

EDITORIAL

Liebe Segelkolleginnen
Liebe Segelkollegen

Die Segel-Hochsaison hat begonnen! Endlich vorbei die Tage, an denen man mit den Händen Schnee von der Persenning schaufelte und sich die kuhnagelgefrorenen Finger an den ewig störrischen Druckknöpfen aufriss...

Überstanden auch die Spielereien mit Hochdruckreiniger und Poliermaschine, VC17m und Farbroller. Längst erledigt das Einwassern und Überführen an die Bootsplätze.

Dort, wo ich selber mit dabei war, hat mich die Effizienz der gemeinsamen Arbeit an den Booten total verblüfft! Was in meinem Gedächtnis als nicht enden wollender „Schrüübli-Horror“ verhaftet war, transformierte sich de facto zu kaum halbtägigen, vom jeweiligen Boots-Chef super vorbereiteten und angeleiteten Teamleistungen, die grossen Spass machten und ausserdem lehrreich waren!

Nun steht der hemmungslosen Segellust also nichts mehr im Wege und in den kommenden Wochen heisst es hoffentlich nur noch:

segeln, segeln, segeln..... ☺

Und denkt daran: wenn Ihr auf einer Eurer Fahrten etwas Aufregendes erlebt, etwas Spannendes, Witziges oder nachdenklich stimmendes beobachtet, dann lasst es uns wissen!

Das Seekiste-Team wünscht Euch einen intensiven, erlebnisreichen, schönen Segelsommer!
(ak)

FORUM

Das Einsegeln...

...ist naturgemäss ein Thema, das allgemein interessiert.

Entsprechend wird auch im elektronischen Forum auf der Homepage der SailCom dazu Stellung genommen.

Ist es gut so, wie es praktiziert wird? Kann man etwas ändern, verbessern?

Aus den E-mails zum Thema geht hervor, dass die Geschäftsleitung die Vorschläge prüft, aber auch schon aktiv an Verbesserungen arbeitet.

Auf das Einsegeln zu verzichten, wäre sicher falsch. Bringt uns das doch auch viele unverzichtbare Standort- und Revierinformationen und dient ausserdem der Sicherheit von Boot und Mannschaft.

Der Vorschlag, für jedes Boot ein Bordhandbuch anzubieten, ist sicher gut, sofern es dann auch konsultiert wird. Es gibt aber auch schwierige Themen, z.B. die Handhabung des Aussenbord-Motors. Gerade damit haben die meisten Segler irgendwann einmal Mühe. Und gerade da dürfte die verständliche Beschreibung nicht einfach sein...

(zusammengefasst von es)

Zu den Reaktionen auf die Seekiste

Auf die erste Ausgabe der Seekiste habt Ihr mit lobenden, kritischen, konstruktiven, aufbauen-

den, interessierten, neugierigen und jemand sogar mit vernichtenden Worten reagiert. Alle

Eure Reaktionen haben uns gefreut, denn sie zeigten, dass es uns gelungen ist, Euch anzusprechen.

Dass die **Seekiste** nicht auf Anhieb perfekt sein würde, war uns von Anfang an klar – ebenso klar ist aber auch, dass sie sich laufend verbessern und verändern wird – so wie die SailCom eben auch.

Was sicher gleich bleiben wird, ist die Heterogenität der Beiträge. Die **Seekiste** versteht sich primär als Plattform für alle SailCom-Mitglieder und wir wollen es vor allem auch den Regionen offen lassen, was sie auf ihren Seiten auf welche Art thematisieren.
(Red.)

HAKEN UND OESEN

Neuer (Traum)-Beruf: BootfachwartIn

Das Bundesamt für Berufsbildung und Technologie hat einen Entwurf über die Ausbildungsvorschriften für BootbauerInnen und BootfachwartInnen ausgearbeitet und mit folgendem Kommentar zur Stellungnahme unterbreitet: „(...) Der Beruf Bootbauer wird beibehalten. Mit der Schaffung des Berufes Bootfachwart soll jedoch der vermehrten Nachfrage nach Fachleuten im Bootsunterhalt entsprochen werden. (...)“. Wenn's zu klappen kommt, kann man sich somit ab Sommer 2002 zum BootfachwartIn ausbilden lassen.

