigione ein. Das verschlafene Städtchen auf Sardinien bot mit seinen vielen kleinen Läden jede Menge Sehenswertes. Eine italienische Pizzeria hatte es uns besonders angetan, und so beschlossen wir, dort am Abend zu essen. Mit einem emotional feurigen UNO-Spiel an Bord beendeten wir einen weiteren schönen Tag.

Was mir persönlich sicher gut in Erinnerung bleiben wird, sind die UNO-Spiele. Praktisch jeden Abend verbrachten wir die letzten Stunden des Tages bei einem turbulenten Kartenspiel. Leidenschaftlich, lebendig aber auch strategisch geschickt flogen die Karten über den Tisch, eine Runde nach der anderen...

Ich wurde vom lauten Pfeifen des Windes und den knarrenden Heckkleinen am letzten Tag des Törnns geweckt. Da wir heute das Schiff wieder zurückgeben mussten, setzten wir uns einen strengen Zeitplan und legten pünktlich ab. Der Wind peitschte uns mit 6 bis 7 Beaufort entgegen, sodass wir mit gerefften Segeln den letzten Abschnitt unserer Reise antraten. In Schwimmwesten gehüllt segelten wir Portisco entgegen und stellten dabei noch glatt einen neuen Geschwindigkeitsrekord auf. Als eingespieltes Team und der Ruhe und Gelassenheit, welche Skipper Antonio und Co-Skipper Roger auch in heiklen Situationen beibehielten, legten wir wohlbehalten im Ausgangshafen an. Nach dem Ankertrunk und dem Packen verbrachten wir bei feinen Crêpes gemeinsam noch einen letzten schönen Abend und ließen noch einmal die Woche revue passieren.

Damit endete ein spannender und wunderschöner Segeltörn. Es war eine bereichernde und erlebnisreiche Woche mit einer wunderbaren Crew! Dafür und für die Unterstützung möchten wir uns bei der RG Basel herzlich bedanken.

Pascal Burkhalter



Mit der SJ Selkie von Visby nach Tallinn



Hans mit Vito

Am Freitag 14. Juli erreichten wir Visby. Ein Wetterumschwung und ein äusserst unruhiger Liegeplatz an der Hafenmole bescherten uns ein ungemütliches Wochenende. Zum Glück konnten wir am Montag in den Innenhafen auf den reservierten Platz verlegen. Am Dienstag trafen unsere neuen Gäste Eva und Rahel ein. Die beiden staunten nicht schlecht, als sie feststellten, dass sie mitten im Trubel gelandet waren. Da war der Bär los, und wie! Die



vorderste Stegreihe war von grossen Motorjachten belegt. Auf jeder wurde Party mit möglichst lautem Sound gefeiert. Auf den Oberdecks tanzten, tranken, sangen und schrien jede Menge junge Leute, die Mädchen in zum Teil gewagten Outfits, die Jungs in Designer Klamotten. Wie wir später erfuhren, handelte es sich um die Jeunesse dorée von

Stockholm, die auf den Jachten ihrer betuchten Väter, wie jedes Jahr, den Sommerbeginn feierte. Erstaunlicherweise herrschte jeweils am Abend punkt zehn Uhr Ruhe.

Zum Glück hatten wir für Mittwoch das gemietete Auto zur Verfügung und konnten dem Trubel ausweichen. Zuerst fuhren wir ein Stück südwärts zu den 45 Meter hohen Klippen von Höglint, wo wir die wunderbare Aussicht genossen. Anschliessend ging's wieder nordwärts. In Lummelunda besuchten wir die mitten in den Feldern gelegene und von grossen Bäumen umgebene Kirche. Wie in den meisten Kirchen in Gotland gab es auch hier schöne Kalkmalereien zu sehen. In einer Bildfolge an der Nordwand ist die Passionsgeschichte dargestellt. Wir fuhren weiter, zweigten beim Wegweiser Lickershamn ab und erreichten einen malerischen Hafen mit vielen Fischerhütten, einem schönen Strand und vielen Touristen. Lickershamn ist ein Muss auf jeder Gotlandreise, weil es in der Umgebung viele der berühmten Raukar zu besichtigen gibt. Zuerst war aber der



Hunger stärker und wir deckten uns an der Fischbude mit geräucherten Crevetten, Lachs, Sauce, Brot und Getränken ein. An der Sonne

genossen wir ein vorzügliches Mittagessen. Anschliessend bewunderten wir die verschiedenen Raukar, das sind nach der letzten Eiszeit entstandene, durch Wind und Wetter ausgewaschene Felsformationen aus Kalkstein. Die Felsen sehen aus wie Steinskulpturen, einige davon erhielten Namen, die sich auf ihr Aussehen beziehen. Der berühmteste Raukar, Rauk Jungfrun, verdankt seinen Namen einer Legende:

Nach einem Kriegszug brachte ein reicher Gotländer den Sohn eines mächtigen Fürsten als Beute an seinen Hof. Der junge Mann verliebte sich in die Tochter der Familie, was dem Vater nicht passte. Er veranstaltete ein Fest auf der Wiese vor dem Rauk. Seine Tochter hatte er allerdings vorher mit Hilfe von Leitern auf den 12 Meter hohen Stein bringen lassen. Demjenigen, der sie herunterholte, würde sie als Braut gehören. Natürlich schaffte es der verliebte Jüngling. Der fiese Vater griff zu Pfeil und Bogen und schoss den Jungen in den Kopf, der mitsamt der Jungfrau ins Meer stürzte. Soweit die Geschichte.

Über kleine Landstrassen fuhren wir weiter und erreichten den See von Tingstäde. Auf dem Seegrund liegen die Überreste von Bulverk, einer grossen Holzfestung: Eine mächtige quadratische Holzkonstruktion mit 170 Metern Seitenlänge, die aus Pfählen gebaut und mit einer Palisade umgeben war, gut einen Meter aus dem Wasser ragte und auf einem hölzernen Boden kleine Häuser trug. Im Winter, wenn klares Eis auf dem See liegt, kann man die Festung erahnen. Sicher ist, dass sie zur Wikingerzeit und im Mittelalter bewohnt war und durch einen Brand zerstört wurde. Die nächsten Sehenswürdigkeiten interessierten vor allem Hans. Weil die Verteidigung Gotlands lange vernachlässigt, Russland im Osten als Hauptfeind galt und Feinde, böse gesagt, erst entdeckt wurden, wenn sie am Horizont zu sehen waren, wurde Ende des 19. Jahrhunderts in der Mitte von Gotland eine Festung geplant. Mit dem Bau wurde 1903 begonnen; fertig gestellt wurde die riesige unterirdische Anlage 1917. Zu diesem Zeitpunkt war sie von der technischen Entwicklung schon überholt worden und bereits



veraltet. Auf dem Weg zurück nach Visby fuhren wir an einem Wegweiser «Militärmuseum» vorbei, Hans riss einen Vollstopp, wendete den Wagen und fuhr zurück, unbedingt musste er die ausgestellten Flugzeuge, Waffen und Fahrzeuge besichtigen. Für uns gab es während dieser Zeit ein Glacé. In Visby fuhren wir zum Einkaufszentrum, Eva und Rahel nahmen Vito zu einem Stadtspaziergang mit, wir machten den Gross-einkauf für die nächsten Tage. Praktisch war, dass alles mit dem Auto transportiert werden konnte, andernfalls hätten wir ganz schön schleppen müssen, der Weg zum Hafen ist ziemlich weit.

Natürlich war die Party auch an diesem Abend in vollem Gang. Wir schauten dem Spektakel zu und amüsierten uns über das unfreiwillige Bad eines der Girls und den Absturz einer Drohne, die sich in den Wanten einer Segeljacht verfang und in einem Funkenregen ins Wasser stürzte.

Am Donnerstag verliessen wir Visby am Morgen. Das Wetter war schön und angenehm warm. Mit wenig Wind aus Süd segelten wir gemütlich der Küste entlang und umrundeten die Spitze von Gotland. In der Einfahrt zum Färösund bargen wir die Segel, warfen den Motor an und erreichten den Fischereihafen von Färösund rechtzeitig, um nach dem Festmachen im nahen Hafenrestaurant ein ausgezeichnetes Nachtessen geniessen zu können. Von Färösund aus fährt eine Fähre über den Sund zur Insel Färö.

Auf Färö verbrachte der Regisseur Ingmar Bergmann seine letzten Lebensjahre; die Insel war Kulisse für seine Filme, er wurde auch dort begraben. Ebenso berühmt wie Bergmann sind die schönen Sandstrände, die Raukar und die Naturreservate.

Wir entschlossen uns allerdings am nächsten Tag nicht nach Färö sondern nach Bunge zu fahren, dort befindet sich eines der grössten und bedeutendsten Freilichtmuseen Schwedens. Gegründet wurde es von Th. Erlandsson, einem Volksschullehrer. Er stellte fest, dass viele Beispiele der alten Gotländischen Kultur bereits verschwunden waren. 1906 konnte er mit Hilfe anderer Interessierter die ersten geretteten Häuser aufbauen. Im Wesentlichen besteht das Museum aus drei Bauernhöfen aus dem 17., 18. und 19. Jahrhundert. Das ganze Gelände ist von einem «Standtäun», einer uralten Einzäunungsart der gotländischen Bauernhöfe, umgeben. An den drei Höfen mit sämtlichen Nebengebäuden wie Wind und Wasser angetriebene Säge- und Getreidemühlen, Ställe, Vorrathshäuser, Teersiedereien, einem Kalkbrennofen, Scheunen, Brauhäusern, Backöfen, Kellern, Sauna, dem «hemlighus» (WC) und vielen anderen Gebäuden kann man die Veränderungen durch die Jahrhunderte sehr gut sehen. Beim ältesten Hof sind alle Gebäude mit Ag, einem Sumpfgas, dick gedeckt, die Wände sind aus mit Teer verstrichenen Balken gezimmert. Sie liegen auf einem ca. 1 Meter hohen Fundament aus



Steinen. Der Boden besteht aus gestampftem Lehm und ist zum Teil mit Steinplatten belegt. Es wurden keinerlei Nägel verwendet, sogar die Türscharniere sind aus Holz! Ein Jahrhundert später erbaute man die Häuser auf Holzfundamenten, die Wände aus gesägten Balken und die Dächer aus Brettern. Es wurde so viel Holz verbraucht, dass der König 1787 eine Verordnung erliess, die jeden, der ein Steinhaus baute, für 20 Jahre von Steuern befreite. Der Hof aus dem 18. Jahrhundert zeigt, wie die einfachen Bauern gelebt haben. Das Haus ist einstöckig, hat zwei einfache Zimmer und einen Dachboden, dies genügte, um die Steuerfreiheit zu beanspruchen. Die Räume sind tapeziert, mit Vorhängen und Handwebteppichen geschmückt. Dazu gehört eine Weissküferwerkstatt, die über mehrere Jahrhunderte vom Vater auf den Sohn vererbt wurde. Natürlich sind alle Gebäude mit den entsprechenden Einrichtungen und Werkzeugen ausgestattet. Nach diesem spannenden Rundgang hatten wir uns ein Mittagessen im Restaurant verdient. Eva wagte sich an eine typisch gotländische Spezialität: Safrannpannkaka, ein Kuchen aus Milchreis, gewürzt mit viel Safran, lauwarm mit dem Mus von Waldbeeren serviert. Ungewohnt aber recht schmackhaft.

Nicht weit vom Museum steht Bungekirka, eine eindruckliche von Mauern umgebene Wehrrkirche aus dem frühen 14. Jahrhundert, daneben die Ruinen des Pfarrhauses und ein sehr grosser Friedhof mit alten Grabtafeln. Im Innern sind vor allem die Kalkmalereien, ausgeführt von einem Böhmischem Künstler, sehenswert. Sie entstanden im späten 14. Jahrhundert und zeigen verschiedene Apostel in Menschengrösse und ein Fries, von welchem nicht klar ist, was es genau darstellt, vermutet wird die Legende der Thebäischen Legion. Auch die Orgel ist ein seltenes Exemplar aus dem 17. Jahrhundert. Nach so viel Kultur fuhren wir mit dem Bus wieder zurück. Nach dem Nachtessen hiess es früh ins Bett zu kriechen, denn für den 22. Juli hatten wir die grosse Überfahrt zur Estnischen Insel Saaremaa vorgesehen.

