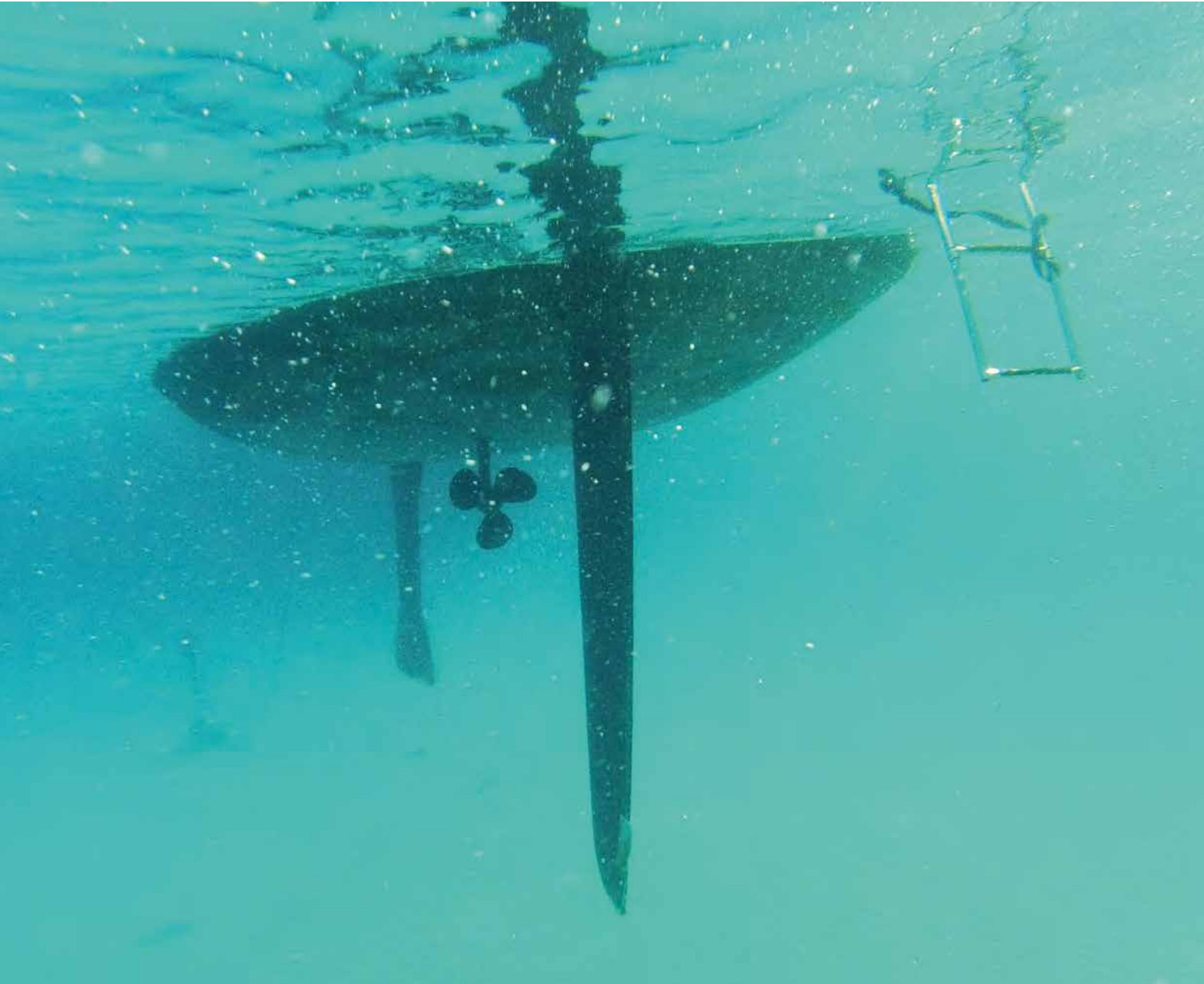




Jahrbuch 2015

CCS Regionalgruppe Basel



CCS
Offshore Yachting



Cruising Club Schweiz
Cruising Club Suisse
Cruising Club Svizzero
Cruising Club Switzerland

“UND IMMER EINE HANDBREIT
WASSER UNTER DEM KIEL!“

CAPT. HANS SPINNLER




ROLEX

IWC


BREITLING


HUBLOT
GENEVE

Chopard

ORIS  RADO  TAG Heuer 

TISSOT

LONGINES 

MOVADO

MAURICE LACROIX 

 WALTHAM
Wellendorff

 MEISTER

CHRONOMETRIE
SPINNLER + SCHWEIZER
BASEL

Chronometrie Spinnler + Schweizer AG

Am Marktplatz 11 · CH-4001 Basel · Tel. +41 (0)61 269 97 00 · info@spinnler-schweizer.ch · www.spinnler-schweizer.ch

Vorwort

Liebe Mitglieder der RG Basel,

die Generalversammlung des CCS Zentralclubs vom letzten November hat ihre Aufsichtsverantwortung wahrgenommen und klare Entscheidungen getroffen. In der bereits länger dauernden Auseinandersetzung zwischen zwei Lagern, von denen das eine den Club in Zukunft mit mehr Professionalität, das andere mit der bewährten Freiwilligenarbeit führen wollte, hat sie Stellung bezogen: Die GV hat den bisherigen Kurs gestoppt und nicht nur das umstrittene Projekt CCS 2015 abgelehnt, sondern auch das gesamte Führungsteam ausgewechselt. Dies mag manchen gefallen, andere macht es unglücklich. Die neue Führungsequipe steht jetzt vor der Aufgabe, verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen und wieder Ruhe in unseren Club einkehren zu lassen. Wir alle wünschen ihr viel Glück und Erfolg dabei.

Diese Kontroversen haben den Vorstand zwar beschäftigt, aber ihn nicht von seiner eigentlichen Aufgabe ablenken können. Denn diese besteht nicht darin, Zukunftsvisionen für den Zentralclub zu entwickeln, sondern den Mitgliedern unserer Regionalgruppe ein attraktives Programm anzubieten. Und hier haben wir uns einiges vorgenommen. Davon wird sicher nicht alles gelingen, aber wir bringen die Bereitschaft mit, aus Fehlern lernen zu wollen. Dazu sind wir aber auf Euer Feedback angewiesen. Denn nicht alles, was aus der Perspektive des veranstaltenden Vorstands toll und gut aussieht, ist es auch für die Mitglieder. Wir freuen uns also über Eure Rückmeldungen, haben doch alle unsere Aktivitäten das einzige Ziel, Angebote zu realisieren, die Euren Bedürfnissen entgegenkommen. Teilweise können wir Eure Zustimmungsrate an den Teilnehmerzahlen ablesen. Trotzdem ist der Dialog mit Euch wichtig und nötig: Sagt uns, was Ihr Euch vorstellt, was Ihr braucht und was Ihr wünscht. Denn dafür habt Ihr uns ja gewählt.

Im kommenden Vereinsjahr bieten wir Euch wiederum ein – so meinen wir – attraktives Programm an Veranstaltungen. Dank seiner Vielfalt sollte es alle Mitglieder unserer Regionalgruppe ansprechen. Dieses Jahr werden die Veranstaltungen erstmals von Jacqueline Hug betreut. Zusätzlich möchten wir die Breite unseres Kursprogramms aufrecht erhalten und die Qualität unserer Ausbildung auf einem sehr hohen Niveau sicher stellen. Dieser Aufgabe widmet sich neu Antonio Di Criscio. Gerade in der Ausbildung wird unheimlich viel Milizarbeit geleistet; sie allein ermöglicht es uns, ein so umfangreiches Pro-

gramm durchzuführen. Allerdings macht uns bei einigen Kursen die unterschiedlich grosse Nachfrage zu schaffen.

Auch wenn wir das Törnangebot des Zentralclubs nicht konkurrenzieren wollen, so glauben wir doch, dass für Jugendliche und Einsteiger, die sich noch nicht für eine Mitgliedschaft im CCS entscheiden wollen oder können, ein adäquates Angebot fehlt. Unsere bisherigen Erfahrungen ermutigen uns, auch dieses Jahr Jugend- und Schnuppertörns durchzuführen. Dank unserer Törns konnten wir einige Junge und weniger Junge, die den klassischen CCS-Weg nicht gehen wollten oder konnten, für unser Hobby motivieren und sie überzeugen, Mitglied in unserer Regionalgruppe zu werden. In diesem Zusammenhang bitten wir Euch um Eure aktive Mithilfe und bitten Euch, alle Eure Freunde und Bekannten, alle Eure Götti- und Enkelkinder, die schon immer mal segeln wollten und sich bisher nicht getraut haben, auf dieses Angebot aufmerksam zu machen. Man kann übrigens einen solchen Törn auch schenken! Silvio Ofner, der neu unsere RG-Törns betreut, erteilt gerne weitere Auskünfte.

Und natürlich gehört auch das Jahrbuch zu den traditionellen Aufgaben der RG Basel. Unsere Redaktorin Rahel Sameli hat auch dieses Jahr eine Mischung aus Informationen zum CCS und zur RG (Veranstaltungsprogramm, Adressen, Mitgliederverzeichnis, Kursprogramm, GV-Protokoll), Beiträgen über Törns und Berichten zu verschiedenen Veranstaltungen zusammengestellt. Der Vorstand hofft, dass dieses Jahrbuch Euch nicht nur nützlich ist, sondern Euch auch ein paar vergnügliche Momente beschert.

Alle diese Aktivitäten wären nicht möglich ohne den grossen Einsatz aller meiner KollegInnen im Vorstand und aller Mitglieder, die sich als Skipper, Ausbilder, Experten, Referenten, Inserenten oder Autoren dieses Jahrbuchs engagieren. Für ihre ehrenamtliche Tätigkeit möchte ich ihnen in meinem und Eurem Namen an dieser Stelle herzlich danken.

In diesem Sinne wünscht Euch eine wunderschöne Segelsaison, allzeit günstige Winde und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel

Lukas Landmann

Prix «Basel Offshore»

Törn des Jahres 2015 – Prix «Basel Offshore»

Gerne möchte die RG Basel auch im 2015 einen Törn auszeichnen, der für unsere Mitglieder beispielhaft und nachahmenswert ist.

Wir wenden uns an den Fahrtensegler wie Dich (auch Motorboot-Törns können eingereicht werden)!

Folgende Kriterien werden u.a. bei der Beurteilung berücksichtigt:

- Törngebiet
- Törnart
- Törnzielsetzung
- Crewzusammensetzung
- Seemännische Herausforderungen
- Spezielle Erlebnisse an Bord
- Yacht
- Bezug zur Region Basel bzw. zur RG Basel
-



Teilnahmebedingungen

- Mindestens ein Crewmitglied muss Mitglied der RG Basel sein
- Durchführung des Törns: Zwischen dem 1. Oktober 2014 und dem 30. September 2015

Einreichung der Unterlagen

- Das „Preiswürdige“ des Törns ist auf einer A4-Seite zusammenzufassen und durch den Skipper / die Skipperin zu bestätigen, d.h. zu unterschreiben
- Wir erwarten zusätzliche Unterlagen, die diese Zusammenfassung untermauern, bspw. Kopien des Logbuchs, Fotos, etc.
- Die Unterlagen mit Adressangaben können schriftlich (ausschliesslich Kopien!) oder elektronisch eingereicht werden, dies bis spätestens zum 10. Oktober 2015
- Zustelladresse: Silvio Ofner, Hauptstrasse 1, 4142 Münchenstein bzw. prixoffshore@ccs-rgbasel.ch
- Der Erhalt der eingereichten Unterlagen wird bestätigt. Falls die Bestätigung nicht innerhalb von 2 Wochen beim Teilnehmenden eintrifft, bitten wir um Kontaktnahme

Ermittlung des Preisträgers

- Die Ermittlung des Preisträgers erfolgt durch eine kleine Jury, bestehend aus Silvio Ofner, Arnold Flückiger, Hans Litscher. Die Mitglieder der Jury sowie die direkten Angehörigen verzichten auf eine Wettbewerbsteilnahme
- Der Entscheid der Jury kann nicht angefochten werden und ist endgültig

Preis und Preisverleihung

- Der Gewinner oder die Gewinner-Crew erhält den Wanderpokal für ein Jahr verliehen
- Der Preis wird anlässlich des Neujahrsapéros 2016 dem Gewinner oder der Gewinner-Crew überreicht

MIT UNSEREN ANGEBOTEN BLEIBEN SIE AUF GEWINNERKURS.

TV



Port Tack



INTERNET



Starboard
Tack

TELEFONIE



Port Tack

Breitband.ch 
Kabelhaftes aus einer Dose

Tel. 061 461 51 86
Fax 061 461 52 63
Inhaber
Fjord Vertriebs AG
Neue Bahnhofstrasse 126
4132 Muttenz 
www.shipshop.ch

FJORD MUTTENZ
ship shop

Laden für den Boots- und Wassersport
Tauchsport-Spezialgeschäft
Windsurf-Zenter

Grösste Auswahl der Nordwestschweiz
in Bootsmotoren · Boots-ausrüstungen
Wasserski- und Tauchsportartikeln
Sportbekleidungen · Schiffsfarben
Alles für den Segler · Seilerwaren
Füllstation für Tauchgeräte · Taucher-
ausbildung · Ruder-, Schlauch-, Segel-
und Motorboote.

Bootswerft Berger GmbH
Industriestrasse 1801c
CH-3700 Spiez

Tel./Fax +41 (0)33 654 90 54
Mail info@bootswerftberger.ch
Internet www.bootswerftberger.ch

Bootsbau – unsere Passion

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

HONDA
MARINE

Bootswerft

 **Berger**

RG - Stammtisch am Rhy 2015

Gemütliches Zusammensitzen im Restaurant „Auhafe“, Auhafenstrasse 51, 4132 Muttenz.
An folgenden Donnerstagen, jeweils ab 19:00 Uhr:



| |
|---------------|
| 22. Januar |
| 19. Februar |
| 19. März |
| 23. April |
| 21. Mai |
| 18. Juni |
| 17. September |
| 22. Oktober |
| 19. November |
| 17. Dezember |

Anmeldung und Menu

Die monatlichen Einladungen mit den Menuvorschlägen und dem Web-Link für die Anmeldung werden per E-Mail verschickt. Ausserdem ist der Web-Link auf den per Post verschickten Einladungen vermerkt. Anmeldungen / Menuwahl bitte bis spätestens 2 Tage vor dem Stammtischabend ausfüllen, damit die Wirtsleute planen können.

Mitglieder ohne Internet bitten wir, sich direkt mit dem Restaurant „Auhafe“ in Verbindung zu setzen (Tel.:061 313 22 48).

Das Restaurant „Auhafe“ ist mit Schiff, Bus (10 Minuten Fussweg durch das Hafengebiet) und Auto gut erreichbar.

