



Jahrbuch 2014

CCS Regionalgruppe Basel



CCS
Offshore Yachting



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

Vorwort

Liebe Mitglieder der RG Basel,

im Moment erlebt der CCS unruhige Zeiten. Nach der Generalversammlung im letzten November, deren Ablauf und Gehalt nicht den im CCS üblichen Standards entsprach, wird das Clubschiff immer noch von heftigen Kabbelseen geschüttelt und kämpft mit stets wechselnden Winden aus den verschiedensten Richtungen. Das alles wäre schon misslich genug, aber darüber hinaus ist sich die Crew nicht einig über den zu steuernden Kurs. Es verwundert deshalb nicht, dass unter diesen Umständen eine ganze Reihe von Clubmitgliedern von heftiger Seekrankheit befallen worden sind und dass einige davon das Schiff so schnell als möglich verlassen möchten. Diese ungute Situation wird uns in der nächsten Zeit, mindestens bis zur nächsten GV, noch ausgiebig beschäftigen.

Im Gegensatz zum Zentralclub steuert die RG Basel einen ausgesprochen harmonischen und friedlichen Kurs. Sie sucht nicht nach neuen strategischen Grundsätzen, sie reorganisiert nicht, sondern sie hält am Bewährten fest und fürchtet dabei nicht, wie die Titanic kurz vor dem Untergang zu stehen. Sie nimmt ihre traditionellen Aufgaben im Dienst ihrer Mitglieder wahr, indem sie Euch ein umfangreiches Aus- und Weiterbildungsprogramm, eine ganze Reihe von RG-Törns sowie, über das ganze Jahr verteilt, eine Serie von Stammabenden und Stammtischen anbietet.

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

Um dem schleichenden Mitgliederschwund entgegen zu treten, hat der Vorstand beschlossen, dieses Jahr zusätzlich zu den bewährten Jugendtörns weitere Schnupper-, Einsteiger- und Studententörns durchzuführen (s. Anzeigen in diesem Jahrbuch). Wir sind

mit diesem Beschluss bewusst ein Risiko eingegangen, denn wir wissen nicht, ob dafür eine Nachfrage besteht. Das Resultat wird zeigen, ob dies ein erfolgversprechender Weg ist. Wir bitten Euch deshalb um Eure aktive Mithilfe, indem ihr 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! Roger, unser Jugend-, Törn- und Regatten-Beauftragter, erteilt gerne weitere Auskünfte.

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
Captain

Prix «Basel Offshore»

Törn des Jahres 2014 – Prix «Basel Offshore»

Gerne möchte die RG Basel auch im 2014 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 2013 und dem 30. September 2014

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 2014
- 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 2015 dem Gewinner oder der Gewinner-Crew überreicht

WASSERDICHTER DECKUNG

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

Winterlager der RG Basel in Ziefen

Für Schiffe von Mitgliedern der RG Basel gibt es bei der Winterlager-Halle in Ziefen folgende freie Plätze:

1 x Aussenplatz

Bei Interessen bitte melden bei:

Felix Buser, vicecaptain@ccs-rgbasel.ch, 079 302 59 60

oder

Hans Litscher, hans.litscher@bluewin.ch, 079 321 64 37



Wo Cruising gelebt wird!

Unterhalt
Neubauten
Neumalerei
Winterlager
Reparaturen
Restaurationen

Verkauf & Beratung
Ihr individueller,
professioneller,
unabhängiger Berater
beim Kauf von neuen und
gebrauchten Booten.

Bootswerft Wassersport Berger GmbH

Niklaus Berger Industriestrasse 1801c CH-3700 Spiez	Tel./Fax Mail Internet	+41 (0)33 654 90 54 info@boote-bwb.ch www.boote-bwb.ch	Bootswerft Wassersport Berger
---	------------------------------	---	--

RG - Stammtisch am Rhy 2014

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



20. Februar
20. März
24. April
22. Mai
19. Juni
18. September
16. Oktober
20. November
18. 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 Stammabend 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 Hafeneareal) und Auto gut erreichbar.

Es stehen genügend Parkplätze zur Verfügung.



Stammabende und Jahresprogramm 2014

Restaurant Mittenza, Hauptstrasse 4, 4132 Muttenz

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

Datum	Thema	Referent	Ort, Zeit
03. Januar	Neujahrsapéro: Revierzentrale & Verleihung «Prix Offshore»		Basler Rheinhafen, 18:00
22. Januar	Top to top	D. Schwörer	Mittenza, 20:00
05. Februar	Maximum Sailpower	D. Kuhn	Mittenza, 20:00
05. März	Highlights von der Reise mit der ASANA	T. Leutwiler	Mittenza, 20:00
28. März	Kochhappening	Chr. und E. Litscher	Frenkendorf, 19:00
09. April	Einmal um die Welt mit der ARC	W. Leu	Mittenza, 20:00
07. Mai	Ausstellung: Marinemaler Uli Colombi		Galerie Löffel, 20:00
04. Juni	Plankton und andere Meereslebewesen	D. Senn	Mittenza, 20:00
28. Juni	Besuch bei der RG Urnersee	L. Landmann	Urnersee
16. August	Süswassertag	D. Schenk	Neuenburgersee
03. September	Boat People	K. Wagner	Mittenza, 20:00
01. Oktober	Stiftung Jugendschiffe Schweiz	M. Schmidli	Mittenza, 20:00
07. November	GV RG Basel		Mittenza, 19:00
03. Dezember	Aus der Geschichte der Seefahrt	W. Meyer	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



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-Postkonto	40-34624-4 Cruising Club der Schweiz, RG-Basel	
RG-Stammtisch	Restaurant Auhafen Auhafenstrasse 51 4132 Muttenz	Tel: 061 313 22 48
Schw. Seeschiffahrtsamt	Elisabethenstrasse 33 Postfach 4010 Basel	Tel: 061 270 91 20 (Zentrale) Tel: 061 270 91 26 (Yachten) Fax: 061 270 91 29
Generalsekretariat CCS	Generalsekretariat CCS Marktgasse 9 Postfach 3000 Bern 7	Tel: 031 310 11 00 Fax: 031 310 11 09 Mail: info@cruisingclub.ch Web: www.cruisingclub.ch
Versicherungen	Murette AG Yachtversicherungen CCS Thunstrasse 18 Postfach 3000 Bern 6	Tel: 031 357 40 40 Fax: 031 357 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: 061 332 28 10 Web: www.basler-segelclub.ch
Segelclub Pratteln	Präsident: Roland Bendelac Apfelseestrasse 89 4143 Dornach	Tel: 061 321 12 00 Web: www.segelclub-pratteln.ch
Boot-Club-Augst	Präsident: Walter Blank Hauptstrasse 20 4302 Augst	Tel: 061 811 31 62 Mail: praesident@boot-club-augst.ch Web: www.boot-club-augst.ch
Segelkameradschaft Südwest e.V.	Präsident: Dr. Martin Schwerdtfeger Basler Strasse 156 79539 Lörrach	Tel G: +49 7621 44 959 Tel P: +49 7621 44 969

Vorstand



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



Vice Captain		
Felix Buser	Privat	061 465 95 65
Hauptstrasse 58b 4417 Ziefen	Telefax	061 465 95 60
	e-mail	vicecaptain@ccs-rgbasel.ch



Ausbildungsleiter & Kursverwaltung		
Daniel Schenk	Privat	061 311 28 44
Birkenstrasse 4 4127 Birsfelden	Mobile	079 463 33 13
	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



Mitgliederverwaltung		
Antonio Di Criscio	Privat	061 811 70 78
Im Junkholz 23 4303 Kaiseraugst	e-mail	mitglieder@ccs-rgbasel.ch

Informatik Projekte		
Daniel Petz	Privat	079 324 33 67
Gartenstrasse 71 L	e-mail	projekte@ccs-rgbasel.ch
4132 Muttenz		



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



Jugend, Törns, Regatten		
Roger Gersbach	Privat	076 575 29 38
Hauptstrasse 115	e-mail	jtr@ccs-rgbasel.ch
4416 Bubendorf		



Marketing, Mitgliederwerbung, Aktuariat		
Nathalie Meyer	Privat	061 599 96 15
Unterwerkstrasse 6	e-mail	marketing@ccs-rgbasel.ch
4132 Muttenz		



Beisitzer, Mitgliederwerbung		
Silvio Ofner	Privat	061 411 23 32
Hauptstrasse 1	e-mail	prioffshore@ccs-rgbasel.ch
4142 Muttenz		



Kursprogramm 2014/15

Es ist der RG Basel ein sehr grosses Anliegen, dass sich ihre Mitglieder und Kursteilnehmer permanent weiterbilden können. Das in der Schweiz umfassendste Kursangebot zeugt davon.

Gerade im Bereich Sicherheit ist die Regionalgruppe 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 alle unseren Kursen stehen erfahrene Hochseeskipper als Referenten zur Verfügung. Praxisrelevanz, gekoppelt mit einem tiefen theoretischen Wissen, bildet der Schlüssel auch für jegliche nautische Aus- und Weiterbildung.

Daniel Schenk, Ausbildungschef CCS Regionalgruppe Basel.

Kursübersicht

Hochseeausweis	HSA-2014/2015	17 Abende	20.10.2014 - Ende 03.2015
Radar	RADAR-2015-1	2 Freitagabende, 2 Samstage	31.01.15 – 14.02.15
ISAF Safety Training	ISAF-2014-2 ISAF-2015-1	1 Freitag+ 1 Samstag 1 Freitag+ 1 Samstag	14./15.11.2014 13./14.03.2015
Astronavigation	Astro-2015-1	7 Abende	07.01.15 – 04.03.15
Seefunk LRC	LRC-2015-1	4 Donnerstagabende	12.03.15 – 23.04.15
Seefunk SRC	SRC-2015-1	6 Donnerstagabende	08.01.15 – 05.02.15
Dieselmotoren	Diesel-2015-1 Diesel-2015-2	1 Samstag 1 Samstag	17.01.15 24.01.15
Spinnaker-Training	SPI-2015-1 SPI-2013-2	1 Samstag 1 Sonntag	13.06.15 14.06.15
Refresher HSA-Radar-Funk	REFRE-2014-1-X	einzelne Abende oder bei hoher Beteiligung separat. Bitte speziell anfragen	
Spleisskurs mit 3 Modulen	SPLEISS-2015-1 Spleissen traditionell	1 Mittwochabend	18.03.15
	SPLEISS-2015-2 Modernes Tauwerk	1 Mittwochabend	25.03.15
	SPLEISS-2015-3 Weiteres Spleissen	1 Abend	31.03.15 od. 01.04.15
Elektrogrundkurs	ELEKTRO-2015-1	1 Samstag	Datum: siehe Website Nautictronic
	ELEKTRO-2015-2	1 Samstag	
	ELEKTRO-2015-3	1 Samstag	

Das ausführliche Kursprogramm ist auf der Website der RG Basel als pdf abrufbar. Für Anmeldungen das Formular unter „Kurse / Anmeldeformular“ auf der Website verwenden.

Kursübersicht 2014/15

Die detaillierte Beschreibung und Anmelde­möglichkeiten finden Sie auf unserer Website unter www.ccs-rgbasel.ch/kurse/kursangebot

Bitte beachten Sie den jeweiligen Anmeldeschluss; verspätete Anmeldungen werden mit einer Gebühr von Fr. 20.- noch angenommen, sofern im Kurs noch Platz ist.

Hochseeausweis International Certificate for Operators of Pleasure Craft



Der Hochseeausweis berechtigt zur Führung von nicht kommerziell betriebenen Vergnügungsyachten auf See (Segel- oder Motoryachten). Er ist weltweit ohne geografische Einschränkung und ohne Beschränkung der Schiffgrösse gültig.

Der Lehrgang dient als gezielte Vorbereitung auf die Theorieprüfung für den Hochseeausweis (International Certificate for Operators of Pleasure Craft). Der Kursstoff wird praxisbezogen vermittelt.

Die Referenten sind alles erfahrene Skipper, welche sich durch ein umfassendes Wissen auszeichnen. Die Erfolgsquote der Teilnehmenden aus unserem Kurs beträgt seit Jahren über 90%, womit wir zu den erfolgreichsten Anbietern der Schweiz gehören.

Anmeldeschluss: 20. September 2014

Radarkurs



Die Verwendung des Radars an Bord ist ein zentrales Sicherheitselement. Bei schlechter Sicht oder Nacht bietet das „elektronische Auge“ an Bord viel Sicherheit, kann jedoch auch verwirrend wirken, wenn die Theorie nicht beherrscht wird und Unsicherheiten in der Interpretation der Signale bestehen.

Die KVR 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: 30.12.2014

www.ccs-rgbasel.ch/kurse/kursangebot

ISAF Safety Training



Das Sicherheitstraining der Regionalgruppe 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 z.B. das Lehrbuch „Sicherheit auf See“ sowie wertvolle Checklisten für Skipperinnen und Skipper. Auch hier unterscheiden wir uns von Kursen kommerzieller Anbieter.

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 Regionalgruppe Basel bietet dafür einen speziell konzipierten Refresher-Kurs an. Dieser Kurs wird separat ausgeschrieben und dauert einen Tag.

Anmeldeschluss: 12.10.2014 (Kurs 1), 8.2.2015 (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: 8.12.2014

Seefunk - Long Range Certificate (LRC)



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.ch; Rubrik Frequenzen > Funkerprüfungen > Seefunk Prüfungen

Anmeldeschluss: 12.2.2015

Seefunk - Short Range Certificate (SRC)



Optimaler Ausweis für den klassischen Küstensegler in Europa!

Der Lehrgang dient als gezielte Vorbereitung auf die Seefunkprüfung für das beschränkt gültige Betriebszeugnis für die Sportschiffahrt (Short Range Certificate, 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 sind zu finden unter www.bakom.ch; Rubrik Frequenzen > Funkerprüfungen > Seefunk Prüfungen.

Anmeldeschluss: 8.12.2014

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.

Der Kurs wird für zukünftige CCS Skipper vorausgesetzt.

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)

Anmeldeschluss: 17.12.2014 (Kurs 1), 27.12.2014 (Kurs 2)

Spi-Kurs



Was ist schöner, als sich vom Spi 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 dem Neuenburgersee die Fähigkeiten, einen Spi richtig zu setzen, diesen richtig zu trimmen sowie Halsen zu fahren.

Anmeldeschluss: 13.5.2015 (für beide Kurse!)

Refresher Kurse HSA - Radar - Seefunk



Für alle, die ihr Wissen aus den (schon lange zurück liegenden?...) Ausbildungskursen auf den neusten Stand bringen wollen.

Geplante Inhalte:

Grundlagen der Kartenarbeiten (zusammen mit HSA Kurs) / Gezeiten (3 Abende im Januar zus. mit HSA Kurs) / Elektronische Navigation (ein Abend zus. mit HSA Kurs) / Seefunk (noch zu definieren) / Radar (Repetition Plotten und Bedienung Radargerät am Simulator) / Meteorologie (3 Abende im Januar zusammen mit HSA Kurs)

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: 18. Februar 2015 für Modul I und für Modul II
28. Februar 2015 für Modul III

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.)

Anfragen direkt per Mail oder Tel. an Veith Zraggen richten:
info@nautictronic.ch , 061 411 48 20,
<http://www.nautictronic.ch/sites/kursangebot-1.html>

«Prix Offshore 2013»

Text & Bilder: Markus Schwarowski und Rahel Sameli



Der Ausstellungsraum der Verkehrsdrehscheibe Schweiz bot eine würdige Kulisse für die Verleihung des Prix Offshore 2013. Jurymitglied Silvio Ofner durfte den Wanderpokal anlässlich des Neujahrsapéros am ersten Freitag im 2014 an die neuen Preisträger Sibylle und Markus Schwarowski überreichen, nachdem Markus die Segelyacht DESPINA, deren Crew im Sommer 2013 sowie die rund 3,500 sm lange Route vorgestellt hatte.