Um 5.00 war Tagwache. Verschlafen erschienen Rahel, Hans, Vito und ich an Deck. Eva durfte liegen bleiben. Nach einem kurzen Morgenspaziergang mit dem Hund machten wir die Selkie klar zum Auslaufen. Punkt 6.00 verliessen wir Färösund. Das Wetter war sonnig und klar, es herrschte Windstille, also motorten wir den

Sund entlang südostwärts und beobachteten den Beginn des Tages. An der Südspitze der Insel Färö drehten wir auf Richtung Ost. Wir frühstückten und anschliessend verzog sich Rahel für ein Schläfchen. Irgendwann nach neun Uhr erschien auch Eva und verlangte nach etwas Essbarem. Wir behielten die Grossschiffahrt im Auge, Verkehr hatte es aber nicht besonders viel. Nach zehn Uhr gingen Hans und ich schlafen. Gegen ein Uhr fand ich es ziemlich ungemütlich in der Kajüte; nach und nach hatte sich eine unangenehme See aufgebaut, die



Wellen liefen kreuz und quer, obwohl der Wind kaum zugelegt hatte. Ich ging nach oben und fand Eva recht mitgenommen im Cockpit liegend. Die Arme war seekrank und verlangte nach einem Stugeron. Das Medikament wirkte rasch und sie fühlte sich bald viel besser. Am späten Nachmittag setzten wir Segel, immer noch mit Kurs 90 Grad; der Wind hatte auf 4 Windstärken zugenommen. Endlich erahnten wir die Spitze der Insel Saaremaa. Eine knappe Stunde später hatten wir Sörve, die Inselfspitze, umrundet und segelten nun in der Irbenstrasse nordwärts. Die Irbenstrasse ist ein wichtiger Versorgungsweg für die Baltischen Staaten. Nach einem schönen Sonnenuntergang wurde es sofort kühl. Um 22.00 bargen wir die Segel, weil es langsam dunkel wurde. Die Einfahrt in den, nur mit einem Leitfeuer ausgerüsteten Hafen von Möntu, verlangte volle Aufmerksamkeit, weil wir wussten, dass es neben der

Fahrrinne sofort untief wurde. Wir schafften es aber problemlos; auch das Anlegen an der hohen Mole gelang gut. Nun war Vito nach 18 Stunden Schiff an der Reihe endlich, seine volle Blase zu leeren. Mit vereinten Kräften hievt wir ihn auf die Mole und Eva rannte mit ihm zum nächsten Grasplätzchen. Auf den 114 Seemeilen hatten wir auch ein paar Probleme zu bewältigen: Eines der WC's spuckte, musste alle halbe Stunde geleert, konnte aber wieder frei gespült werden. Dann war da die Geschichte mit dem wandernden Salontisch: Die Wellen waren am Nachmittag ja wirklich blöd. Zufällig schaute ich mal in den Salon und traute meinen Augen nicht, der massive, im Boden verankerte Tisch rutschte frei herum! Hans und ich banden ihn am Mastfuss und am Navitisch fest. Das war ja nochmal gut gegangen. Vito hat die längste Überfahrt seines Lebens trocken und, dank einer Reisetablette, recht ruhig hinter sich gebracht. Nach einem kurzen mitternächtlichen Café complet sanken wir alle todmüde in unsere Kojen.

Wir schliefen aus, beschlossen anstatt eines Mittagessens einen Brunch vorzubereiten; Hans ging zum Hafenmeister, der leider nur russisch sprach. Ausser einem Fischtrawler waren wir das einzige Schiff im Hafen. Wir hoben Vito auf die Mole und machten uns auf den Weg die Umgebung zu erkunden. Als wir das letzte Mal vom Festland aus auf die Insel segelten, wollten wir in Möntu anlegen, wurden aber von schreienden und winkenden Arbeitern weggeschuecht, der Hafen war im Umbau. Nun ist mit EU-Beiträgen in wunderbarer Natur mitten in der Pampa eine grosse Anlage entstanden. Wir inspizierten die sehr anständigen sanitären Einrichtungen, machten einen Spaziergang dem wirklich tollen, menschenleeren Strand entlang und liessen auf dem Rückweg Vito auf der sauber gemähten Blumenwiese des ebenfalls menschenleeren Campingplatzes rennen. Der Tag war schön und sommerlich warm. Eva und Rahel beschlossen, bis zum Essen am Strand zu baden. Bis zum Brunch war noch Zeit, das Tischproblem zu lösen. Sicher war, dass die Schrauben nicht mehr griffen. Die Lösung hiess Araldit Zweikomponentenkleber und damit die Schraubenlöcher füllen. Ich setzte mich auf die gegenüberliegende Bank und wartete darauf, dass Hans den Leim vorbereitet und die Löcher gefüllt hatte, damit wir den Tisch an seinen Platz heben konnten. Plötzlich ein Riesengeschrei! Leim auf dem nagelneuen Polster! Was war

passiert? Mein vorausschauend denkender Supermann hatte die Unterlage mit gemischtem Kleber und Spachtel aufs Polster gelegt aber übersehen, dass das Schiff wegen des Schwellts ziemlich schaukelte und dass sich Polster bewegen, wenn Mann sich setzt. Erste Feststellung in meine Richtung: Was heisch jetzt gmacht! Ich hatte mich nicht von der Stelle gerührt! Schlussendlich war der Tisch wieder an Ort und Stelle, das Polster ruiniert. Alles wäre zu entfernen gewesen nur nicht Araldit. Wir werden mit dem Polsterer eine Lösung finden, hoffe ich zumindest. Nach dem Brunch und vielen Sprüchen über die Intelligenz von Männern, räumten wir auf und legten ab, um bis am Abend in Roomassaare zu sein. Als wir in den modernen Hafen einliefen, winkte uns der Hafenmeister mit seiner orangen Kappe an unseren Platz und nahm freundlicherweise auch gleich die Leinen entgegen.

Für die Inselbesichtigung am nächsten Tag organisierten wir uns ein Auto. Bei super Wetter fuhren wir am Morgen los. Zu Beginn unserer Rundfahrt wollten wir die Kirche und die Festung von Kaarja besichtigen. Die Wegweiser zu interpretieren war schwierig, weil alles nur in estnisch angeschrieben war, deshalb verpassten wir den richtigen Weg und landeten bei einem riesigen Waldfriedhof. Nach kurzer Diskussion und mit Hilfe von Rahels Handy erreichten wir zielgenau unser nächstes Besuchsobjekt, den Meteoritenkrater von Kaali.

Die Forschung ist sich über die Entstehungszeit der neun Krater nicht einig, da verschiedene Datierungsmethoden verschiedene Resultate ergaben. Angenommen wird, dass die Krater zwischen 4000 und 7500 Jahre alt sind. 1937 wurde zum ersten Mal der meteoritische Ursprung durch eine Scherbenanalyse bewiesen. Zwischen 1955 und 1980 untersuchte der estnische Geologe Ago Aaloe die Krater genauer. Der grösste Krater ist beinahe kreisrund mit einem Durchmesser von ca. 110 Metern und einer Tiefe von 22 Metern. Der aufgeworfene Steinwall rund um den Kratersee ist 4-7 Meter hoch. Die Einschlagsgeschwindigkeit des Meteoriten wurde mit 20 km/sek. berechnet. Wir umrundeten den Krater auf dem Wall und besuchten anschliessend die Ausstellung der handwerklich hergestellten Souvenirs, schöne kunstgestrickte Decken und Vorhänge, wollene Socken, Schals und Handschuhe.

Weiter ging die Fahrt nach Aangla. Auf einem kleinen Hügel stehen alle Windmühlen des Dorfes. Von den ursprünglich neun, können heute noch fünf Bockmühlen aus Holz besichtigt werden. Zum Gelände gehört eine Ausstellung von alten Traktoren und landwirtschaftlichen Geräten, ausserdem werden verschiedene Haustiere gehalten. Im Restaurant haben wir typische estnische Gerichte ausprobiert:

Gerstensuppe, Omeletten, Fisch, ausgebackene Käsekugeln und Kuchen. Alle Gerichte haben uns gut geschmeckt. Nicht weit entfernt vom Windmühlenberg besichtigten wir die Katharinenkirche von Karja. Sie ist umgeben von grossen Bäumen, nebenan befindet sich ein alter Bauernhof mit Nebengebäuden und Keller. Das Kirchengebäude, zum grössten Teil im Originalzustand erhalten, besteht aus einem vermutlich als Wehrkirche gebauten romanischen Langhaus und einem gotischen Chor; sie hat keinen Turm. Schöne Steinmetzarbeiten schmücken die Portale und das Kircheninnere. Sehenswert sind besonders die Malereien im Deckengewölbe. Magische Zeichen, heidnische und christliche, sollen die Kirche und die Gläubigen vor Bösem schützen. Da die Bevölkerung nicht lesen konnte, vermittelten Bilder, die jeder kannte, bestimmte Botschaften. Zu sehen sind uralte Symbole wie Dreibein, Pentagramm, Hexagramm, Petrusmonogramm, Salomonsknoten, Templerkreuze, ausserdem eine Person, die rückwärts zwischen den Beinen durchschaut; dies ist eine Abwehrmagie gegen böse Geister. Einer der wichtigsten europäischen Pilgerwege führte über Gotland und Saaremaa nach Riga. Vermutet wird, dass die Kirche auch als Unterschlupf für Pilger diente. Leider ist das Bauwerk in einem desolaten Zustand; durch das undichte Dach dringt Wasser ein und es entstehen Schäden an Gewölbe und Malereien.

Wir fahren weiter nordwärts zuerst auf der Küstenstrasse, später auf einer ungeteerten Landstrasse durch dichte Wälder an die 21 Meter hohe Steilküste von Panga. Die Aussicht aufs Meer ist toll! Allerdings stellten wir fest, dass im Gegensatz zu Schweden, Frankreich oder Irland die weissen Pflöcke fehlten, die angeben wie nahe man an den Rand gehen darf. Nicht ungefährlich das Ganze, ist doch die Klippe nicht felsig sondern aus bröckelndem Kalk und Lehm. Nun war es Zeit für den Rückweg, wenn wir Eva und Rahel noch die sehr gut erhaltene mittelalterliche Bischofsburg von Kuressare zeigen wollten. Weil Vito natürlich

draussen bleiben musste, wartete ich im Burghof, bis die Drei ihre Besichtigung beendet hatten. Zum Abschluss des Tages assen wir im Hafenrestaurant. Es gab Schaf von der Insel Abruca. Das war recht geschmackvoll zubereitet. Von der Vorspeise waren Rahel und Eva gar nicht begeistert. Sie hatten frittierte Krabberscheren bestellt, die sich als Tiefkühlware aus rekonstruiertem Krabbenfleisch entpuppten. Dank dem hilfreichen Hafenmeister kamen wir endlich auch zu den estnischen Sportbootkarten, die wir von Deutschland über Schweden bis Gotland vergebens gesucht hatten.

Saaremaa hat uns sehr gut gefallen; die Landschaft ist wunderschön und abwechslungsreich; wir haben Bauern gesehen, die ihr Getreide zu Garben gebunden mit Gabeln auf den Wagen luden, so wie ich es in meinem bäuerlichen Haushaltjahr Anfang der Sechzigerjahre tat. Auf Saaremaa leben die Weltmeister im Rasenmähen: um jedes Haus, jeder Park, die Wiese bei den Klippen von Panga, am Hafen von Roomassaare, der Campingplatz in Möntu, überall war der Rasen einfach perfekt gemäht. Besonders beeindruckt haben mich die grossen Friedhöfe mitten im Wald und abseits der Ortschaften.

Am Dienstag machten wir uns auf den Weg nach Kuivastu auf der Insel Muhu. Leider blies uns



Bischofsburg Haapsalu

der Wind auf die Nase und wir mussten motoren. Das Wetter war schön, bis gegen Abend legte der Wind zu und als wir nach 46 Meilen im Fährhafen Kuivastu anlegten, blies es mit fünf Windstärken. Falls wir je wieder nach Kuivastu kommen sollten, müssen wir eine Gedenkminute für die schöne Gummipütz einlegen, die Hans im Hafengebäude versenkt hat.