Es stehen genügend Parkplätze zur Verfügung.



Stammabende und Jahresprogramm 2015

Restaurant Mittenza, Hauptstrasse 4, 4132 Muttenz

Ab 18:30 sind einige Plätze im Restaurant für ein gemeinsames Dinner mit dem Referenten reserviert.

Das Restaurant ist optimal mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem PKW (Parkplätze vorhanden) erreichbar.

| Datum | Thema | Referent | Ort, Zeit |
|---------------|--|----------------------|----------------------|
| 09. Januar | Neujahrsapéro: Theater Basel & Verleihung «Prix Offshore» | | Theater Basel, 17:45 |
| 11. Februar | Back to Basel - Die FOSSailing Katamarane machen Zwischenhalt in Basel | M. Jeker, G. Wolf | Mittenza, 20:00 |
| 11. März | Lesung und Gedichte rund ums Meer | L. Knoll | Mittenza, 20:00 |
| 20. März | Kochhappening | Chr. und E. Litscher | Frenkendorf, 19:00 |
| 01. April | Mit der «White Witch» um die Welt | M. u. M. Jabbusch | Mittenza, 20:00 |
| 06. Mai | Meteo | | Mittenza, 20:00 |
| 20. Juni | Besuch der RG Urnersee in Basel | J. Hug | Basel, 11:00 |
| 15. August | Süswassertag Neuenburgersee | S. Ofner | Neuenburgersee |
| 02. September | Reisebericht | | Mittenza, 20:00 |
| 07. Oktober | Segelmacher | Northsails | Mittenza, 20:00 |
| 06. November | GV RG Basel | | Mittenza, 19:00 |
| 02. Dezember | Lotsen | | Mittenza, 20:00 |



PAPETERIE RÖSSLIGASS
Hauptstrasse 5 4132 Muttenz
www.roessligass.ch
Ihr Büromateriallieferant aus der Region



BÜROTHEK NEUMATT
Mattweg 2 4144 Arlesheim
www.buerothek.ch
Ihr Büromateriallieferant aus der Region



Mit uns finden Sie Ihr Traumziel



mit Einhandzirkel
Ab Sfr. 76.00



20 cm
Ab Sfr. 37.00
LINEX



Ab Sfr. 28.50



Ab Sfr. 119.00
HAMA M-110 bis 30 Meter

Wichtige Adressen

| | | |
|--|--|---|
| RG-Adresse | Cruising Club der Schweiz Regionalgruppe Basel Postfach 1229 4001 Basel | Mail: info@ccs-rgbasel.ch Web: www.ccs-rgbasel.ch |
| RG-Bankverbindung | IBAN: CH47 0029 2292 1087 1596 0 CCS RG Basel, 4001 Basel | |
| RG-Stammtisch | Restaurant Auhafen Auhafenstrasse 51 4132 Muttenz | Tel: +41 (0)61 313 22 48 |
| Schw. Seeschiffahrtsamt | Elisabethenstrasse 33 Postfach 4010 Basel | Tel: +41 (0)58 467 11 20 (Zentrale) Tel: +41 (0)58 467 11 26 (Yachten) Fax: +41 (0)58 467 11 29 Mail: dv-ssa@eda.admin.ch |
| Generalsekretariat CCS | Generalsekretariat CCS Marktgasse 9 Postfach 3000 Bern 7 | Tel: +41 (0)31 310 11 00 Fax: +41 (0)31 310 11 09 Mail: info@cruisingclub.ch Web: www.cruisingclub.ch |
| Versicherungen | MURETTE AG Yachtversicherungen CCS Thunstrasse 18 Postfach 3000 Bern 6 | Tel: +41 (0)31 357 40 40 Fax: +41 (0)31 357 40 49 Mail: info@murette.com Web: www.murette.com |
| Befreundete Clubs der Region: | | |
| Basler Segel Club, Kaiseraugst | Präsident: Sven Leisi Hollenweg 51 4153 Reinach | Tel: +41 (0)61 332 28 10 Mail: basler.segel.club@gmx.net Web: www.basler-segelclub.ch |
| Segelclub Pratteln | Präsident: Roland Bendelac Apfelseestrasse 89 4143 Dornach | Tel: +41 (0)61 321 12 00 Mail: praesident@segelclub-pratteln.ch Web: www.segelclub-pratteln.ch |
| Boot-Club-Augst | Präsident: Walter Blank Hauptstrasse 20 4302 Augst | Tel: +41 (0)61 811 31 62 Mail: bca@boot-club-augst.ch Web: www.boot-club-augst.ch |
| Segelkameradschaft Südwest e.V. | Präsident: Dr. Martin Schwerdtfeger Basler Strasse 112a D-79540 Lörrach | Tel: +49 7621 449 69 Mail: mail@sksw.de Web: www.sksw.de |

Vorstand



| Captain | | |
|---|--------|--------------------------|
| Lukas Landmann | Privat | 061 601 38 44 |
| Rudolf Wackernagelstr. 164 4125 Riehen | e-Mail | rgcaptain@ccs-rgbasel.ch |



| Vice Captain | | |
|------------------------------------|--------|----------------------------|
| Niklaus Friederich | Privat | 061 361 81 00 |
| C.F. Meyer-Strasse 7 4059 Basel | e-mail | vicecaptain@ccs-rgbasel.ch |



| Ausbildungsleiter | | |
|------------------------------------|--------|---------------------------|
| Antonio Di Criscio | Privat | 061 811 70 78 |
| Im Junkholz 23 4303 Kaiseraugst | Mobile | 079 600 03 40 |
| | e-mail | ausbildung@ccs-rgbasel.ch |



| Kassier | | |
|-----------------------------------|--------|----------------------|
| René Lattmann | Privat | 061 599 41 59 |
| Im Ziegelgarten 6 4104 Oberwil | e-mail | kasse@ccs-rgbasel.ch |

| Anlässe | | |
|-----------------|--------|-------------------------|
| Jacqueline Hug | Privat | 061 311 51 32 |
| Birsstrasse 138 | e-mail | anlaesse@ccs-rgbasel.ch |
| 4052 Basel | | |



| Jahrbuch | | |
|-------------------|--------|-----------------------------------|
| Rahel Sameli | Privat | 079 204 27 14 |
| Aebnitstrasse 22 | e-mail | redaktion-jahrbuch@ccs-rgbasel.ch |
| 3652 Hilterfingen | | |



| Kurs- und Mitgliederverwaltung | | |
|--------------------------------|--------|---------------------------|
| Günter Scherf | Privat | 061 951 21 46 |
| Frenkenstrasse 27 | Mobile | 079 597 52 11 |
| 4434 Hölstein | e-mail | mitglieder@ccs-rgbasel.ch |



| Jugend und Törns | | |
|-------------------|--------|-----------------------|
| Silvio Ofner | Privat | 061 411 23 32 |
| Hauptstrasse 1 | e-mail | toerns@ccs-rgbasel.ch |
| 4142 Münchenstein | | |



Kursprogramm 2015 / 2016

Es ist der RG Basel ein sehr grosses Anliegen, dass sich ihre Mitglieder und alle anderen Interessierten permanent weiterbilden können. Wir sind stolz darauf, 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.

Antonio Di Criscio, Ausbildungsleiter CCS RG Basel

Kursübersicht

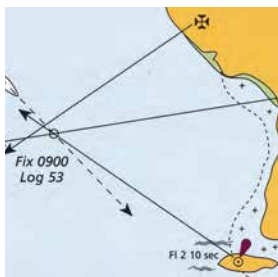
| | | |
|---------------------------|---|--|
| Hochseeausweis | 18 Abende | Mo. 19.10.15 - Mo. 14.03.16 Bei grosser Beteiligung wird am Dienstag ein zweiter Kurs geführt |
| Radar | 2 Freitagabende, 2 Samstage | Fr. 05. / Sa. 06.02.16 und Fr. 04. / Sa. 05.03.16 |
| ISAF Safety Training | Kurs 1: Kurs 2: | Fr. 13.11. - Sa. 14.11.15 (jeweils ganzer Tag) Fr. 11.03. - Sa. 12.03.16 (jeweils ganzer Tag) |
| Astronavigation | 7 Abende | Mi. 06.01.16 - Mi. 02.03.16 |
| Seefunk SRC | 6 Abende | Do. 07.01.16 - Do. 25.02.16 |
| Seefunk LRC | 5 Abende | Do. 03.03.16 - Do. 14.04.16 |
| Dieselmotoren | Kurs 1: Kurs 2: | Sa. 16.01.16 (ganzer Tag) Sa. 23.01.16 (ganzer Tag) |
| Spleisskurs mit 3 Modulen | 1: Traditionell 2: Modernes Tauwerk 3: Weiteres Spleissen | Mi. 09.03.16 Mi. 16.03.16 Mi. 23.03.16 |
| Refresher-Kurse | für HSA, Radar, Seefunk, ISAF -> bitte Webseite konsultieren! | |
| Spinnaker-Training | -> bitte Webseite konsultieren! | |
| Elektrogrundkurs | -> bitte Webseite konsultieren! | |

Das ausführliche Kursprogramm ist auf der Website der RG Basel (www.ccs-rgbasel.ch/kurse) abrufbar. Programmänderungen bleiben vorbehalten.

Kursübersicht 2015 / 2016

Detaillierte Kursbeschreibung und Anmelde­möglichkeiten finden Sie auf unserer Website unter www.ccs-rgbasel.ch/kurse

Hochseeausweis - Swiss Certificate of Competence for Ocean Yachting



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 Schiffgrösse 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: 19.09.2015

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 Kollisionsverhütungsregeln (KVR) 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: 09.01.2016

www.ccs-rgbasel.ch/kurse

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 wollen und dies vor allem auch praktisch üben wollen.

Wichtig ist, dass für Regatten der Kategorie 2 mindestens 30 % 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: 10.10.2015 (Kurs 1), 13.02.2016 (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: 12.12.2015

Seefunk SRC - für den klassischen Küstensegler in Europa!



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

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 finden Sie unter: www.bakom.admin.ch > Funkerprüfungen > Seefunk Prüfungen

Anmeldeschluss: 12.12.2015

Seefunk LRC - Long Range Certificate



Ausweis nicht nur für die Weltenbummler unter den Seglern. Die zum SRC zusätzlichen Informationen und die zusätzliche Befähigung dienen allen verantwortungsbewussten Skippern. Zur Erinnerung: CCS-Yachten sind mit GW/KW Funk ausgerüstet!

Der Lehrgang dient als gezielte Vorbereitung auf die Seefunkprüfung für das allgemeine Zeugnis für die Sportschiffahrt (Long Range Certificate, LRC).

Der LRC berechtigt zur Bedienung sämtlicher Anlagen nach GMDSS (VHF, GW & KW alle mit DSC und Inmarsat-C). Weitere Informationen zur Prüfung und den Anforderungen finden Sie unter: www.bakom.admin.ch > Funkerprüfungen > Seefunk Prüfungen.

Anmeldeschluss: 06.02.2016

Dieselmotorenkurs



Durch Theorie und praktische Arbeit werden grundlegende Kenntnisse über Arbeitsweise, Aufbau, Funktion, Bedienung, Wartung und einfachste Reparaturen an Dieselmotoren vermittelt. Ein gut funktionierender Motor auf einem Schiff ist ein wesentlicher Sicherheitsfaktor. In diesem Kurs werden den viele Tipps und Tricks für die Praxis vermittelt.

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: 19.12.2015 (Kurs 1), 31.12.2015 (Kurs 2)

Spinnaker-Training

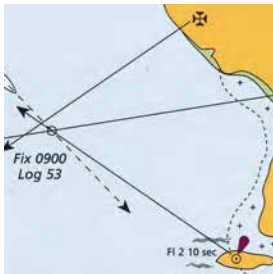


Was ist schöner, als sich vom Spinnaker ziehen zu lassen? Trotzdem lassen viele Skipper den Spi lieber im Sack, als ihn zu nutzen. Weshalb? Es sind die Bedenken, dass sich die Manöver nicht beherrschen lassen, dies mit potentiell negativen Folgen für Schiff, Mannschaft und v.a. den Spi.

Der Kurs vermittelt an Bord einer Yacht auf einem Schweizer See die Fähigkeiten, einen Spi richtig zu setzen, diesen richtig zu trimmen sowie Halsen zu fahren.

Anmeldeschluss: bitte Webseite der RG Basel konsultieren

Refresher Kurse (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 konsultieren Sie bitte die Webseite der RG Basel.

Spleisskurs, modular



Durch praktische Übung lernen die Kursteilnehmer, Knoten durch formschöne Spleisse zu ersetzen. Nebst der visuellen Optimierung wird dadurch die Haltekraft von Leinen erhöht.

Es werden auch Tipps und Tricks zur Verlängerung der Lebensdauer von Tauwerk aufgezeigt. Die optimale Nutzung von Tauwerk hilft, das Boot einfacher bedienen zu können.

Die Spleissarbeit macht Spass und die Attraktivität des Bootes wird kostengünstig gesteigert.

Anmeldeschluss: 13.02.2016

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.)

Anmeldeschluss: bitte Webseite der RG Basel konsultieren


Törnprogramm 2015 RG Basel

In der Saison 2015 ist die RG Basel wieder mit eigenen Törns in verschiedenen Revieren unterwegs:

| Datum | Revier | Schiff | Skipper | CCS-Nr. / Törnart |
|---------------|-------------------|--------------------------------------|---------------------------|-------------------------|
| 24.04.-02.05. | Saint-Malo | SY (Charterschiffe) | div. Skipper | Ausbildungstörn RG &HSA |
| 13.06.-20.06. | Palma de Mallorca | Sun Odyssey 42i | noch offen | Schnuppertörn Balearen |
| 27.06.-11.07. | Bodø - Tromsø | SY Smiling Swiss | H. Buser / P. Smolka | RG-Törn CCS 02/2015/27 |
| 15.08. | Neuenburgersee | versch. Schiffe von Schiffsbesitzern | | Süswassertag RG |
| 22.08.-05.09. | Cork - Plymouth* | SY Sailing Swiss | R. Sameli / A. Di Criscio | RG-Törn CCS 01/2015/35 |
| 26.09.-03.10. | Portisco | Sun Odyssey 44i | noch offen | Schnuppertörn Sardinien |
| 03.10.-10.10. | Portisco | Sun Odyssey 44i | R. Gersbach | Jugendtörn Sardinien |

* ausgebucht

Detaillierte Ausschreibungen und Anmeldemöglichkeiten finden Sie auf unserer Website unter www.ccs-rgbasel.ch > Törns > Törntermine bzw. auf der Webseite des CCS für Regionalgruppen-Törns auf CCS-Schiffen.