Sibylle und Markus segeln beide seit ihrer Jugend und da der Nachwuchs selbständig geworden ist, sind die beiden seit einigen Jahren rund vier bis sechs Monate im Jahr auf ihrer Yacht unterwegs. Jeweils im Frühjahr wird die neue Route sowie der nächste Überwinterungsort der DESPINA geplant.

Obwohl Sibylle und Markus noch berufstätig sind, hatten die beiden das Glück, 2013 fünf Monate auf See zu verbringen. Die Saison starteten sie in Praia da Vitória auf Terceira, einer Insel des Azoren Archipels mitten im Atlantik, wo die DESPINA im Winterlager ruhte. Mit dieser Ausgangslage plante das Paar folgende Route:



- Terceira - Faial - São Gorge - Terceira
- Terceira – Irland
- Westküste Irland entlang in nördlicher Richtung
- Irland-Schottland
- Innere und äussere Hebriden
- Orkney Islands
- Caledonian Kanal
- Irische See
- Kanalinseln und Englischer Kanal
- Rheinfahrt nach Basel

Die meiste Zeit segeln Sibylle und Markus gemeinsam zu zweit. Sie freuen sich jedoch auch sehr, wenn sie von Zeit zu Zeit von Familienmitgliedern und Freunden besucht werden. Und so wurden sie während der 1'200 Seemeilen langen Überfahrt von den Azoren nach Irland von ihrem Sohn Nicolas sowie einer Freundin der Familie begleitet. Weitere Gäste waren während des Besuchs der Hebriden sowie während der Durchfahrt der Irischen See geplant.

Da die DESPINA zuvor noch nie in den irischen und schottischen Gewässern unterwegs war, Sibylle und Markus aber von Freunden gehört hatten, dass Ir-





land, Schottland und England ein wundervolles Fahrtenrevier sei, entschieden sich die beiden für den Abstecher nach Norden. Die Zielsetzung des Törns war in erster Linie ein regulärer Blauwassertörn mit Kennenlernen von neuen Regionen, Menschen, Kulturen und Geschichte. Ebenfalls grosses Interesse lag jedoch im Sammeln seemännischer Erfahrungen in diesem tiden- und wetterabhängigen Seegebiet.

Aufgrund des anspruchsvollen und auch intensiven Segelns sowie des Anspruchs, immer genügend Zeit dafür zu haben, die besuchten Regionen in genügender „Tiefe“ kennenzulernen, wurde auch diese Reise zu einer Herausforderung. Dazu gehört immer wieder die Planung: Da der Parameter „Wetter“ mit Wind, Wellen und Schwell die Planung stark beeinflusst und Sibylle und Markus oft Gegenden besuchen, welche sie noch nicht kennen, ist es eine anspruchsvolle Aufgabe, die Planung im Vorfeld möglichst realitätsnah zu erstellen und diese dann während der Reise so anzupassen, dass man weder Risiken eingeht, in Zeitdruck gerät oder sich unwohl fühlt.

Für Sibylle und Markus ist es wichtig, immer „Raum“ zu haben, neue Menschen kennenzulernen und mit diesen Zeit verbringen zu können, ohne dass die gesamte Planung zusammenbricht. Während der Segelsaison 2013 durften die beiden genau diese ideale „Balance“ zwischen geplantem Vorwärtskommen, dem Anpassen der Vorhaben aufgrund äusserer Einflüsse, die gemeinsame Zeit zu zweit, aber auch mit Familie und Freunden, sowie die erlebte Zeit mit Menschen in allen Ländern und Regionen erleben.

Ein wundervoller Moment ergab sich nach einer Planänderung aufgrund einer Absage eines vorgesehenen Besuchs auf der Yacht. Von den Orkneys aus änderten Sibylle und Markus ihre Route. Anstatt durch die Irische See nach Süden zu reisen, setzten sie nach Norwegen (Bergen) über, um via die Nord- und Ostsee sowie Ems und Ems-Dortmund-Kanal in den Rhein zu gelangen.

Das nicht sture Festhalten an der vorbereiteten Route, sondern diese hauptsächlich aufgrund von ge-





schichtlichen und kulturellen Erfahrungen „passender“ zu gestalten, empfanden die beiden Preisträger nicht nur als extrem befriedigend, sondern dies zeigte zugleich, dass dieser unterwegs modifizierte Weg der „richtigere“ war.

Auf ihrer Seereise wurden Sibylle und Markus Zeugen einiger spezieller Erlebnisse. Im Nordatlantik hatte die Crew mitten in der Nacht mit einem abgebrochenen Seeventilhebel zu kämpfen. Ebenfalls im Nordatlantik wurde bei 6 bis 8 Beaufort Wind und bis zu 12 Meter hohen Wellen begedreht, um nicht mitten in ein Sturmtief vor Irland zu gelangen. Schliesslich im Südwesten Irlands angekommen, fand auf der DESPINA eine Zollkontrolle statt, denn die gewählte Route direkt von den Azoren gilt als berüchtigte Drogenroute! Freundlicher begrüsst wurde die DESPINA und ihre Crew auf den Aran Islands. Sibylle und Markus wurden dort vom „Galway Bay Sailing Club“ adoptiert und durften der Gründung des „Aran Island Sailing Clubs“ beiwohnen.

Weiter nördlich durchfuhr die DESPINA den berüchtigten Corryvreckan. Der Caledonian Canal konnte sogar durchsegelt werden und auf dem Loch Ness



wurde sogar die SAILING SWISS III gesichtet. Noch weiter im Norden erlebte die Crew interessantes Strömungs-Segeln rund um die Orkneys und Shetlandinseln.

Dass der Strom nicht nur im hohen Norden unangenehm sein kann, zeigte sich bei der Einfahrt in die Ems mit der Flut, aber gegen den (Südost-)Wind. Diese Einfahrt war überraschend heftig, obwohl die Crew natürlich wusste, dass Strom gegen Wind sehr unangenehm sein kann. Am 1. November 2013 erreichten die DESPINA und ihre Besitzer schliesslich ihren Heimathafen Basel!



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

www.bruederli.com

061 811 42 84

Ladies Cup mit Basler Beteiligung

Text: Céline Jundt; Bilder: SCNI

Es begann mit einer unverdächtigen Email, irgendwann im Mai: Rahel ist auf der Suche nach RG-Mitstreiterinnen für den Ladies Cup anfangs Juni in Interlaken. Ich fühlte mich gleichermassen geschmeichelt wie erstaunt über die Anfrage, zumal ich mich ja doch eher als Passagier mit elementaren Grundkenntnissen, denn als sportliche Segelkönnerin sehe. Ich liess mich dann aber durch die - damals noch potentiellen - Mitstreiterinnen überzeugen, dass auch sie alle keine Regatta-Cracks wären und das Motto «Dabeisein ist alles» lautet.



Gesagt, getan, so fand ich mich als am 9. Juni zusammen mit Regine, Claudia, Eva, Jacqueline und Rahel am wunderschönen Thunersee ein, gespannt darauf, was uns denn nun erwarten würde. Glück hatten wir ja schon mal mit der Sonne - die schien was das Zeug hielt. Der Wind hingegen, der machte sich eher noch rar. Nun ja, für einen Warm-up Lauf war er ausreichend, und so konnten wir schon bald die uns vom SCNI zur Verfügung gestellte Surprise übernehmen und klarmachen. Dass ein Warm-up Lauf dringend nötig war, zeichnete sich bald ab: Die Surprise hatten wir zwar nicht allzu schlecht im Griff; spannend bis abenteuerlich waren dann allerdings

die Vorbereitungen zum Spi-Einsatz. Viel Probieren und Teamwork im Zusammentragen der vorhandenen Wissensfragmente führten dann aber fast schon wider Erwarten zum Ziel.

Ein anderes Ziel, nämlich das der Regatta, war dann schon deutlich schwieriger zu erreichen. Auch hier stellte sich der Warm-up Lauf als nützlich heraus: immerhin konnten wir so üben, wie der Start klingt, damit wir ihn dann beim «ernsten» Lauf nicht auch verpassen würden... Hektisches Suchen nach Horn- und Flaggensignalen auf den verteilten Regelblättern erinnerte irgendwie an Kreuzworträtsel in Verbindung mit einem Sehtest. Die Nachfrage bei der Rennleitung vermochte dann zur Klärung beitragen.

Die Mittagspause verbrachten wir anschliessend in gemütlicher Faulheit in der Sonne - die vor dem Clubhaus aufgestellte Rattan-Lounge schien ausser uns niemanden anzulocken, was eigentlich kein Problem für uns war. Der anstrengende Teil war dann eher, dass wir das Faulenzen für die Regatta wieder unterbrechen mussten! Der Wind, so zeigte sich nun, hatte am Morgen schwach angefangen, dafür dann aber stark nachgelassen. Ein heisses Rennen wurde es dennoch, was aber an der wunderbaren Sonne lag. Immerhin blieb so auch viel Zeit, die schöne Thunersee-Landschaft zu geniessen. Ob uns unsere Spi-Experimente Zeit gebracht oder gekostet haben, ist leider nicht so einfach zu beantworten, aber immerhin gelang es uns, den Spi erfolgreich zu bedienen. Und, noch wichtiger, nicht als letztes Schiff ins Ziel zu kommen.

In der Tat wurden wir dann auch erfolgreiche Fünfte von sechs Teams - sowohl auf dem See wie auch mit der Yardstick-Wertung nicht das Schlusslicht, damit durften wir doch wirklich zufrieden sein. Und wir hatten ganz eindeutig das beste Tenue!





Der Ladies Cup zeichnet sich nicht nur dadurch aus, dass die Regatta nur von Frauen gefahren wird, auch das Anschlussprogramm war absolut auf uns Ladies ausgerichtet: Die vom Wind zerzausten (naja, nicht so fest, aber trotzdem) Sturmfrisuren wurden von professionellen Friseurinnen innert Kürze zu eleganten, abendtauglichen Kunstwerken gestylt. Nach einiger Skepsis und «nei, das bruuchi nit» war am Ende dann auch der grösste Teil unseres RG-Teams hübsch aufgebrezelt.



Gegen Abend und gerade rechtzeitig zur Rangverkündigung und zum Essen beehrte uns schliesslich auch noch RG-Captain Lukas mit einem Besuch - allerdings habe ich den Verdacht, dass er sich mindestens genauso geschmeichelt fühlte über die Aufmerksamkeit, die ihm als Hahn im Korb zuteil wurde!

Alles in allem war der Ladies Cup ein wunderbares und fröhliches Erlebnis - ein herzliches Dankeschön dafür an Rahel für die Initiative und an den Segelclub Neuhaus-Interlaken für die gelungene Organisation!



Wasser ist Ihr Element? Mit der All-Risk-Wasserfahrzeugversicherung von Nationale Suisse sind Sie und Ihr Boot auf der sicheren Seite. www.nationalesuisse.ch/boote

Nationale Suisse
 Generaldirektion
 Steinengraben 41
 4003 Basel
 Serviceline 24h:
 00800 6004 6004

die Kunst des Versicherns **nationale
 suisse**

RG-Törn Wick - Lerwick: 60° Nord sind gesetzt!

Text: Rahel Sameli; Bilder: Christian Peisker

Vom 11. bis 25. Mai 2013 fand der erste von drei RG-Törns der Saison im Norden Schottlands statt. Wetter und Revier hielten ihre Versprechungen, denn es war kühl und für jede Tagesetappe musste fleissig gerechnet werden.

Wenn einer eine Reise tut oder: verschiedene Verkehrsmittel führen nach Wick

Bereits anfangs Mai lag die FLYING SWISS im Hafen von Wick an der schottischen Nordostspitze und wartete auf unsere Crew. Das Schiff von Wick nach Lerwick zu bringen, war das eine, zuerst mussten wir aber zum Starthafen gelangen, was aufgrund der abgeschiedenen Lage von Wick gar nicht so einfach war. Da es keine offensichtlich einfache Anreisemöglichkeit nach Wick gibt, reiste unsere Crew mit verschiedenen Verkehrsmitteln an: Der eine Teil verbrachte den ganzen Freitag mit der Anreise per Flugzeug und Überlandbus via London und Inverness, der andere Teil startete bereits am Donnerstag und reiste per Zug und Überlandbus von Basel nach Wick via Paris, London und Inverness. Die Zugvariante benötigte selbstverständlich mehr Zeit, doch die Reise mit dem TGV, dem Eurostar und dem Caledonian Sleeper durch die schottischen Highlands war ein Erlebnis für sich und absolut stressfrei.

Ein verlassenes Schiff beginnt wieder zu leben

Teilweise ausgeruht, konnten wir das Schiff bereits am Freitagnachmittag übernehmen, denn die FLYING SWISS lag beinahe zwei Wochen alleine in Wick und wartete auf uns. Dass wir schon früh in Wick waren und das Schiff in Beschlag nehmen konnten, kam sehr gelegen, denn so hatte der Bootsbauer vor Ort noch genügend Zeit für einige geplante Reparaturen. Ausserdem konnten wir uns so organisieren, dass wir bereits am

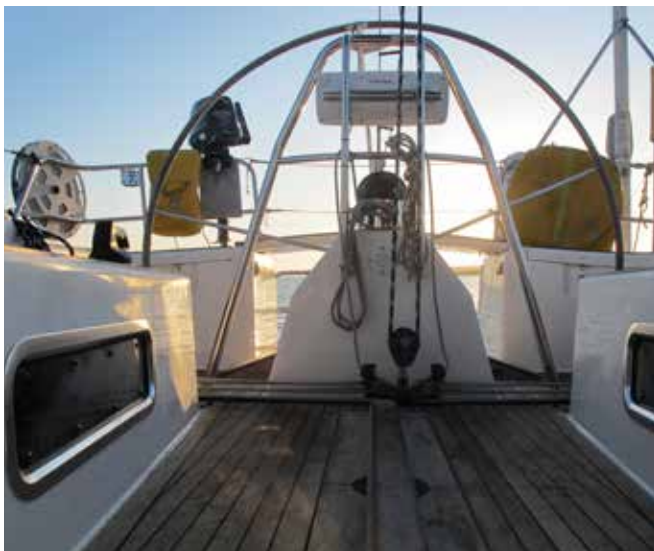
Samstag vollgebunkert Wick Richtung Orkney verlassen konnten.

Linksrum, rechtsrum oder mittendurch?

Orkney und Shetland sind nicht nur jeden Tag navigatorisch eine Herausforderung, sondern haben uns bereits bei der Törnplanung Kopfzerbrechen bereitet. Abgesehen vom Wetter, das jede Tagesetappe bestimmen sollte, boten die rund 70 Inseln und Inselchen von Orkney zahlreiche Möglichkeiten zur Erkundung des Segelreviers. Dass wir uns schliesslich für eine siebentägige Route im Gegenuhrzeigersinn um Orkney und dem krönenden Wochenabschluss durch den Pentland Firth entschieden hatten, bestimmten schliesslich der Gezeitenkalender und unser Wunsch, während der zweiten Törnhälfte auch noch etwas von Shetland zu sehen.