Am 26. Juli segelten wir bei schönem Wetter und gutem Wind nach Haapsalu. Rahel und Eva fanden das Wetter genau richtig um baden zu gehen. Nach dem Abendessen spazierten wir dem Ufer entlang Richtung Zentrum und dem See entlang wieder zurück. Wir legten einen Hafentag ein, damit wir uns die schöne Stadt ansehen konnten. Ältestes Bauwerk ist die, von einer 803 Meter langen Ringmauer umgebene Bischofsburg aus dem Ende des 13. Jahrhunderts, die 250 Jahre lang ein wichtiges Zentrum war. Seit 1825 ist Haapsalu bekannt für seine Meerschlammkuren. Auch die russischen Zaren genossen mit ihren Familien Sommeraufenthalte am Meer und sorgten so für den Aufschwung des Ortes mit seiner Jahrhundertwende-Bäderarchitektur. Wir fuhren mit dem Bus in die Stadt, verpassten die richtige Haltestelle und landeten schliesslich beim Bauernmarkt, wo wir uns mit Eierschwämmen, Erdbeeren, speziellen gelben und roten Tomaten, Knabbererbsen für Eva und Salzgurken nach russischer Art eindeckten. Anschliessend besuchten wir den 1905 eröffneten Bahnhof mit dem 216 Meter langen holzüberdachten Perron, so geplant, dass die Herrschaften nicht im Regen aussteigen mussten. Im Bahnhofsgebäude befindet sich heute das estnische Bahnmuseum. Die Dame an der Kasse hat uns mit viel Freude aber auch mit Trauer von der estnischen Eisenbahn erzählt. Unter grossen Protesten der Bevölkerung wurde die Linie Haapsalu-Tallinn um 1990 geschlossen. Heute gibt es anscheinend Pläne der EU, neue Bahnlinien durch das Baltikum zu führen. Eva und Rahel gingen auf

eigene Faust weiter, Hans und ich machten uns auf den Weg in die Stadt. Unterwegs beobachteten wir, dass sehr viele der typischen Holzhäuser fachgerecht renoviert werden; der grösste Teil des Ortes steht unter Denkmalschutz.

In einem Souvenirgeschäft bewunderte ich die traditionellen Haapsaluschals. In Handarbeit werden federleichte Dreiecktücher, die um die Jahrhundertwende von jeder Dame getragen wurden, in kunstvollen Lochmustern aus feinsten Wolle gestrickt, so fein, dass man das ganze Tuch durch einen Fingerring ziehen kann. Einige der Lochmuster kenne ich aus meiner Ausbildung, deshalb weiss ich auch wie kompliziert diese Arbeit ist. Nach einem feinen traditionellen Mittagessen bestehend aus knusprig fritiertem Fisch mit Kartoffeln und Sauerrahmsauce gönnte ich mir noch ein Stück der sagenhaften Blaubeertorte! Auf dem Rückweg zur Selkie informierten wir uns über die typischen Souvenirs, zum Beispiel Spankörbe, Holzschnitzereien, Holzspielsachen, Kellen, Bestecke und Bretter aus Wachholderholz und vielem mehr.

Die Künstlerin Ilon Wikland wird mit einem Kindermuseum geehrt. Sie ist die Illustratorin von mehr als dreissig Astrid Lindgren Büchern und floh 1944 als vierzehnjährige allein nach Schweden. Viele Kinder vergnügten sich auf dem Spielplatz im Garten in der Villa Kunterbunt von Pippi Langstrumpf und dem Toilettenhäuschen von Michel aus Lönneberga.

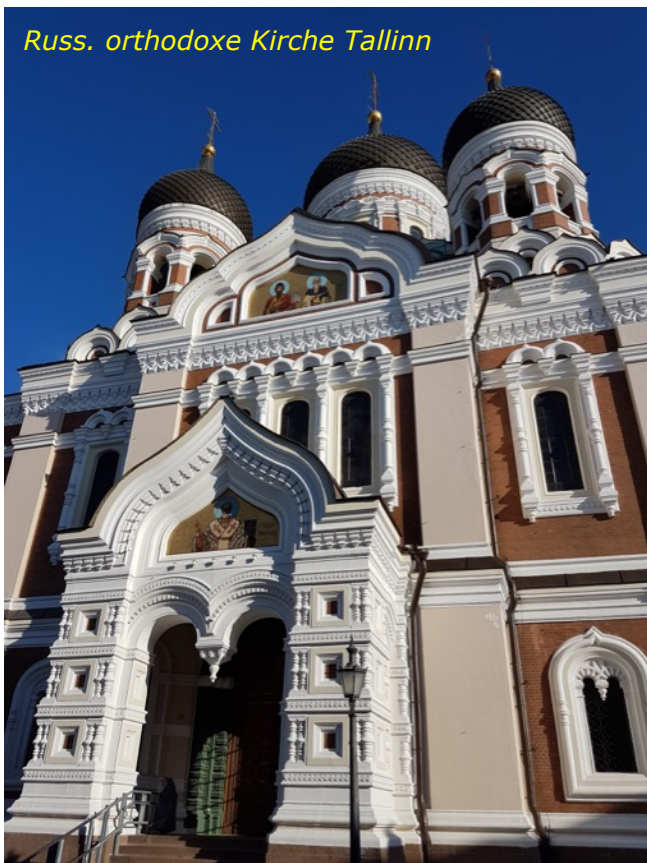
Am westlichsten Festlandpunkt erreichten wir am nächsten Tag nach einem kurzen Schlag, den wir segeln konnten, unser nächstes Ziel: Dirhami. Eigentlich ist der Hafen sehr klein, die Mole sehr lang und hoch und der Platz liegt im Nirgendwo. Man fragt sich, was die grosse, von der EU gesponserte Fischfabrik hier soll. Eva und Rahel hatten sich schlaue gemacht und herausgefunden, dass sich an diesem abgelegenen Ort eines der besten Fischrestaurants



Estlands befindet. Natürlich mussten wir das ausprobieren. Wir haben ein sehr feines Nachtessen genossen, Fisch natürlich. Da im Hafenhandbuch eine Einkaufsmöglichkeit erwähnt ist, machten wir uns alle auf den Weg und entdeckten einen sensationellen Gemischtwarenladen. Auf kleinstem Raum war sozusagen alles zu finden. Zu unserer Überraschung sprach Vjatselavi, der Inhaber, sehr gut Deutsch. Er erzählte uns, dass er die Sprache während der russischen Besatzung in der Schule gelernt und eine Brieffreundschaft in Berlin gehabt habe. Wir erfuhren auch, dass im Winter die Fischer aus Haapsalu zum Heringsfang kämen, weil der Hafen eisfrei bleibt. Die Fische werden in der Fabrik verarbeitet und vor allem nach Weissrussland und in die Ukraine verkauft, so macht auch die einsam gelegene Fischfabrik Sinn. Im Winter leben nur 15 Personen in Dirhami, alle Häuser sind im Wald verstreut, nur im Sommer sind Sommerhäuser und Campingplatz belebt. Vjatselavi reist, wie viele Menschen aus dem Norden, im Winter an die Sonne. Wir wurden beraten, einen geräucherten Dornhecht, russischen Krimsekt und hausgemachten Schoggi-konfekt zu kaufen.

Am Samstag, den 29. August verliessen wir Dirhami. Trotz wenig Wind setzten wir Segel, bis nach kurzer Zeit Stille herrschte. Wir fuhren unter Motor weiter der Küste entlang und

überlegten, ob wir Paldiski anlaufen oder weiter nach Lohusalu fahren wollten. Die Beschreibung im Hafenhandbuch war aber alles andere als vielversprechend. Paldiski ist ein ausgesprochener Industrie- und Militärhafen. Auch was wir durch den Feldstecher sahen, begeisterte uns nicht. Aus diesem Grund entschieden wir uns für Lohusalu. Hans und ich kannten den Hafen und wussten, dass uns eine gute Infrastruktur erwarten würde. Am frühen Nachmittag kamen wir an, der Hafenmeister wies uns einen Platz zu und fragte - wie die Hafenmeister in allen estnischen Häfen - nach dem Woher und Wohin. Zum späten Mittagessen präparierte Eva gekonnt den Dornhecht, der zu unserer Überraschung leuchtend grüne Gräten hatte. Nach Auskunft von Wikipedia entsteht die Farbe durch den Abbau von Hämoglobin. Auf jeden Fall war der Fisch hervorragend. Gegen Abend konnten wir auf einer grossen Betonplatte zwei junge Fischotter beim Spielen beobachten, das war nun wirklich etwas Besonderes! Nach dem Nachtessen gab es neben dem Restaurant



Russ. orthodoxe Kirche Tallinn



Altstadthaus Tallinn

Musik. Die Leute aus der Umgebung strömten herbei und tanzten bis um Mitternacht zu Oldies.

Von Lohusalu war es nun nicht mehr weit bis Tallinn, wo wir im Old City Harbour anlegten. Nachdem sich Hans nach der Anmeldung im Hafengebäude, wo er zum ersten Mal seit Beginn unserer verschiedenen Reisen die Schiffs-papiere vorweisen musste, wieder abregelt hatte, machten wir uns landfein für den ersten Besuch der Stadt. Eigentlich war ich schon bei der Einfahrt in den Hafen etwas schockiert gewesen, weil die vielen Türme der Skyline von Tallinn von Glashochhäusern verdeckt wird. Seit wir das letzte Mal in der Stadt waren, hat sich ein riesen Bauboom breitgemacht. Wir spazierten durch die engen Gassen der Altstadt auf den Domhügel, bewunderten die alten Häuser, stellten fest, dass die gleichen Souvenirs verkauft wurden wie in Haapsalu, nur dreimal teurer; kein Wunder bei den vielen Besuchern, die von den Kreuzfahrtschiffen in die Stadt geschwemmt werden. Wir bemerkten, dass die Zugänge zum Rathausplatz von einem massiven

Polizeiaufgebot überwacht wurden, sahen ein Bombenentschärfungsteam mit Hund und fragten uns, was da wohl los sei. Auf dem Rathausplatz standen schwarze Limousinen und Bodyguards mit verspiegelten Sonnenbrillen und Mikrofon im Ohr. Siehe da, der amerikanische Vizepräsident Mike Pence war auf Goodwilltour, um Estland Geld und Raketen zu versprechen. Am Abend hat uns Eva zu einem super Nachtessen in einem ganz besonderen Restaurant eingeladen. Schon der Eingang war eine Überraschung: An einem Tisch sass eine fröhliche Runde: Wildschwein, Wolf, Fuchs, Biber, Hase und Vögel sassen schlemmend gemeinsam an einem Tisch, herrlich angeordnet wie im Märchen. Auch das Restaurant war sehr stilvoll eingerichtet. Die junge Frau, die uns bediente, war sehr freundlich und gab sich ausserordentlich Mühe, uns zu beraten und jedes Gericht zu erklären. Auf der Speisekarte fanden wir traditionelle estnische auf moderne Art umgesetzte Gerichte, die wunderbar zubereitet und angerichtet waren. Ein wahrer Augen- und Gaumenschmaus!



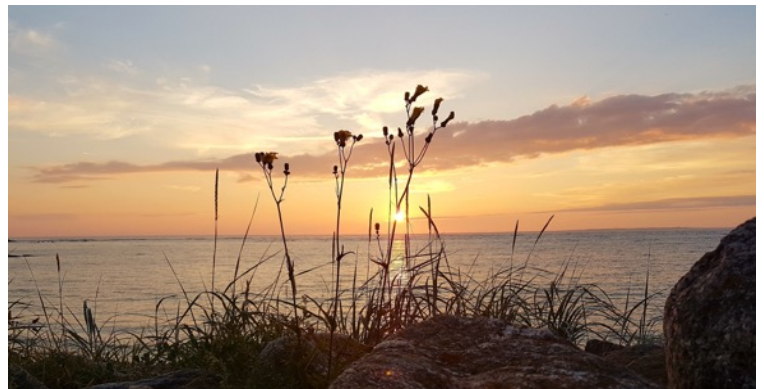
Am Montagmorgen reichte die Zeit noch zu einem weiteren Stadtrundgang. Wir spazierten nochmals auf den Domberg, wo wir die Domkirche besuchten. Sehr schön sind die vielen geschnitzten Wappenschilder der Adligen. Berühmt ist auch das Grab von Adam von Krusenstern, dem Forschungsreisenden, der die erste Weltumsegelung unter russischer Flagge unternahm. Langsam wurde es Zeit für ein kleines Mittagessen. Wir saßen in einem Strassencafé unter dem Sonnenschirm im Regen als vor dem Warenhaus nebenan ein Vater mit seinen zwei Söhnen auftauchte und Verstärker und Mikro aufbaute. Der ältere Junge begann auf seiner Elektrogitarre zu klimpern, der kleine Bruder sang dazu so falsch, dass uns die Haare zu Berge standen und die Bedienung die Polizei rief. Der Vater verschwand. Als die Polizei auftauchte, kam er wieder zum Vorschein und tat als ob ihn das Ganze nichts angehe. Das fanden wir nun richtig fies. Die Kinder wurden weggewiesen, ohne dass der Vater ihnen geholfen hätte. Das Essen war aber trotzdem fein. Am Nachmittag brachten wir die beiden Frauen zum Flughafenbus. Nun waren Hans und ich wieder allein.