Yachtcharter Weltweit

COSMOS
THE WORLD OF YACHTING

☎ +49 (0)89 411 47 19 00

www.cosmos-yachting.de
info@cosmos-yachting.de

Sondertarife für alle CCS Mitglieder

Auf dem Zweimastklipper „Zeven Wouden“

Text: Ned Ulrich; Bilder: Zeven Wouden



Der Zweimastklipper „Zeven Wouden“ mit Baujahr 1899 fuhr während seinen ersten 60 Jahren in den Zeeuwsen Gewässern, vorwiegend mit Steinkohle und losem Zement aus Deutschland beladen. Deshalb hat er auch das sogenannte „Roosendaalsche Mass“, denn er musste durch die Schleuse von Roosendaal passen. 1937 wurde die „Zeven Wouden“ in ein Motorschiff umgebaut, vor einigen Jahren aber wieder in ihren originalen Zustand rückgebaut. Nun ist sie ein schlankes, sportliches Schiff und ist für eine 24-Personen-Besatzung besonders geeignet, um im Wattenmeer-Segelgebiet oder in den Kanälen von Holland Segeltörns zu genießen.

Die Eignerin und Skipperin Janine de Jong organisiert auf der „Zeven Wouden“ heute Segeltörns als Tages- oder auch Wochenangebote. Ihr Schiff und das Revier kennt sie in- und auswendig, wie ich mich als Gast auf der „Zeven Wouden“ selber überzeugen konnte.

Nach einem ausgiebigen Frühstück und Tagesbriefing heisst es Hand anlegen und wir verlassen den Kanal bei Workum Richtung IJsselmeer. Das Schiff lässt sich bloss unter Motor zu zweit (Skipper und Matrose) bedienen, doch es macht riesigen Spass, wenn alle ihre vielen kleinen Jobs beim Segel setzen wahrnehmen - sei es das Führen der Grossschot, sei es das Senken und Heben der Schwerter oder das Schmieren von leckeren Znünibrotten und Kaffee kochen. Da das Innenmeer in der Regel 2 Meter tief ist, aber doch nicht überall gleich tief, kann es durchaus vorkommen, dass man hinter sich eine Bodenverwirbelung nach sich zieht und das Schiff leicht an Fahrt verliert, so dass auch zu zweit schnell gekurbelt werden muss.

An der Schleuse angelangt, gilt es darauf zu achten, dass die „Zeven Wouden“ korrekt und am besten zuvorderst darin liegt und die „Joghurtbecher“ - Janine meint das liebevoll mit zuckersüßem Lächeln - resp. kleineren Boote und Yachten Platz machen und sich





hintenan einreihen. Für das Schleusenmanöver wird die ganze Crew gebraucht, denn die Fender sind das einzige Mittel gegen die Schiffskontakte und die Schleuse ist ziemlich eng.

Draussen auf dem Meer angelangt, steuern wir nahe der Fahrinne, um auf einer Sandbank trocken-zulegen und holländische Garnelen zu fischen. Hierfür eignet sich eine bewährte Fangtechnik, indem man den Sandboden aufwirbelt und darüber die aufgescheuchten Tiere käschart. Leider hat man so als Beifang auch ein paar kleine Flunder, welche subito wieder ins Meer wandern, um die Bestände in der Nordsee zu retten. Nach heldenhafter Tat - es wurden auch die daumengrossen, wunderschönen, gallertigen Rippenquallen mit rundum pulsierenden Regenbogen-Cilien vor dem Topf gerettet, sowie drei meterlange blaue Fischerschnüre und Netzteile auf dem Landgang eingesammelt - werden die kleinen Crevetten direkt im Meerwasser gegart und verkostet. Handarbeit ist nun angesagt für das leckere Essen.

Danach präsentiert Janine, was sie unter anderem mit der blauen Schnur oder mit Strandgut anstellt,



welches sie auf den langen Strandspaziergängen mit Fedde, ihrem treuen vierbeinigen Begleiter, einsammelt. Sie verarbeitet - vor allem in der kalten Winterzeit und in Kombination mit interessanten textilen Werkstoffen – daraus wunderbare Accessoires wie zum Beispiel Taschen und T-Shirts. Ladies aufgepasst, die Flut kommt stets zu früh zurück!

Das flache Land, der weite Horizont, die stets windige Angelegenheit, die Dünen und das riesige Meer ... was will man mehr? Wir hatten unseren Spass, merci Janine für die tolle Betreuung.

Weitere Informationen zur „Zeven Wouden“ gibt es unter folgendem Link: <http://zeven-wouden.frisian-sailing.com>

Kunst nach Mass ?

Teilen Sie mir einfach Ihre Vorstellungen und Wünsche mit.

Wir besprechen dann die Details ausführlich.

Ich freue mich auf Ihre Anfrage.

Ned



werkLabor@gmx.ch

PROFITIEREN SIE VOM EURO-RABATT

www.halbeisen.ch



HALBEISEN
AESCH · FÜLLINSDORF

65 YEARS
SINCE 1950

Jugendtörn 2014: Sardinien

Text & Bilder: Constantin Sluka

In manchen Momenten im Leben möchte man schreien vor Glück. Wenn plötzlich die gewaltige Schönheit der Natur in einem Augenblick den ganzen Körper durchströmen zu scheint, ist es sonderbar zurück zu denken an die Ereignisse, die zu diesem besonderen Moment führten. Für mich begann die Geschichte am Stammabend des RG Basel im Februar. Ich besuchte gerade den HSA-Kurs und war auf Einladung von Daniel Schenk zu einem Vortrag über Segeldesign und –trimm gekommen. Nach dem Vortrag sprach mich Roger Gersbach an, erzählte mir von den Jugendtörns der RG und beschrieb malerisch, wie der diesjährige Törn in Sardinien aussehen könnte. Ich hatte keine Wahl, kurze Zeit später schickte ich ihm meine Anmeldung.

Am 4. Oktober flog schliesslich die Crew der „Flying Home“, Pascal Burkhalter, Sarah Braun, Flurina Schneider, Corina Rainer und ich, nach Olbia, wo wir auf Skipper Roger und Co-Skipper Antonio Di Criscio trafen. Die beiden erwarteten uns bereits an Bord und überraschten uns mit einem Apéro. Nachdem wir viel Proviant und noch viel mehr Butter eingekauft hatten, bereitete Antonio das Nachtessen zu. Corina hatte Geburtstag und wir starteten den Törn mit einer Feier im Cockpit!



Am nächsten Tag hiess es endlich „Leinen los!“. Flurina steuerte das Ablegemanöver und bei fast wolkenfreiem Himmel und 2-3 Beaufort Wind segelten wir nach Mortorio, wo wir den Anker fallen liessen und das kristallklare Wasser geniessen konnten. Noch Stunden nach dem Nachtessen sassen wir im Cockpit, genossen die Nacht und wunderten uns über die Aktivitäten am neben uns vor Bug- und Heckanker liegenden Katamaran, wo regelmässig aufgeregt mit der Taschenlampe ins Wasser oder auf den Rumpf geleuchtet und heftig gestikuliert wurde. Des Rätsels Lösung erfuhren wir, als der Skipper des Katamarans uns mit dem Beiboot einen Besuch abstattete: Ihre Batterien seien komplett leer, die gesamte Elektrik ausgefallen und ihr Motor liesse sich nicht mehr starten. Ausserdem befürchteten sie, auf die Küste getrieben zu werden. In der Früh wollten sie gerne von uns aus der Bucht geschleppt werden. Um Skipper und Co-Skipper, die mittlerweile schon schlafen gegangen waren, nicht zu wecken, versprachen wir, morgen noch einmal mit ihnen zu reden. Schliesslich brachten die Katamaran-Segler noch einen traditionellen Stockanker zum Vorschein, und vor 3 Anker liegend kehrte auch auf dem Nachbarboot Ruhe ein.

Vor Sonnenaufgang machten wir uns per Beiboot auf den Weg zum Strand und kletterten auf den Felsen der Insel herum, bis wir von einem idealen Punkt einen traumhaften Sonnenaufgang geniessen konnten. Auf dem Rückweg sahen wir noch, wie die Katamaran-Crew damit kämpfte, ihre Anker wieder an Bord zu bekommen. Aber der Motor lief, ihr Problem war behoben worden und als wir zurück an Bord waren, war der Katamaran bereits aus der Bucht ausgelaufen. Bei uns kam noch einmal Aufregung auf, weil Antonios Brille versenkt war, aber sie liess sich zum Glück wieder auftauchen!

Auch dieser Tag brachte uns herrlichen Segelwind. Pascal, der zum ersten Mal auf einem Segelboot war, zeigte schnell Talent am Steuer und wir konnten bei 5-6 Beaufort mit Gross im 1.Reff das Segeln geniessen. In einer Bucht südöstlich der Isola Spargi machten wir schliesslich an einer Boje fest und hier war es, als ein ganz besonders traumhafter Abend mich sprachlos werden liess. Jemand hatte die Idee, das Nachtessen nicht an Bord, sondern am Strand zu halten. Wir fanden einen Grillrost und während unser Schiff als einziges in der spiegelglatten, mondbeschienenen Bucht lag, sassen wir am Strand zusammen, grillten Gemüse und Salsiccia und sangen Lagerfeuerlieder. Ein unvergesslicher Abend!

Aber das Leben kann auch schlechte Überraschungen bereithalten und so kam es, dass wir am nächsten Tag nach dem Auslaufen plötzlich kaum mehr Fahrt unter Motor machen konnten. Flurina schnappte sich eine Tauchermaske und sprang ins Wasser, aber von aussen liess sich kein Schaden entdecken. Nach einem Telefonat mit dem Vercharterer mussten wir unseren Plan ändern und nach Cannigione segeln. Aber man soll ja die Dinge positiv nehmen, und durch unser Motorproblem kamen wir wenigstens dazu, das Ankermanöver unter Segel auch in der Praxis auszuprobieren. Während wir vor der Marina ankerten, kam ein Taucher des Vercharterers an Bord. Der Flansch an der Schiffsschraube war beschädigt und deshalb musste dieser gewechselt werden. Leider blieben wir zu diesem Zeitpunkt auf den Kosten sitzen, obwohl der Schaden ohne unser Zutun zustande gekommen war.

Suncharter hat uns aber die Kosten, obwohl sie vertraglich nicht müssten, im Nachhinein vollumfänglich gutgeschrieben! Unsere Stimmung hellte sich auf, als wir am Nachmittag das Capelage ausprobieren konnten, das Roger von den „Swiss Racing Sailors“ geliehen bekommen hatte. So konnten wir doch noch genussvoll segeln und am Abend in einer Bucht vor Porto Palma an einer Boje festmachen.



Auch der nächste Tag war wieder etwas Besonderes: Es ging über die Strasse von Bonifacio. Mit Sonnenaufgang segelten wir los, jedenfalls versuchten wir das... Aber der Wind war uns nicht hold, trotz Capelage mussten wir doch auf den Motor ausweichen. Wir verliessen das Maddalenen Archipel und legten einen Badestopp auf Isola di Lavezzi ein. Neben der unglaublichen Schönheit des Wassers in der Bucht, machte sich die Crew wieder einmal auf, kletternd die Felsen am Strand zu entdecken. Schliesslich kam noch Wind auf, und mit dem Capelage ging es

Geniessen Sie das Meer...

...wir drucken einstweilen weiter.

Zum Beispiel Broschüren

SCHAUBMEDIEN
Gut zum Druck.

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



bis vor die steilen Felswände, auf denen Bonifacio thront. Antonio machte das Schiff in aller Ruhe am Steg fest, aber kurz danach war es mit der Ruhe vorbei, als wir alle beim Wasser tanken nass gespritzt oder ins Hafenwasser geworfen wurden. Abends flanieren wir durch die erstaunliche Altstadt, und als wir zurück an Bord kamen, überraschten uns Antonio und Roger mit selbstgemachter Bruschetta und dem bereitstehenden Nachtessen!

Mittlerweile mussten wir bereits an den Rückweg denken und segelten am nächsten Tag gereift zurück nach Sardinien. Als der Wind zu Mittag schwächer wurde und wir ausreifen wollten, wurden wir wieder von einem technischen Problem überrascht! Der Lümmel des Lümmelbeschlages hatte die Sicherungsschraube verloren, dadurch rutschte der Lümmel allmählich hinaus, als wir dies bemerkten, war dieser bereits zwei Dritteln heraus gerutscht. Trotzdem bin ich dankbar, dieses Problem erlebt zu haben: Die professionelle Ruhe, mit der Roger und Antonio dieser gefährlichen Situation begegneten, will ich mir als Vorbild für meine Schiffsführung nehmen. So wurde der RG-Jugendtörn für mich zum Ausbildungstörn. Dank Rogers Reparatur konnten wir schlussendlich sogar weiter segeln! In der Cala Garibaldi ankerten wir diese Nacht. Einige von uns nahmen abends wieder das Beiboot und erkundeten einen stillgelegten und gruseligen Club Mediteran.

Diese Nacht sollte wieder etwas besonders werden! Nach dem Nachtessen fühlten sich bald alle recht müde und wollten früh schlafen gehen. Ich aber hatte am nächsten Tag Geburtstag und wollte unbedingt um Mitternacht in mein neues Lebensjahr „hineinschwimmen“. Während also alle schlafen gegangen waren und nur Sarah an Deck geblieben war, zog ich

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



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

Ihr Fairmittler™ - mit Segelprofi Rolf Krapf

Hauptsitz: Theaterstrasse 12, CH - 8001 Zürich

Niederlassung: Wylerweg 5 g, CH - 2563 Ipsach

ein paar Runden um das Schiff. Plötzlich geht Musik an, ich schaue zurück und alle stehen im Cockpit, winken mit Wunderkerzen und leuchtenden Partylichtern und gratulieren mir! Wir tanzten Polonaise durch das ganze Schiff und schlussendlich lagen wir alle wieder im Wasser. Als dann noch langsam Nebel aufkam und wir den Soundtrack von „Fluch der Karibik“ dazu hörten, war die Piratenstimmung perfekt!

Nebel und Windstille dominierten auch den Morgen des letzten Tags und wir gingen erst am späten Vormittag Anker auf. Der Wind, der uns dann doch entgegen wehte, kam leider aus der falschen Richtung. Weil wir pünktlich das Schiff übergeben mussten, war Kreuzen keine Option. Doch zum Glück konnten wir vor Portisco dann doch noch die Segel setzen und eine halbe Stunde lang ein paar Schläge segeln. Geht bei 5 Beaufort konnten wir sogar den Geschwindigkeitsrekord der Crew der Vorwoche noch übertreffen. Leider mussten wir das Schiff nun tanken und zurückgeben. Am Abend kochte Sarah Crêpes und damit endete eine unglaublich erlebnisreiche Woche.