Törnplanung – aus einer Idee wird die nicht ganz geplante Realität

Eine Törnplanung zu Hause am Tisch ist eine gute Sache: Man setzt sich mit dem Revier auseinander, lernt dessen Lieblichkeiten, aber auch tückischen Stellen kennen und gewinnt dabei einen Überblick über das Machbare und den dazu benötigten Aufwand. Und wenn man ein paar Monate später vor Ort ist, wird häufig offensichtlich, dass die Planung zwar gut gemeint war, das Wetter jedoch die Crew zu einer Programmänderung nötigt. In dieser Situation ist es als Skipper angenehm, wenn erstens verschiedene Möglichkeiten im Hinterkopf gespeichert sind und zweitens die gesamte Crew genügend flexibel und vernünftig ist, den Törnplan auch kurzfristig zu ändern. Obwohl wir die wesentlichen Törn-Eckpunkte zur richtigen Zeit erreichten, mussten wir aufgrund des Wetters auf einige Zwischenziele verzichten und spontan unser Programm anpassen.



Kirkwall: einmal, zweimal, dreimal, ...

Bei freundlichem Wetter, einigen Wellen und Südwind von 3 bis 4 Beaufort starteten wir unseren Törn Richtung Norden. Unser erster Ankerplatz lag an Orkneys Ostküste in der geschützten Bucht des Deer Sound. Ein kurzer Schlag am zweiten Tag führte uns nach Kirkwall, dem Hauptort der Orkneys auf der Insel Mainland. Die Gale Warning von Shetland Coastguard überzeugte uns davon, schon am dritten Tag einen Ruhe- und Kulturtag einzulegen. Der Marsch über den Marinasteg durch kalten Wind und Regen liess uns immer wieder von Neuem spüren, dass unser Entscheid richtig war. Statt wie geplant von Stromness aus, erkundeten wir also das kulturhistorische Highlight der Orkneys von Kirkwall aus: Skara Brae, eine jungsteinzeitliche Siedlung an der Westküste von Mainland.

Darüber, was am Ausflug nach Skara Brae lohnenswert war, konnte sich die Crew nicht einigen: Skara Brae selber, die Taxifahrt quer über Mainland oder das Rekognoszieren der Bucht vor Skara Brae, wo man auf einem Folgetörn womöglich ankern könnte? Auf jeden Fall haben wir alle gelernt, dass die Köche und Köchinnen von Skara Brae vor 5000 Jahren über eine äusserst moderne Kochmethode verfügten, denn sie bereiteten ihre Lobster mit dem Steamer aus Stein zu!

Mindestens ebenso interessant wie Skara Brae, war unser Nachbarschiff in der Marina von Kirkwall, welches wir, wie den Ort als solchen, nicht nur einen Tag oder zwei Tage, sondern gleich drei Tage anschauen durften. Die OVERLORD, ein unter britischer Flagge laufender 100 m²-Seekreuzer, zog unsere Blicke auf sich und deren Skipper erzählte uns nicht ohne Stolz die Geschichte der OVERLORD: 1936 bei Abeking & Rasmussen vom Stapel gelaufen und ursprünglich für die deutsche Luftwaffe als PELIKAN gebaut, kam sie 1945 in britischen Besitz und wurde umbenannt. Nach dem Wechsel in Privatbesitz im Jahre 1961 gründete der damalige Besitzer bald einen Club, der sich seither um den Erhalt der OVERLORD kümmert.

Dass wir die OVERLORD und deren Skipper schon innerhalb einer Woche am gleichen Steg wieder sehen würden, nahmen wir beim Ablegen Richtung Pierowall nicht an und dass wir dann froh sein würden, den Hafen von Kirkwall bereits zu kennen, stellten wir uns schon gar nicht erst vor ...

Der sagenumwobene Pentland Firth

Nach dem Abstecher nach Pierowall, ans nördliche Ende der Orkneys und entlang der Westküste in den Hauptort Stromness, lag er endlich vor uns, der legendäre Pentland Firth, der einen Gezeitenstrom von 10 kn erreichen kann! Die stundenlange Rechnerei des Navigatorenteams machte sich bei unserer Fahrt durch



den Firth bezahlt und der strahlend blaue Himmel sowie ein angenehmer Halb- bis Amwindkurs trugen das ihre zu einem einmaligen Segeltag bei. Die «Merry Men of Mey» haben wir bezwungen und auch die Meerhexe bei Swilkie Point sowie «Liddel Eddy» konnten uns nichts anhaben. Mit der Fahrt durch den Pentland Firth hatten wir unser eigentliches Hauptziel des Törns bereits erreicht - zufrieden konnten wir in der Ankerbucht von East Weddel den sonnigen Nachmittag und Abend geniessen.

Fair Isle - angepeilt, doch nie erreicht!

Schon in der Frühe des Folgetages machte uns die Windanzeige darauf aufmerksam, dass der Wind auf NE gedreht hatte, genau in jene Richtung, wo unser nächstes Ziel lag. Nicht erstaunlich, denn so hatte es auch der Wetterbericht vorausgesagt und auch unsere Tagesmeteofrau analysierte die Wetterkarte sorgfältig und prophezeite uns, wann wir genau auf die Regenwand der Front treffen würden. Der Drang und Willen, auf Fair Isle zu gelangen, war jedoch bei der gesamten Crew so gross, dass wir sämtliche Zeichen ignorierten und frohen Mutes unsere Tagesetappe auf die Insel zwischen Orkney und Shetland unter den Kiel nahmen. So segelten wir rund 40 Seemeilen Richtung





Fair Isle, bevor uns nicht zuletzt dank dem GPS klar wurde, dass wir das ersehnte Ziel weder in sinnvoller Zeit noch unter angenehmen Bedingungen erreichbar würden. Schade, denn eigentlich wurden wir von Sue und Kenny erwartet, die uns zu einer heissen Suppe auf Fair Isle einladen wollten! Stattdessen machten wir einen 180°-Dreher und peilten zum zweiten Mal in einer Woche Kirkwall an, dieses Mal aber als Fluchthafen bei Dunkelheit, Schauer und 6-7 Beaufort. Nass und müde erreichten wir schliesslich wieder den bereits bekannten Steg in Kirkwall und machten neben der OVERLORD fest. Dass der Entscheid, umzukehren nicht falsch war, bestätigte uns Sue von Fair Isle: Die Inselfähre hatte ihren Dienst aufgrund des starken Schwells, der in den Nordhafen von Fair Isle schlug, eingestellt - also hatte unsere 43 Fuss GFK-Yacht unter diesen Bedingungen wohl auch nichts in diesem Hafen verloren!

Ab nach Norden!

Unsere missratene Reise nach Fair Isle und der folgende Hafentag in Kirkwall drängten uns zur Etappenänderung, denn es lagen noch etliche Meilen vor uns bis nach Lerwick. Nachdem wir erfahren hatten, wie eine Überfahrt enden kann, waren wir umso mehr darauf erpicht, möglichst rasch Shetland zu erreichen. Die sinnvollste Route von Lerwick nach Norden führte uns ein

zweites Mal nach Pierowall, von wo aus wir die Überfahrt Richtung Shetland in Angriff nahmen. Dafür, dass die gleiche zu segelnde Strecke auch beim zweiten Mal nicht langweilig wurde, sorgte der dichte Nebel, der sich in grossen Fetzen in die teilweise engen Fahrwasser legte. Radar, GPS und die Erinnerung daran, wie die gleiche Gegend ein paar Tage zuvor ausgesehen hatte, trugen das ihre dazu bei, dass die 30 Seemeilen durch dicken Nebel zu einem interessanten, wunderbaren Erlebnis wurden.

Der Nebel blieb uns auch am Tag der Überfahrt nach Shetland erhalten. Der Radar ermöglichte es zwar, unser Vorhaben durchzuführen, was der Radar allerdings nicht anzeigen konnte, waren die Bojen mit Fischnetzen, welche von der Crew ständigen intensiven Ausguck entlang der Gewässer vor Orkney verlangten. Nach sportlicher Fahrt unter Segel erreichten wir nach 80 Seemeilen unseren Ankerplatz in der Bucht von Grutness Voe am Südostzipfel Shetlands.

Shetland - so schön, aber viel zu kurz!

Leider war es bei unserer Ankunft in Shetland schon Montag, so dass entlang dieser Insel nur noch drei Segeltage vor uns lagen. Wieder wurde die theoretische Törnplanung der Wintermonate über den Haufen ge-





worfen und spontan revidiert, um das Optimum aus der Situation zu holen. Wir entschieden uns für einen Schlag Richtung Norden nach Burra Voe, vorbei am prähistorischen Wehrturm auf der Insel Mousa und an den hohen, steil ins Meer abfallenden Cliffs des Head of Noss mit ihren unzähligen Seevögeln. Dass sämtliche Tagesetappen des Törns auch mit navigatorischen Highlights versehen waren, versteht sich in diesem anspruchsvollen Revier von selbst. Die Gezeiten, die zahlreichen Inseln und Inselchen und damit verbunden die zum Teil heftigen Strömungen sorgten allabendlich für rechnende Navigatoren und tags darauf für rasante Passagen durch die streckenweise engen Fahrwasser.

Mit Burra Voe haben wir bei schöner Abendstimmung einen kleinen, mindestens im Mai, fast einsamen Hafen angelaufen, der schliesslich als unsere nördlichste Position im Logbuch vermerkt wurde. Der kleine Hafen liess uns nur erahnen, was uns mit ein paar Tagen mehr Shetland erwartet hätte - vielleicht war es jener angelaufene Ort des Törns, der irgendwie am schönsten war und wenn es schön ist, soll man bekanntlich ans Aufhören denken. Vielleicht weniger die Vernunft, als vielmehr das Törnprogramm und der Wetterbericht sorgten dafür, dass wir am darauf folgenden Tag wieder südwärts Richtung Lerwick segelten. Via Outer Skerries



liefen wir den Hafen Symbister auf der Insel Whalsey an, der laut den lokalen Seebären der Shetlands auch sicher sein sollte bei den angesagten 8 Beaufort für den Folgetag.

Wetter à la Fair Isle

Dass Segler sowohl dem Wetterbericht von Met Office als auch Shetland Coastguard trauen können, wurde unserer Crew täglich bewiesen. Und dass sich das Wetter und die Windrichtungen auf den Orkneys und Shetland rund um das Seegebiet Fair Isle schnell ändern, erlebten wir während unseres 14-tägigen Törns auch immer wieder. Mit der Zeit gewöhnten wir uns an diese Verhältnisse, so dass wir wohlweislich im Hafen von Symbister abgewettert haben und die 8-9 Beaufort an der Kaimauer festgemacht, über die «Flying Swiss» fege liessen. Diesen weiteren Hafentag verbrachten wir nicht nur mit dem Vorbereiten des Schiffes für die Übergabe, sondern wir besuchten das «Pier House», eine ehemalige Handelsstation der Hanse, die heute liebevoll in ein kleines Museum umgewandelt ist und die Besucher einiges über die Handelsverbindungen der Hanse erfahren lässt. Zudem frönte die Crew ihren neuen Freizeitsaktivitäten: Nach fast zwei Wochen Schottland war keine Dartsscheibe und kein Billardtisch mehr vor uns sicher, so dass wir auch in Symbister die Pfeile flie-

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

SAILING 36



gen und Kugeln rollen liessen. Der zweitletzte Abend des Törns endete denn auch mit einem umkämpften Darts-Turnier zwischen zwei Crew-Ladies und einer Delegation des lokalen Frauenlandhockey-Teams.

Fast alles vorbei!

Freitag, der letzte Törntag. Nicht nur der starke Wind war wundersam verschwunden, sondern mit der Einfahrt in Lerwick nahm auch unser Törn sein Ende. Tanken, einpacken, putzen, aufräumen, Dokumente ausfüllen - der Freitag ging wie im Flug vorbei. Ein letztes gemeinsames Nachtessen und natürlich ein letzter gemeinsamer Pubbesuch vor der letzten Übernachtung im



geputzten Schiff. Zeit, der Folgecrew Platz zu machen, die am nächsten Morgen erwartungsvoll um 9 Uhr auf dem Steg stand. Schiffsübergabe, Frühstück im Restaurant und los ging die Rückreise in die Schweiz. Die Busfahrt zum Flughafen führte uns durch die hügelige Landschaft Shetlands, die zu einem weiteren Inselbesuch einlädt. Der wolkenlose Flug liess uns Schottland von der Ost- bis zur Westküste überblicken und ermöglichte uns wenigstens aus der Luft einen Blick auf Fair Isle. Vorbei? Ja, für dieses Mal, doch Fair Isle und der Norden rufen immer wieder nach einem Besuch!

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

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



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



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



EPEX TECHNOLOGY



Für ein perfektes Segel betreiben wir einen enormen Aufwand.

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

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

www.elvstromsails.ch

Die «Staande Mastroute» und eine «Lesson to learn»

Text: Maurus Wenger, Hansruedi Zingg; Bilder: Hubi Hochstrasser



Segeljachten überqueren Ozeane und Meere. Zuerst muss man aber als Schweizer ans Meer kommen. Das haben wir in den letzten Jahren gemacht. Mit der Jacht GEISHA umrundeten wir die Vogesen und passierten rund 200 Schleusen, schipperten den Rhein runter ins Ijsselmeer, dazu war noch kein Mast nötig. In Lemmer kam das Schiff zum per eBay gekauften Mast und wurde aufgeriggt, die Segel angeschlagen und unter vollem Tuch querten wir das Ijsselmeer nach Enkhuizen. Hier liegt eine stattliche Anzahl alter Segler, viele um die 100 Jahre alt.

In Amsterdam begann für uns ein Teil der „Staande Mastroute“. Man kann auf ihr Holland von Norden nach Süden ohne den Mast zu legen durchqueren. Sie führt in zwei Teilen von der Nordsee durch Friesland zum Ijsselmeer und anschliessend auf dem von uns benutzten Teilstück von Amsterdam nach Vlissingen.

Da die erste Eisenbahnbrücke in Amsterdam in Revision war, nahmen wir den Umweg zum Westernkanal. Dann durch Westerbrug, Spoortbrug, Van Hallbrug, Beltbrug, Wiegbrug, Kinkerbrug und eine Vielzahl von weiteren Brücken und Schleusen. Wir passierten Harlem (unglaublich schön!), Oude Rijn, Gouda, bekannt vom Käse. Hinter Rotterdam erreichten wir die Nieuwe Maas. Bis anhin hatten wir eine beschau-



liche, gemütliche und ereignisarme Kanalfahrt durch herrliche Landschaften und Dörfer. Und wie immer, wenn man sich sicher fühlt, sollte man besonders auf der Hut sein!

Die Nieuwe Maas ist an dieser Stelle eine richtige Frachterautobahn: Schiffe jeglicher Grösse fahren dicht auf dicht mit der starken Strömung beeindruckend und beängstigend schnell talwärts. Es hat viel Aufmerksamkeit erfordert, um aus dem stillen Kanal das plötzlich erscheinende, hektische Fahrwasser zu queren um auf der anderen Seite bergwärts zum nächsten Abzweiger zu fahren.

Diese Einladung zur Panne im schlimmsten Moment liessen die Götter nicht ungenutzt an uns und anderen, wir werden davon berichten, vorbeigehen: Der Motor beginnt, nachdem er Tage lang brav gelaufen ist, zu stottern, läuft unregelmässig und geht dann aus! Sofort haben wir das Ufer angepeilt und mit einem gekonnten Seilwurf auf einen Fähranleger können wir im wirklich allerletzten Moment festmachen. Bald stellen sich Fähren links und rechts von unserem Schiffchen ein, zerkratzen und verschmutzen den Rumpf. Wir werden ruppig aufgefordert, den Platz zu räumen und dank einer netten Holländerin können wir in einen nahen Hafen verholen. Dort stellt sich heraus, dass der Ultraschall-Tankgeber eine falsche Anzeige liefert! Er ist nicht geeignet für den Einbau in Stahlschiffen ohne ein zusätzliches Rohr ...nur stand das beim Einbau nirgendwo. Hier die „lesson to be learned“: Es ist gute Seemannschaft, den geschätzten Dieselvorrat täglich im Logbuch festzuhalten (letzter Stand minus geschätzten Tagesverbrauch).