Als wir in Visby die Daten des ARC Baltic Ralleys herausgesucht hatten, haben wir festgestellt, dass für die 24 Boote bis zum 5. August in Helsinki/Blekkholmen ein Zwischenstopp eingeplant war. Unser nächstes Ziel war genau dieser Hafen und der würde voll sein, deshalb beschlossen wir, bis Donnerstag in Tallinn zu bleiben. Natürlich kann ich nicht alles, was wir uns angeschaut haben, im Einzelnen beschreiben; dafür gibt es Reiseführer. Wir haben verschiedene Kirchen besucht, zum Beispiel die fast original erhaltene Heiliggeistkirche und die Nikolaikirche mit dem berühmten Totentanz von Bernt Notke. Natürlich standen auch Museen auf unserer Liste. Vom Wasserflugzeugmuseum war Hans speziell begeistert, weil der riesige Hangar, einer der ersten Betonkuppelbauten des 20. Jahrhunderts, ein ganz besonderes Bauwerk ist. Interessant war auch die Ausstellung zu 11000 Jahren Geschichte Estlands im Haus der grossen Gilde. Natürlich genossen wir auch Kaffee und Kuchen in der seit 1864 unverändert gebliebenen Konditorei Maiasmokk. Auch Spaziergänge in Stadtteilen ausserhalb

der Altstadt waren sehr informativ: Das Kalamajaquartier mit seinen Holzhäusern, welches heute das neue Trendviertel Tallinns ist oder Roterma City, ein aus Fabrikgebäuden der 1830er Jahre entstandenes modernes Kommerz- und Kulturzentrum. Überhaupt habe ich auf der ganzen Reise keine Stadt gesehen, in der so viel gebaut wird wie in Tallinn. Bis 2030 soll auch das ganze Hafengebiet umgestaltet werden. Aus der ersten Ausschreibung wurden drei Gewinner ausgewählt, die am Projekt weiterarbeiten sollen; einer von ihnen ist Zaha Hadid Architects. Bis Donnerstagabend rauchten uns die Köpfe von so vielen Eindrücken.

Leider war der Wetterbericht in diesen Tagen nicht besonders günstig. Trotzdem entschlossen wir uns, am Freitag gegen Mittag Richtung Helsinki auszulaufen.

Christine Litscher



Dvalin auf dem Weg nach Schweden

Vorwort

Im Februar 2016 kaufen Kurt Nägeli und Lilian und Martin Zweifel in Tunesien eine Hallberg Rassy 45 mit Jahrgang 1992. Das Schiff wird noch in derselben Saison über Malta, Sizilien, Sardinien und Korsika nach Südfrankreich in den Yachthafen von La Grande Motte überführt und dort für den Weitertransport auf dem Landweg vorbereitet. Ziel ist die Werft RB Yachting in Pratteln, wo die Yacht zu einem guten Teil in Eigenleistungen generalüberholt wird. Anlässlich eines Werftbesuchs und einem Vortrag der Eigner-gemeinschaft mit dem Titel «Abenteuer Schiffskauf» im März 2017 können unsere Freunde und Mitglieder der CCS Regionalgruppe Basel den Fortschritt der Arbeiten vor Ort begutachten.

Auf den Weg zum Meer

Am 8. Mai 2017 ist es endlich soweit. Die letzten Tests mit Motor, Heizung, Wasser- und Dieselsystem auf dem Trockenen sind erfolgreich abgeschlossen und unsere Dvalin steht an diesem kalten und regnerischen Morgen auf dem werfteigenen Trailer zur Abfahrt in den Auhafen bereit. Um 06:30 Uhr setzt sich der Tross mit Begleitfahrzeugen und Trailer in Bewegung, um den Auhafen noch vor dem Einsetzen des Morgenverkehrs zu erreichen.



Dort erwarten uns die Hafenmitarbeiter und innerhalb einer guten Viertelstunde ist Dvalin ihrem angestammten Element übergeben. Ein weiterer Meilenstein ist geschafft und wir geniessen trotz Nieselregen die kurze Fahrt auf dem Rhein nach Basel, wo

das Schiff im Regioport für die Weiterreise auf dem Rhein vorbereitet wird.

Diese beginnt wie geplant am 20. Mai, nicht ohne am Vorabend unsere Yacht anlässlich einer schönen Feier mit unseren Familien und Freunden in der Werft von Noel und Harisa Aegerter auf den neuen Namen Dvalin umzutaufen. Bei schönem und warmem Frühlingswetter verlassen wir den Basler Rheinhafen und bringen das Schiff in Richtung Meer auf Kurs. Mit mir an Bord sind Lilian, Miteigner Kurt mit Partnerin Sue, unsere Freundin Monika sowie Bordhund Winny, eine 12-jährige Terrierdame. Eine anstrengende und aufregende Zeit liegt hinter uns und wir geniessen die Ruhe der Flussfahrt auf dem Canal d'Alsace bis nach



Breisach, wo wir für den ersten Tag unserer Reise festmachen.

Auch wenn das Schleusen jeweils problemlos verläuft, protestiert unser Bordhund stressbedingt nach der 2. Schleusung lauthals und ausdrucksvoll mit Durchfall und Erbrechen. Zum Glück erholt sie sich wieder und langsam aber sicher gewöhnt auch sie sich an das Bordleben. Die weiteren Reiseabschnitte auf dem Rhein mit Übernachtungen in Kehl, Karlsruhe, Eicher See, St. Goar, Köln, Duisburg verlaufen abwechslungsreich und problemlos. Die Flussfahrt führt vor

allem im ersten Teil durch liebevolle Landschaften, gespickt mit schmucken Kleinstädten und unendlich vielen Burgen und Schlössern. Der Höhepunkt ist zweifelsohne der Abschnitt der Loreley, wo sich der Rhein durch tiefeingeschnittene Täler und Berglandschaften räkelt.

Im zweiten Teil wird es dann entlang grosser Industriezentren des Ruhrpotts etwas hektischer. Landschaften, gespickt mit schmucken Kleinstädten und unendlich vielen Burgen und Schlösser. Der Höhepunkt ist zweifelsohne der Abschnitt der Loreley, wo sich der Rhein durch tiefeingeschnittene Täler und Berglandschaften räkelt.



Im zweiten Teil wird es dann entlang grosser Industriezentren des Ruhrpotts etwas hektischer. Ununterbrochener Gegenverkehr und überholende Rheinschiffe fordern unsere volle Konzentration. Am achten Tag unserer Reise biegen wir bei Kilometer 867 in den Pannerdens Kanal in Richtung Jissel ab und geniessen die neuerliche Ruhe und die beschauliche Landschaft entlang der Jissel.

Zwei Tage später erreichen wir schliesslich das Jisselmeer. In Lemmer, in der Werft van Hoek, stellen wir den Masten in einer abenteuerlichen Aktion mit einem viel zu kurzen Kran. Doch irgendwie funktioniert auch dies letztendlich problemlos und nach dem Anschlagen der Segel, dem Einbau eines neuen Drehzahlmessers für den Motor und vielem weiteren Kleinkrams ist Dvalin für die Weiterreise über die Nordsee gewappnet.



Von der Nordsee in die Ostsee

Nach zehn ereignisreichen Tagen auf Rhein und Jissel und drei weiteren arbeitsintensiven Tagen im Hafen von Lemmer verlässt Miteigner Kurt unser Schiff in Richtung Schweiz. Die restliche Crew, inzwischen mit Clemens und Daniela ergänzt, freut sich auf die ersten Trimmschläge unter Segel auf dem Jisselmeer. Doch leider fehlt ausgerechnet an diesem Tag der Wind. Stattdessen wird der strahlend blaue Himmel durch dunkle Wolken getrübt. Nein, keine anrückende Schlechtwetterfront, sondern Milliarden von kleinen Fliegen, welche das Deck, die Segel und das Wasser um uns schwarz verfärben und, auch wenn sie nicht stechen, den Aufenthalt im Cockpit schier unerträglich machen. Nur Clemens lässt sich am Steuer den Spass nicht nehmen und nach der Schleusung im Konverderzand ist der Spuk so schnell verschwunden wie er aufgetaucht ist. Zum Glück sind die lästigen Plagegeister nur an das leicht salzhaltige Wasser des Jisselmeers adaptiert und in der Nordsee nicht überlebensfähig.



Unter Motor erreichen wir unser idyllisches Tagesziel Harlingen, wo wir im Innerstadthafen festmachen und den ersten Tag im Salzwasser feierlich mit einem guten Essen in einem der zahlreichen Restaurants abschliessen.

Auch in den folgenden Tagen genießen wir das Segeln in den gut betonnten Fahrwassern des holländischen Wattenmeers. Nach der Rückkehr nach Harlingen verlassen uns auch unsere bewährten Kräfte Clemens und Daniela. Zurück bleiben Lily, ich und Bordhund Winny. Zum ersten Mal in unserer langjährigen Segelkarriere auf dem Meer sind wir nun also auf uns alleine gestellt. Das anfänglich mulmige Gefühl verschwindet aber nach den ersten gelungenen Hafenmanövern rasch. Mit viel Zuversicht starten wir zum letzten Teil unseres Frühlingstörns mit dem Ziel Emsmündung an der holländisch-deutschen Grenze.

Aufgrund der Wettervorhersagen für die Nordsee mit Starkwind aus Nordwest bis Bf. 8 gedenken wir die Reise über die «Staaende Mastroute» unter den Kiel zu nehmen. Diese Kanalroute führt von Amsterdam über das Jisselmeer nach Lemmer und von dort bis zur Emsmündung. Sie erlaubt die Durchfahrt durch Nordholland mit stehendem Masten. Rasch sind die entsprechenden nautischen Unterlagen besorgt und der Weg abgesteckt. Für den Kanal ist eine Wassertiefe von 1,9 m garantiert, sollte also mit einem Tiefgang von 1,88 m kein Problem darstellen. Oder doch? Recherchen im Internet bringen zutage, dass die garantierte Wassertiefe von vielen Autoren in Frage gestellt wird. Und nachdem wir auch noch von einem ortskundigen Skipper erfahren, dass gewisse Brücken bei Starkwind nicht öffnen, entschliessen wir uns, die Herausforderung mit der Route auf der Nordsee entlang der Westfriesischen Inseln anzunehmen. Ein guter Entscheid, wie sich am Abend herausstellen sollte. Nach anfangs sehr unangenehmen Verhältnissen mit Reststrom und Wind gegen uns dreht sich nach gut drei Stunden alles zu unserem Gunsten und Dvalin braust mit Rumpfgeschwindigkeit unter blauem Himmel mit räumlichen Winden von 5 bis 7 Bf. ihrem Ziel Lowersoog entgegen. Nach einer 16 stündigen Rauschefahrt entlang der Inseln Terschelling und Ameland biegen wir in das Fahrwasser zwischen Ameland und Schiermonnikoog ein, um nach einer kurzen Schleu-

sung im Nordergat Haven festzumachen. Beim Ankertrunk wird Winny zum 'best boarddog ever' gekürt. Sie hat diesen Tag mit Bravour überstanden.

Am darauffolgenden Morgen sind für die Nordsee 10 Bf. angekündigt und wir schieben bei auflandigem Wind auch am Steg richtiggehend Lage. Bei Windböen bis 8 Bf. ist das Hafenleben wahrlich ungemütlich. Aber natürlich sind wir froh, bei diesen Bedingungen im sicheren Hafen zu liegen. Wir entschliessen uns, den Törn aufgrund der Wettervorhersagen in diesem idyllischen Ort abzubrechen und auf die geplante Weiterfahrt nach Emden zu verzichten.

Dvalin macht in Lowersoog eine Woche Pause und wird dann von Miteigner Kurt und seiner Crew in einem einwöchigen Törn entlang der Ostfriesischen Inseln Borkum und Norderney nach Cuxhaven überführt. Viel Wind und hohe Wellen verlangten Schiff und Crew einiges ab. Dvalin beweist ihre Seetauglichkeit auch unter diesen Bedingungen auf eindruckliche Art und Weise. Bange Momente hat die erfahrene Crew doch noch im Zielhafen Cuxhaven zu überstehen, als mitten im Anlegemanöver bei 6 Bf. Wind der Motor ohne Vorwarnung für einen Moment nicht mehr auf Touren kommt. Leider tritt dieses Problem auch später sporadisch auf. Ein zugezogener Motorenspezialist ortet das Problem bei unserem neuen Gori-Faltpropeller.

Nach Rücksprache mit dem Lieferanten entscheiden wir, das Schiff bei nächster Gelegenheit auszuwassern und den Propeller zu kontrollieren. Leider wird dies erst in Kiel Strande möglich und so müssen Alexandra und Gilbert, der dritte Skipper im Bunde, die Weiterreise durch den Nordostseekanal mit dieser Unsicherheit bewältigen. Die Inspektion des Propellers in der Werft des Kieler Yachtclubs zeigt dann tatsächlich einen mechanischen Defekt. Der Lieferant hat aber vorgesorgt und wir können einen Ersatzpropeller im nahegelegenen Gori-Werk in Dänemark abholen und montieren lassen.