Es war ein abenteuerlicher, wunderschöner und auch lehrreicher Törn mit einer wunderbaren Crew! Dafür und für die Unterstützung möchten wir uns bei der RG Basel herzlich bedanken. Auch bei Suncharter für die

kulante Übernahme der Kosten für die Schiffsschraube von 700.- € möchten wir uns bedanken. Und nicht zuletzt auch bei den „Swiss Racing Sailors“, ihr M34 Capelage hat uns beim Segeln viel Freude bereitet!



EPEX TECHNOLOGY

DESIGNED AND MADE IN DENMARK

ELVSTRØM SAILS

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

Unterwegs mit der FOS und dem Verein Jugendprojekte

Text: Muriel Scheller; Bilder: FOS



Sommer-Törn 2014: Die SchülerInnen haben nun alle die Sommerbekleidung unter der Regenjacke verstaut. Es wird frischer, der Wind dreht sich und nimmt ständig zu. Die Blicke sind gebannt nach hinten auf die schwarze Gewitterwand gerichtet, die uns bald einzuholen droht. Wieder ertönt ein furioses Donnernrollen und auf der Felseninsel linker Hand entladen sich die ersten Blitze. Durch den Feldstecher beobachten die SchülerInnen genaustens die Vorbereitungen, welche auf dem Schwesterschiff wenig voraus getroffen werden. Simone verteilt die verschiedenen Posten und Aufgaben an Deck.

Musste man Augenblicke zuvor noch über die genaue Bezeichnung und Funktion von „diesem blauen Seil da“ Erklärungen verlieren, sitzen die Handgriffe nun mit einer konzentrierten Selbstverständlichkeit, die mich erstaunen lässt. Mein am Vortag verletzter Arm schmerzt. Trotzdem befreie ich ihn aus der Schlinge; ich muss Gewissheit haben, dass ich gegebenenfalls schnell reagieren kann. Zu unserer Rechten an der Küste ist das Gewitter schon am toben und der Wind nimmt weiter zu. Zwei Worte, Simone und ich sind uns einig: Genua einrollen, Grosssegel bergen. Ein rascher Seitenblick lässt mich erkennen, dass auch auf der „Planado“ die Segel eingeholt werden und schon verschwinden sie im Regen. Das Wetter hat uns eingeholt.

Eine Stunde später, im Hafen festgemacht, werden die Erfahrungen und Eindrücke ausgetauscht und verglichen. Die Gruppe ist stolz und zufrieden. Sie alle haben heute eine wichtige Erfahrung gemacht, die sie wahrscheinlich für immer behalten werden. Sie haben erlebt, dass es auf die Kompetenz und Zusammenarbeit jedes Einzelnen ankommt. Während nur einer Woche eigneten sie sich neue Fähigkeiten an und waren gefordert diese durch ihre Verlässlichkeit, Teamfähigkeit und ihr

Verantwortungsbewusstsein unter Beweis zu stellen. In kaum einer anderen Lernumgebung wird einem der eigene Fortschritt so unmittelbar und deutlich vor Augen geführt, wie auf einem Segelschiff unterwegs auf den Weltmeeren. Das Zusammenwachsen in einem Team, die direkte Auseinandersetzung mit den Gewalten der Natur, das sind Erlebnisse, die begeistern. Darin liegt letztlich die Motivationsquelle, sich später als Mensch für eine lebenswerte und solidarische Zukunft einzusetzen.

Am Ermöglichen ebensolcher Lernfelder setzt die Ideologie des Vereins Jugendprojekte an. Entstanden durch das 2000/02 realisierte Bildungsprojekt FOSsailing, unterhält er mittlerweile drei einmalige Ökologie-, Sozial- und Integrationsprojekte.

Als jüngstes zählt das FOSpedalos und beschreibt gewissermassen die Fusion der beiden älteren Geschwister-Projekte. Während dem Schuljahr 2010/11 bauten sieben SchülerInnen zusammen mit vier Menschen mit einer Behinderung in Ausbildung drei muskelbetriebene Wasserfahrzeuge. Die Bauphase, als auch die anschliessende Reise auf Rhein und Bodensee führten zu einer intensiven integrativen Auseinandersetzung, welche einmalige soziale Prozesse und Erlebnisse ermöglichte. Der mittlerweile auf fünf Pedalos ergänzte Bootsbestand ermöglicht seither soziale Projekte im Bereich Jugendarbeit- und Engagement, wie auch Vergnügungsausfahrten durch Gruppen und Familien. So ergibt sich die kennzeichnende Verbindung von Ökomobilität mit sozialen Erlebnissen und sportlicher Aktivität.

Das beständigste und kontinuierlichste Jugendprojekt ist das Mittlere der Trilogie: das FOSvelos-Projekt. Nach der Ideologie der projektbezogenen und nachhaltigen Umweltbildung im Rahmen der Schullaufbahn initiierte der Biologielehrer Thomas Wolf

in Zusammenarbeit mit der FOS Freien Mittelschule 2002 das Projekt FOSvelos. Seither jährlich erfolgreich durchgeführt bildet es mittlerweile einen festen Bestandteil des Lehrplans und brachte schon gut 150 einzigartige Liegeräder, sogenannte FOSvelos, auf die Strasse. In vier Phasen entwickelt sich das Projekt zu einem hoch effizienten und nachhaltigen Lernprozess: Bau des Liegerades, Planung der Reise, Durchführung der Reise und Reflexion. Ökologisch denken und handeln lernen – diese gegenwärtig wohl dringlichste Aufgabe der heranwachsenden Generation wird in der Bildung noch sehr zaghaft umgesetzt. Das FOSvelos-Projekt versucht mit einem ganzheitlichen Ansatz, Wissen, Fertigkeiten und Erfahrungen zu vermitteln, die so prägend sind, dass sie die Teilnehmer langfristig für die Umwelt sensibilisieren.

FOSsailing, als umfangreichster Posten im Verein, hat sich mittlerweile zum erfolgreichen Jungunternehmen im Bereich des Fahrtensegelns und des Segelsports entwickelt. Grundbasis bilden die zwei eigengebauten Hochseekatamarane „Solea“ und „Planado“. Gebaut wurden sie nach der Vorlage des Shuttle 31 des renommierten Yachtendesigner John Shuttelworth von 12 SchülerInnen der FOS Freien Mittelschule in MuttENZ. Unter Anleitung des Projektinitiators



Thomas Wolf entstanden sie während zwei Jahren neben dem regulären Schulalltag in einem Zelt auf dem Schulgelände. Die Entstehungsgeschichte des Vereins, welche unmittelbar mit dem Fortschritt von FOSsailing zusammenhängt, wurde von dieser Gruppe aus zwölf engagierten jungen Menschen geformt; von dem damaligen Projektteilnehmer und heutigen Vereinspräsident Christian Müller wie folgt beschrieben: „Ich würde von einem Team erzählen, welches eine unheimliche, ausdauernde Arbeitskraft ausstrahlte; welches die Fähigkeit besass, gemein-

IHR PARTNER FÜR ALLE BAUAUFGABEN:

NEUBAUTEN
 UMBAUTEN / SANIERUNGEN
 INNENAUSBAUTEN
 BAUAUSFÜHRUNGEN
 QUARTIERPLANUNGEN
 BAUMANAGEMENT
 BAUBERATUNGEN
 SCHATZUNGEN



BUSER+MITARBEITER ARCHITEKTEN FSAI/SIA

4132 MuttENZ, St. Jakob-Strasse 148, Tel. 061 465 95 65
 Fax 061 465 95 60

info@buser-mitarbeiter.ch

www.buser-mitarbeiter.ch

sam etwas mit dem Willen und dem Sinn zu Ende zu führen, ohne durch eine Aussenanforderung zum Tun angetrieben zu werden.“

Mit der Fertigstellung der Schiffe und deren Überführung ins Mittelmeer sahen sich die Projektteilnehmer mit einer neuen Art der Herausforderung konfrontiert. In langen Diskussionen versuchte man sich der Verantwortung bewusst zu werden, die mit dem Bau der Schiffe geschaffen wurde, nämlich diese auch zu unterhalten und etablieren. Die Mehrheit der Teilnehmer musste erkennen, dass die persönlichen Prioritäten und Interessen nicht mehr im Einklang mit der intensiven Arbeit im Verein standen, wodurch bei vielen die Ankunft im Mittelmeer das Ende des Projektes einleitete. Es waren schlussendlich zwei unermüdliche und zielstrebige junge Männer, die sich der Herausforderung und Verantwortung stellten und fortwährend innovativ das ideologische Leitbild des Vereins prägen: Florian Wolf und Christian Müller.

Um den umfangreichen Schiffsunterhalt längerfristig bewältigen zu können, bestand eine erste wichtige Aufgabe darin, wieder motivierte und engagierte junge Menschen für die Projektarbeit gewinnen zu können. In einen nachhaltigen Prozess eingebettet und rückblickend einen grossen Schritt in der Vereinsgeschichte bildend, lancierten sie 2007/08 das Projekt Transatlantic; die zweimalige Atlantiküberquerung auf „Solea“ und „Planado“ durch 12 junge SchulabgängerInnen. Im Sinne eines Bildungsjahres startete nach einer umfangreichen Segelausbildung und intensiver Teamentwicklungsarbeit die Segelreise über Gibraltar, zu den Kanarischen Inseln, in die Karibik und wieder zurück über die Azoren nach Sardinien. Während der Vorbereitungsphase übernahm jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer selbstverantwortlich einzelne Bereiche. Die Rahmenbedingungen wurden so gestaltet, dass eine konstruktive und effiziente Zusammenarbeit entstand. Auf den über 11000



Seemeilen und während rund 4000 Stunden Schiffsleben wurden Durchhaltevermögen, physische und psychische Belastbarkeit und der Umgang mit Grenzsituationen geübt und erlernt.

Seither werden die Schiffe intensiv durch die Vermietung an Vereinsmitglieder, Segelausbildung von Studenten und Interessierten, als auch weitere Jugendprojekte genutzt. Dabei erstreckt sich die Ausbildung nicht nur über die Erfahrungen in der Hochseesegelpraxis, sondern beinhaltet ebenso eine fundierte Binnengewässerschulung auf dem Neuenburgersee, die umfangreiche Hochseetheorie mit den Grundlagen des Funksprechens bis hin zur Erlangung des Hochseesegelscheins (International Certificate for Operators of Pleasure Craft).

Mit dem neusten Segelprojekt „Back to Basel“ fand der Reisezyklus der beiden Schiffe zum ersten Mal seit nunmehr 12 intensiven Offshore-Jahren einen Abschluss. Gestaltet als umfangreiche Segelausbildung, überführten 12 junge Menschen die Schiffe von Sardinien über den französischen Atlantik nach Rotterdam und schlussendlich nach Basel. Trockengelegt am Klybeckquai, werden sie bis im

SAILING 36

- Handel mit nautischen Artikeln aller Art
- Optimierung von Boot & Ausrüstung
- Spleissarbeiten

Spezialkonditionen für Mitglieder der Regionalgruppe Basel des CCS

SAILING 36
Dieter Wiggli - Hofackerstrasse 71 - 4132 Muttenz - Tel. 061 933 07 02 - Fax 061 933 07 01 - contact@sailing36.ch - www.sailing36.ch



April generalrevidiert, um dann erneut das Rheinknie in Richtung Hochsee zu verlassen; dieses Mal mit Ziel in Flensburg, Ost-, Nordsee und der dänischen Südsee. Im Vordergrund stehend bilden die handwerklichen, technischen und organisatorischen Arbeiten einen elementaren Teil der momentanen Vereinsaufgaben, wobei die Bildungsintention nicht vernachlässigt werden soll. Das Segelprojekt ermöglichte jungen Erwachsenen mit dem Meer in Beziehung zu treten, seine Schönheit und Fragilität zu verinnerlichen und sich mit ökologischen Fragestellungen auseinanderzusetzen. Bleibend beeindruckt berichten die Teilnehmer vor allem über die grossen Mengen an Müll im Meer. Das Projekt wurde so dienlich als Grundlage für eine umfassendere, der Öffentlichkeit und im Speziellen SchülernInnen gewidmete Lerneinheit zum Thema Meer und Mensch. Die Erlebnisse und Erfahrungen sollen vor Ort im Wertzelt weitergegeben werden, wofür eine Ausstellung mit Foto, Film und Ton erarbeitet wurde, welche die Reise dokumentiert und als fundierten Lerninhalt wiedergibt.

Erneut ist es ein Arbeitsgeist wie oben beschrieben, der heute dem Charakter des Organisationsteams,

welches sich für den Fortbestand und die Entwicklung der Projekte aktiv einsetzt, entspricht. In ehrenamtlicher Tätigkeit wird von den rund 20 jungen Menschen neben Studium, Ausbildung oder Beruf Administratives, Organisatorisches, Technisches, Pädagogisches und Soziales zusammengeführt und in einer gemeinsamen Zielsetzung vereint. So werden Saisonbetrieb, Wartungs- und Revisionsarbeiten, Skipper- und Ausbildungstätigkeiten, Administration und Finanzen in Zuständigkeiten aufgeteilt. Durch Kompetenz und Verantwortungsbereitschaft findet die Aufgabenverteilung eine natürliche Struktur, wobei in letzter Instanz Entscheidungen meist im Plenum ihren Ausgang finden.

Das umfangreiche Ausmass der Vereins- und Projektorganisation stellt immer wieder Herausforderungen unterschiedlicher Natur an das Team und seine einzelnen Glieder. Sei dies in technisch, organisatorisch, seglerisch, meteorologisch oder sozial anspruchsvollen Situationen auf dem Wasser oder an Land, der Grundkonsens über die eigene Motivation und Sinnhaftigkeit des Engagements muss in einem ständig andauernden Prozess reflektiert und angepasst werden. Denn vor allem an Bord, wenn man als Schiffsführer Verantwortung über Crew und Schiff trägt, muss die Gewährleistung der Sicherheit oberste Priorität haben. Selbstüberschätzung kann weitreichende Folgen haben, dennoch kann man retrospektiv aus jedem Moment des Vereinslebens eine Erweiterung der eigenen Grenzen wahrnehmen. Eine ebenfalls immer wieder wahrzunehmende soziale Herausforderung ist vollständiges Vertrauen in die Gewissenhaftigkeit, Einschätzung und Entscheidungsfähigkeit der Teammitglieder zu entwickeln. Verantwortung abgeben und Aufgaben delegieren ist mitunter eine der anspruchsvollsten und persönlichsten Entwicklungsprozesse, wenn das Vereinsengagement Bestandteil des Alltags geworden ist.