An genau derselben Stelle bei Ridderkerk ist einige Monate später am 17.10.2013 ein Schweizer Ehepaar ums Leben gekommen: Sie wurden in ihrem 10 m-Segelschiff von einem Tanker überfahren, nur die Tochter konnte sich mit einem Sprung ins Wasser retten.



Es ging weiter via Dordrecht in den Hollandsch Diep, im vom Meer abgetrennten Gravelinger Meer und der Osterschelde. Immer wieder konnten wir auf Kanälen und auf den breiten Seen segeln, ein ganz tolles Erlebnis. Zum Schluss querten wir Middelburg auf Kanälen und Seen.

Die Ankunft am offenen Meer am Abend in Vlissingen war eindrücklich. Bei starkem Wind und steilen Wellen zeigte Geisha zum ersten Mal, was sie konnte und meisterte den Schlag nach Calais bestens. Dort ging 1/3 der Crew in der Person Hubis von Bord. Der nächste Schlag führte nach Boulogne s. Mer, Dieppe



und in Fécamp ging die gute Zeit auf der Geisha zu Ende. Die Yacht fand ein Plätzchen für den nächsten Monat, bis die Sommerferien begannen und die Bretagne rief.

Literaturhinweise:

- ANWB Wateratlas Staande Mastroute
- Gratisbrochure „Varen doe je sament Staande Mastroute»
- Bloc Marin



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



Jugendtörn 2013: Kroatien, in und um die Kornaten

Text: Tamara Kapp



Käpt'n Jack Sparrow alias Roger Gersbach und sein zweiter Skipper Antonio Di Criscio suchten sich dieses Jahr eine besondere Black Pearl aus, die in Split im Hafen ihren Stammplatz hatte. Die Besatzung bestand aus acht weiteren Crewmitgliedern, worunter einige sehr erfahrene Segler und Seglerinnen waren. Die überwiegend aus Frauen bestehende Piratengesellschaft - bestehend aus Nathalie, Fabienne, Flurina, Sarah, Claudia, Tamara, Lea (die wir erst in Kroatien trafen), Tim, dem Käpt'n selbst und dem zweiten Skipper - stellten sich der Herausforderung und dem Abenteuer.

Die geheime Übernahme sollte am 3. August endlich von statten gehen. Die Badwannenmatrosen und Brünnelpiraten konnten es kaum erwarten. Je länger die Fahrt mit Crewbus dauerte, umso mehr blangten alle auf die kühle Seebrise und das erfrischende Wasser. Mit Verspätung enterte die Crew schliesslich unter genauer Anleitung die Yacht MOJITO und plünderte kurz darauf auch die nahegelegenen Supermärkte, um die Vorratskammer aufzufüllen. Ja,

alle waren bereit und es konnte los gehen. Die Kojen wurden rasch verteilt, der Vorrat wurde in allen möglichen Fächern verstaut und somit gut gebunkert. Der angebrochene Tag liess genug Zeit für eine kurze Ausfahrt und die ersten Erkundungen rund um den Hafen.

Die erste Nacht im ruhigen Hafen lag bald hinter uns und die langersehnte Ausfahrt konnte beginnen. Die Piraten waren gewappnet und bereit für das neue Abenteuer Kroatien und dessen wunderschöne Buchten. Eine total zusammengewürfelte und verschiedenartige Crew setzte die Segel und verliess den sicheren Hafen, raus aufs Meer, ungewiss was jeden einzelnen erwartete im Laufe des Törns.

Mit einer ruhigen See hatten wir einen gelungenen Start. Umgeben von tiefblauem Meer und einer guten Stimmung in der Crew, zogen wir an wunderschönen Buchten vorbei. Als der Wind auffrischte, konnten wir schliesslich unsere Segel setzen und mit ein paar wenigen Knoten an Fahrt das erste Mal segeln. Alle



Hände hatten etwas zu tun, am Ruder wurde unter guter Beobachtung abgewechselt, die Segel wurden dem Wind entsprechend gesetzt und bei Bedarf nachgeführt und die Theorie floss so gleich in die Praxis ein. Die Crew musste zusammen arbeiten und lernte sich dabei erst so richtig kennen. Die altbewährte Übungsmethode von Roger mit „Flasche über Bord“ brachte alle in richtig gute Stimmung. Natürlich waren wir mit voller Begeisterung dabei und aktiv zugleich.

Das altbekannte MOB „Man over Board“ schien den Piratinnen jedoch als weniger angebracht, zumal der männliche Anteil der Crew deutlich in Unterzahl war. So kreierte wir kurzerhand eine neue Übung, das so genannte FMOB „FeMale over Board“, was zu einer gelungenen Rettung mit Manöver und aktiver Zusammenarbeit unter dem Kommando unseres Skippers führte.

Der Wind flaute leider bald wieder ab und eine Badepause war angesagt. Mit gekonnten Sprüngen durfte jeder zeigen, was er oder sie kann und hängte sich anschliessend an die angebundenen Fender, die sogleich als Sicherheitszone definiert wurden. Spiel und Spass fand genug Platz, sowohl im Wasser wie auch ausserhalb und was auf keinen Fall fehlen durfte waren die Bord-Paparazzi. Nach dieser Erfrischung nahm das Schiff die Fahrt wieder auf und die Crew steuerte in eine sichere Bucht für die Übernachtung. Gleichberechtigung war aufgrund der Überzahl von Piratinnen nur schwer zu erreichen, jedoch waren die Aufgaben an Bord gerecht aufgeteilt und so brauchte es kaum Anweisungen, was die Küche oder den Ankertrunk anbelangte. Mojito war an der Boje befestigt, der Ankertrunk bereits auf dem Serviertablett und das traditionelle Ritual war vorbereitet. Eine kurze Feedbackrunde, eingeleitet mit einem Song, machte den Anfang und leitete danach über in die Bade- und/oder Kochzeit, bevor die Sonne hinter dem Horizont verschwand und den Himmel in gelbliche Farben tauchen liess. In den Hängematten liess es sich gut in die Nacht schaukeln, bevor es dann in die Kojen und somit zu Bett ging.

Die nächsten Tage bescherten uns schöne Bilder, neue Erfahrungen, aber auch viele tolle Erlebnisse. Ganz zu schweigen von dem Fortschritt, den wir als Crew erleben durften. Die verschiedenen Persönlichkeiten gingen Kompromisse ein, stellten sich aufeinander ein und die Tagesabläufe verliefen weicher und geselliger, freundschaftlicher und entgegenkommender als zu Beginn. Ja, die Piraten wurden zu einem Team, gekennzeichnet durch weisse Shirts mit dem Logo der CCS RG Basel aufgestickt. Die nächste Bucht war bewohnt von Fischern und einfachen Leuten, bilderbuchtauglich und faszinierend eingebettet in die Natur, geradezu einladend für den ersten

Landausflug mit dem Dinghy und dem ersten Einsatz der (noch) weissen T-Shirts. Die Überfahrt endete für einige etwas nasser als für die andern, gelang aber doch erfolgreich und wurde mit einem leckeren Eis belohnt, was sich auf einigen Shirts dann auch mit braunen oder roten Flecken deutlich zu erkennen gab.

Am nächsten Tag stand einiges auf dem Tagesplan, die ersten Vorräte neigten sich langsam dem Ende zu und somit war klar, dass die nächste Nacht in einem Hafen verbracht werden musste, was aber mit einem Landausflug und damit mit ein paar Sehenswürdigkeiten des Ortes verbunden werden konnte. Die Krka-Wasserfälle zogen auch uns an. Auf dem Weg dorthin, hissten wir unsere Flagge, nein nicht die mit dem Totenkopf, sondern die schöne Schweizerflagge, gehalten von tapferen Matrosinnen und einem gemeinsamen Seegruss der ganzen Piratencrew an ein gleichgesinntes Schiff mit demselben weissen Kreuz auf rotem Grund. Kurze Zeit später, unsere „Black Pearl“ lag ruhig im Hafen, erreichte die Piratencrew mit einem Wassertaxi die unbeschreiblich schönen Krka-Wasserfälle. Mit staunenden Blicken betrachteten wir die Kraft des Wassers und die Schönheit dieses Naturwunders und nahmen unser Bad zur Abwechslung mal in Süsswasser.

Die Tage rund um die Kornaten vergingen viel zu schnell, aber an das Ende wollte man trotzdem noch nicht denken. Ein weiterer Segeltag mit Highlights brach an. Die Sichtung einer Delfinschule machte alles noch viel aufregender. Glitzernde Rücken zeigten sich und kreisende Vögel in der Luft zeigten uns den Weg zu dem Geschehen, wo die Meeressäuger auf ihrem Raubzug waren und sich ihre Beute erfolgreich ergatterten. Wir Piraten nahmen uns ein Beispiel und suchten uns eine geeignete Bucht um zu ankern. Jene, die nicht mit dem Ankern beschäftigt waren, richteten bereits den Ankertrunk.

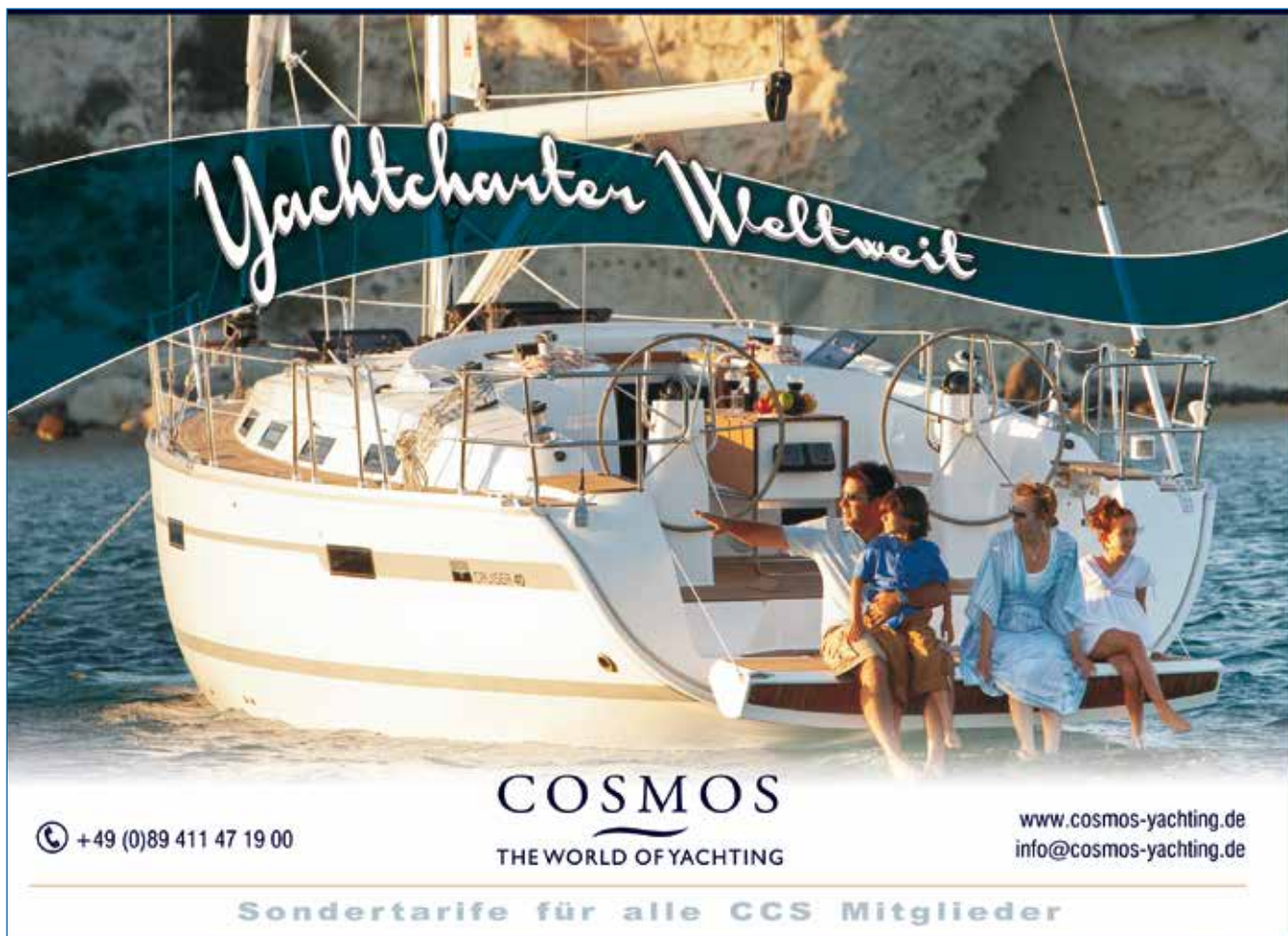
Die anhaltend lockere Stimmung, gespickt mit Humor und manchmal auch etwas Sarkasmus, erfüllte die



Bucht mit Gelächter. Die Melonenschnitze fanden guten Anklang und führten uns auf bizarrem Wege zu der Titanic. Dies geschah folgendermassen: Ein Melonenschnitz hat viele Ähnlichkeiten mit einem Schiff oder besser mit der Titanic, um es gleich beim Namen zu nennen. So fragte Nathalie mit gutem Hintergedanken in die Runde, ob sie denn diesen abgekauten Melonenschnitz ins Wasser werfen dürfe, denn es ist ja biologisch und von der Natur abbaubar. Roger überlegte kurz und gab dann ein nachdenkliches „hmm“ von sich und meinte nach einer kurzen Pause, dass er das wenn schon nur auf hoher See erlaube und nur unter der Bedingung, dass das grosse und schiffchenähnliche Reststück zuerst in viele kleine Stücke zerlegt werde. Nathalie war nicht wirklich überzeugt von dieser Antwort und hinterfragte die Bedingung mit einem „warum?“, denn die Melone zersetze sich ja auch, wenn sie noch ganz sei. Damit Nathalie auch ganz bestimmt recht hatte, kam die Titanic zur Sprache. Das Salzwasser schaffe es ja schliesslich auch, die Titanic langsam aufzulösen, warum also nicht auch einen Melonenschnitz? Pirat Tim brachte dann eine ganz weise Piratenweisheit: „Nathalie, auch die Titanic wurde zuerst halbiert, bevor sie das Wasser zersetzen konnte.“ Alle lachten.

Die Wettervorhersagen waren bisher nicht kritikwürdig und auch am zweitletzten Tag verbrachten wir weitere unbeschwerte Stunden auf See, genossen eine Erfrischung im kühlen Wasser und hatten Zeit zu planschen. Das neue Ziel war eine einsame Bucht mitten im Naturschutzgebiet. Auf dem Weg dorthin drifteten wir an Küstengebieten entlang, die einer Filmkulisse glichen. Die See war nicht rau, aber gerade richtig zum Segeln. Mit vollen Segeln zogen wir in unser Ankergebiet und bemerkten das immer klarer werdende Wasser rund um unsere Yacht. Die Tiefen des Wassers waren eine Herausforderung. Die Sandbänke waren alles andere als regelmässig tief und es brachte die Stimmung an einen kriselnden Punkt. Ein falsches Wort hätte das Fass zur Sprengung gebracht. Mit Geduld, Ruhe und etwas mehr Aufwand lag unsere „Pearl“ dann doch sicher in der Bucht und der Ankertrunk konnte die Stimmung entladen.