Mit frischer Crew und einem neuen Propeller starten wir am 16. Juli bei diesen Bedingungen von Strande in Richtung unserem Saisonziel, dem Yachthafen Getterön bei Varberg an der Westküste Schwedens. Als erstes Zwischenziel haben wir Kappeln in der Schlei auf dem Programm. Leider zollen wir gleich am ersten Abend der Hochsaison Tribut, denn im gesamten Hafengebiet vom beliebten Kappeln findet sich kein einziger freier Platz für die Nacht. Etwas frustriert verlassen wir die Schlei, nicht ohne zuvor unseren Kielabdruck im Schlick des Hafenbeckens zu hinterlassen. In der Nähe der Schleimündung finden wir Stunden später im alten Marinehafen Olpeniz den ersehnten Liegeplatz. Die Hafenanlage ist vor ein paar Jahren von der Deutschen Marine aufgegeben worden und seither sind verschiedene Investoren dabei, das Hafengebiet als private Marina mit Ferienhaussiedlungen umzunutzen. Na ja, über den Geschmack lässt sich bekanntlich streiten. Als Ersatz für die eher trostlose Umgebung finden wir auf der Pier eine wahre 5-Stern-Toiletten-Dusch-Anlage. Mit diesem Standard vermag die Hafenkneipe dann leider nicht mithalten, denn mit dem dort servierten Kaffee ruiniere ich meinen Magen nachhaltig über die Törndauer hinaus. Der Kontrast könnte grösser nicht sein. Wie auch immer, Olpeniz ist ein idealer Ausgangshafen für den Sprung nach Dänemark.

Bei schönstem Wetter und mit südwestlichen Winden von 3 bis 4 Bf. erleben wir in den darauffolgenden Tagen Segelspass pur. In einer Rauschefahrt geht es durch den Grossen Belt mit den Übernachtungsstationen Nyborg, Ballen auf Samsö, Rödviik bis nach Helsingör.

Nachdem wir im dortigen Yachthafen vergebens nach einem Platz suchen, begeben wir uns in den nahegelegenen Fährhafen und finden zu unserer Verblüffung ganz neue und schöne Steganlagen für Yachtportler mit viel Platz zum Manövrieren.



Zu beachten ist lediglich, dass die Hafeneinfahrt wegen dem intensiven Fährverkehr nur zu gewissen Zeiten und nach An- und Abmeldung beim Hafengebäude für den Privatverkehr freigegeben ist.

Zuhause in Schweden

Helsingör ist die letzte Destination in Dänemark und am folgenden Tag setze ich beim Eintritt in die schwedischen Hoheitsgewässer zum ersten Mal die blau-gelbe Gastlandflagge. Für mich ein sehr emotionaler Moment. Wie oft habe ich davon geträumt. Ein bewegender Moment aber auch, weil er nach der intensiven Zeit mit Überführung aus Tunesien und arbeitsintensivem Winterhalbjahr das Erreichen eines grossen Zieles symbolisiert. Dvalin ist in ihr Ursprungsland, und damit in ihre alte und neue Heimat zurückgekehrt.

Nachwort

Dvalin bereist den Rest der Saison, jeweils mit wechselnder Crew, das Schärengebiet an der Westküste Schwedens einschliesslich der dänischen Inseln Anholt und Laeso. Zuverlässigen Quellen zufolge erleben wir einer der schlechtesten Sommer seit der Aufzeichnung von Wetterdaten. Die Wettervorhersagen lauten nicht selten etwa so: Wind aus West 4-5, in den Böen bis 12. Und dies wohlverstanden in Bf. und nicht wie in den in Skandinavien üblichen Angaben in m/sec.



Diesen Wetterkapriolen trotzen wir mit der Reparatur unserer Schiffsheizung und der Anschaffung einer Kuchenbude. Natürlich darf u.v.a. auch ein Besuch der Hallberg Rassy Werft auf Ellös nicht fehlen. Das erlebnisreiche Jahr beschliessen wir in der Getterön Marina bei Varberg mit einem Fondue im geschützten Cockpit. Nach unserer Abreise wird Dvalin von der ansässigen Werft ausgewässert und in einer Halle für den Winter aufgebockt.

Wir haben uns im Vorfeld dieser Reise oft gefragt, ob es uns gelingt, das Projekt erfolgreich abzuschliessen. Viele Glücks-, aber auch Frustmomente waren zu bewältigen, viele Entscheidungen zu treffen und wir alle werden nach dieser intensiven Zeit noch einen Moment benötigen, um wieder im «courant normal» anzukommen. Rückblickend denken wir, trotz vieler Hindernisse vieles richtig geplant und umgesetzt zu haben. Ob sich all die Strapazen und Entbehrungen während der Überholungsarbeiten gelohnt haben, werden wir erst in Jahren wirklich beurteilen können. Aber ein sehr guter Anfang ist gemacht.

Martin Zweifel



Ihr Partner für Yachtcharter. Weltweit!
Mit über 25 Jahren Erfahrung.



Motoryachten

Segel-Yachtcharter

Hausboote

www.aegaeis.ch, info@aegaeis.ch, 061 712 15 00


Moorings

Agentur für Moorings und
andere Spitzen-Anbieter


ägäis 1983
yachting ag

Von Kalifornien nach Guatemala

Liebe Segelfreunde

Anfangs 2017 durfte ich unseren Clubkamerad Hansruedi Fanti und Lucian Fischer (ebenfalls CCS'ler aus Bern) auf der SY BALENA für einige Wochen begleiten.

In Guatemala stiessen dann Hansruedi Zingg und Adrian Balbi dazu.

Haben wir denn wirklich etwas erlebt?

1. Süss und Salzig?

Nach langem Flug und (gefühl) noch längerem Umsteigen in Mexico-City komme ich in La Paz, Baja California an. Ich überquerte zu dem Zeitpunkt Washington, DC als Mr. Trump den Amtseid ablegte. Klar, dass wir uns ab sofort in Mexiko meist mit dem Satz vorstellten: ‚No hablo Ingles‘ – so dass sofort klar wurde, dass wir eben nicht Gringos sind.

Das half jedoch bei der Analyse der ‚Wasserprobleme‘ des Schiffdiesels nur bedingt.

In den ersten Tagen: Wir haben Wasser im Vorfilter. Ja, ist denn das Wasser süss oder salzig? (Warum dies wichtig ist und wie man das herausfindet, das habt ihr ja alle im Dieseltank gelernt, oder?) Nun, es war süss. Kontrolle der Tanks. Auspumpen des Sumpfs. Es war kein ‚gepanschtes Diesel‘ aufgefüllt worden. Und richtig geregnet hatte es in La Paz auch seit Menschengedenken nicht. Zudem waren die Verschlussdichtungen dicht. Also Handbuch von Volvo Penta hervorgeholt und nachgeschaut. Nach einiger Zeit und auch einigen mails zu Volvo und nach Gesprächen mit dem in der Marina tätigen Mechaniker -> wir haben die Lösung! Es gibt ein Problem mit dem Kühlkreislauf des Boilers. Durch ein Leck kommt Glykol (das ist wirklich süss) in den Dieselerücklauf, somit in den Tank und somit wieder in den Vorfilter wenn der Motor unter Last läuft. Wir machen einen (nicht-chirurgischen) Bypass. Problem gelöst.

Nun, leider nur halb. Bei der nächsten Ausfahrt in Richtung Isla Perdida haben wir wiederum Wasser im Vorfilter. Das kann doch nicht sein. Und doch, es ist so. Noch schlimmer: Nun ist das Wasser salzig! Ohne dass wir auf See eine Öl-Lache sehen. Was jetzt. Zurück in die Marina von La Paz. Wiederum Konsultation des Handbuchs. Gespräche mit dem Mechaniker. Mails. Ratlosigkeit. Bis sich herausstellt, dass auch das Handbuch von Volvo Penta nicht alle Wahrheiten enthält: Es gibt einen weiteren Kühlkreislauf im Dieselerücklauf – Nun mit Seewasser gekühlt. Auch hier ist die Leitung durchgerostet. Mit Druck wird Seewasser in den Kühlkreislauf gepumpt. Hansruedi montiert einen weiteren Bypass. Und in

der Folge kontrollieren wir die Temperatur des Dieseltanks aufmerksam. Je mehr wir südlich kommen, desto genauer.



2. Genügend Schnauf - Grösster Fisch, Seelöwen, fliegende Rochen, Schildkröten, viele Delphine

Hansruedi und Luciano meinen es gut mit mir; ‚Landratte‘, die ich bin. Wir werkeln nicht nur am Dieselmotor herum. Die beiden ziehen mich ins Wasser. Es geht zum Schnorcheln mit dem grössten

Fisch der Welt, dem Walhai. Josiane, die kanadische Tauchlehrerin, die während vieler Monate gut und umsichtig in der Marina von La Paz zur BALENA geschaut hat, nimmt uns mit. Und schon sehen wir die grossen schwarzen Schatten im wenig tiefen Wasser. Rein gesprungen und fleissig gepaddelt. Mit langsamen, bedächtigen Bewegungen der Flossen bewegen sich die grossen Fische vorwärts. Nur als er sich mit dem grossen Maul mir zuwendet, da sieht man auf dem Film der GoPro Kamera plötzlich mein hilfloses Strampeln.... Später kam dann auf den Los Isoltes Schwimmen mit (jungen) Seelöwen dazu. Ganz schön viel Seeluft für mich. Auf dem Weg über die Sea of Cortez begleiteten uns fliegende Rochen und einsam treibende Seeschildkröten. Der Abschluss? Hunderte, ja hunderte, von Delphinen vor der Küste von Mexiko. Fast wie eine Stampede. Alle am Jagen von (Thun)Fischen



Walhai

3. Born to run - Segler im Canyon

Wer das Buch von Christopher McDougall ‚Born to run‘ gelesen hat, kennt den Namen des geheimnisumwitterten Volkes der Tarahumara (oder Raramuri). Sie leben in den Barrancas del Cobre (Copper Canyon) in Sinaloa. Das Canyon-Gebiet ist flächenmässig grösser als der Grand Canyon in Arizona. Und auch tiefer. Und vor allem auch viel weniger gut erschlossen. Über Jahrhunderte blieben die Einheimischen unter sich. Auch die Conquistadores der Spanier gelangten nicht wirklich hierhin. Ältere

Kirchen aus der Zeit der Spanier finden sich nur oben, am Rand des Canyons. Auch heute noch hat die Staatsgewalt wenig zu sagen. Die von weitem dunkelgrün leuchtenden Felder an den Hängen sind Zeugen davon: Coca-Anbau. Die Ultra-Langstreckenläufe (> 180km), die in diesen Schluchten von den Tarahumaras in selbstgebauten Sandalen absolviert werden, sind legendär. Grund genug für Lucian, Hansruedi und mich diesem Canyon-Gebiet einen Besuch abzustatten. Mit dem legendären ‚El Chepe‘ Zug der von Los Mochis über 650km nach Chihuahua klettert, ging es in die Höhe. Auf dem Scheitelpunkt (2400müM) angelangt, stiegen wir in einen alten Schulbus um (er stammte aus Chicago) und liessen uns auf halsbrecherischer Piste ganz hinunter bringen nach Urique. Schon in Los Mochis war uns die ganz ganz junge Raramuri-Mutter mit den zwei kleinen Knaben aufgefallen. Sie hatte in Los Mochis in der fahrenden Klinik (Dr. Vagon) wohl medizinische Betreuung gesucht und war auf dem Heimweg. Etwas unsicher schien sie. Und der kleine Bub plärrte und plärrte – bis nach einigen Stunden eine Mitpassagierin dem Kleinen etwas Wasser anbot. Die junge Mutter stieg auch in den Bus um. Mitten im Niemandsland auf dem Weg runter nach Urique (550m ü. M), verliess sie mit den beiden Kindern den Bus – und verschwand im Wald.



Barrancas de cobra



4. Wenn schon Fisch, dann richtig

Was das Einkaufen (Einbunkern) angeht, so geht nichts über die Erfahrung von Luciano. Alles minutiös geplant anhand der Excel-Tabellen waren wir bestens versorgt. Auch mit frischem Gemüse und Früchten. Vor allem für das jeweils von Luciano herrlich vorbereitete ‚Frühstücks-Müesli‘. Doch mit der Zeit sind die frischen Produkte verbraucht. Frisch gibt es nach einer Woche eigentlich nur Fisch. Also wird jeden Nachmittag die Leine ausgeworfen. Und in der Regel beisst auch ein mittelgrosser an. Die grosse Ausnahme am 11. Februar: Plötzlich rauscht die Leine. ‚Hansruedi – das ist ein ganz grosser‘. Und in der Tat. Nachdem wir den Fisch eine gute halbe Stunde müde gemacht haben ziehen wir ihn behutsam näher. Es ist ein Blue Marlin. Sorgfältig und nach Setzen eines Harpunenstosses können wir ihn aufs Achterdeck ziehen. Korrekt filetiert lagern dann über 12kg bestes Fischfilet im Tiefkühler.