Wie schon vor sechs Jahren mit dem Abschluss von „Transatlantic“, befindet sich die Gruppe des aktiven Organisationsorgans momentan in einem solchen Prozess des Generationenwechsels und somit der Verantwortungsabgabe und -übernahme. Durch den Zuwachs an personellen Ressourcen, aber auch durch die Ausweitung des Dienstleistungsangebotes, sehen sich die jungen Menschen immer häufiger mit der Fragestellung konfrontiert, wie sich ein gemeinsames Ziel formulieren lässt. Eng verbunden ist dies mit dem Leben einer adäquaten und effizienten organisatorischen Struktur ohne hierarchische Abgrenzungen, welcher mit jedem neuen Mitglied eine klarere und differenziertere Bedeutung abverlangt wird. Diese muss nach Innen wie nach Aussen authentisch durch jeden Einzelnen gelebt und vertreten werden können, denn nur so kann eine gemeinsame Zielsetzung in Kommunikation und Ausführung zum Erfolg gebracht werden.

Jeder Einzelne folgt dementsprechend einer individuellen Kohärenz zwischen Aufwand und Ertrag des Geleisteten, wobei diese Balance oftmals nicht durch materielle Güter im Gleichgewicht gehalten wird. Hauptsächlich sind es die Anerkennung, der Dank und die Wertschätzung, welche entscheidend zu den Beweggründen des freiwilligen Einsatzes zählen. Blieben diese positiven Resonanzen aus,

würde die Motivation zum sozialen Engagement wohl bald verloren gehen. So drückt sich dies im Rahmen unserer Vereinsarbeit oftmals durch die Zufriedenheit der eigenen Kompetenzerweiterung und die erfüllten Bilanzen der Projektteilnehmer aus. Aus dem eigenen positiven Erlebnis im Rahmen der Vereinstätigkeit, dem erweckten Interesse an der gemeinsamen Zielsetzung, dem Flair zur handwerklichen Tätigkeit und der Initiativkraft neue Erfahrungsräume zu schaffen formte sich die Gruppe junger Menschen, die heute das aktive Kernteam des Vereins bilden.

Am 11. Februar 2015 referieren bei der RG Basel die beiden Projektleiter von „Back to Basel“, Gabriel Wolf und Matthias Jeker, über die Rückführung der beiden Katamarane in die Schweiz.



RG-Törn: Stockholm (-Gävle)

Text: Silvio Ofner; Bilder: Crew



Eigentlich fing es nicht gut an, gar nicht gut. Unser RG-Törn Stockholm – Gävle, der nicht in Gävle enden sollte Ich war schon am Montag, 2. Juni in Stockholm, um ein bisschen Sightseeing zu machen. Die Stadt ist herrlich, das Wetter war sehr angenehm und das Hotel hielt Fahrräder bereit. Letztere sind das ideale Fortbewegungsmittel, denn die Stadt ist auf mehrere Inseln verteilt, aber auch weitgehend flach. Selbst auf der Fähre findet man sich wieder unter vielen anderen Velofahrern.

Am Donnerstag hatte ich schon einiges von der Stadt gesehen und wollte mich mit der Schiffsübernahme am Samstag befassen. Dann das Telefon: Der Vorskipper - noch fast eine Tagesreise von Stockholm entfernt - meldete ein Problem. Nun ja, das kann es geben, dachte ich mir. Um noch nachzudoppeln, fügte er hinzu: ein grösseres Problem - sie hätten am Morgen beim Auslaufen aus der letzten Bucht ihres Törns einen Stein getroffen, oder umgekehrt. Das Schiff sei schwierig zu steuern.

Einige Stunden später rief er wieder an, diesmal aus dem Yachthafen Wasahamnen in Stockholm. Bevor er mir Details am Telefon schildern wollte, riet er mir vorbeizukommen. Kein Problem, mit dem Fahrrad war ich in zehn Minuten dort. Tatsächlich, das Steuerrad liess sich einen Drittel nach Steuerbord und zwei Drittel nach Backbord bewegen, allerdings nur mit grossem Kraftaufwand. Keine Frage, das Schiff musste repariert werden. Das Ausmass des Schadens war natürlich nicht ersichtlich, nur Auswassern würde eine Abschätzung erlauben. Es war klar, man hat ja den Freitag um den Schaden zu beheben. Nicht aber in diesem Fall, denn am Freitag war Nationalfeiertag – an ein Auswassern war nicht zu denken.

Mich beschäftigte nun die Frage, wie sag ich's meiner Crew? Am Donnerstagabend trafen bereits einige Crewmitglieder im Hotel ein und bald darauf musste ich ihrer freudigen Stimmung beim Apéro in der Abendsonne auf der Hotelterrasse ein plötzliches Ende bereiten. Die Enttäuschung war gross. Vor allem, weil wir nur einen einwöchigen Törn vor uns hatten und es völlig unklar war, ob so eine Reparatur einen Tag dauert oder mehr als eine Woche, je nachdem, ob Ersatzteile für die „Cruising Swiss V“ angefordert werden müssen. Schnell spielten wir einige Möglichkeiten durch: Ersatzschiff chartern, Geldrückforderung, den Club verklagen, mehr Sightseeing ... vieles wurde erwogen.

Mit der engagierten Hilfe von Isabelle Rottenmanner und Andi Flückiger vom CCS-Generalsekretariat in Bern und mit kreativem Surfen seitens meiner Crew stand bald fest: Wir haben ein Charterschiff für uns acht Personen ab Samstag, etwa 6 sm von Stockholm entfernt. Und man staune: im Hafen gleich



daneben, in Gehdistanz, war weit und breit die einzige Möglichkeit, ein Schiff von der Grösse der Cruising Swiss V auszuwassern - allerdings erst am Montag. Mit diesen Aussichten kam wieder ein Lachen in die enttäuschten Gesichter meiner Crew zurück. Für ein paar unter uns war der Umstand, dass wir zwar am Samstag mit dem Charterschiff, einer Bavaria 46, auslaufen konnten, aber am Montag vielleicht wieder zur Werft zurückfahren müssen um die „Cruising“ auszuwassern, Anlass genug nicht in Euphorie zu verfallen. Schliesslich würde dies unsere Reisepläne stark einschränken. Wieso vielleicht wieder zur Werft zurückfahren? Es war schwierig rund um den Nationalfeiertag verlässliche Informationen oder gar einen festen Termin für das Auswassern zu erhalten. Um es kurz zu machen: Wir vereinbarten mit dem Törnbüro in Bern und mit der Nachfolgecrew, dass wir die Cruising, so sie denn überhaupt rechtzeitig repariert sein würde, am Samstag darauf nicht in Gävle übergeben würden, sondern im Hafen Gåshaga, der Charterbasis vor Stockholm. So beschlossen wir, am Samstag mit der „Cruising“ so gut es ging nach Gåshaga zu fahren, dort das Charterschiff zu übernehmen und am Sonntag in der Gegend zu segeln um am Montagmorgen zuerst einmal mit der Werft Kontakt aufnehmen zu können. Bald realisierte die ganze Crew, dass „in der Gegend zu segeln“ in den Schären gleichbedeutend ist mit



lossegeln. Denn dieses Traumrevier ist so vielfältig, dass man sich mühelos darin tummeln kann ohne zweimal denselben Weg machen zu müssen. Und so kam denn alles anders, als ich in den vergangenen Stunden befürchten musste, nämlich viel besser!

Herrliches Wetter mit zeitweise T-Shirt-Temperaturen und - für die Schären eben typisch - keine Wellen. Unter diesen Bedingungen wird auch Aufkreuzen zwischen den Inseln auf engstem Raum zum Spass. Dass dann am Sonntagabend die erste Inselsauna mit erfrischendem Bad im Schärengewässer gleich neben dem Hafen einlud, erhellte die Gesichter endgültig.

Das Telefon am Montagmorgen bestätigte: Wir könnten gleich kommen und die „Cruising“ auswassern. Fünf Seemeilen und das vor dem Frühstück! Das Auswassern war problemlos. Meine vage Vermutung wurde bestätigt: der Schaft eines der beiden Ruderblätter der Cruising war durch die Grundberührung so verbogen, dass das Ruder am Rumpf stark streifte. Der Schaden wurde fotografisch festgehalten und wir machten uns auf den Weg, um mit dem Charterschiff endlich unsere Segelferien anzugehen. Kaum zwei Stunden später, noch während des Frühstücks, rief die Werft an. Die „Cruising“ sei repariert, provisorisch zwar, aber bis Ende Saison sollte es reichen. Wir sollten das Schiff abholen, der Werft würde es im Wege stehen. Klar war uns, dass wir keine Lust verspürten, unser Gepäck und den ganzen Einkauf vom ohnehin schon bezahlten Charterschiff auf die „Cruising“ zu bringen. So liessen wir denn das Clubschiff im Charterhafen und setzten unseren sehr schönen Schärenörn fort.

Wir segelten nach Norden. Der Wind aus West mit 2-4 Bft brachte uns in die verkehrsreiche Bucht vor Vaxholm. Fähren, Ausflugsboote, Lastkähne und Yachten aller Art veranlassten uns, unter Motor am



GASTRONOMIE

**Pratteln / Kaiseraugst / Liestal
Basel / Muttenz / Münchenstein**

www.bruederli.com

061 811 42 84



Kastellet vorbeizufahren, um anschliessend dem ausgezeichnet betonnten Fahrwasser zu folgen. Unter Segel querten wir das Hauptfahrwasser der grossen Fähren, die zwischen Helsinki, St. Petersburg, Tallinn oder Riga und Stockholm verkehren. Vor dem Borgsundet mussten wir kurz anhalten um ein entgegenkommendes kleines Motorboot durchfahren zu lassen - die enge Stelle zwischen zwei Felsen erlaubte das Kreuzen nicht.

Nun folgte wieder Schärensegeln vom Feinsten. Das immer noch gut betonnte Nebenfahrwasser führte



uns WNW zum Ankerplatz Paradisviken. Und wirklich, nomen est omen: Wir waren zwar nicht die Einzigen, aber der wunderschöne Naturhafen bot alles, wovon wir träumten. Nach der sternklaren und sehr ruhigen Nacht segelten wir weiter nach NW, nun meist ohne einem anderen Schiff in Sichtweite. Der eher enge und lange Blidösundet wirkte wieder mehr belebt: An den Ufern reihten sich die Wochenendhäuser der Stockholmer malerisch aneinander. Fejan, unser nächstes Ziel war ein Insidertipp von Andrea. Laut Seekarte bot die Insel keine geschützte und öffentlich zugängliche Bucht und der im Handbuch

RB YACHTING

RB Yachting GmbH
Die Bootswerft in der Region Basel

Güterstrasse 74
4133 Pratteln / BL

www.rbyachting.com
info@rbyachting.com

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



erwähnte Platz am Steg vor dem Restaurant mit Heckanker erschien uns wenig gemütlich, zumal er dem inzwischen auf Nord gedrehten Wind ausgesetzt war. Doch zu unserer Überraschung fanden wir einen brandneuen Steg mit Mooringleinen vor, immer noch eher eine Seltenheit im Norden. So festgemacht und dank dem zweiten Saunagang, entpuppte sich Fejan als erholsamer Aufenthaltsort.

Am nächsten Tag meinte es der Wind auf unserem Kurs nach SSE zeitweise gut mit uns, manchmal mussten aber die Segel auch gestrichen und der Motor zu Hilfe genommen werden. Unsere Absicht, auf Möja-Langviken Wasser zu bunkern, mussten wir aufgeben. Die Wassertiefe beim kurzen Fähranleger war für uns zu gering. So zogen wir weiter im Wissen, einen vollen zweiten Wassertank zu haben. Und wieder lagen wir am Abend vor Anker, nun in der traumhaft schönen Bucht Träskö-Storö. Einige Crewmitglieder übertrumpften sich gegenseitig mit ihren Kochkünsten. Nicht nur, aber auch sehr zur Freude des Schreibenden.

Auf schönen Umwegen gelangten wir am nächsten Tag nach Grinda. Der kleine Gästehafen, bestehend aus zwei Stegen, liegt vor der typischen schönen



Schäreninsel. Nachdem sich unsere Köche so ausgezeichnet hatten und die Vorräte ein kulinarisches Potpourri zuliessen, nutzten wir nur die Dusche neben dem Restaurant sowie die etwas abseits gelegene Sauna.

Der letzte Tag gewährte uns noch einmal traumhaftes Schärensegeln. Aufkreuzen zwischen Inseln, gefolgt von gemütlichem Raumwindsegeln im nächsten Inselkanal, brachte uns kurzweilig unserem Ziel entgegen. Die Mittagspause in Vaxholm mit einem bei Seitenwind anspruchsvollen Hafenmanöver - meisterlich ausgeführt von Gioia - passte zum äusserst gelungenen Tag. Zurück im Charterhafen, fanden wir die „Cruising Swiss V“ vor, die darauf wartete, mit der Nachfolgecrew aufzubrechen. Wir gönnten uns ein hervorragendes Essen im modernen Hafenrestaurant von Gåshaga und liessen unseren Törn gemeinsam Revue passieren.

Das begeisterte Team: Alina, Andrea, Antonio (Skipper 2), David, Gioia, Martin, Nina, Silvio (Skipper 1)



„Prix Offshore 2014“ für „Mr. Blues“

Text: Rahel Sameli, Antonio di Criscio, Willi Leu; Bilder: Willi Leu, Rahel Sameli



Bereits im April 2014 referierte RG-Mitglied Willi Leu in der Mittenza über seine Weltumsegelung in den Jahren 2011/12. Der spannende Bericht war Grund genug für die Jury des „Prix Offshore“, Willi Leu zum Preisträger des Basler Wandpokals zu ernennen. Die Verleihung des „Prix Offshore 2014“ fand wiederum anlässlich des Neujahrsapéros statt, dieses Mal im Foyer des Theater Basel. Nach einer Führung hinter den Theaterkulissen und einer ersten Apérorunde oblag es Jury-Präsident Silvio Ofner, den neuen Preisträger vorzustellen und Willi Leu das Wort zu geben.

Willi fasste für die Anwesenden nochmals seine Reise zusammen und untermalte seine Worte mit einigen wunderbaren Bildern, welche an diesem Winterabend sicher alle zum Träumen anregten.

Für die Zeit nach seiner vorzeitigen Pensionierung plante Willi schon lange eine Weltumsegelung und sah sich deshalb im Jahr 2006 nach einem geeigneten Segelschiff um. Aus finanziellen Überlegungen



entschied er sich, eine Jeanneau 45 im Kaufcharter über Suncharter zu erwerben. Immer wieder fragen sich viele Segler, ob eine solche Serienyacht ab der Stange, und erst noch ein ehemaliges Charterschiff, für eine solch' strapaziöse Fahrt überhaupt geeignet sei.