Die relaxende Umgebung, die einem Märchen gleich war, löste jegliche Anspannung und führte zu Gesprächen über den Tag und das Erlebte. Die Wetteraktualisierung liess die Anspannung aber noch einmal steigen. Starke Böen und heftige Windstärken wurden auf den frühen Morgen hin gemeldet. Die Ankerwachen wurden neu eingeteilt und mit besonderer Sorg-



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

falt und extra Kontrollen verschärft. Nichtsdestotrotz schaffte es das Küchenteam, den Tagesspruch zu bringen und alle in einen humorvollen und lockeren Abend mitzureissen. Tim war noch immer im Wasser, tauchte nach Fischen und sonstigem, als Sara plötzlich einen vorbeischwimmenden Teebeutel im Wasser entdeckte, den jemand über Bord geworfen hatte. Sie drehte sich zu Nathalie um und sagte lachend: „Achtung, Teebeutel über Bord“, worauf schon einige der anderen anfangen zu kichern. Kurz darauf hörte man Nathalie sagen: „Ach, ich glaube das zieht noch ein bisschen weiter...“. Nicht nur Sara und Nathalie, sondern auch alle anwesenden Crewmitglieder brachen daraufhin in schallendem Gelächter aus.

Nach einer kühlen Nacht und einem frühen Morgen traten die Piraten schliesslich den Rückweg an. Der Heimathafen rief und die starken Wellen trieben uns nahezu dorthin zurück. Erfolgreiche Raubzüge, wenn auch nur für unser Auge, lagen hinter uns und gehörten leider schon wieder der Vergangenheit an. Den grössten Schatz hatten wir aber dabei, die Erinnerung

an den Törn und den Gewinn einer gut funktionierenden und eingespielten Piratengang konnte uns niemand mehr streitig machen. Am letzten Tag polierten wir beides nochmals auf und konnten dies als unvergessliche Erinnerung mit auf den Heimweg nehmen. Den Schlüssel zum kostbaren Schatz hat jeder für sich gefunden und bleibt geheim. Eines kann jedoch verraten werden, das Gebiet Kroatien ist es auf alle Fälle wert auszurauben, visuell und erlebnismässig versteht sich, und wird jedem weiteren Badwannenmatrosen und Brünnelipiraten wärmstens empfohlen.





Wie wäre es mal mit Surfen ? Mast und Schotbruch !



Kombi

PayTV

Internet

Telefonie

«Bretonische Verhältnisse»: RG-Törn Brest - Arzal

Text & Bilder: Andrea Herrlich

Spätestens ab dem ersten Crewtreffen vor dem Törn versprach es, ein interessanter, fröhlicher und kurzweiliger Segeltörn zu werden. Die einen schwärmten von Schauplätzen aus einschlägiger bretonischer Literatur, andere träumten von majestätischen Leuchttürmen und Delfinen, wiederum anderen floss das Wasser im Munde angesichts der zu erwartenden fulminanten Fisch-, Moules- und Austernschlemmereien. Bemerkenswert war sicherlich die Crewzusammensetzung, es vereinten sich nämlich teilweise die Crews der beiden Filmschiffe OUTREMER und STELLA MARIS - man erinnere sich an den CCS-Filmdreh, Saint-Malo 2012.

Nach Wochen der Vorfreude war er nun da, der Moment. Bereits die Zugfahrt via Paris nach Brest war erfüllt von Gelächter, Spässen und Sprüchen, welche sich vereinzelt noch durch die kommenden zwei Wochen, und auch darüber hinaus, durchziehen sollten. Das erste Highlight – der Eiffelturm! Wenn auch nur von weitem – Frankreich, on est là! Finistère, on s'approche!

Mit auf der Reise waren Lukas, unser Skipper, Rahel als Co-Skipperin, Monika, unser Organisationsgenie und Koch- und einfach Allestalent, unser Smutje Claudia und meine Wenigkeit, die sich mit Fotografieren austoben konnte. Der zweite Hahn im Korb war Daniel. Sehr dankbar waren wir für seine Kompetenz bezüglich zahlreicher technischer Fragen und seine Hilfsbereitschaft in allen Situationen. In der zweiten Woche stiess dann Jacqueline, unsere Bordmedizinerin, dazu und löste Monika ab – und übernahm zur Freude aller Crewmitglieder auch gleich Monikas Rolle mit. Gleich vorab – die beiden Powerfrauen verwöhnten uns ganze zwei Wochen lang aufs Feinste, es mangelte an rein gar nichts!

Lukas, Rahel, Dani, Claudia und ich reisten einen Tag früher an, geplant war nämlich der Besuch beim CROSS (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) in Brest, organisiert von Pierre Lebet. Zu unserer aller Überraschung aber, überraschte Pierre uns mit einem ganz anderen Glanzlicht – einem Besuch auf der CHEMINÉE POUJOULAT bei Bernard Stamm, dem weltbekanntesten Einhandsegler aus der Schweiz. Bereits von weitem stachen der imposante, gelbe Rumpf und der hohe Mast hinter den unzähligen Segelyachten in der Marina du Château hervor. Nach einer ausgedehnten Erkundung der Hafenstadt inklusive maritimem Shopping-Erlebnis, tauchten wir mit Bernard Stamm in die Welt des Einhandsegelns ein. Es darf an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dass der Besuch bei Bernard für die kommenden zwei Wochen die Frauenherzen an Bord wohl alle etwas höher als gewohnt schlagen liess und noch für viele, viele amüsante Anekdoten sorgen sollte.

Unser Zuhause für die zwei Wochen auf See sollte die gemütliche CRUISING SWISS V werden. Die bretonische Atlantikküste lockte damit, entdeckt zu werden und nachdem wir ausladend Speis und Trank gebunkert, uns eingerichtet und uns durch die Sicherheitsvorkehrungen durchgearbeitet hatten, motorten wir nach Camaret-Sur-Mer, unsere erste Station. Viele Stunden würden wir noch unter Motor verbringen, denn die Windverhältnisse entsprachen ganz und gar nicht bretonischen Verhältnissen – dafür sollte für den Grossteil des Törns die Sonne für uns lachen!

Bereits am nächsten Abend erwartete uns das nächste Highlight, dies kurz nachdem wir unsere CRUISING SWISS vor der Insel Ouessant im Port du Stiff an der Boje festgemacht hatten. Während die



eine Crewhälfte den täglichen Pflichten oder einfach mal dem Ausspannen nachzukommen hatte, liessen Lukas, Monika und ich uns einen kurzen Landgang auf der wunderbaren Insel nicht entgehen. Und welche fröhliche Begrüssung erwartete uns! Es war, wie ich später in Erfahrung bringen konnte, Jean Floc'h, der Inseldelfin, welcher sich zu unserem Dinghi gesellte und uns bis zum Hafen begleitete. Dass wir vor lauter Aufregung den Motor in den Leinen und Trossen der benachbarten Fischerboote abwürgten, war in dem Moment Nebensache. Jean Floc'h kam auch später wieder, um uns im Sonnenuntergang zurück zum Boot zu geleiten. Diese zauberhafte Begegnung liess uns staunen - Finistère – das Ende der Welt – hatte wirklich einen ganz besonderen Reiz!



Die Strömungen, Gezeiten und der Zeitplan liessen es am Folgetag leider nicht zu, die eindrückliche Insel zu umrunden, weshalb wir schweren Herzens eine leicht abgewandte Route wieder zurück nach Camaret-Sur-Mer nahmen. Den imposanten Phare de la Jument, 2 km vor der Südwestspitze der Insel, sahen wir so nur aus der Ferne. Aber über einen Mangel an majestätischen Leuchttürmen und wegweisenden Seezeichen konnten wir uns in der Bretagne nicht beklagen.

Wir verliessen Camaret ein zweites Mal, stachen nun aber gen Süden, entlang der Halbinsel Crozon, in Richtung Raz du Sein, als wir von einem Gewitter überrascht wurden. Tapfer hielt sich Dani am Steuer, während das Schiff in den Wogen dampfte und um uns herum Blitze ins Wasser krachten. Gewitter gehören nicht zu meinen Präferenzen, und Angst gepaart mit Seekrankheit noch weniger. Ich verkrümelte mich also in meiner Koje, in der Hoffnung, alles möge bitte sehr bald wieder gut werden. Furchtlos und wacker hielt der Rest der Crew die Stellung. Fürsorglich sorgte Monika mit diversen Teesorten dafür, dass die Kälte nicht überhandnahm und manch einer genoss sogar das (Un)Wetter Spektakel! Der Himmel lichtet sich dann endlich, etwa als wir auf der Höhe des Pha-

re de La Vielle, vor der Landspitze Pointe du Raz, ankamen. Wir passierten die Durchfahrt zwischen der Pointe du Raz und der Insel Île de Sein, und zum ersten Mal liessen es die meteorologischen Verhältnisse zu, dass wir die Segel setzen und Fahrt aufnehmen konnten. In dem ehemals bedeutsamen Fischerhafen von Audierne erwartete uns ein Bojenfeld und selbstverständlich der wohlverdiente Ankertrunk bei schönstem Sonnenuntergang.

Eine letzte Etappe fehlte uns aber noch bis wir definitiv die Einfahrt in die „bretonischen Riviera“ erreichten, die Umschiffung des Pointe Penmarch - danach begann das Mittelmeer-Feeling! Wir übten diverse Segelmanöver, spielten einige MOB durch und erfreuten uns des sonnigen Ferientages! Bis wir am Abend müde von Sonne und Segeln in das gemütliche Loctudy einfuhren und uns für den ersehnten und wohlverdienten bretonischen Ausgang und eine fulminante Fisch- und Seafood-Schlemmerei bereit machten. Dieser Plan sollte jedoch scheitern. Das einzige Restaurant weit und breit schloss seine Pforten just in dem Moment, als wir einzutreten wünschten. Das Hungergefühl und die Müdigkeit taten der Stimmung keinen Abbruch – dennoch - was hätten wir damals für einen Pizza-Kurier gegeben! Doch auch in dieser Hinsicht schien Loctudy – um diese Jahres- und Uhrzeit – vollkommen unbeseelt zu sein.

Die darauffolgende Segeletappe sollte anders werden. Nachdem demokratisch gegen das Trockenfallen in Lesconil und den Besuch in der Stammbar von Bernard Stamm zu Gunsten der sanitären Anlagen und einer heissen Dusche in Concarneau entschieden wurde, brachen wir am Folgetag nach unserem reichhaltigen Frühstück auf. Und es wurde in der Tat ein prächtiger Segeltag! In Concarneau legten wir – wie es sich gehört – an einem Besuchersteg an. Dass unsere knapp 15 Meter lange CRUISING SWISS mit ihrem hervorragenden Heck speziell aus der Reihe stechen würde, versuchten wir – in Anbetracht des voll besetzten Hafens – galant zu ignorieren.



Leider ignorierte der Hafenmeister diese kleine Nebensache nicht, und bat uns, in den Fischerhafen zu verholen. Uns schwante eine schlaflose Nacht, doch die Fischer waren gnädig und brachen nicht zu unchristlichen Zeiten zum Fang auf. Während sich also Lukas, Rahel, Monika und Dani mit dem Verholmanöver beschäftigten, erkundeten Claudia und ich das Städtchen mit dem klaren Auftrag, ein gutes Seafood-Restaurant aufzusuchen. Empfohlen wurde uns das „L'Amiral“ – hätten wir doch bloss gewusst, dass diese Gaststätte ein Schauplatz im Krimi „Bretonische Verhältnisse“, und deshalb absolut ein Must-See bzw. ein Must-Eat ist!

Statt den berühmten Entrecôtes, welche Kommissar Georges Dupin im „L'Amiral“ zu speisen pflegte, gab's dann halt eben doch Austern und Moules – im weniger spektakulären, dafür nicht minder bretonischen und sehr feinen „La Croisière“. Im Anschluss an den kulinarischen Ausflug lockte der Besuch in der Ville Close. Dass wir definitiv zu Saison-Randzeiten unterwegs waren, spürten wir auch in diesem, doch etwas touristischeren Ort, als wir gezwungen waren, unseren Schlummerbecher an Bord einzunehmen. Innerhalb der Mauern der alten Stadt machte sich bereits die Nachtruhe breit. Einzig ein paar wenige Touristen, ein Hund und wir streunten durch die dunklen Gassen.

Wir wurden an diesem Abend per SMS um ein weiteres Highlight gebeten – die honorable Petroleumlampe auf dem Schiff sollte in einem Crewfoto für die honorable Petroleumlampengesellschaft verewigt werden – in Aktion natürlich. Mit dem Shooting warteten wir jedoch noch ein wenig, bis sich Jacqueline zu uns gesellte und wir so – leider nur für eine kurze Weile – ganz vollzählig waren. Jacqueline stiess in Lorient zu uns. Sie brachte – gemäss Auftrag – zwei Ausdrucke von Fotos von Bernard Stamm mit und beglückte damit die Damenwelt. Diese sollten in der zweiten Woche alternierend diverse Orte im Schiffsinneren



schmücken und insbesondere zwei Damenherzen. Jacqueline's Ankunft war ein erfreuliches Ereignis. Doch nicht das einzige Highlight! Denn dies war auch der Tag, an dem Dani seine 1000ste Seemeile passierte – welch ein hervorragender Anlass, die Korken knallen zu lassen!

Die erste Woche verging im Fluge – zu siebt machten wir uns nun auf von Lorient nach Port Tudy, einem pittoresken Hafen auf der île de Groix. 17.3 Seemeilen legten wir zurück – davon 17 wie so oft unter Motor, und 0.3 Seemeilen unter Segel. Für dieses Drittel Seemeile brauchten wir allerdings ganze 45 Minuten, so dass wir dann diese Übung wieder abbrachen. Nach einem vorzüglichen Abendessen in der „Auberge du Pecheur“ kam der Moment des Petroleumlampenshootings. Sicherheitshalber ausgerüstet mit Feuerlöscher, einer Menge Spirituosen – zum Geniessen, selbstverständlich! –, einem lustigen Kartenspiel, dem Abbild von Bernard Stamm und guter Laune posierten wir also für das honorable Foto und haben nun auch eine hübsche Erinnerung an eine ganz spezielle Mission.



Leider verliess uns Monika am nächsten Tag. Sie steuerte sich noch selber in den Hafen von Lorient, wo wir sie verabschiedeten, und weiter ging die Reise nach Le Palais, auf der Belle Île. Eine sehr eindrückliche, fast unwirkliche Stimmung herrschte während der Ausfahrt von Lorient. Einerseits drückten die Relikte des Atlantikwalls, andererseits die fast mystische Stimmung bei der Ausfahrt selber, als unzählige Segler gleichzeitig den Hafen verliessen und gegen den dunstigen Horizont segelten. Nach einer Weile jedoch liessen wir sie alle hinter uns und schon bald befanden wir uns ganz alleine auf See. Aus der Ferne genossen wir den Blick auf die Côte Sauvage, auf der Halbinsel Quiberon, welche die wilde Schönheit des Landes erahnen liess. Der Wetterbericht lautete immer gleich – visibilité bonne, mer belle. Zum ersten Mal setzten wir den Gennaker und hatten eine Menge Spass damit – diesen würden wir auch für die verbleibenden Tage bevorzugt montieren.