5. Maya querab -von Puerto Quetzal nach Livingston

Segeln ohne ausgiebige Landausflüge. Das geht mit der Balena gar nicht. Nach unserem längeren Aufenthalt in den Barrancas del Cobre (siehe oben) und dem Besuch der Kultstätten der Zapoteken,



Mixteken, Olmeken und Azteken in Oaxaca machten wir auch in Guatemala einen längeren Landausflug. Diesmal schon begleitet von der ‚Ersatzcrew‘ Adrian Balbi und Hansruedi Zingg. Unser Interesse galt hier den Heiligtümern der Maya, mit den Kultstätten von Copan (in Honduras, gleich über der Grenze von Guatemala) und der Ruinenstadt Tikal im Urwald. Ein weiterer Höhepunkt in Guatemala waren die grossartige koloniale - barocke Architektur der Kirchen (und Paläste, Bürgerhäuser). Nicht nur in Antigua!

Neben den (teilweise noch aktiven) Vulkanen fand auch der Wasserweg an die Atlantikküste unser Interesse. Mit einem offenen Boot mit Aussenborder brachte uns der kundige Führer durch die teilweise stark überwachsenen Wasserwege des Rio Dulce und durch enge Schluchten nach Livingston am Atlantik. Livingston hat eine lebhafte Geschichte hinter sich, war früher der wichtigste Seehafen an der Karibikküste Guatemalas (bis ca 1920) und beherbergt eine ungewöhnliche Mischung verschiedener Volksgruppen und Kulturen wie Garifuna, Kekchi und Ladino. Prägend für die Stadt sind die Garifuna, die einzige dunkelhäutige afrokaribische Volksgruppe Guatemalas.

Fazit: Das war ein „gut gewürzter“ Segeltörn mit



Zapoteken

Herausforderungen und Erlebnissen auf der nach oben offenen BALENA-Skala: Technische Leckerbissen, herausfordernde Navigation in untiefen Gewässern, aber auch Erlebnisse mit der faszinierenden Tierwelt, ein enger und persönlicher Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung und ihren antiken Vorfahren mit ihren grossartigen kulturellen Leistungen.

Niklaus Friederich





**Geniessen Sie...
Wir drucken freudig weiter...**

... zum Beispiel Couverts.

Gestaltung – Satz – Druck – Logistik – Distribution



Schaub Medien AG, Schützenstrasse 8, 4410 Liestal
Tel. 061 976 10 20, Fax 061 976 10 29
kontakt@schaubmedien.ch, www.schaubmedien.ch

SCHAUBMEDIEN
Gut zum Druck.



Protokoll der 51. Generalversammlung des CCS RG Basel am 3.11. 2017

Anwesend

Stephan Augsburg, David Blättler, Barbara Blättler, Hugo Buser, Jean-Marc Buttlinger, Vesna Dengl, Irene Di Criscio, Antonio Di Criscio, Niklaus Friederich, Roger Gersbach, Maja Graf, Patrick Guélat, Elmar Heeb, Martin Heller, Katrin Hildebrandt, Marc Kammermann, Ludevica Kammermann, Ulrich Künzel, René Lattmann, Giuseppe Leone, Christine Litscher, Hans Litscher, Enrique Marlés, Werner T. Müller, Monika Naef, Silvio Ofner, Christoph Rosenthaler, Andreas Rüdüsühli, Rahel Sameli, Daniel Schenk, Martin Schuchert, Hardy Schweizer, Constantin Sluka, Markus Stäuble, Thaddäus Stucki, Monika Tsai, Thomas Weiss, Martina Weiss, Christiane Wirz, Eugen Wirz, Andreas Zurbrügg

Entschuldigt

Christine Amsler, Bernhard Arn, Henderson Azevedo, Ursula Bischoff Brefin, Christine Braun, Hugo Braun, Matthias Brefin, René Caraco, Daniel Contich, Felix Droeser, Maja Fanti, Hansruedi Fanti, Marie-Paule Farkas, Peter Feiner, Dario Ferraro, Arnold Flückiger, Kari Freivogel, Christian Galsterer, Roger Gambon, Markus Geissmann, Ueli Goetz, Peter Griesser, Thomas Gutzwiler, Jürg Hamburger, Alexander Häni, Markus Heim, Andrea Herrlich, Toby Herrlich, Jacqueline Hug, Michael Koechlin, Vreny Künzli, Paul Künzli, Lukas Landmann, Andreas Luder, Steven Lütolf, Hein Meier, Susanne Müller, Beat Müller, Susanne Müller, Daniel Neddermann, Felix E. Paltzer, Anja Reimann, Hans-Rudolf Roth, Gilbert Rychen, Reto Schaub, Werner Schneider, Urz Schweizer, Paul Sprenger, Albert Stolz, Jörg Suter, Jan van Egmond, Edith von Burg, Fritz Wiederkehr, Ursula Wiederkehr

1. Begrüssung durch den Captain

Captain Hans Litscher eröffnet die GV um 19:00 Uhr und begrüsst die Anwesenden. Die Traktandenliste wird um den Punkt "Antrag der Statutenänderung: Thema Einladung zur Generalversammlung" erweitert. Der Wortlaut der Statutenänderung wurde mit der Einladung zur GV verschickt, war jedoch nicht in der ursprünglichen Traktandenliste enthalten.

2. Wahl der Stimmzähler

Christoph Rosenthaler wird einstimmig zum Tagescaptain gewählt, ebenfalls einstimmig werden Martin Heller und Maja Graf als Stimmzähler gewählt.

3. Genehmigung des Protokolls der GV vom 4. November 2016 (im Jahrbuch publiziert)

Das Protokoll der 50. 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.

4a. Ausbildungsleiter

Das vergangene Jahr war ein gutes, aber kein Rekordjahr. Es ist zu Veränderungen gekommen: Es gab nur mehr einen HSA Kurs, mit 20 Teilnehmern, Mehr als 80 Prozent haben die Prüfung bestanden. Als neue Referenten konnten Gilbert Rychen und Andreas Luder gewonnen werden, sie übernehmen von Lukas Landmann und Daniel Contich.

Der Funkkurs wurde von 12 Teilnehmern besucht: Das erste Mal, seit Antonio das Ausbildungsressort übernommen hat, haben 100 Prozent den Funkkurs bestanden.

Im Astronavigationskurs haben mehr als 10 Personen teilgenommen, der Radarkurs hatte 11 Teilnehmer und eine Erfolgsquote von 60 Prozent.

Statt Fredi Schüpbach wird der Diesekurs nun von Noel Aegerter von Nautic Solution in Kleinhüningen durchgeführt. Er ist aus der Branche und mit Schiffs- und Motorenreparatur bestens vertraut. Es gab mehr als 20 Teilnehmer.

Am ISAF Kurs haben 9 Personen teilgenommen. Der Hafenmanöver Kurs war ein voller Erfolg, für das kommende Jahr sind bereits vier Schiffe definitiv wieder ins Programm mit aufgenommen.

Ein Grosser Dank an alle Referenten, die aktiv die Kurse vorantreiben und für die hervorragenden Resultate verantwortlich sind. Herzlichen Dank!

4b. Captain

Fast jeden Monat hatten wir eine Veranstaltung: Das Jahr hat mit Carolin Gerli und Daniel Krüerke mit einem Vortrag "Begegnungen mit Blauhaien" begonnen und dem Neujahrsapéro bei "Unser Bier", welcher bei Gratisbier mit mehr als 120 Teilnehmern sehr gut besucht war. Im Februar hat Stefan Züst über seine Umrundung des Nordkaps in einer 5,80 m langen Nussschale mit simplen Navigationsinstrumenten berichtet. Eine nautisch tolle Leistung und ein sehr guter Erzähler. Im März durften wir Martin Zweifel und Gilbert Rychen auf der Werft von Rolf Braun besuchen und über ihre Abenteuer und Arbeit Bootskauf und Überholung erfahren. Leider hat sich Martin krankheitshalber heute Abend entschuldigen lassen müssen.

Sea Shepherd hat uns im April einen Einblick in ihre Arbeit zum Schutz der Meere gegeben, wir haben ihnen mit einer noblen Spende gedankt. Manche Gebiete wie beispielsweise die Faröer Inseln sollten eigentlich auf Grund umweltschädlichen Verhaltens gemieden werden, müssen aber auch aus logistischen Gründen von CCS Schiffen angelaufen werden.

Im Mai hatten wir einen Einblick in Meteoblue Wetterapp. Hans hat sie bereits diesen Sommer ausprobiert und ist sehr zufrieden, vor allem bei der Grafik ist sie anderen Anbietern weit überlegen. Allerdings gibt es noch keine Möglichkeit zur Routenfestlegung.

Einen Einblick in die damalige Welt der Science Fiction, ähnlich wie bei Jules Verne, konnten wir im Juni bei Matthias Brefins Vorstellung über Maurice Ankers Buch "Auf dem Vulkan" gewinnen.

Die Sommerpause wurde wirklich zur Pause, der Süsswassertag ist leider ausgefallen, da unsere Organisatoren zu spät angefangen haben.

Im September haben wir einen spannenden Film über Sir Malcolm Campbells Rekordversuch am Hallwilersee gesehen. Der Kurzfilm von Heinz Bertschi hat die damalige Stimmung sehr toll transportieren können.

Der letzte Stammabend vor der heutigen GV im Oktober war wieder sehr gut besucht. Max Lessner hat über seine aussergewöhnliche Seereise durch die Ostsee berichtet.

In diesem Jahr haben wir das Stammlokal zur Hofmatt gewechselt. Der Vorstand empfindet Küche und Veranstaltungsort sehr gut, bei grossen Anlässen ist es lediglich problematisch, den richtigen Saal zu finden. Wir fühlen uns hier sehr wohl.

Der St. Malo Törn wurde mit 6 Schiffen durchgeführt, wobei eines von der RG Vierwaldstättersee gesegelt wurde. Die meisten Rückmeldungen waren sehr positiv, es gab lediglich eine Reklamation, welche aufgrund falscher Vorstellungen zu Stande gekommen ist.

Wir haben einen RG Törn durchgeführt, der von Hugo Buser organisiert wurde. Einen Törnbericht wird er im Jahrbuch veröffentlichen.

Die Mitgliederstatistik weist aktuell 470 Mitglieder auf, wobei ein Minus von 29 Austritten im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen ist. Einer dieser Austritte war ein Ausschluss, welcher bei dreifacher nicht Beachtung der Mitgliedsbeitrags-Zahlungsaufforderung durch den Zentralclub formlos erfolgt. 16 Mitglieder sind neu eingetreten. Die RG Basel hat 8 Gönner und 13 Jugendmitglieder, wobei diese bei uns ungefähr bei 10 Jahren anfängt und mit ca. 30 Jahren endet.

Leider hatten wir drei Todesfälle zu beklagen: Peter Obrecht, Werner Meier und Koni Wiesinger. Viele werden sich noch an Werner Meier erinnern, er war in der Ausbildung sehr engagiert!

Insgesamt haben wir einen leichten Rückgang der Mitglieder zu verzeichnen, der dem Trend der letzten Jahre entspricht. Das Hoch der Mitgliedszahlen hatten wir zu Alinghi Zeiten, als wir sogar an der MUBA vertreten waren.

Der Jahresbericht des Captain wird einstimmig angenommen.

5. Jahresrechnung 2016/2017 (Tischauflage), Kontrollstellenbericht, Genehmigung

Der Kassier René Lattmann beginnt seinen Bericht mit einem "Kleinen Problem": Bei einem budgetiertem Verlust von -7300 Franken und Einnahmen in Höhe von 18000 Franken liegt die Jahresrechnung mit 25000 Franken im Plus. Die hohen Einnahmen lassen sich aufschlüsseln in 13000 Franken, die durch zusätzlichen Ertrag eingenommen wurden, was immer schwer zu prognostizieren ist. Unter anderem wurde Google Werbung budgetiert, aber nicht geschaltet und die Ausgaben für das Vereinslokal und die Referenten waren niedriger. Die übrigen 12000 Franken sind negative Ausgaben beim Jubiläumsanlass: Der CCS Zentralclub hat uns einen Törn geschenkt. Das wurde letztes Jahr bereits angekündigt, aber erst dieses Jahr in Zahlen gegossen. Ca. 3000 Franken "im Fluss" wurden zu unseren Gunsten falsch prognostiziert. Details wurden auf der ausgelegten Tabelle gezeigt. Unter Diverses fallen Ausgaben für Stoffsäckli.