Eine Antwort auf diese Frage ist Willis erfolgreiche Weltumsegelung und seine Erfahrung dabei, dass seine Yacht oft zuverlässiger als andere Top-Yachten während der Weltumsegelung war. Vor dem Start musste Willi seine Jeanneau 45 jedoch gemäss Vorgaben der ARC (Atlantic Rally for Cruisers) mit zusätzlicher Technik und Sicherheitsausrüstung ergänzen. Im November 2011 startete Willi schliesslich zusammen mit Freunden zu seinem lang gehegten Traum: In 586 Tagen und mit über 36 000 zurückgelegten Seemeilen segelte er mit seiner „Mr. Blues“ einmal um die Welt, dies unter weitgehender Ausnutzung der Passatwinde.

Die erste Etappe führte von Elba nach Madeira. Dort wurden die Tage genutzt um einzukaufen, zu waschen, reparieren und Essen zu bunkern. Um pünktlich beim ARC-Start anfangs Januar 2012 auf St. Lucia (Karibik) zu sein, hiess es am 28.11.11 „Leinen los“ – die grosse Atlantiküberfahrt konnte beginnen. Ausgerechnet am Nikolaustag kam es zu einer Patenthalse und trotz Bullentalje brach das Lümmellager, was einem Supergau gleich. Der Baum und der Mast wurden getrennt und eine Notreparatur durchgeführt.

Knapp drei Wochen später hiess es Land in Sicht: Barbados. Von dort wurde die „Mr. Blues“ in die Rodney Bay auf St. Lucia verholt. Nachdem das Schiff wieder auf Vordermann gebracht worden war, fiel



am 8.1.12 der Startschuss zur ARC-Weltumseglung – ein einmaliges Erlebnis. Nicht nur, weil die „Mr. Blues“ einen Traumstart hinlegte, sondern weil es auch spannend war, mit 28 weiteren Schiffen fast auf Tuchfühlung zu segeln: Positionskämpfe an der ersten und zugleich auch einzigen zu umrundenden Boje, Wahl des Kurses, um an eben dieser Boje vortrittsberechtigt zu sein.

Die Route führte nach Südwesten in Richtung San Blas Inseln und weiter in die Shelter Bay in der Nähe Collons an der Nordeinfahrt des Panamakanals. Auf dringende Reparaturarbeiten und Einkäufe erfolgte dort zusammen mit zwei weiteren Schiffen die Einfahrt in die ersten drei Schleusen des Panamakanals. Ein pro Schiff zugewiesener Advisor (Lotse) half der Crew, diese problemlos zu durchfahren.

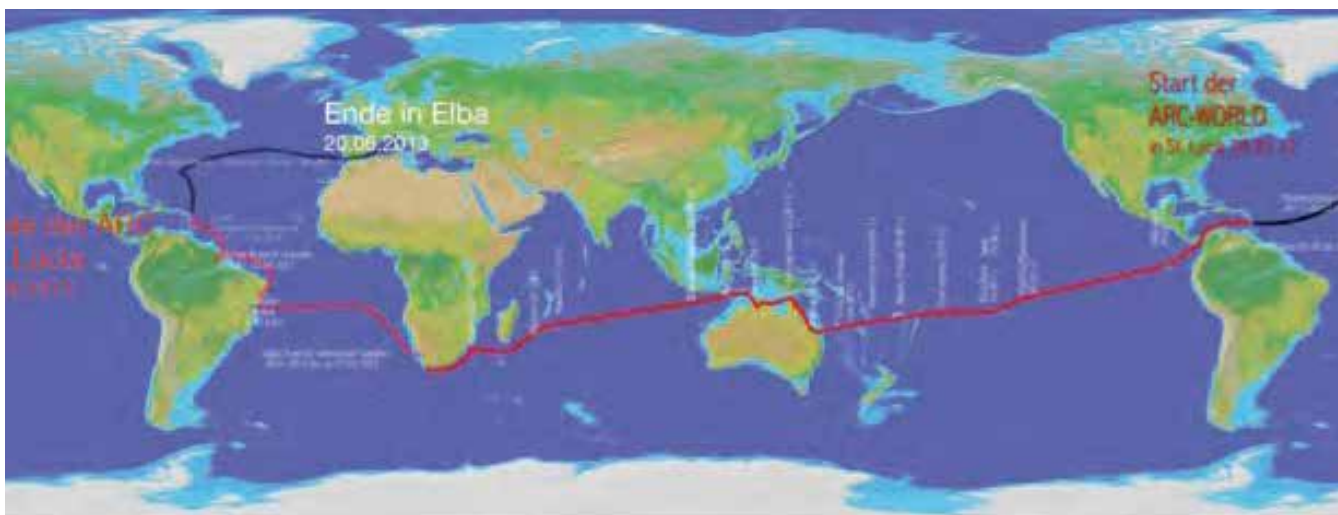
Eine eindruckliche Fahrt durch den Gatunsee begann. An unzähligen Inseln vorbei, in vielen Windungen, führte der Kanal südwärts dem Pazifik entgegen und somit auch zu den drei letzten Schleusen, die hinaus in den Pazifik führten. Das Gefühl, nicht mehr einfach umdrehen zu können, überkam Willi. Es er-



schien einfacher, den Heimweg westwärts anzutreten, als zurück durch den Kanal.

Am 13.2.12 startete die ARC-Flottile von Panama aus in Richtung Galapagos, weiter zu den traumhaft schönen Südseeinseln der Marquesas, Tuamotus, Tahiti, Moorea, Bora Bora, Rarotonga, Fidji und Vanuatu. Etliche Wochen später die Durchfahrt durch das Barrierereef zum Etappenziel Mackay (Queensland) in Australien. Die weiteren Etappen in Richtung Südafrika waren Darwin, Bali, Lombok, Christmas and Cocos Islands, Mauritius und La Réunion.

Zwischenzeitlich war es bereits November. Im Zweiterteam startete Willi die Passage nach Richardsbay (Südafrika). Zum ersten mal schaffte es die „Mr. Blues“ während einer Etappe aufs Podest. Als zweites Boot erreichte „Mr. Blues“ nach rund 1400 Seemeilen das Ziel. Bevor die nächste Herausforderung, das Umrunden des Kaps der Guten Hoffnung, angegangen wurde, widmete sich Willi einige Wochen der Schönheit Südafrikas. Mit einem Mietauto erkundete er das Hinterland.





Am Weihnachtstabend hiess es von der Richards Bay aus „Leinen los“ für harte 750 sm nach Cape Town. Starke Strömungen, starker Wind, hohe Wellen, Regen und Sonne wechselten sich ab. Die nächste Regatta startete schon nach nur drei Tagen in Kapstadt.

Auf St. Helena, jener Insel, auf der Napoleon Bonaparte im Exil seine letzten Monate verbracht hatte, wurde eine drei tägige Wettkampfpause mit Segelreparaturen und Sightseeing verbracht. Nach dem ersten Podestplatz in Afrika beendete „Mr. Blues“ am 2.2.13 erneut eine Etappe unter den ersten Schiffen. Als drittes Boot erreichte Willi und seine Crew einen weiteren Kontinent, genauer: die Stadt Salvador da Bahia in Brasilien. Zu dieser Zeit begann auch der traditionelle Carneval do Brasil. Die nächste Etappe von Fortaleza nach Grenada war zugleich die letzte als Regatta gefahrene Strecke und in Grenada stand die Mr. Blues zum zweiten Mal als drittes Schiff auf dem Treppchen.

Bei der Einfahrt zur Marina Phare Bleu auf St. Lucia passierte ein Missgeschick, die „Mr. Blues“ fuhr auf ein Riff auf. Dank schneller Reaktion gelang es



der Crew, das Schiff auf dem Riff mit jeder Welle ein wenig zu drehen und das Schiff damit nach wenigen Wellen mit dem Bug gegen die heranrollende Brandung auszurichten. Mit Hilfe der extrem schnell herbeigeeilten Marina Crew, war „Mr. Blues“ schon nach kürzester Zeit wieder frei gekommen. Ausser einem gebrochenen Ruder und einigen Kratzern an der Bleibombe war dem Boot nichts geschehen. Nach der ARC-Abschiedsparty in der Rodney Bay stand die «Single handed»- Rückkehr von Bermuda über den Atlantik zu den Azoren bevor. Eine Erfahrung, die Willi nicht missen möchte. Einerseits erfüllt ihn heute mit Stolz, den Atlantik allein bezwungen zu haben, andererseits zeigte ihm diese Erfahrung auf, was es für Körper und Geist bedeutet, praktisch ohne Schlaf auskommen zu müssen. Im Nachhinein beurteilt er sie als seine Königsetappe. Die letzte Etappe führte ihn von den Azoren durch die Strasse von Gibraltar, Mallorca nach Korsika und am 20. Juni 2013 erreichte Willi mit seiner „Mr. Blues“ den Ausgangshafen Portoferraio auf Elba.

Mit seiner Präsentation über seine Weltumsegelung überzeugte Willi die anwesenden RG-Mitglieder, dass der „Prix Offshore 2014“ einen würdigen Preisträger gefunden hat. Die RG Basel wünscht ihrem Mitglied und Preisträger weiterhin viel Erfolg bei seine zukünftigen Unternehmungen!

Eindrücke vom ISAF Safety Training

Text & Bilder: Domenig Weyermann



Freundlicherweise wurde ich angefragt, ob ich ein paar Zeilen über das ISAF-Sicherheitstraining der RG Basel schreiben würde, das ich im November 2014 besucht hatte. In diesem zweitägigen Training gab es keine aussergewöhnlichen Vorkommnisse (der eine oder andere hat etwas Wasser geschluckt), darum kann nichts aus dem Nähkästchen erzählt werden. Ich hoffe jedoch, meine Eindrücke können Interessierten bei der Entscheidung helfen, ob diese Zusatzausbildung für sie einen Mehrwert darstellt.

Für wen ist eine Teilnahme sinnvoll?

Der Kurs richtet sich an alle Segler, unabhängig von der Funktion. Überdies ist die Teilnahme an einem solchen Sicherheitskurs sinnvoll für Regattierende. Bei Notfällen auf See zeigt sich, wie wichtig es ist, dass möglichst alle an Bord über Kenntnisse aus einem Erste Hilfe-Kurs für die See verfügen. Die Ausbildungsinhalte sind nicht aussergewöhnlich, jedoch kann richtiges Handeln zum richtigen Zeitpunkt den Unterschied zwischen einem kleinen Zwischenfall und einem Totalausfall bedeuten. Ziel des Kurses ist es, das Schiff wieder sicher in den nächsten Hafen zu bringen mit einer kompletten Besatzung.

Wie schnell passiert es, dass auf einem Schiff eine kleine Unachtsamkeit zu einer erheblichen Gefahr anwächst. Auf Hochsee kommt die Rettung nicht mit dem Krankenwagen oder dem Feuerwehrauto in 10 Minuten. Nach Murphy kommt ein Unglück selten allein und die Fehlerkette vervielfacht sich im Quadrat.

Deshalb verlassen wir uns lieber auf Yhprums Gesetz: "Alles, was funktionieren kann, wird auch funktionieren". Natürlich nur, wenn wir die Massnahmen kennen und anwenden, welche im richtigen Moment adäquat sind. Und genau darum geht es im ISAF-Sicherheitstraining.

Pyrotechnik an Bord

Am ersten Kurstag starteten wir mit dem Thema Notsignale und der Handhabung von Notraketen. Auf dem Schiessplatz schossen wir diese nach kurzer Einweisung gekonnt in den Himmel, um auf uns aufmerksam zu machen und uns anschliessend unschuldig in orangen Nebel zu hüllen. Das war auch notwendig, hat doch die beste Armee einen Spähtrupp auf uns angesetzt, da die Schiessplatzeservationes an den Platzkommandanten nicht richtig weitergeleitet worden war.



Der Einsatz von Notsignalen hatte vorher noch kein Teilnehmer während einer Sicherheitseinweisung an Bord geübt - was ja auch verboten ist - und deshalb war das Interesse am praktischen Üben entsprechend gross. Es gibt verschiedene Signale, welche für unterschiedliche Zwecke eingesetzt werden, die Anzahl der Notsignale auf einem Schiff ist beschränkt und deshalb sind sie ganz gezielt einzusetzen, damit die Alarmierung erfolgreich endet.

Feuer an Bord und was jetzt?

In einem weiteren grossen Block hatten wir die Möglichkeit, verschiedene Arten von Feuer zu bekämpfen. Wir konnten die ganze Palette der Brandbekämpfung selber üben mit Löschdecke, Wasser, und Feuerlöscher (Schaum-, Pulver- und Kohlenstoffdioxid) - alles wurde mehrmals geübt. Die am Anfang deutliche Unsicherheit wich schnell einer gekonnten Attacke auf das Feuer und die verschiedenen Techniken wurden verinnerlicht.

Besonders interessant waren die Vorfürungen von Verpuffungen, welche bei Öl und Metall entstehen. Dank des erfahrenen Brandbekämpfungsteams konnten wir von ihrem Know-How voll profitieren. An dieser Stelle nochmals besten Dank.

Sollen wir das Schiff verlassen und die Rettungsinsel beziehen?

Nach einer Verschiebung ins nahe Ausland enterten wir im Wellenbad eine kleine und eine sehr kleine Rettungsinsel - beide entsprechen den geltenden Normen - mit weniger als 2m² Platz für sechs Personen. Der Einstieg mit einer Schwimmweste ohne fremde Hilfe ist nicht einfach und kann auch misslingen. Mit gutem Teamwork konnten wir das wacklige Innere besetzen. Mit Ziehen und Schubsen sind wir alle auf dem Bauch ins Innere gerutscht. Danach war Wasser schöpfen angesagt, denn die Rettungsinsel war voller Wasser, mindestens 10 cm hoch. Da Salz-

wasser nicht wirklich trocknet, ist der Aufenthalt in einer Rettungsinsel eine sehr feuchte Angelegenheit!

Ist es auf dem Boot schon eng, dann ist die Rettungsinsel eine klare Verdichtung und ist für eine gestresste Crew schlimmer als "Holt mich hier raus ich bin ein Star". Dagegen ist ein gekentertes oder mit Wasser gefülltes Boot, welches nicht zwingend verlassen werden muss (z.B. Feuer), immer noch ein 5-Sterne Hotel. Trotzdem möchte ich auch etwas Positives über die Rettungsinsel anmerken: Der Notproviant macht einem Fast-Food Restaurant alle Ehre. Die Vorstellung jedoch, mit dem Team ein paar Tage oder Wochen in der Rettungsinsel zu chillen, hat uns dennoch nicht überzeugt. Die Frage sei erlaubt, ob die Rettungsinsel eine Erlösung oder eine Bestrafung darstellt. Auf jeden Fall haben wir mit dem Üben des Ernstfalls einen wichtigen Eindruck gewonnen.