In Port Tudy angekommen machten sich unsere beiden Herren Lukas und Dani auf den Weg in die Capitainerie und um die Location zu rekonoszieren. Sie kamen lustig zurück und wir Ladies staunten nicht schlecht, als sie bei ihrer Rückkehr bis spät in die Nacht beste Laune versprühten – was da während ihrer Erkundungstour so ganz genau vor sich gegangen war, haben wir nie erfahren.

Das Tolle an dem Wetter war die Wärme. Wir verliesen die schöne Insel und fragten uns, wann wohl der geeignete Zeitpunkt wäre, die Bikinis zu montieren. Ziel des Tages war La Trinité-Sur-Mer. Welch Fehler von mir war es, davon auszugehen, dass auch dies ein verträumtes, bretonisches Fischerdörfchen sei... die Realität sollte mich später einholen.

Weil wir uns für das Segeln entschieden und somit die Zeit knapp wurde, liessen wir den geplanten Drink-Abstecher auf der Île d'Houat aus und stachen stattdessen nach einer spannenden und engen Passage



nördlich der Insel direkt in den Norden. Unweit der Hafeneinfahrt nach La Trinité folgte er endlich, der langersehnte Badestopp! Wie kleine Kinder sprangen wir ins Wasser, quietschten, spritzten, lachten und planschten was das Zeug hielt und konnten nicht fassen, dass wir am 7. Oktober im Atlantik baden gingen! Nach der Ausgelassenheit folgte aber die Ernüchterung und die Arbeit. Lukas rettete uns gerade noch, bevor wir zu nahe an den einen Südquadranten trieben, und ich schien im Freudentraumel die Orientierung verloren zu haben. Mittlerweile waren wir nämlich schon ganz nah an La Trinité herangetrieben – nur, vor lauter Masten sah ich den Hafen nicht. La Trinité war einfach riesig - und ich von den Dimensionen erschlagen! Entsprechend anspruchsvoll gestaltete sich dann die Navigation hinein zum Anlegeplatz, doch es kam alles gut, wir legten im Päckli an und genossen einmal mehr die wärmende Abendsonne.

Der Golf von Morbihan stand als nächstes auf dem Programm. Das inselreiche Binnenmeer ist über eine schmale Passage mit dem Atlantik verbunden und nach intensiven Berechnungen war klar, dass uns nur ein spezielles Zeitfenster zur Verfügung stand, um günstig in den Golf einzulaufen. Die Gezeitenströme sollten uns unterstützen und so rauschten wir vorbei an uralten Menhiren, Hügelgräbern und weiteren vorgeschichtlichen Zeugnissen. Lukas' Plan, am Zielort den Anker zu setzen wurde vom weiblichen Crewanteil nicht sonderlich goutiert und zum Glück – dem Schicksal sei Dank - jäh durch ein einladendes Bojenfeld durchkreuzt. In Anbetracht der Kräfte der Strömungen, liess sich auch Lukas von den wartenden Bojen überzeugen und so machten wir sicherheitshalber beidseitig an der Boje fest. Jacqueline konnte ihre Freude kaum zügeln und vollführte spontan den Bojentanz als Dank für Lukas' Entscheidung. Langsam schlich sich auch Ebbe bei unseren Vorräten ein. Der billige Whiskey wurde in die teure Flasche umgefüllt - auch der Gin musste dran glauben-, der verschmähte Kartonwein unserer Vorgänger wurde in leere Flaschen abgefüllt und verwandelte sich mit viel Fantasie zum wohlschmeckenden „Morbihan Südhang“. Und klingt es nun langweilig, wenn ich schon wieder davon berichte, mit welchem herrlichem Sonnenuntergang wir an diesem Abend verwöhnt wurden?

Bereits an Kitsch grenzte der nächste Morgen. Es begann alles mit dem Rhododactylos - instinktiv erwarteten wir jeden Moment das Auftauchen eines Flugsauriers, wurden aber von Lukas in Bälde eines Besseren belehrt -, gefolgt von einem atemberaubenden, orangeleuchtenden Sonnenaufgang. Der morbihan, bretonisch für „kleines Meer“, ist ein wichtiger Lebensraum für hunderttausende von Gänsen, Enten

und Stelzvögeln, von denen wir einen ganz kleinen Teil während unserer Ausfahrt entdeckten.

War es möglich, die unzähligen Schönheiten noch weiter zu überbieten? Man würde es nicht meinen – bis wir dann auf unserer letzten Station, Île d'Hoëdic, ankamen. Bereits bei der Inselumrundung strahlte uns der Leuchtturm Phare des Grands Cardinaux, welche eine gleichnamige, im Südosten vorgelagerte kleine Inselgruppe markiert, im Sonnenlicht an. Und so strahlte auch Hoëdic. Mit sonderlich vielen Sehenswürdigkeiten konnte die kleine Granit-Insel zwar nicht aufwarten, aber das musste sie auch nicht. Das gesamte Eiland wirkte wie ein Kraftort, alleine schon die intensiven Farben, Formen und Gerüche der Gewächse, Sträucher und Kräuter, die versteckten kleinen Buchten mit weissem Sandstrand sowie die vereinzelt Dolmen und Menhire faszinierten und taten der Seele gut. Und habe ich schon erwähnt, dass wir unseren Ankertrunk wieder bei einem traumhaften Sonnenuntergang zu uns nehmen durften?

Schweren Herzens trennten wir uns am darauffolgenden Tag von Hoëdic und steuerten den Hafen von Arzal an, wo wir unser temporäres Zuhause wieder dem Schiffsverantwortlichen übergeben würden. Ein letzter Segeltag, ein letztes Mal spannendes und anspruchsvolles Navigieren und Manövrieren durch den Mündungstrichter der Vilaine, eine letzte Schleusung... und – weil die Schiffübergabe und die Heimfahrt nicht sonderlich berichtenswert sind – schliesst dieser Rückblick auf einen rundum gelungenen Törn mit einem weiteren, letzten bezaubernden Sonnenuntergang, nun im Yachthafen von Arzal.

Ach ja, und wer als nächstes einen Törn auf der CRUISING SWISS V plant, sollte einen Blick in den Navigationskasten werfen – wer weiss? Vielleicht findet er ja ein kleines Relikt bretonischer Verhältnisse ;)

KRAFTVOLL

Volvo XC 60

HUSKY EDITION 2014

Ab CHF 65 900.-

Kundenvorteil bis CHF 11 801.-

begrenzte Stückzahl



VOLVO
HALBEISEN
AESCH · FÜLLINSDORF

www.halbeisenag.ch



Protokoll der 47. ordentlichen Generalversammlung Freitag, 8. November 2013

20.00 Uhr, Restaurant Mittenza, Hauptstrasse 4, 4132 Muttenz

Traktanden:

1. Begrüssung durch den Captain
2. Wahl der Stimmzähler
3. Genehmigung des Protokolls der GV vom 2. November 2012 (im Jahrbuch publiziert)
4. Jahresberichts des Captains, Genehmigung
5. Schlussrechnung Werbefilm (Auftrag der GV 2012)
6. Jahresrechnung 2012/2013. Genehmigung auf Basis des Kontrollstellenberichts
7. Entlastung des Vorstands
8. Wahlen in den Vorstand (Antonio di Criscio: Mitgliederverwaltung, Silvio Ofner: Beisitzer, Mitgliederwerbung)
9. Wahl der Kontrollstelle (Hans-Rudolf Roth, Fred Widmer)
10. Anträge des Vorstands: Statutenänderung Art. 3 betr. Ehrenmitgliedern. Im Falle der Zustimmung: Ernennung von Ehrenmitgliedern
11. Anträge von Mitgliedern
12. Jahresprogramm 2013/2014
13. Budget 2013/2014, Mitgliederbeiträge, Genehmigung
14. Aufnahme und Ausschluss von Mitgliedern, Genehmigung, Begrüssung der Neumitglieder
15. Diverses

Anwesend sind folgende 46 Mitglieder:

Jean-Marc Buttlinger, Vesna Dengl, Antonio Di Criscio, Daniel Contich, Serge van Egmont, Marie-Paule Farkas, Balz Fischer, Karl Freivogel, Roger Gersbach, Martin Heller, Andrea Herrlich, Toby Herrlich, Andreas Huber, Jacqueline Hug, Paul Künzli, Vreny Künzli, Lukas Landmann, René Lattmann, Andreas Lehmann, Nina Lehmann, Christine Litscher, Hans Litscher, Alim Mayor, Heinz Meier, Heinz Merzweiler, Nathalie Meyer, Michel Müller, Silvio Ofner, Hans Ramp, Claudia Rhyn, Hans Rudolf Roth, Gilbert Rychen, Rahel Sameli, Markus Scharowski, Sibylle Scharowski, Daniel Schenk, Günter Scherf, Raphael Schumacher, Sibylle Wagner, Daniel Waldmeier, Thomas Weiss, Fred Widmer, Barbara von Wyl, Daniel Zingg, Hansruedi Zingg, Lily Zweifel,

Entschuldigt haben sich folgende 51 Mitglieder:

Christoph Afflerbach, Sylvie Afflerbach, Roger Bänninger, Ursula Bischoff Brefin, Matthias Bischoff Brefin, Christine Braun, Susanne Bumann, Felix Buser, René Caraco, Felix Droeser, Arnold Flückiger, Elisabeth Foley, Thomas Grüter, Walter Herrlich, Michael Jorda, Iris Jorda, Michael Jorda, Michael Köchlin, Willi Leu, Dominique Mall, Enrique Marlés, Horst Marczinski, Werner Meier, Gertrud Merzweiler, Orlando Meyer, Nelly Moser, Peter Moser, Werner T. Müller, Christoph Müller, Daniel Neddermann, Daniel Petz, Rosetta Pfenninger-Ruzza, Tomaso Pfenninger-Ruzza, Christoph Rosenthaler, Ursula Schär, Martin Schaub, Thomas Schneider, Katrin Schneider, Flurina Schneider, Martin Schnyder, Fredy Schüpbach, Urs Schweizer, Daniel M. Senn, Markus Solèr, Peter Stäuble, Stefan Steinemann, Albert Stolz, Margrit Studer, Ursula Wiederkehr, Fritz Wiederkehr, Eugen Wirz

1. Begrüssung durch den Captain

Der Captain Lukas Landmann begrüsst um 20.00 Uhr die Anwesenden.

Der Captain verweist am Anfang darauf, dass bei der verschickten Traktandenliste Traktandum 9 vergessen wurde. Die Anwesenden sind einverstanden mit der aktualisierten Liste, welche am Abend vorliegt, weiterzufahren.

2. Wahl der Stimmzähler

Jacqueline Hug und Hansruedi Zingg werden einstimmig als Stimmzähler gewählt.

3. Genehmigung des Protokolls der GV vom 2. November 2012

Das Protokoll der GV 2012 wird von der Generalversammlung einstimmig angenommen.

4. Jahresberichts des Captains, Genehmigung

Anschliessend präsentiert der Captain den Bericht zum vergangenen Vereinsjahr und fügt zudem die Entwicklung des CCS Schweiz als weiteren Punkt ein.

Dabei stehen vor allem die Projekte MARLIN und FUTURO im Vordergrund. Das Projekt MARLIN möchte die Zusammenarbeit mit der RYA fördern und den Yachtmaster in der Schweiz etablieren. Die Grundbausteine des Projekts FUTURO sind die Identifikation von Herausforderungen und Problemfeldern sowie die Erarbeitung von Lösungskonzepten und Empfehlungen, welche dann zu Vorschlägen zur zielgerichteten und finanzierbaren Umsetzung führen sollen. Schon am Stammabend vom 30.10. zu diesem Thema waren heftige Diskussionen die Folge, welche heute im Traktandum 15 wieder aufgenommen werden können.

Die Kernpunkte im vergangenen Vereinsjahr der RG Basel bildeten die Sicherstellung der Kontinuität im Sinne des Angebots von Stammabenden und Anlässen, der Ausbildung, der Jugend- und Einsteigertörns, des Jahrbuchs sowie der Finanzen. Weiter stand die Erarbeitung einer funktionstüchtigen Mitgliederdatei sowie die Aufdatierung und Pflege der Homepage und die erfolgreiche GV CCS Schweiz im Mittelpunkt.

Eine Herausforderung für das kommende Vereinsjahr ist sicherlich die Mitgliederentwicklung, da diese in der RG Basel stagnierend ist. Auch die Besucherzahlen der Stammabende und des Stammtisches sind zeitweise nicht zufriedenstellend, was wohl auf die Themen- und Referentenauswahl zurückzuführen ist. Des Weiteren sind die steigenden Ansprüche der Kursteilnehmer ernst zu nehmen und in der Zukunft im Vorstand anzugehen.

Im letzten Jahr hat es einen Ausschluss gegeben und zwei Mitglieder haben ihre letzte Reise angetreten. In einem Moment der Stille gedenken die Anwesenden den beiden verstorbenen Andreas Schneeberger und Theo Gut.

Die RG Basel hat ein allgemein erfolgreiches Jahr hinter sich:

Die Ausbildungskurse waren im Vereinsjahr 2012/13 bis auf wenige gut bis sehr gut besucht und es konnte gegenüber dem Vorjahr eine Teilnehmersteigerung von 23% verzeichnet werden. Auch im vergangenen Jahr hat das Ressort Ausbildung einen erheblichen Beitrag an die gesunde Finanzlage der RG geleistet.

Die Törns wurden erfolgreich durchgeführt. Der Ausbildungstörn in St. Malo war in diesem Jahr mit 38 Teilnehmern auf 6 Schiffen unterwegs. Das Konzept des Jugendtörns hat sich auch in diesem Jahr wieder bewährt und auch der zum zweiten Mal durchgeführte Einsteigertörn war ebenfalls erfolgreich. Der Süswassertag unter der Leitung von Daniel Schenk hat auf dem Neuenburgersee einmal mehr zu einem erfolgreichen Veranstaltungsjahr beigetragen. Auch die drei durchgeführten RG-Törns zeigen, dass das Grundziel des Zusammen-Segelns in der RG Basel gelebt wird.

Nur dank eines ausserordentlichen Einsatzes der Redaktorin konnte auch das Jahrbuch fristgerecht ausgeliefert werden.

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

Der Jahresbericht wird einstimmig genehmigt.

5. Schlussrechnung GV CCS Schweiz (Auftrag der GV 2012)

Die Schlussrechnung der GV CCS Schweiz inklusive des Werbefilms zeigt einen Aufwand von insgesamt Fr. 13'636.- auf. Dabei sind die beiden Posten Film und Besuch der Rolling Swiss jedoch neutral und die Generalversammlung samt Programm sind die eigentlichen Kostenverursacher. Die GV CCS Schweiz ist jedoch als Ganzes als voller Erfolg für die RG Basel anzusehen.

Die Schlussrechnung wird einstimmig genehmigt.

6. Jahresrechnung 2012/2013. Genehmigung auf Basis des Kontrollstellenberichts

Das Vereinsjahr schloss mit einem Verlust von Fr. 4'345.- ab, dies auf Grund der Mehrkosten für Anlässe, bei welchen teilweise der Betrag aus der Spendensammlung von der RG Basel verdoppelt wurde. Ebenfalls begründet sich der Verlust in einer Rückstellung für die GV CCS Schweiz, welche im Vorjahr falsch verbucht wurde und daher im aktuellen Vereinsjahr berichtigt werden musste. Das Vereinsvermögen beträgt nach Abschluss der Kasse Fr. 113'618.-

Der Revisorenbericht von Hansruedi Roth und Fred Widmer wird durch Fred Widmer verlesen.

Die Jahresrechnung wird von der GV einstimmig genehmigt.