Zur Bilanz: Einige wenige Rechnungen von Referenten wurden uns noch nicht gestellt, daher werden 3000 Franken rückgestellt.

Jugendmitgliedern der RG Basel wird der Jugendtörn mit 300 Franken subventioniert.

Die beiden Hauptrevisoren Hans-Rudolf Roth und Hansruedi Zingg sind entschuldigt, der Bericht der Revisoren wurde daher von Werner T. Müller vorgestellt und der Antrag den Kassier zu entlasten gestellt. Die Abrechnung wurde einstimmig genehmigt und der Revisorenantrag angenommen.

6. Entlastung des Vorstands

Der Tagescaptain lässt über die Entlastung des Vorstandes abstimmen. Der Vorstand wird einstimmig entlastet. Christoph Rosenthal spricht dem Vorstand ein Herzliches Dankeschön aus.

7. Ersatzwahlen in den Vorstand

Der Tagescaptain schlägt vor, alle Vorstandsmitglieder wieder zu wählen, auch wenn Hugo Buser, Roger Gersbach und Constantin Sluka erst ein Jahr im Vorstand sind. Captain und Kassier werden einzeln gewählt, die restlichen Mitglieder im Pulk.

Hans Litscher wird einstimmig zum Captain gewählt. Er kündigt aber an, dass er, sollte er wider Erwarten einen Nachfolger finden, auch schon unter dem Jahr aus dem Vorstand ausscheiden würde.

René Lattmann wird einstimmig zum Kassier gewählt. Auch er würde sein Wissen gerne an einen interessierten Nachfolger weitergeben.

Neu in den Vorstand wird Monika Naef gewählt. Sie ist in England geboren, in den USA, der Schweiz und Asien aufgewachsen. Sie hat in Basel studiert und ist Anwältin. Monika freut sich auf ihr Engagement und darauf, den Verein bei juristischen Fragestellungen zu unterstützen. Die Wahl in den Vorstand erfolgt einstimmig.

Die weiteren Vorstandsmitglieder werden durch Akklamation bestätigt: Hugo Buser neu als Vizecaptain und für das Jahrbuch verantwortlich, Antonio di Criscio (Ausbildung), Martina Weiss (Kursverwaltung), Roger Gersbach (Törns und IT), Constantin Sluka (Mitgliederverwaltung), Felix Buser (Anlässe) und Niklaus Friederich (Beisitzer).

8. Wahl der Revisoren

Die bestehenden drei Revisoren Hans-Rudolf Roth, Hansruedi Zingg und Werner T. Müller stellen sich weiterhin zur Verfügung. Die Wahl erfolgt durch Akklamation.

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

Keine Anträge von Mitgliedern.

10. Antrag auf Statutenänderung: Thema Einladung zur Generalversammlung

Hans Litscher fasst die Absicht des Vorstands zusammen, in Zukunft mehr mit E-Mails und anderen elektronischen Medien zu arbeiten. Unter anderem aus Kostengründen wollen wir Postsendungen auf das wirklich notwendige reduzieren. Wer weiterhin die Einladung per Post bekommen möchte, soll diese auch so bekommen (Wie beispielsweise unser ehemaliger Captain Heinz Merzwiler). Gleichzeitig sollen Anträge von Mitgliedern auch per E-Mail an den Vorstand gerichtet werden können.

Mehrere Mitglieder äussern Bedenken, dass "andere elektronische Medien" zu allgemein ist. Wichtig ist festzuhalten, dass die Einladung nach dem "PUSH" Prinzip erfolgt, und eine Kundmachung auf der Club Webseite nicht ausreicht. Die Überlegung des Vorstands, dass E-Mail in mehreren Jahren schon durch neue elektronische Medien abgelöst werden kann, wird so nicht geteilt. Christoph Rosenthaler schlägt vor, "andere" durch "gleichwertige" zu ersetzen.

In weiteren Wortmeldungen von Mitgliedern wird diskutiert, dass mit mehr jungen Mitgliedern auch moderne Medien einziehen werden und dass beim Blick auf den Stand der Vereinskasse das Kostenargument nicht schlüssig sei. Der Kassier verweist daraufhin auf den früheren schriftlichen Versand der Einladungen zu den Stammabenden per Post, wofür 2/3 des Mitgliedsbeitrags aufgewendet wurden. Es ginge darum "unelegante" Kosten zu vermeiden.

Es werden mehrere mögliche Formulierungen diskutiert, die auch berücksichtigen, dass die Möglichkeit zur Wahl des Mediums durch die Mitglieder in den Statuten festgeschrieben ist.

Zwei Punkte werden noch vom Vorstand in die Diskussion eingebracht: Einerseits wächst der Zeitaufwand, wenn weitere Medien neben E-Mail dazukommen. Ein weiterer Vorteil von elektronischen Medien ist es, statt einen Anhang mitzusenden auf der Einladung per Link auf einen anderen Punkt zu verweisen.

Silvio Ofner und Christoph Rosenthal bringen einen Änderungsantrag ein. Die Statuten sollen wie folgt geändert werden:

Der bisherige Text

"Zu einer Generalversammlung ist mindestens 10 Tage vorher schriftlich einzuladen. Anträge von Mitgliedern für die Aufnahme spezieller Traktanden für die ordentliche Generalversammlung sind bis zum 30. September (Poststempel) an den Vorstand einzureichen."

wird ersetzt durch

"Zu einer Generalversammlung ist mindestens 10 Tage vorher einzuladen. Die Einladung erfolgt per E-Mail oder auf Wunsch schriftlich. Anträge von Mitgliedern sind bis zum 30. September (schriftlich oder per Email) an den Vorstand einzureichen."

Der Änderungsantrag sowie die Statutenänderung werden ohne Gegenstimme angenommen.

11. Jahresprogramm 2017/2018

Hans Litscher stellt das Jahresprogramm für das nächste Jahr vor: Der Hock am Rhy entwickelt sich im Seemannskeller zu einer sehr lebendigen Diskussionsrunde. Es hat immer genug Platz, sowie gutes Essen und gute Preise.

Der Neujahrsapéro wird uns auch dieses Jahr wieder in einen Betrieb mit Getreide führen: Sutter Begg. Einladungen werden noch folgen; um Anmeldung per Doodle (oder telefonisch an Hans) wird gebeten. Das definitive Programm wird beim Neujahrsapéro vorgestellt. Es wird in der Sommerpause von Juni bis August jedenfalls wieder einen Süsswassertag geben.

Für den St.Malo Törn sind Schiffe bereits reserviert. Voraussichtlich wird sich wieder ein Schiff der RG Vierwaldstättersee anschliessen. Ein RG Törn nach St.Petersburg wird mit den Skipperinnen Rahel Sameli und Monika Naef stattfinden. Ein Jugendtörn wird noch geplant.

Das Ausbildungsprogramm bleibt gegenüber dem letzten Jahr unverändert. Der ISAF Kurs wird "World Sailing Survival Training" heissen. Die Suche nach einem Kurslokal ist zur Zeit nicht dringend, da die SBB bis zur Jahr 2020 zugesichert hat.

Weiterhin sind wir auf der Suche nach neuen Referenten und einem Nachfolger für unseren bisherigen Materialverwalter Fredi Schüpbach, der die Aufgabe seit Jahren sehr gut wahrnimmt.

12. Budget 2017/2018, Mitgliederbeiträge, Genehmigung

René Lattmann stellt das Budget 2017/2018 vor: Die Werbung über Google wird etwas teurer budgetiert. Die Vereinsadresse wird neu auf ein Vorstandsmitglied umgeleitet und das Postfach aufgelöst. Da der Club daher eventuell neue Kuverts benötigt, werden 1000 Franken für Büromaterial budgetiert. Eventuell wird der Club Einkommensteuer auf Gewinn zahlen müssen. Diese seien dann aus Sicht von René Lattmann auch zu zahlen und nicht durch imaginäre Rückstellungen zu verschieben. Es wird ein Verlust von ca 2400 Franken für das kommende

Vereinsjahr budgetiert; das Clubvermögen beträgt ca. 110'000 Franken. Besondere Ausgaben sind nicht geplant. Sollte ein neues Kurslokal zu bezahlen sein, wären besondere Ausgaben möglich.

Der Vorstand beantragt, das Budget unter Beibehaltung des Jahresbeitrags von 30 Franken zu genehmigen.

Derzeit existiert noch der Schadenfond. Das Ziel ist, diesen aufzulösen. Er soll kostenneutral abgebaut werden. Theoretisch könnte der Schadenfond auch mit einem reduzierten Jahresbeitrag abgebaut werden. Der Vorstand verweist aber darauf, dass wir dieses Jahr viel Glück hatten und unsere Kurse ohne Werbeausgaben füllen konnten. Segelschulen werden eine stärkere Konkurrenz und wir sollten konservativ rechnen. Mitglieder, welche unsere Anlässe besuchen, bekommen auch jetzt schon mehr zurück als sie einzahlen. Beispielsweise gebe es bei der GV ein Menu um ca 50 Franken für einen Kostenzuschuss von lediglich 20 Franken.

Bei der anschliessenden Abstimmung wurde das Budget und der Jahresbeitrag von 30 Franken ohne Gegenstimme angenommen.

13. Aufnahme und Ausschluss von Mitgliedern, Begrüssung von Neumitgliedern

Die neuen Mitglieder Daniel Laube, Hansjörg Spiess, Daniel und Barbara Blättler, Claudia Farnik, Markus Ries, Adrian Häfeli, Anja Reimann, Peter Siegrist und Marianne Siegrist-Roth, Marc Stöckli, Andreas Zurbrügg, Nina Latham, Roger Gambon, Fabrizio Branca und Dario Ferraro werden in den Club aufgenommen.

Ausschlüsse werden durch den Zentralclub in Bern automatisch durchgeführt.

14. Verabschiedung der scheidenden Vorstandsmitglieder

Kein Vorstandsmitglied tritt aus. Unser langjähriger Webmaster Daniel Contich verlässt uns leider. Wir danken ihm herzlich für sein Engagement! Leider ist er abwesend, Hans Litscher wird ihm später ein Abschiedsgeschenk überreichen.

Die Verantwortung für die IT wird Roger Gersbach übernehmen.

Diverses

Im Zusammenhang mit der Club Webseite meldet Silvio Ofner noch einige Ungereimtheiten. So sei er noch als Verantwortlicher für den Prix Offshore geführt und der Veranstaltungseintrag für den letzten Anlass sei noch mit "Einladung folgt" angegeben.

Bevor die GV geschlossen wird, stellt der Vorstand kurz den neuen Clubshop auf unserer Webseite vor.

Der Protokollführer Constantin Sluka

Jeder Mensch hat EIN Leben, aber manche haben ZWEI...

Text: Hansruedi Fanti

Was soll denn dieser Quatsch, werdet Ihr Euch jetzt fragen, aber in diesem Satz steckt eine ganze Menge Wahrheit drin. Und das geht so:

Während 36 Jahren hatte ich den schönsten Beruf, den man sich denken kann. Ich habe das Geld im Schlaf verdient. Oder besser gesagt: Mit dem Schlaf. Und zwar mit dem Schlaf der anderen, meiner Kunden. Ich habe Betten hergestellt, SWISSFLEX, die Besten, die es je gab. Das hat mir teilweise meinen eigenen Schlaf gekostet, aber es war eine wunderbare berufliche Zeit. Und dann, mit 61 habe ich mich von meiner Firma getrennt und seit dann segelt sie mit einem neuen Eigner neuen Ufern entgegen.

Doch was macht ein Mann mit 61, der immer „Fullpower“ gearbeitet hat, und der überhaupt keine Lust hat, sich auf den Alterssitz zurückzuziehen? Zum guten Glück gibt's den CCS. Da hat ja vor Jahren der Jungpensionär mit guten Skippern das Handwerk gelernt und das hat den Traum vom eigenen Schiff erst so richtig möglich gemacht. Der Besuch von Bootsmessen und das Schnuppern an gebrauchten Segelschiffen war während zwei Jahren eine Hauptbeschäftigung. Schnuppern sage ich deswegen, weil mein Traumschiff eine SWANN war. Aber der Eigner hatte eine solche Vorliebe für COIBAS, PARTAGAS und andere traumhaften Kubanischen Zigarren, dass der erloschene Rauch, meiner Maja – der geliebten Sirene – eben auch gleich abgelöscht hatte. Also NEU, und so fiel unsere Wahl auf eine Hallberg-Rassy HR 53. Getauft haben wir unsere elegante Lady auf den Namen BALENA. Die denkwürdige Taufe fand in Travemünde statt, mit den Tampentreckern – einem Shanty-Chor aus Hamburg. Und der Liegeplatz lag gleich gegenüber der Viermastbark PASSAT.