Analyse MOB

Anhand der Analyse eines Vorfalles mit Todesfolge für ein Besatzungsmitglied der Segelyacht SPECIAL ONE vor Fehmarn, konnten wir die Fehlerkette verfolgen und feststellen, dass Murphys Gesetz "Whatever can go wrong will go wrong" voll zur Anwendung kam. Mehr dazu via Link am Textende.

Medizin auf See

Zurück in Basel, ging es um die elementarsten Nothilferegeln, welche zu jeder Zeit auch im Alltag zu bewältigen sind. Philipp Honigmann, unser Ausbildungsarzt, brachte es auf den Punkt: "So lange du Schmerzen spürst, bist du nicht akut gefährdet". Schlussfolgerung: Ein "Mayday" ist in einer solchen Situation möglicherweise nicht angebracht.

Während es bei einem medizinischen Notfall an Land lediglich wenige Minuten dauert, bis professionelle medizinische Hilfe eintrifft, kann dies auf See Stunden oder manchmal sogar Tage dauern. Inso-





fern ist die Erste Hilfe an Bord für lange Zeit oft auch die einzige Hilfe und sollte entsprechend kompetent durchgeführt werden. Ein Heli-Einsatz für jeden verstauchten Finger wie in den Alpen, gibt es auf See nicht (2012 über 10'000 Rettungseinsätze mit dem Heli in der Schweiz) - eine Alarmierung auf See darf nur bei akuter Lebensgefahr erfolgen.

Wir wurden auf die extreme Gefahr aufmerksam gemacht wenn wir über Bord gehen. Die unerwartete Schockkühlung beim MOB verkürzt die Rettungszeit auf wenige Minuten. Die Kälte ist des Seemanns grösster Feind. Die Körperreflexe beim Eintauchen in kaltes Wasser lassen sich nicht unterdrücken, das Anhalten der Luft unter Wasser wird auf maximal 10 Sekunden reduziert; wer jetzt noch nicht an der Wasseroberfläche ist, zieht Wasser in die Lunge - mit allen Folgen die sich daraus ergeben. Eine automatische Rettungsweste und der Lifebelt am richtigen Ort eingepiekt helfen hier, vgl. Link "Seenot Rettungsarzt Dr. Kohlfahl, Cuxhaven" > "Kann Kälte töten?"

Nicht zu vergessen ist die Seekrankheit, welche bei schwerem Wetter verstärkt anzutreffen ist. Ein Nasenspray scheint zu helfen, der von einem Apotheker hergestellt werden kann. Viele Mittel wurden ausprobiert, jede Person reagiert anders, man muss sich an die wirksamen Mittel herantasten. Zum Abschluss der medizinischen Einheit gab es eine praktische CPR-Übung (Cardiopulmonale Reanimation) unter fachärztlicher Leitung von Philipp Honigmann. Alleine dieser Refresher hat uns gezeigt, dass wir dringend ein Update benötigen.

Seemannschaft

In diesem Teil des Trainings ging es um die Skipper-Verantwortung, um die Planung, die Führung und das Coaching der Crew. Ein kurzes intensives Führungsseminar, um die optimalen Voraussetzungen für einen erfolgreichen Törn zu erreichen. Das fängt bei

der Planung an und endet im Zielhafen. Alles was dazwischen liegt, sollte zu keiner Überraschung führen. Die richtigen Entscheidungen bei Schwerwetter, Reparaturen an Bord (Motor oder elektrisch), Navigation und vieles mehr sind gefragt.

Es ging in diesem Block jedoch auch darum, den Notfall zu erkennen und die notwendigen Massnahmen zu treffen. Welche Massnahmen führen am effizientesten zu einer Entschärfung? Wie gehen wir vor, sollte trotzdem eine Abbergung erfolgen müssen? Was erwarten die Rettungskräfte von uns und wie können wir die SAR optimal beim Einsatz unterstützen?

Seefunk

Im Modul "Funk" wurde uns vermittelt, dass die richtige Person am Funk mit etwas Englischkenntnissen eine schwierige Situation meistern kann. Eine gute Einweisung und Spickzettel neben dem Funkgerät helfen im Stress, die Kommunikation richtig zu führen und erleichtert den SAR-Einheiten die schnelle Ortung und die richtige Wahl der Einsatzmittel. Dieser Kurs ersetzt eine SRC Ausbildung keineswegs, als Refresher jedoch top geeignet.

Meteo

Bei jedem Törn, speziell bei einem längeren Schlag und in unbekanntem Gewässern, ist die Wettervorhersage und deren richtige Analyse das A und O für die Törnplanung. Bei einem Tagesschlag besteht die Möglichkeit, das Auslaufen zu verschieben, auf hoher See ist diese Auswahl nicht vorhanden. Deshalb ist das genaue Beobachten des Wetters im Revier und die Wettervorhersage für einen Törn ganz entscheidend. Ein Plan B sollte deshalb immer bereit sein - nein, die Rettungsinsel fällt nicht darunter!

Abschluss

Am späten Samstagnachmittag wurden die Prüfungsfragen verteilt und es kam eine kurze Hektik auf, welche sich alsbald in Wohlgefallen auflöste. 100% der Teilnehmer haben den Test bestanden. Vermutlich waren die Fragen zu trivial oder die Teilnehmer hatten an den richtigen Stellen gut aufgepasst! Zum Schluss nochmals einen herzlichen Dank an die Organisatoren und die Kursleiter, welche für einen abwechslungsreichen Kursverlauf sorgten.

Interessante Links im Internet:

Tod eines Besatzungsmitglieds der Segelyacht SPECIAL ONE: <http://goo.gl/c4n56Y>

Unfallberichte des BSU: <http://goo.gl/VJPn8A>

Seenot Rettungsarzt Dr. Kohlfahl, Cuxhaven: <http://www.dr-kohlfahl.de/praxis-wissenswertes/segler.html>

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

RG-Schnuppertörns im Mittelmeer

Text & Bilder: Rahel Sameli

Seit 2014 bietet die RG Basel für interessierte Neusegler und Wiedereinsteigerinnen Schnuppertörns an. Diese Törns finden im Mittelmeer statt, einer vor den Sommerferien, der andere in der Zeit um die Herbstferien herum. Ich hatte die Gelegenheit, bei beiden Törn mit dabei zu sein, einmal als Skipperin, einmal als Co-Skipperin, beides Mal im gleichen Revier und auf dem gleichen Schiff, einer Sun Odyssey 409.

Im Gegensatz zum Ausbildungstörn in Saint-Malo und den Törns auf einem CCS-Schiff, sind die Schnuppertörns für Interessierte geeignet, die erste Erfahrungen auf dem Salzwasser sammeln möchten oder vor langer Zeit Gelerntes wieder auffrischen oder festigen möchten. Das Mittelmeer eignet sich deshalb dazu, weil weder Gezeiten und Strömungen den Tagesablauf ungemütlich werden lassen können noch - in der Regel - das Wetter allzu hart ist. Zudem sind die Törngebiete im Mittelmeer von der Schweiz aus gut erreichbar.

Sowohl beim Frühsommer- als auch Herbst-Schnuppertörn wartete das Schiff in Portisco, ca. 20 km nördlich von Olbia/Sardinien gelegen, auf unsere Crew. Nach der Schiffsübernahme, dem Einkauf und der Sicherheitseinweisung reichte es uns bei beiden Törns, bereits den Abend in einer nahe gelegenen Bucht fernab von den anderen Charterschiffen zu verbringen - noch keine 12 Stunden unterwegs und gefühlsmässig trotzdem ganz weit weg vom Alltag.

Nach einem sonntäglichen Morgenbad und mediterranem Frühstück starteten wir so richtig in unsere Segelwochen, die beide Male Richtung Norden nach Korsika führten und schliesslich wieder zurück in den Ausgangshafen nach Portisco.

Anfangs entlang der Costa Smeralda und dem Madalena Archipel, trennten sich die Routen des Frühsommer- und Herbsttörns ab dem zweiten Tag aufgrund der Windvorhersagen. Der drohende Mistral anfangs Juli machte uns den Entscheid einfach, an die korsische Ostküste nach Porto Vecchio zu fahren, während uns die Windverhältnisse im Herbst erlaubten, unsere Route unseren Vorlieben anzupassen, so dass wir - klassisch - von Sardinien nach Bonifacio übersetzten und anschliessend sogar noch die schöne korsische Südwestecke und ihre Ankerbuchten entdecken konnten.

Während wir im Herbst bei schönen Wetterbedingungen freie Hand hatten, das geplante Programm umzusetzen, lernte die Schnupper-Crew im Juli vor allem den Mistral und dessen Auswirkungen kennen - nichts desto Trotz stellte sie sich den anspruchsvollen Bedingungen.

Wie es zum Segeln gehört, bestimmen die äusseren Bedingungen zu einem grossen Teil einen Segeltörn. Während auf dem einen Törn zeitweise richtig Ferienstimmung aufkam, erwies sich der andere Törn mehr als sportliche Segelwoche. Aber es sind ja gerade diese Facetten, die den Reiz für uns SeglerInnen ausmachen.

Unsere Schnupper-Crews hatten jedenfalls auf beiden Törns Gelegenheit, den äusseren Gegebenheiten angepasst, sich mit dem Leben an Bord vertraut zu machen, Seemannschaft einzuüben und seglerische Fähigkeiten zu erlernen oder zu vertiefen.

Auch in der Saison 2015 finden zwei Schnuppertörns statt, vgl. dazu Hinweise auf S. 17.





Protokoll der 48. ordentlichen Generalversammlung des CCS Basel Freitag, 7. November 2014

19.00 Uhr, Restaurant Mittenza, Hauptstrasse 4, 4132 Muttenz

Traktanden:

1. Begrüssung durch den Captain
2. Wahl der Stimmzähler und des Tagespräsidenten für Trakt 7
3. Genehmigung des Protokolls der GV vom 8. November 2013 (im Jahrbuch publiziert)
4. Jahresbericht des Captains, Genehmigung
5. Jahresrechnung 2013/2014 (Tischauflage), Kontrollstellenbericht, Genehmigung
6. Entlastung des Vorstands
7. Wahl des Captains und des Vorstands
8. Wahl der Revisoren
9. Ernennung von Ehrenmitgliedern
10. Anträge von Mitgliedern (diese sind gemäss Statuten rechtzeitig einzureichen).
11. Jahresprogramm 2014/2015
12. Budget 2014/2015, Mitgliederbeiträge, Genehmigung
13. Aufnahme und Ausschluss von Mitgliedern, Genehmigung, Begrüssung von Neumitgliedern
14. Ehrung der scheidenden Vorstandsmitglieder
15. Programm GV CCS Schweiz
16. Diverses

1. Begrüssung durch den Captain

Der Captain Lukas Landmann begrüsst um 19.00 Uhr die Anwesenden.

Entschuldigt haben sich folgende 36 Mitglieder:

Rudolf Vogel, Susanne Honegger, Hansruedi Fantl, Maja Fantl, Christine Münzer, Dieter Wiggli, Alexander Häni, Christine Braun, Peter Braun, Sibylle Wagner, Urs Schweizer, Martin Schaub, Udo Binninger, Arnold Flückiger, Elisabeth Foley, Heinz Merzweiler, Gertrud Merzweiler, Orlando Meyer, Rolf Tschäppeler, Thomas Mundschin, Tomaso Pfenninger, Rosetta Ruzza, Peter Ganzmann, Werner T. Müller, Fredi Schüpbach, Daniel Neddermann, Lily Zweifel, Martin Zweifel, Christine Luder, Walter Herrlich, Christoph Müller, Susanne Bumann, Martina Münch, Susanne Müller, Oscar Cosa, Jean-Marc Buttlinger

Anwesend sind folgende 54 Personen:

Ursula Bischoff Brefin, Matthias Brefin, Hansruedi Zingg, Constantin Sluka, Maja Graf, Christian Schlegl, Vesna Dengl, Gertrud Heiber, Peter Heiber, Andreas Luder, Thomas Indermühle, Niklaus Friederich, Gilbert Rychen, Andreas Huber, Barbara von Wyl, Karl Freivogel, Fred Kaemmer, Markus Stäuble, Albert Stolz, Ned Ulrich, Michel Müller, Felix Hurter, Hans Rudolf Roth, Hugo Buser, Martina Weiss, Christoph Rosenthaler, Hans Litscher, Christine Litscher, Paul Künzli, Thomas Weiss, Fred Widmer, Vreny Künzli, Barbara Buser, Susanne Rhinow, Dieter Widmer, Werner Meier, Martin Heller, Markus Scharowski, Sibylle Scharowski, Enrique Marlés, Jacqueline Hug, Daniel Zingg, Günter Scherf, Daniel Contich, Daniel Schenk, Felix Buser, Antonio Di Criscio, Roger Gersbach, René Lattmann, Silvio Ofner, Nathalie Meyer, Rahel Sameli, Eva Litscher, Lukas Landmann

2. Wahl der Stimmenzähler

Markus Scharowski und Ned Ulrich wurden einstimmig als Stimmenzähler gewählt.

Als Tagespräsident wurde Christoph Rosentaler einstimmig gewählt.

3. Genehmigung des Protokolls der GV vom 8. November 2013 (im Jahrbuch publiziert)

Das Protokoll der GV 2013 wurde von der Generalversammlung einstimmig genehmigt.

4. Jahresberichts des Captains, Genehmigung

Danach präsentierte der Captain den Bericht zum vergangenen Vereinsjahr und fügte die Entwicklung des CCS Schweiz als weiteren Punkt ein.

Wie schon länger bekannt ist, wurden im Vereinsjahr 2013/2014 die Weichen im Zentralclub neu gestellt, wobei zwei Megaprojekte die Hauptpunkte bilden. Zum einen ist dies das RYA Yachtmaster Curriculum (Ehemals „Projekt Marlin“) und zum anderen das Projekt CCS 2015 (ehemals Projekt FUTURO).

RYA: Der CCS bildet von der RYA anerkannte Yachtmaster aus, führt Prüfungen durch und stellt im Auftrag des SSA Bescheinigung aus. Offene Fragen, die in naher Zukunft beantwortet werden müssen, stellen sich nach der Qualität, den Konsequenzen für den Schiffbetrieb und den Konsequenzen für die Ausbildung.

CCS 2015: Die GV CCS Schweiz 2013 hat die Grundlagen (Leitbild, 10 strategische Grundsätze) verabschiedet. Das Modell CCS 2015 trennt strategische (Commodore, Zentralvorstand und Fachkommissionen) von operativer (Generalsekretariat) Führung. Das teil-professionalisierte GS führt das Tagesgeschäft, was einer grundsätzlichen Umstellung des Clubgedankens (teilweiser Ersatz des Milizprinzips durch Angestellte) entspricht. Die Opposition gegen dieses Modell wird getragen von der kürzlich gegründeten IG Skipper, welche einen Gegenvorschlag zu Handen der GV 2014 erarbeitet hat.