7. Entlastung des Vorstands

Der Vorstand wird durch die GV ohne Gegenstimme entlastet.

8. Wahlen in den Vorstand (Antonio Di Criscio: Mitgliederverwaltung, Silvio Ofner: Beisitzer, Mitgliederwerbung)

Vesna Dengl, welche für die Mitgliederverwaltung in den Vorstand gewählt wurde, reichte im Verlauf des Clubjahrs ihren Rücktritt ein. Antonio Di Criscio versah ab März 2013 das Amt ad interim.

Die beiden Kandidaten werden einstimmig von der GV gewählt.

9. Wahl der Kontrollstelle (Hans-Rudolf Roth, Fred Widmer)

Andi Schwendeler ist anfangs des Vereinsjahrs zurückgetreten. Zur Wahl werden Hans-Rudolf Roth und Fred Widmer vorgeschlagen, welche durch die GV einstimmig gewählt wurden.

10. Anträge des Vorstands: Statutenänderung Art. 3 betr. Ehrenmitgliedern. Im Falle der Zustimmung: Ernennung von Ehrenmitgliedern

Zu diesem Traktandum wird eine Diskussion gewünscht von Markus Scharowski. Er stellt die Frage, weshalb nur Ehrenmitglieder und nicht auch Passivmitglieder in der RG eingeführt werden.

Heinz Merzweiler erläutert darauf hin, dass in den Statuten des Zentralclubs steht, dass sich Aktivmitglieder in Regionalgruppen zusammentun können, jedoch dort nichts von Passivmitgliedern erwähnt ist. Das sei der Grund, warum es noch keine Passivmitglieder in der RG gibt.

Mehrere Mitglieder sind sich jedoch einig, dass Gönnermitglieder alleine nicht ausreichen und ein Wunsch nach einer Passivmitgliedschaft da ist.

Daniel Schenk weist darauf hin, dass es nicht klug wäre, den Antrag sofort und ohne weitere Überlegungen zu behandeln. Jedoch ist der aufgebrachte Einwand durchaus berechtigt und der Vorstand kann sich diesem annehmen und das Resultat an der GV 2014 präsentieren, wenn dies von der GV so gewünscht wird.

Der Captain leitet daraufhin ein zweistufiges Vorgehen ein. Zuerst wird darüber abgestimmt, ob der Antrag von Markus Scharowski als solcher an den Vorstand überwiesen werden sollte.

Der Antrag wird mit 16 Stimmen, bei 6 Gegenstimmen und 14 Enthaltungen angenommen.

Danach wird über die vorgeschlagene Statutenänderung abgestimmt. Sie wird von einer Mehrheit ohne Gegenstimmen mit 3 Enthaltungen angenommen.

Heinz Merzweiler wird daraufhin als Ehrenmitglied vorgeschlagen und einstimmig zum ersten Ehrenmitglied der RG Basel ernannt.

11. Anträge von Mitgliedern

Es wurden keine Anträge eingereicht.

12. Jahresprogramm 2013/2014

Für das kommende Vereinsjahr sind klare Jahresziele definiert. Dazu gehören unter anderem die Kontinuitätssicherung im Vorstand, die mittelfristige Personalplanung, die Stärkung des Vereinsgedankens sowie die stärkere Einbindung der Skipper in den Club. Weiter soll in der Ausbildung das Angebot stabilisiert, die Jugend- und Schnuppertörns weitergeführt sowie attraktive und gut organisierte Anlässe im Angebot aufgenommen werden. Zudem soll in den Bereichen Marketing, Administration, Jahrbuch und Kasse weiterhin daran gearbeitet werden, dass die Qualität und Aufbauarbeit vorangetrieben wird.

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

Das Kursprogramm für das kommende Vereinsjahr kann wie immer auf der Homepage nachgelesen werden. Die Anmeldesituation ist zu diesem Zeitpunkt positiv, es hat jedoch noch freie Plätze in gewissen Kursen. Wie in jedem Jahr wird die Ausbildungssaison mit dem traditionellen Ausbildungstörn in St. Malo abgeschlossen.

13. Budget 2013/2014, Mitgliederbeiträge, Genehmigung

Da bei den Finanzen ein hohes Eigenkapital festgestellt werden kann, welches nicht gross abgebaut wird, ist eine weitere Erhöhung nicht sinnvoll. Der Vorstand stellt daher den Antrag auf Reduktion des Mitgliederbeitrags um Fr. 5.- von Fr. 35.- auf Fr. 30.- pro Vereinsjahr und Mitglied.

Der Antrag wird mit grosser Mehrheit bei 7 Gegenstimmen und 5 Enthaltungen angenommen.

Das Budget für das kommende Vereinsjahr 2013/14, welches einen Verlust von Fr. 8'500.- budgetiert, wird mit grosser Mehrheit ohne Gegenstimmen bei 4 Enthaltungen angenommen.

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

Das Mitglied Heiko Grave wird auf Grund von Zahlungsausfällen ausgeschlossen.

Der Captain und die GV heissen die Neumitglieder und besonders die anwesenden Daniel Waldmeier, sowie Andreas und Nina Lehmann herzlich willkommen.

15. Diverses

Am 30.11.2013 wird in Bern die GV des CCS Schweiz stattfinden, in welcher als wohl wichtigster Punkt über das Projekt Futuro entschieden wird.

Der Captain schätzt die Stimmung nach dem Informations-Stammabend folgendermassen ein: Bei aller Anerkennung der geleisteten Arbeit und einem Verständnis für einen gewissen Handlungsbedarf werden mehrere Lösungsvorschläge von der Mehrzahl der Anwesenden deutlich abgelehnt. Die grundsätzliche Umstellung des Clubs von einer reinen Milizorganisation zur Anstellung von Profis wird skeptisch beurteilt. Die Idee eines Geschäftsführers ist problematisch, da so der Vereinsgedanke hin zu einem profitorientierten „Touring Club on Sea“ nicht mehr weit entfernt ist. Ebenfalls wird von mehreren Mitgliedern die Kommunikation über das Projekt nicht goutiert und die Tatsache, dass der Geschäftsführer schon vor der GV eingestellt wurde, ohne dass die Mitglieder sich schon darüber äussern konnten, scharf kritisiert.

Vollmachten für die GV, falls ein Mitglied nicht anwesend sein kann, können an Hans Litscher und an Daniel Schenk abgegeben werden.

Stellungnahme Daniel Schenk:

Ein Teil des Projekts ist es, eine Mitgliederverwaltung zu schaffen, die auch funktioniert. Das wäre aber dann auch der einzige Teil, der am Projekt positiv wäre. Die Kosten für diesen Punkt sind jedoch mit Fr. 300'000.- definitiv zu hoch und daher abzulehnen.

Stellungnahme Hans Litscher:

Hans ist ebenfalls nicht begeistert. Das Projekt, vor allem das Bestehen auf dem Yachtmaster als qualitativ höhere Ausbildung, sei ein Affront gegen alle, die sich bis jetzt für den Club eingesetzt haben und die Ausbildung im CCS gemacht haben. Diese sind nicht nur gut, wenn es dann den Yachtmaster gibt, sondern haben ihr Können schon über Jahre auf See und im Club als Milizmitglieder bewiesen. Die Probleme der EDV wurden in den letzten Jahren einfach nicht angegangen und haben sich so aufsummiert, aber für dieses Problem braucht es keinen Geschäftsführer. Der Ausbau stagnierte, weil der Commodore den Club, ausser bei den Schiffen, nicht vorwärts gebracht hat. Zudem sähen die Statuten einen Geschäftsführer nicht vor. Die Änderungen, die nötig sind für die Zukunft, wären also zuerst über eine Statutenänderung zu machen und dann erst kann über eine Umsetzung der Kernpunkte von Futuro diskutiert werden.

Raphael Schumacher war am Skipperforum anwesend und sieht die Ausbildung, Informatik und Ämterlast als die Knackpunkte, die es im Zentralclub zu bewältigen gibt. Für die ersten beiden Punkte braucht es seiner Ansicht nach sicher keine Clubumstellung. Für den letzten Punkt: Es ist trotz Präsentation zu Futuro nicht klar geworden, wo die Entlastung genau stattfindet. Futuro ist also nicht durchdacht und stellt keine zufriedenstellende Lösung dar.

Andere RGs stimmen diesem Projekt laut Protokoll ZV zu. Meinungen der Captains sind jedoch nur bedingt die Meinungen der Mitglieder.

Stellungnahme Heinz Merzweiler:

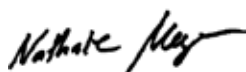
Mit dem Projekt Futuro ist eine Lawine losgetreten worden, die nicht mehr zu halten ist. Der Commodore setzt sich damit entweder ein Denkmal oder einen Grabstein. Man solle sich wieder einmal zurückbesinnen und überlegen, warum der Club gegründet worden ist. Dies sei nicht, um noch mehr Bürokratie und Diplome zu sammeln, sondern um zu segeln und sich für die Schweizer Hochseesegler einzusetzen.

Heinz Merzweiler hält ein 15-minütiges Plädoyer gegen das Projekt Futuro, das durch seine ausserordentliche Redegewandtheit alle Anwesenden in den Bann zieht und sich sachlich gegen das Projekt ausspricht.

Zum Schluss appelliert Captain Lukas Landmann an alle Anwesenden, dass sie nach Bern gehen oder sich vertreten lassen sollen.

Im Anschluss an die Diskussion bedankte sich der Captain bei allen anwesenden Mitgliedern für ihr Kommen und schliesst die GV um 22.00 Uhr, gefolgt von einem gemeinsamen Nachtessen.

Die Protokollführerin:



Nathalie Meyer
Muttenz, 9. November 2013

Süsswassertag 2013: Petrus top - Rasmus flop

Text: Daniel Schenk; Bilder: Elisabeth Foley



Petrus meinte es gut mit uns und sorgte auch beim zweiten RG-Süsswassertag auf dem Neuenburgersee für bestes Badewetter. Rasmus hingegen, war wohl mit zu wenig Trinkopfern versorgt worden, denn er hielt sich bald vornehm zurück.

Am 10. August 2013 waren es sechs Yachten von RG Mitgliedern, die sich bei schönstem Wetter mitten auf dem Neuenburgersee trafen, um nach der Sternfahrt wiederum die Pointe du Grin anzusteuern.

Nachdem sich schliesslich alle Yachten zur bereits schon legendären Pontonformation gefunden hatten (Handy-Kontakt sei Dank, denn Mails können so oder so gelesen werden ...), wurden die Skipper mit etwas Tranksame für ihr Mitmachen verdankt und schon bald war eifriges Chips-Knuspfern und Pistazien-Knackchen von allen Seiten zu hören.

Von Hauterive aus war Arnold Flückiger mit seiner MEA REQUIES unterwegs. René Lattmann mit seiner EMESIS II und Jacqueline Hug mit ihrer MUGG kamen von Chevroux aus und Michel Müller kam mit



seiner ZEPHYROS von Cheyres, ebenso wie der Organisator mit seiner TRIPLE J.

Bald war es aber an der Zeit, den Grillplatz anzusteuern und da sich ausser auf der MEA REQUIES die Gemütlichkeit bereits schon ziemlich breit gemacht hatte, blieben die Yachten im Ponton und profitierten vom starken Dieselmotor der MEA REQUIES, die alle Schiffe sicher zum Ankerplatz brachte. Was mögen wohl die anderen Seglerinnen und Segler gedacht haben, als da plötzlich ein Sechsrümpfer angeschwommen kam?

Nach Ankermanöver und Dinghi-Transfer konnten wir einen der raren Grillplätze besetzen und dank mitgebrachtem Holz ein passables Feuer entfachen, auf welchem bald leckere Sachen brutzelten.

Und so fanden Fleisch und Würste, Brot und feine Salate ihren Weg auf die Teller und – ja, gemütlich sass es sich ums Feuer!

Bald fanden sich Gruppen und Grüppchen zu den verschiedensten Gesprächen und zu verschiedenstem Gedankenaustausch zusammen. Am meisten-Kopfzerbrechen bereitete wohl die Frage: „Wie kann eine vor Anker liegende Yacht vorwärts gegen den Wind Fahrt machen?“ Aber Perspektiven täuschen manchmal und auch der beste Anker ist vielleicht nicht immer für mehrere Yachten gut. Ein kurzer Einsatz, und die Perspektive stimmte wieder.

Nach Einbruch der Dämmerung war es für die meisten Zeit, die Rückfahrt in den Heimathafen anzutreten und so kamen einige der teilnehmenden Yachten zu einer herrlichen Nachtfahrt, während dem zwei Kinder zu ihrer ersten Nacht vor Anker und einem unvergesslichen Nachtbadespass mit dem Vater kamen.



RG Basel - Törns 2014

In der Saison 2014 ist die RG Basel wieder mit Regionalgruppentörns auf verschiedenen Gewässern unterwegs:

<u>Datum</u>	<u>Gebiet</u>	<u>Schiff</u>	<u>Skipper</u>	<u>CCS-Nummer / Törnart</u>
25.04.-03.05.	Saint-Malo - Saint-Malo	SY (Charterschiffe)	versch. Skipper	Ausbildungstörn HSA
07.06.-14.06.	Stockholm - Gävle*	SY Cruising Swiss	S. Ofner	CCS 04/2014/24
05.07.-12.07.	Sardinien	SY (Charterschiff)	R. Sameli	RG-Einsteigertörn II
16.08.-30.08.	Oban - Dublin*	SY Smiling Swiss	R. Sameli	CCS 02/2014/34
23.08.-30.08.	Palma - Palma	SY Charterschiff	noch offen	RG-Studitörn
27.09.-04.10.	Sardinien	SY Charterschiff	L. Landmann	RG-Einsteigertörn I
27.09.-04.10.	Sardinien	SY Charterschiff	R. Gersbach	RG-Thementörn
04.10.-11.10.	Sardinien	SY (Charterschiff)	R. Gersbach	RG-Jugendtörn

* ausgebucht!

Die detaillierten Törnausschreibungen finden Sie auf unserer Website www.ccs-rgbasel.ch unter „Törns“.

CCS RG Basel Jugendtörn 2014

Käpt'n Jack Sparrow zieht wieder los!

4. Oktober – 11. Oktober 2014

Im Herbst starten wir wieder zu einem neuen Segelabenteuer. Alle sonnenhungrigen, bergmüden, salzwasserbegeisterten Freunde der sardinischen Küche, Badefanatiker und Abenteuerer sind dazu eingeladen, mit uns nach Sardinien zu ziehen, um dort die letzten warmen Tage mit einem besonderen Erlebnis zu geniessen.

Schenken Sie Ihrem Enkel / Enkelin, Göttibueb / Göttmeitli etwas Aussergewöhnliches:
Einen Jugendtörn mit dem CCS!

Keine Vorkenntnisse nötig! Attraktive, jugendgerechte Preise!