Boots-Chefs, wie wär's? (ak)

HAKEN UND OESEN

Die Hohe Schule des Segelns: Besser Manövrieren unter erschwernten Bedingungen

Manche Häfen sind so vollgestopft mit Boxen und Booten, dass man nur mehr schwer unter Segel einlaufen kann. Also die Segel draussen an der Takelboje bergen und in den Hafen paddeln. Das muss zwar nicht immer sein: Wenn der Wind nicht allzu schlecht steht, geht's ja zur Not und mit etwas Übung auch mit dem Vorsegel allein. Man sieht dann allerdings oft, wie die zwei, drei Crews *im Cockpit* stehend, Paddel für den Notfall griffbereit, versuchen, mit dem Fock als Antrieb Slalom zu fahren... bis ihnen dann diese blöde Leegierigkeit als Folge der vor dem Mast verbliebenen Segelfläche einen Strich durch die Rechnung macht.

Dabei gibt's einen ganz einfachen Trick, dessen Technik man aus dem Anfängerkurs eigentlich noch wissen müsste. Das Lösungswort heisst "Lateralschwerpunkt", bzw. die Aktion "Verschiebung desselben". Und das Manöver-Rezept (für drei Personen auf Jolle oder kleiner Jacht): Man lasse die schwerewichtigste des Trios (barfuss, wenns Sicherheit und Temperatur erlauben) mit Vorleine und Paddel sich *ganz nach vorn* aufs Vorschiff setzen; die Füsse baumeln links und rechts vom Steven ins Wasser. Die zweitgewichtigste Person an Bord stelle sich neben oder vor den Mast und nehme das Fock-Schothorn an die mehr oder weniger kurze Schotleine (aber zuvor Achterendknoten raus!) und trimme so optimal als möglich. Und die leichteste Person steuert das Boot - und diese wird an der Pinne sehr rasch feststellen können, dass die hinderliche Leegierigkeit erheblich reduziert oder fast ganz unterdrückt worden ist und sich das Boot sogar erstaunlich hoch am Wind kontrolliert segeln lässt. (Weil eben das Vorschiff tüchtig ins Wasser gedrückt wird und Halt bekommt). Zudem hat die bequem auf dem

vordersten Bugteil sitzende Crew dergestalt die beste Position (und notabene auch die beste Sicht), um das Boot rechtzeitig von einem Pfosten oder vom Propeller eines heraufgezogenen Aussenborders oder von sonst einem Hindernis wegzudrücken. Person Nummer 2 macht das Boot, die Fock direkt aus der Hand führend, optimal manövrierfähig: Mal den Lumpen kurz dicht nehmen, mal weit raushalten oder kurz back setzen, je nach Bedarf (und "Gschpür", bzw. Vorausschau).

Ein Manöver, das Spass macht, weil der Erfolg gleich von Anfang an spürbar wird. Man kann es ja zuerst im Vorhafen unter mässig erschwernten Bedingungen üben. Und es schult die Teamarbeit einer Crew ausserordentlich.

Silvio Kippe, Segelinstruktor VSSS

Themen der nächsten Ausgaben:

- Wozu man den Anker sonst noch brauchen kann.
- Ruderbruch: segeln/steuern ohne Pinne.

SAILCOM-INFO ZENTRALSCHWEIZ

Die Regionalleitung Zentralschweiz empfiehlt **die L 23 in Hergiswil** (siehe Bild unten), welches sich in einem erstklassigen Zustand und an einem wunderschönen Standort am Vierwaldstättersee befindet, auch zu nutzen. Wer schon auf diesem See gesegelt hat, weiss die grossartige Schönheit dieser Landschaft zu geniessen! Einsegeltermine nach Vereinbarung mit Dieter Birrer. (→ Broschüre)



News aus unserer Region

Samstag, der 12. Mai stand unter dem Motto „Eine flotte Flotte“ an den drei Standorten Bielersee/Biel, Neuenburgersee/Hauterive und Thunersee/Spiez.

Es herrschte ideales Segelwetter – endlich zeigte Petrus sein anderes Gesicht und liess unsere Informationsstände im besten Licht erscheinen, und die zügige Bise liess fatalerweise vergessen, dass die Sonne in dieser Jahreszeit schon sehr hoch am Himmel steht. Des Schreibers Unterarme und Nacken wissen ein Lied davon zu singen...

Leider liess uns die Presse trotz Grossaufgebot an Einladungen und Informationen ein weiteres Mal im Stich, und so mussten wir gezwungenermassen an die vorbereiteten Apéros selber Hand anlegen. Alles muss man selber machen...

Anderseits freute und bestätigte uns das Interesse der vorbeispazierenden Leute, und liess die Zeit bei sehr interessanten und oft aufschlussreichen Gesprächen im Fluge vergehen.

Der grosse Event 2001 ereignete sich am 26. Mai auf dem Bundesplatz in Bern.