Die Kernpunkte der letztjährigen Entwicklung der RG Basel bildeten erneut die Sicherstellung der Kontinuität in den Bereichen Anlässe, Ausbildung, Jugend- und Einsteigertörns, Jahrbuch sowie Finanzen. Weiter stand die Pflege der Mitgliederdatei sowie die Aufdatierung und Instandhaltung der Homepage im Mittelpunkt.

Eine Herausforderung für das kommende Vereinsjahr ist sicherlich die Mitgliederentwicklung, da diese in der RG Basel trotz Marketing- und Werbemaßnahmen immer noch stagnierend ist. Ebenfalls sind die steigenden Ansprüche der Kursteilnehmer eine Herausforderung an unser Milizsystem und müssen in Zukunft im Vorstand angegangen werden. Zudem stellt die zunehmende Komplexität der Kurse (z.B. ISAF) eine weitere Herausforderung für die RG Basel dar. Eine weitere Herausforderung betrifft die Vorstandstätigkeit und deren Vereinbarkeit mit Beruf und Familie. Auch der Vorstand der RG Basel steht an der Grenze der Milizfähigkeit und eine aktive Mitarbeit der Mitglieder in verschiedenen Bereichen wäre wünschenswert. Gesucht werden vor allem ein/e Nachfolger/in für das Ressort Jahrbuch sowie ein/e Referent/in für den Dieselmotorenkurs und eine/n Materialwart/in für das Lager in Ziefen.

Im letzten Jahr hat es keinen Ausschluss gegeben, jedoch hat ein Mitglied seine letzte Reise angetreten. In einem Moment der Stille gedenken die Anwesenden des verstorbenen Arthur Marti.

Beinahe alle Kurse konnten durchgeführt werden. Die Ausbildungskurse waren im Vereinsjahr 2013/2014 mittelmäßig gut besucht und es musste gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme der Teilnehmerzahl um 28% verzeichnet werden.

Alle Törns wurden erfolgreich durchgeführt. Der Ausbildungstörn in St. Malo war in diesem Jahr mit 15 Teilnehmern auf 4 Schiffen unterwegs. Das Konzept des Jugendtörns hat sich auch in diesem Jahr bewährt. Ebenso wurden in Sardinien zwei Schnuppertörns sowie ein Thementörn erfolgreich durchgeführt. Auch die beiden durchgeführten RG-Törns haben, trotz einigen Hindernissen, zu

einem erfolgreichen Vereinsjahr beigetragen und zeigen, dass das Grundziel des Zusammen-Segelns in der RG Basel gelebt wird.

Den vielen Helferinnen und Helfern in den verschiedensten Chargen wurde herzlich für ihre Leistung vor und hinter den Kulissen gedankt, denn ohne sie wäre das aktive Clubleben nicht denkbar.

Der Jahresbericht wurde einstimmig genehmigt.

5. Jahresrechnung 2013/2014, Genehmigung auf Basis des Kontrollstellenberichts

Das Vereinsjahr schloss mit einem Verlust von Fr. 14'392.- ab, dies unter anderem auf Grund der schwankenden Kurseinnahmen, welche tiefer waren als budgetiert.

Das Vereinsvermögen beträgt nach Abschluss der Kasse 2013/14 Fr. 98'796.-

Der Revisor, Hans Rudolf Roth, bestätigte in seinem schriftlichen Bericht, dass er die Kasse revidiert und für gut befunden hat.

Die Jahresrechnung wurde von der GV einstimmig genehmigt.

6. Entlastung des Vorstands

Der Vorstand wurde durch die GV ohne Gegenstimme entlastet.

7. Wahl des Captains und des Vorstands

Folgende Vorstandsmitglieder reichten ihren Rücktritt aus dem Vorstand auf Ende des Vereinsjahrs ein:

- Felix Buser, Vice-Captain
- Daniel Schenk, Ausbildungschef
- Roger Gersbach, Jugend, Törns und Regatten
- Nathalie Meyer, Marketing, Mitgliederwerbung
- Daniel Petz, Informatik, Projekte

An ihrer Stelle wurden Niklaus Friederich (Vice-Captain), Günter Scherf (Sekretär, Mitglieder- und Kursverwaltung) und Jacqueline Hug (Anlässe) für den Vorstand neu vorgeschlagen.

Die bisherigen Vorstandsmitglieder Antonio Di Criscio (neu Ausbildungschef), Silvio Ofner (neu Jugend, Törns und Regatten), René Lattmann (Kassier), Rahel Sameli (Jahrbuch, bis GV 2015) und Lukas Landmann (Captain, bis GV 2015) stellten sich zur Wiederwahl.

Weiter sind Nathalie Meyer (Marketing), Fredi Schüpbach (Material) und Daniel Contich (Webmaster) im nächsten Jahr in verschiedenen Funktionen für die RG tätig, werden jedoch nicht Einsitz in den Vorstand nehmen.

Christoph Rosenthaler leitete als Tagespräsident die Wahlen. Sowohl der Captain als auch der vorgeschlagene Vorstand wurden von der GV einstimmig gewählt.

8. Wahl der Kontrollstelle

Nach dem Rücktritt von Fred Widmer stellten sich Hans-Rudolf Roth (bisher) und Martina Weiss (neu) zur Wahl. Beide wurden durch die GV einstimmig gewählt.

9. Ernennung von Ehrenmitgliedern

Christoph Rosenthaler und Hans Litscher wurden von der GV aufgrund ihrer langjährigen und ausserordentlichen Leistungen für den Zentralclub und die RG einstimmig zu Ehrenmitgliedern der RG Basel ernannt.

10. Anträge von Mitgliedern

Für die GV 2014 wurden keine Anträge eingereicht.

An der GV 2013 wurde von Markus Scharowski angeregt, neu eine Mitglieder-Kategorie „Passivmitglieder“ einzuführen.

Der Vorstand hatte den Auftrag, sich dieser Frage anzunehmen und das Resultat an der GV 2014 zu präsentieren.

Die Abklärungen des Vorstands haben ergeben, dass: 3 RGs Gönner- und 3 RGs Passivmitglieder kennen. Unter beide Kategorien fallen Personen, die RG-Mitglieder, nicht aber Mitglieder des Zentralclubs sind. Sie haben deshalb an den GVs weder Stimm- noch Wahlrecht. Der Zentralclub kennt weder Gönner- noch Passivmitglieder.

Der Vorstand empfiehlt der GV daher, den Antrag auf die Einführung einer Passivmitgliedschaft abzulehnen.

Der Antrag Scharowski wurde mit grossem Mehr, bei 0 Gegenstimmen und 5 Enthaltungen abgelehnt.

11. Jahresprogramm 2014/2015

Für das kommende Vereinsjahr wurden klare Jahresziele definiert. Dazu gehören unter anderem die Kontinuitätssicherung im Vorstand, die mittelfristige Personalplanung, die Stärkung des Vereinsgedankens sowie die stärkere Einbindung der Skipper und Bootseigner in den Club. Weiter soll in der Ausbildung das Angebot stabilisiert werden, die Interessen der RG Basel in „Bern“ sichergestellt werden sowie ein neues Ausbildungslokal gefunden werden. Ebenfalls sollen die Jugend- und Schnuppertörns weitergeführt werden sowie attraktive und gute organisierte Anlässe durchgeführt werden. Zudem soll in den Bereichen Marketing, Administration, Jahrbuch und Kasse daran gearbeitet werden, dass die Qualität gehalten und verbessert werden kann.

Im Rahmen des Zentralclubs will die RG Basel das Projekt CCS 2015 kritisch begleiten und eine konstruktive Rolle im Zentral-Vorstand spielen.

Das kommende Jahr kann wiederum mit interessanten und vielseitigen Themen an den Stammabenden aufwarten und wird mit einem Neujahrsapéro im Theater Basel beginnen. Jeweils einmal pro Monat trifft sich die RG wiederum zum „Stammtisch am Rhy“.

Das Törn- und Kursprogramm für das kommende Vereinsjahr kann wie immer auf der Homepage nachgelesen werden. Es hat noch freie Plätze in mehreren Kursen. Wie in jedem Jahr wird der traditionelle St-Malo-Törn die Ausbildungssaison beschliessen und die Törnsaison eröffnen.

Für das Jahr 2015 ist die Planung eines Jubiläumsanlasses für 2016 (50 Jahre RG Basel) eine weitere Priorität.

12. Budget 2014/2015, Mitgliederbeiträge, Genehmigung

Der Kassier erwähnt, dass für das Jubiläumsjahr 2016 grössere Auslagen erwartet werden. Ebenso weist er darauf hin, dass die Einnahmen durch die Ausbildung stark schwanken und als Grundlage der Budgetierung dieses Postens der Durchschnitt der letzten drei Jahre angenommen wird. Das Clubvermögen beläuft sich immer noch auf ca. CHF 95'000.-

Der Vorstand beantragt deshalb, den Mitgliederbeitrag unverändert bei CHF 30.- zu belassen.

Hans Litscher schlägt der GV vor, dass das Material auf CHF 0.- abgeschrieben werden sollte, da es keinen realisierbaren Wert habe. Der Kassier bestätigt, dass das vorgestellte Budget diese Abschreibung enthält.

Ebenfalls soll versucht werden, die Kosten für den blauen Einladungsbrief für die Stamm-abende zu vermindern. Das genaue Vorgehen wird noch im Vorstand besprochen und eine Strategie erarbeitet werden müssen.

Das Budget für das Vereinsjahr 2014/15, welches einen Verlust von Fr. 10'900.- budgetiert, wurde ohne Gegenstimmen und Enthaltungen angenommen.

13. Aufnahme und Ausschluss von Mitgliedern, Genehmigung, Begrüssung der Neumitglieder

Der Captain und die GV heissen sowohl die zahlreichen abwesenden als auch die folgenden anwesenden Neumitglieder Niklaus Friedrich, Thomas Indermühle, Fred Kämmer, Constantin Sluka, Markus Stäuble, Christian Schlegl, Ned Ulrich und Martina Weiss herzlich willkommen.

14. Ehrung der scheidenden Vorstandsmitglieder und weitere Mitwirkender

Der Captain würdigt und ehrt die scheidenden Vorstandsmitglieder sowie Fred Widmer für ihre Tätigkeiten in der RG Basel.

15. Programm GV CCS Schweiz

Am 29.11.2014 wird in Neuenburg die GV des CCS Schweiz stattfinden, in welcher wegweisende Entscheide für die Zukunft des Clubs gefällt werden. Die modifizierte Traktandenliste sieht im derzeitigen Zeitpunkt keine Diskussion und Beschlussfassung zum Projekt CCS 2015 vor. Damit kann eine Willensäusserung nur über das Traktandum Wahlen erfolgen, insbesondere da das Führungsteam eine Annahme der Wahl mit der Durchführung des Projekts verbindet.

Zum Schluss appelliert der Captain an alle Anwesenden, an die GV nach Neuenburg zu gehen oder sich mindestens mit einer Vollmacht dort vertreten zu lassen.

16. Diverses

Der Captain macht auf die kommenden Anlässe der RG Basel aufmerksam und weist auf die Homepage hin.

Um 21.00 Uhr bedankt sich der Captain bei allen anwesenden Mitgliedern für ihr Kommen, schloss die GV und lud zum traditionellen, gemeinsamen Nachtessen ein.

Die Protokollführerin:



Nathalie Meyer
Liestal, 9. November 2014

Impressum

| | |
|--------------|---|
| Redaktion | Rahel Sameli |
| Textbeiträge | Antonio Di Criscio, Lukas Landmann, Willi Leu, Silvio Ofner, Rahel Sameli, Muriel Scheller (FOS), Constantin Sluka, Ned Ulrich, Domenig Weyermann |
| Titelbild | Ulli Künzel |
| Inserate | Ned Ulrich, Rahel Sameli |
| Realisation | Rahel Sameli |
| Produktion | Schaub Medien AG, Liestal |
| Auflage | 700 |

gedruckt in der
schweiz

Inserenten

| | |
|---|----------------------------------|
| ASAG Auto-Service AG, Basel | Murette Versicherungen CCS, Bern |
| Bootswerft Wassersport Berger GmbH, Spiez | My Charter, Zürich |
| Breitband.ch, Pratteln | Neds Werklabor, Pratteln |
| Brüderli -Gastronomie, Pratteln | Papeterie Rössligass, Muttenz |
| Buser+Mitarbeiter Architekten, Muttenz | RB Yachting GmbH, Pratteln |
| Chronometrie Spinnler + Schweizer, Basel | Restaurant Auhafen, Muttenz |
| Cosmos Yachting GmbH, München | Sailing 36, Muttenz |
| E. Gutzwiller & Cie, Basel | Schaub Medien AG, Liestal |
| Elvstrøm Sails, Thun | Ship Shop, Muttenz |
| Halbeisen AG, Aesch | |

Berücksichtigen Sie unsere Inserenten und verweisen Sie dabei auf die CCS RG Basel. Diese Rückmeldung erfreut nicht nur die Inserenten, sondern ist auch für das Weiterbestehen unseres qualitativ hochstehenden Jahrbuches wichtig.

Schlusspunkt

Besten Dank an alle, die zum Erscheinen dieses Jahrbuches beigetragen haben. Neben zahlreichen Clubmitgliedern gilt der Dank insbesondere den Inserenten, welche die Herstellung des Jahrbuches überhaupt ermöglichen, sowie Franz Bürgin und Marc Weber von der Schaub Medien AG, Liestal für die angenehme Zusammenarbeit.



Testen Sie die neue Business-Class.

Der neue Audi A6 Avant.

Setzen Sie auf eine Business-Class, die wahre Emotionen weckt. Understatement, sportliche Eleganz, luxuriöse Ausstattung und innovative Technologien für wegweisende Mobilität: Der neue Audi A6 Avant bietet Ihnen alles inklusive 10 Jahre kostenlosen Service.

Jetzt bei uns Probe fahren

Audi Swiss Service Package+

Reparatur 3 Jahre oder 100 000 km
Service 10 Jahre oder 100 000 km
Es gilt jeweils das zuerst Erreichte

ASAG
BEWEGENDE QUALITÄT

ASAG Dreispitz

Reinacherstrasse 149-153, 4053 Basel
Tel. 061 317 85 85, www.asag.ch

Verkaufsstelle:

ASAG Rheinfelden

Zürcherstrasse 34, 4310 Rheinfelden
Tel. 061 833 35 35, www.asag.ch

PRIVATBANQUIERS SEIT 1886



KAUFHAUSGASSE 7, BASEL

E. GUTZWILLER & C^{IE}

MITGLIED DER VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER PRIVATBANQUIERS

BASEL - GENÈVE - ZÜRICH

WWW.GUTZWILLER.CH

+41 61 205 2100