Weitere Infos erteilt:

Roger Gersbach, Ressort Jugend, Hauptstr. 115, 4416 Bubendorf
Tel. 076 575 29 38, Mail jtr@ccs-rgbasel.ch

Romantik



Abenteuer



Teamgeist

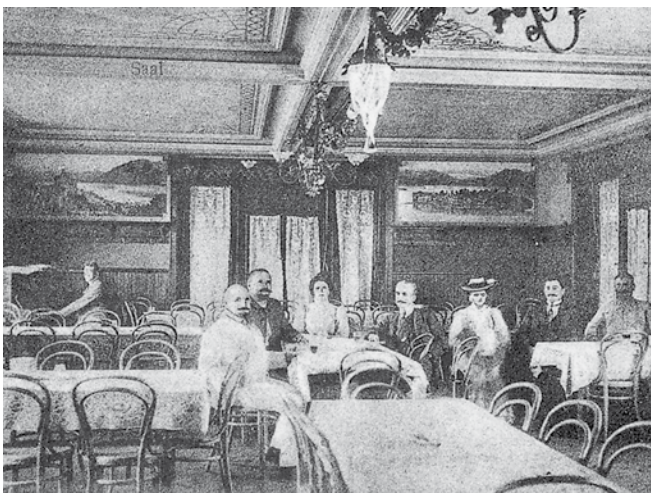


Tel. 061 461 51 86
Fax 061 461 52 63
Inhaber
Fjord Vertriebs AG
Neue Bahnhofstrasse 126
4132 Muttenz **P**
www.shipshop.ch

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.



LA COUROSNE D'OR

10 RUE PRINCIPALE 68220 LEYMEN
TÉLÉPHONE 03 89 68 58 04
INTERNAT. +33 3 89 68 58 04
www.couronne-leymen.ch

LUNDI, MERCREDI ET MARDI: FERMÉ

Informationsreise der RG Basel nach Bremen und Bremerhaven vom 12.-15.9.2013

Text: Heinz Merzweiler

Wer Bremen hört, denkt an die Bremer Stadtmusikanten, an den „Roland“, das Rathaus u.a.m., wer nautisch interessiert ist, wohl auch an „Die Seenotretter“ mit ihrer Zentrale in Bremen und an Bremerhaven, das seinem Namen alle Ehre erweist. In Medienberichten zu Klimafragen trifft oft das Kürzel „AWI“ auf. Was steckt hinter diesen Institutionen? Wir wollten es wissen und so führte unsere RG Informationsreise 2013 an diese Orte. Sie war ein Versuch, an frühere entsprechende Reisen anzuknüpfen. Wer dabei war, hat es wohl kaum bereut!



Am 13. September um 0900 h starten wir vom Hotel bei schönstem Sonnenschein zu einem Bummel durch die Bremer Innenstadt vorbei an Rathaus und Roland, dem „Schütting“ (das frühere Gildehaus der bremischen Kaufleute, heute Handelskammer) durch die Boettcherstrasse über die Weser zum Gebäude der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger DGzRS, neu „Die See-

notretter“ genannt . Dr. Bernd Anders, Mitglied der Geschäftsführung, empfängt uns um 0945 h. Die Führung übernimmt dann ein ehrenamtlicher Mitarbeiter. Er zeigt auf, wie alles 1865 begann und schafft die Brücke zu heute anhand der Übersichtskarte der Standorte der Seenotkreuzer und -rettungsboote mit total 60 Einheiten, 180 Festangestellten und 800 freiwilligen Seenotrettern. Wei-





tere eindruckliche Zahlen über Einsätze und die Mittelbeschaffung bzw. -verwendung folgen. 85% der Einnahmen gehen in die effektive Rettung. Die Gesellschaft finanziert sich ausschliesslich über Spenden und Legate. Jedermann kann Fördermitglied werden und erhält regelmässig Informationen. Grundsätzlich will man von jedem politischen Einfluss unabhängig sein.

Das Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) der Seenotleitung Bremen, Rufname „Bremen Rescue“, ist vor kurzem völlig neu eingerichtet worden. Drei Arbeitsplätze mit fünf Bildschirmen für alle nötigen Karten und Informationen stehen für die Leitung und Koordination zur Verfügung. Die Seenotkanäle UKW 70 DSC und 2187.5 kHz (Grenzwelle) werden rund um die Uhr abgehört. Ein weiterer Arbeitsplatz ist für das Abhören von Kanal 16 an der ganzen deutschen Küste reserviert. Alles macht einen sehr professionellen und aufgeräumten Eindruck. Wir werden Zeugen eines Hilferufs per Handy, ein Motorausfall eines Sportbootes. Der SAR Alarmruf per Handy ist über Nummer 124 124 nur an der deutschen Küste möglich. Der Dienststunde wies uns darauf hin, dass ein Handy Alarmruf für den in Schwierigkeiten Geratenen natürlich praktisch sei, freut aber die Verantwortlichen der Zentrale nicht immer. Fehlt eine exakte Positionsangabe, lässt sich ein Handy nicht peilen.

Das MRCC kann die SAR Helikopter der Bundeswehr anfordern. Es koordiniert die Einsätze, auch wenn Einheiten anderer Institutionen beteiligt sind. Die Zusammenarbeit mit den Holländern, Engländern, Dänen und Polen wird ebenso geübt. Die Vornänner (Schiffsführer der Rettungskreuzer) sind für solche Koordinationsaufgaben auch vor Ort des Ereignisses im eigenen Ausbildungszentrum mit Simulator und in praktischen Übungen trainiert.

In der hauseigenen Werft steht ein Rettungskreuzer mit Tochterboot zur Generalrevision. Alle beweglichen Teile und die Elektronik werden zerlegt, geprüft, repariert, ersetzt und wieder zusammen-

gebaut. Das Schiff wird die Werft vollständig neu gespritzt bald wieder verlassen.

Schliesslich folgen zwei eindruckliche Filme vom NDR, die unter anderem zwei komplexe Einsätze (nachgestellt) unter Einbezug von Notarzt u.a.m. miterleben lassen. Mit der Übergabe eines Dankeschreibens, begleitet von einer angemessenen Spende, verabschieden wir uns recht beeindruckt und froh, dass es „Die Seenotretter“ gibt!

Der Nachmittag gehört dann den individuellen Interessen. Erstaunlich, wohin man rund um den Marktplatz von Bremen kommt, es hat Basler!



Am Abend bringt uns der Bus landfein umgezogen zum „Jürgenshof“ in der Pauliner Marsch. Das eindruckliche Haus mit grossem Reetdach ist heute Gaststätte. Mit der Geschichte des Jürgenshofs liesse sich ein Jahrbuch füllen. Nach einem Apéro erfreut uns ein reichhaltiges Buffet und lässt Zeit zum Klönschnak. Um etwa 2300 h genehmigen sich die Trinkfesten im Hotel noch einen „Absacker“, wie man hier oben sagt.

Am 14. September fährt uns der Bus zum AWI, dem Alfred Wegener Institut für Meeres- und Polarforschung in Bremerhaven, wo wir auf 0945 h für eine Führung angemeldet sind. Die Gattin eines



der festangestellten AWI Professoren und Forscher nimmt uns in Empfang. Sie könnte wohl stundenlang erzählen, was sie doch oft auf Aussenstationen mit dabei. Was wir in den über zwei Stunden erfahren, würde für ein ganzes Buch reichen. Das AWI gehört zu den weltweit führenden Einrichtungen der Polarforschung und betreibt neben fünf anderen Schiffen den bekannten Forschungseisbrecher POLARSTERN, und fünf Aussenstationen in der Arktis und Antarktis, von denen die Neumayer-Station ganzjährig in Betrieb ist. Ferner stehen Fluggeräte, Tauchroboter und Messbojen zur Verfügung. Anhand von zwei dreidimensionalen Modellen werden uns die topographischen Gegebenheiten am Nordpol - bis 6000 m tiefer Meeresgraben und ein immenser Eismantel umgeben von Erdteilen - und am Südpol - ein Kontinent, zweimal so gross wie Australien mit einer mächtigen Eisdcke und völlig von Ozeanen umspült - erklärt. Folgerichtig sind auch die Veränderungen des Klimas und ihre Auswirkungen Thema.

Ein Film zeigt die vielfältigen Aufgaben des Instituts, insbesondere die Arbeit der Meeresforscher, aber auch - und sehr eindrücklich - die Arbeit im Eis der Antarktis und im Polarmeer. Auf der Station Neumayer forschen im antarktischen Sommer bis zu 80 Wissenschaftler aus verschiedenen Natio-



nen und im Winter, von der Umwelt abgeschnitten und nur über Funk erreichbar, rund 20 Personen mit Koch, Arzt, Techniker und rund ein Dutzend Forscher. Eisige Winde von 200 km/h und mehr mit Temperaturen um -40°C formen bizarre Eisplastiken an Bauten und Installationen.

Die POLARSTERN kann die Station Neumayer nur im antarktischen Sommer anlaufen und versorgt diese über Kapstadt. Sie legt an der Eiskante an. In der Antarktis darf kein Abfall und kein Bauteil zurückgelassen werden. Auch mittlerweile im Eis versunkene Forschungsstationen müssen abgebaut und wegtransportiert werden, wie z.B. die erste Neumayer-Station. Die Zweite kauften die Ru-

Blumendekorationen und Pflanzenvermietung für jeden Anlass

Orchideen
WEBER

Spalenring 127 - 4055 Bas
Hofstettenstr. 40 - Ettinge
061 272 45 66 - www.weberorchideen.de

ssen - Glück gehabt! - und die Neue, auf Stelzen zur besseren Anpassungen an die Gegebenheiten, wurde vor wenigen Monaten in Betrieb genommen. Die Bohrkern aus dem Eis beider Pole werden zu Analysen nach Bremerhaven gebracht. Anhand der eingeschlossenen Luftblasen lassen sich, je nach Tiefe der Bohrung, für über hunderte, ja tausende von Jahren, die Klimata zurückverfolgen. Ein Blick in die Labors, aus Sterilitätsgründen bloss durchs Türfenster, und ein Kurzbesuch im Tiefkühlraum (-40° C) zur Aufbewahrung der noch verpackten Lieferungen, vermitteln einen Eindruck der Arbeitsbedingungen.

Schliesslich bedanken wir uns mit einem süssen Gruss aus Basel und wechseln die Strassenseite, um zum Museumshafen zu gelangen. Auf der Dreimastbark SEUTE DEERN, 1919 als Viermast-Gafelschoner ELIZABETH BANDI im US-Bundesstaat Mississippi erbaut und mit einer wechselvollen Geschichte, steigen wir in den gepflegt ausgebauten Laderaum, um an den durch Messingleuchten erhellten, schön gedeckten Tischen Platz zu nehmen. Alle loben die feine Küche, die einen „kleinen“ Fisch-Lunch, gefolgt von einem kreativ gestalteten Nachtisch auffahren lässt. Der Nachmittag gehört den individuellen Präferenzen. Es regnet in Strömen. So stehen vor allem das Klimahaus 8° Ost, das Deutsche Schifffahrtsmuseum mit seiner berühmten Hansekogge aus dem 13. Jhdt, ausgegraben aus dem Schlick der Weser, und seiner sehr breiten Schifffahrtssammlung, das Technikmuseum U Boot WILHELM BAUER oder eines der umliegenden Kaffees im Vordergrund.

Punkt 1730 h, es regnet immer noch wie es eben an der Nordseeküste regnen kann, steht der Hafentaxibus bereit. Eine äusserst versierte Dame begleitet uns.



Über die Kaiserschleuse, in der Nordschleuse ist ein Autotransporter für etwa 2000 Fahrzeuge gerade am Auslaufen, geht's den Docks und Hafenbecken der Lloyds Werft vorbei. Drei Schiffe sind in Arbeit, „Klasse machen“, Verlängerungen, Modernisierungen u.a.m. stehen an. Beeindruckend sind einige Fundamente (Tripods) für die Windkraftanlagen, ebenso ein Installationsschiff mit vier über 20 m hohen Säulen, die auf See zu einer Arbeitsplattform abgesenkt werden können.

Weiter geht's an rund 30'000 PKWs, LKWs und Spezialfahrzeugen vorbei, die zum Verlad in die Ro-Ro Autotransporter oder für die Weiterreise mit der Bahn ins Binnenland bereitstehen. Zwei dieser beängstigend hohen Transporter werden gerade beladen. Jährlich werden rund 2 Mio. Fahrzeuge in Bremerhaven umgeschlagen.



Im angrenzenden Containerhafen ist höchste Sicherheit angesagt: Die Einfahrt führt über zwei Schranken, eine mit Chip-Identifikation und eine zweite mit Gesichtskontrolle. Aber wir sind drin. Die über 4,6 km lange Stromkaje mit entsprechend vielen Containerbrücken ist weltweit die grösste ihrer Art. Menschen sind kaum zu sehen. Auf den Containercarriern sitzen die Fahrer auf 20 m Höhe, auf den Containerbrücken zum Beladen und Löschen der modernen Containerriesen oder der kleinen Feederschiffe für die regionale Verteilung auf 50 m Höhe. Wir können Prozesse aus nächster Nähe verfolgen. Auf dem Hafengelände hätte das Fürstentum Monaco ohne Probleme Platz. Auf dem Rückweg nach Auschecken hält der Bus vor einem etwas schütterten, einstöckigen Gebäude, dem Treffpunkt Kaiserhafen „Letzte Kneipe vor New York“. Hier sollen wir rein?

Wir treten in eine Atmosphäre der besonderen Art ein. Nautikalien und Souvenirs aus aller Herren Länder, alte Instrumente und Fotos, ein grosses Aquarium, eine Gallionsfigur mit den üblichen Betonungen und vieles mehr zieren den Raum. Molly



singt begleitet von zwei Musikern Lieder über Seefahrt und Matrosen, über Schiffe, Liebe, Wind und See... Und macht sie mal Pause, tönt der Mann am Schifferklavier, als ob Hans Albers demnächst erscheinen müsste.

Wir genießen im „Kapitänszimmer“ einen Bremerhavener Fischteller mit passenden Getränken bis der Bus uns zu später Stunde zurück nach Bremen ins Hotel bringt.

Und alle erreichen am Sonntag zufrieden wieder Basel.

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

e-mail: info@buser-mitarbeiter.ch

RB YACHTING



Continental 1550

Die Bootswerft in der Region Basel

RB Yachting GmbH

Güterstrasse 74
4133 Pratteln / BL

www.rbyachting.com
info@rbyachting.com

Telefon +41 (0) 61 821 6010
Telefax +41 (0) 61 821 6013

Offizielle Vertretung:

Aifo Iveco – Volvo Penta – Vetus Deutz – Suzuki Marine

„WIM VAN DER VALK“ Motoryachten

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



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.

Impressum

Redaktion	Rahel Sameli
Textbeiträge	Andrea Herrlich, Céline Jundt, Tamara Kapp, Lukas Landmann, Heinz Merzweiler, Rahel Sameli, Markus Schwarowski, Daniel Schenk, Maurus Wenger, Hansruedi Zingg
Titelbild	Andrea Herrlich
Inserate	Rahel Sameli
Realisation	Rahel Sameli
Produktion	Schaub Medien AG, Liestal
Auflage	750

Inserenten

Bootswerft Wassersport Berger GmbH, Spiez
Breitband.ch, Pratteln
Brüderli -Gastronomie, Pratteln
Buser+Mitarbeiter Architekten, Muttenz
Chronometrie Spinnler + Schweizer, Basel
Cosmos Yachting GmbH, München
Couronne d'Or, Leymen
E. Gutzwiller & Cie, Basel
Halbeisen AG, Aesch

Elvstrøm Sails Schweiz, Thun
Murette Versicherungen CCS, Bern
My Charter, Zürich
Nationale Suisse, Basel
Papeterie Rössligass, Muttenz
Restaurant Auhafen, Muttenz
Schaub Medien AG, Liestal
Ship Shop, Muttenz
Weber Orchideen, Basel

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

PRIVATBANQUIERS SEIT 1886



KAUFHAUSGASSE 7, BASEL

E. GUTZWILLER & C^{IE}

MITGLIED DER VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER PRIVATBANQUIERS

BASEL - GENÈVE - ZÜRICH

WWW.GUTZWILLER.CH

+41 61 205 21 00