Mittelmeer oder Nordatlantik? Das war die Frage. Zuerst die „harte Tour“ und danach das Mittelmeer, so hiess das Konzept. Also zuerst nach Norwegen. „Warum nicht gleich nach Spitzbergen“ meinte unser Captain Hans Litscher. Das sind ja nur etwa 560 Seemeilen mehr und da liegt erst noch die Bäreninsel dazwischen. Und so kam es auch: Ein absolut fantastischer Törn mit dem Erlebnis von Robben, die in der Mitternachtssonne auf den Treibeisschollen am Schiff vorbei gleiten, blasende Wale und faszinierende Menschen auf einsamen Wetterstationen. Doch jetzt war die Idee vom Mittelmeer weit in den Hintergrund gerückt. Wir hatten am Eis „gerochen“ und Geschmack daran gefunden, nicht nur im Whisky Glas...Der nächste Törn führte uns wiederum von der Ostsee über die Färöer – Island – Grönland – Neufundland nach Camden / Maine in die USA. Das Eis entlang den Gletscher-Abbrüchen war imposant, die davor treibenden Eisschollen haben geknistert, und das Abenteuer hat im Bauch gekribbelt.

Doch dann kam die Frage: Weiter gegen Süden und auf der Barfussroute in die Südsee oder einmal „da unten“ die andere kühle Ecke des Planeten etwas erkunden? Wir entschieden uns für den tiefen Süden. Und so haben wir BALENA für den Törn in die Antarktis vorbereitet. Mit einem neuen Kutterstag mit hydraulischem Furl, 4 Rollen für die Landleinen und einer Ersatzheizung.

Der Törn führte uns über die Bermudas. Das Wetter machte der Insel alle Ehre, es war etwas happig. Dann genossen wir das lockere Leben in der Karibik. „Alles easy, Man“. Mit Kuba, meiner persönlichen Trauminsel, mit den musikalischen und fröhlichen Menschen und mit dem – damals – verrücktesten Präsidenten. Heute hat er Konkurrenz bekommen... Der imposante Panama Kanal, Ecuador, mit dem Spass einer kreativen und lockeren Äquatortaufe. Danach Peru – Chile, mit den überwältigenden Fjorden und hartem Arbeiten mit den Landleinen in den kleinen Ankerbuchten. Fischer verkaufen uns Centollas – die wunderbar schmeckenden Königskrabben – zum Preis von Schweizer Suppenfleisch. Die Überfahrt über die Drake Passage in die Antarktis verlief ganz locker und die Ankunft war einfach atemberaubend. Wale bliesen ganz in der Nähe, Albatrosse zogen majestätisch ihre Kreise und Robben aller Art begrüßten uns neugierig.

Zurück nach Chile mit der ruppigsten Überfahrt durch die Drake Passage – danach über Robinson Crusoe Island – Osterinsel – Tahiti – Pitcairn mit fantastischen Erlebnissen mit den Nachfahren der „Meuterer von der Bounty“ – Tahiti – Cook Island – Niue – Tonga – Fidji – kurzum, wir genossen die fein-

sten landschaftlichen Leckerbissen, die man sich nur wünschen kann. Weisse Sandstrände mit wiegenden Palmen, die Ringatolle der Tuamotus, schnorcheln über traumhaften Korallenriffen. Und dann wieder auf Neuseeland, einem Land mit technischer Infrastruktur, Arbeiten am Schiff, aber auch sehr schönen Kontakten mit den einheimischen Maoris und ihren alten Bräuchen.

Drei Jahre blieben wir in der Region mit jeweils einem saisonalem Törn nach Fidji, Vanuatu, Neukaledonien und Tikopia, einer kleinen sehr traditionellen Insel im Südosten der Salomonen. Hier leben die Leute noch in Hütten, gedeckt mit Palmwedeln, kein einziges Rad auf der Insel, nicht einmal eine Schubkarre gibt es hier. Aber vier Arikis, die uns königlich empfangen hatten. Selten hatte ich eine so tiefgehende emotionale Bindung empfunden, wie die Zuneigung zu diesem polynesischen Naturvolk.

Und schon wieder Entscheidungsnotstand: Piraterie am Horn, Suez für vernünftige Segler tabu, das Horn von Afrika weit weg. Also dann wieder zurück über Tahiti – Hawaii – Alaska. Das Leben mit einheimischen Fischern kennen lernen, auf Tuchfühlung mit Grizzlybären, die sich den Bauch mit Lachs vollhauen, blasende Wale aus nächster Nähe geniessen, und staunen, wie sie mit „Bubble Feeding“ jagen und ihre weit aufgerissenen Münder mit Schwarmfischen füllen.

2016 bringt uns der Törn Richtung Süden durch die Passage von Vancouver Island über San Francisco in

die Baja California. Und im letzten Jahr erlebten wir das wilde Mexico in der Barranca del Cobre, mit den Kulturstädten von Guatemala, den prächtigen Ufern von Costa Rica und dann wieder durch den Panama Kanal zurück in den Atlantik.

Vierzehn Jahre segeln, immer zu den richtigen Jahreszeiten in den entsprechenden Segelrevieren, die meisten Törns zusammen mit meiner Sirene und immer wieder mit Segelfreunden aus dem CCS, was kann man sich denn besseres wünschen? Nein, das ist definitiv das zweite Leben, fast so anstrengend wie das Berufsleben, aber mindestens so faszinierend. Eben, der Schlagrahmtupfer auf der Geburtstagstorte.

Doch 61+14, das macht 75. Und da ist es Zeit über die eigene Zukunft und über die von der BALENA nachzudenken. Kein Unfall, nichts Gravierendes passiert, 99% positive, bereichernde Erlebnisse, das Schiff an einem sicheren Ort, das ist genau der richtige Zeitpunkt aufzuhören. Anfang Juni 2018 wird BALENA in der Chesapeake Bay liegen, in einer sicheren Marina und ein Broker wird einen neuen Eigner suchen – und sicher auch finden.

Wenn aber ein Segler aus der Region oder aus einer anderen Ecke der Schweizer Segler Szene ähnliche Träume hat, dann wäre mein Trennungsschmerz doch etwas gelindert. Zum Schluss erinnere ich mich an den bekannten Spruch: „Welches ist der zweit-schönste Moment im Leben eines Seglers? Antwort: Wenn er ein neues Schiff kauft. Und welches ist der Schönste? Wenn er es wieder verkauft...“ Also, ehrlich gesagt, für mich ist es umgekehrt.



Nach 14 Jahren möchte ich BALENA in die Hände eines neuen abenteuerlustigen Eigners geben. Das Schiff ist hervorragend ausgerüstet sowohl für kalte Gewässer als auch tropische Reviere.

BALENA zu verkaufen - Hallberg-Rassy HR 53

Baujahr 2003, Schweizer Flagge, unversteuert. Top ausgerüstet und hervorragend unterhalten. Startbereit für Langfahrten. Diesel Zusatztank, Raymarine Instrumente, Radar, Aussenmonitor für elektronische Seekarten, Sailor SSB mit PACTOR-Modem, IRIDIUM + Fleet FBB-250 für Telefonie und Internet, Wi-Fi Aussenantenne, Westerbeke Generator, ENWA Watermaker, 2 Autopiloten, Radio und TV, Innen Mahagoni und ALCANTARA Bezüge, Air-Condition, 2 Webasto Heizungen, Bugstrahlruder, 3 hydraulische Roll-Segel, Elektrowinschen, Carbon Spi-Baum, Gennaker, AB-Dinghi mit Hartboden, 15 PS AB MARINER, Elektrischer Kran, BAUER Tauchkompressor.

Viele Ersatzteile + komplette Werkzeuge für grösstmögliche Autonomie.

*Standort: Annapolis-USA ab Juni 2018.
Verkaufspreis: 490 000 CHF*

*Weitere Auskünfte + Dokumentation:
maja.fanti@bluewin.ch*



Global Sailing
powered by
**DREAM YACHT
CHARTER**



bis zu 15% Rabatt

www.suncharter.de

NEU IN 2018: SUN CHARTER BIETET JETZT EINEN WELTWEITEN SERVICE.

**ALLES AUS EINER HAND:
GLEICHER SERVICE,
BEKANNTE QUALITÄT!**



globalsailing@suncharter.de

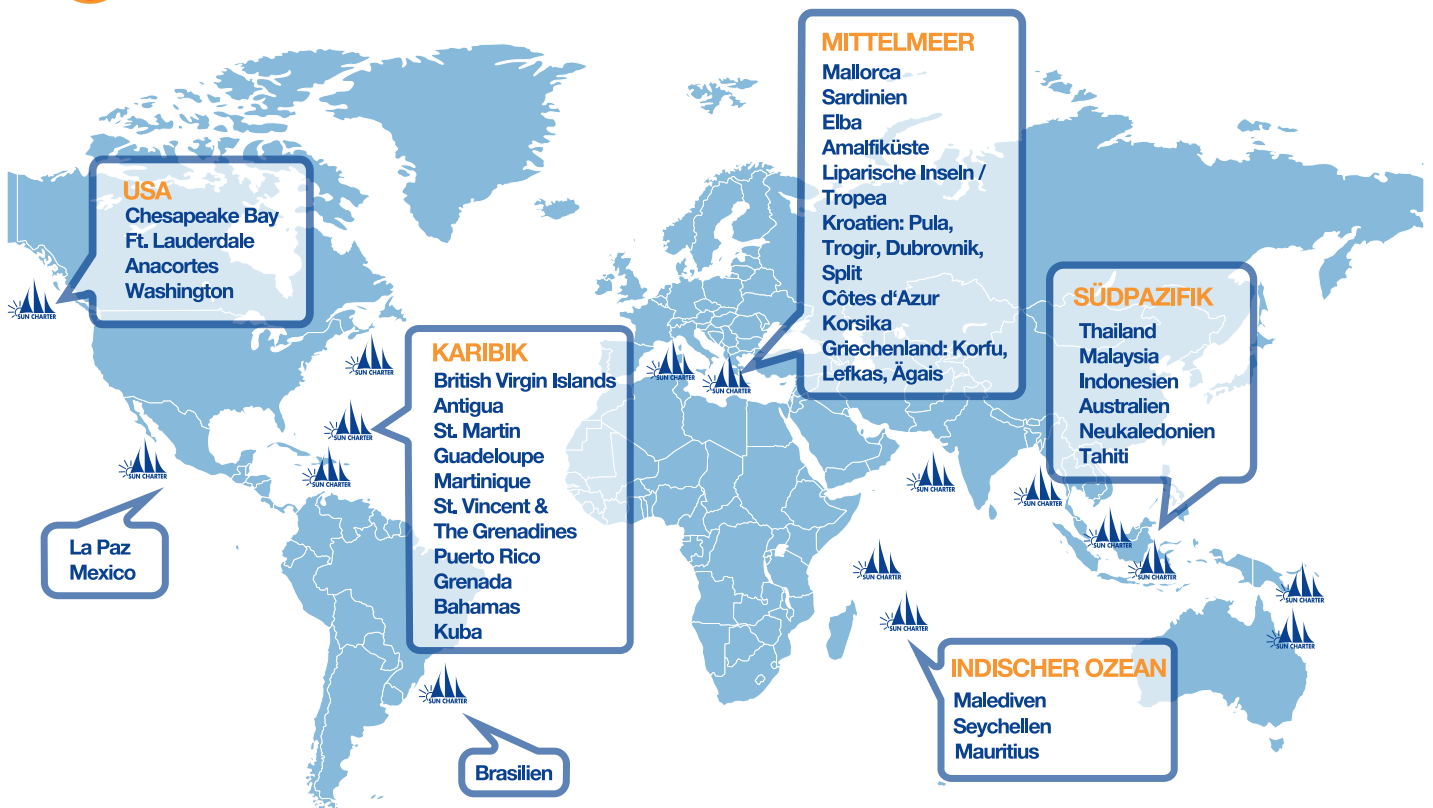


+49 8171 / 29905

Liebe Sun Charter Kunden,
für das Jahr 2018 sind wir dem Wunsch unserer Kunden
nachgekommen und bieten neben den bekannten
Sun Charter Stützpunkten im Mittelmeer nun weltweite
Segelreviere an.

Buchen Sie ab sofort Ihre Segelyacht, Ihre Flüge über
unsere Buchungsstelle von Sun Charter:

Sun Charter - Global Sailing
Mailen Sie uns oder rufen Sie an – wir sind für Sie da!



PRIVATBANQUIERS SEIT 1886



KAUFHAUSGASSE 7, BASEL

E. GUTZWILLER & C^{IE}

MITGLIED DER VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER PRIVATBANQUIERS

BASEL - GENÈVE - ZÜRICH

WWW.GUTZWILLER.CH

+41 61 205 21 00