Staunende Passantinnen und Passanten entdeckten ein Novum: eine ausgewachsene Yacht vor dem Bundeshaus! Was soll ein Segelboot vor dem Bundeshaus? Hier ein Zitat aus der Presseinfo: „Nebst seiner roten und weissen Farbe passt das Schiff gemäss dem Anliegen der SailCom zum interkantonalen, gesamtschweizerischen Gedanken, so wie die Stände zum Bundeshaus gehören. Weiter entspricht ein ungewohntes Erscheinungsbild einer ungewohnten Idee – SailCom macht aus einem teuren Renommiersport ein faszinierendes und für Alle erschwingliches Hobby“. Und wie kam diese Idee an? Eigentlich könnte der Schreibende es sich einfach machen: „siehe oben...“ – ein herrlich sonniger Tag, ein lindes Lüftchen, eine aufgestellte Stimmung, und ausser

dem netten Journalisten und Filmer von Telebärn und dem frisch gewählten Präsidenten von „Aqua nostra“ wieder kein einziger Vertreter der schreibenden Zunft, nicht einmal die Person von „20 Minuten“, die eigentlich zugesagt hatte...- trotz zweieinhalb Stunden Gespräche mit fast zwanzig der wichtigsten fachlichen, regionalen und schweizerischen Redaktionen der Wort- und der Bildpresse.

Eine Situation, die uns drastisch vor Augen führt, dass es keinesfalls an den (enormen) Anstrengungen von uns wenigen Freiwilligen liegen kann, sondern dass die Hilfe und Unterstützung von Medienprofis mit ihren Erfahrungen und Beziehungen dringendst Not tut! Vielleicht fühlt sich die Eine oder der Andere aus unseren eigenen

Reihen angesprochen und kann und möchte SailCom helfen, den Zaun vor der Medienattraktivität zu überspringen. Meldet Euch bitte bei Andrea Kippe, Erich Schwyn oder Benedikt Stäheli (Anschriften siehe Impressum). Vielen Dank!

Auch hier in Bern fanden sich viele Interessierte und Neugierige ein und zeigten grosse Sympathie zur Grundidee der Segelgenossenschaft. Sicher war das eine oder andere spätere Mitglied dabei.

Das Tor zur Romandie steht offen – SailCom hat den leidigen Röstigraben erfolgreich bis zum Genfersee durchsegelt und kann nun stolz ein eigenes Boot, die Nomad 830, an ihrem eigenen Hafenplatz in La Pichette, Vevey, vor- und zur Verfügung stellen! Servez-vous!



News aus unserer Region

Das Sommerfest 2001 findet am Sonntag, dem 5. August, ab etwa 12 Uhr, auf der grossen Wiese in Zollikon statt. Diese Wiese findest Du, wenn Du von Zürich mit der S-Bahn oder dem Tram bis Tiefenbrunnen fährst, dann zu Fuss etwa einen Kilometer am See entlang Richtung Rapperwil gehst. Eine weitere gute Gelegenheit, neue Gesichter in der SailCom kennen zu lernen und mit alten Eisen Pläne schmieden. Ich lade alle SailCom-GenossInnen zu unserem Regionalfest ein, bei dem Du lediglich etwas für den Grill mitbringen musst. Getränke werden wir bereit haben. Zudem wird ein Teil unserer Flotte zur Besichtigung, für einen kleinen Schlag oder einfach zum anschauen bereit liegen.

Kein Fest ohne HelferInnen: Wer für diesen Tag einen Kuchen backen, ein Schiff nach Zollikon überführen oder sonst wie mithelfen will, melde sich bitte bei mir (Adresse unten).

Regattakoordination: Der Yngling eignet sich hervorragend, um das spannende Segeln während einer Regatta zu üben.

SailCom ist daran, die Regattatätigkeit seiner aktivsten Mitglieder zu fördern und damit das Segeln spannender zu machen. Da Sylvia Horat das Amt der Regattakoordination aus beruflichen Gründen nicht ausüben kann, suchen wir jemanden, der oder die

gerne selber ab und zu regattiert (es ist aber keine Erfahrung Voraussetzung) und mit mir zusammen die Regattateilnahme und auch die Regattatrainings vom ZSC von SailCom-Schiffen koordiniert. Wenn Du an dieser Arbeit interessiert bist, melde Dich bei mir. Mich selber hat das Regattafieber gepackt. Wieso auch nicht einige SailCom-Mitglieder, die ein Segelschiff nicht nur als Badplattform benutzen wollen?

Weitere News findest Du auf unserer regionalen Homepage: <http://www.koezvegyi.ch/Ostschweiz/Saison01>

Marco Waser
SailCom Regionalleiter Zürich / Ostschweiz,
marco.waser@pop.agri.ch Tel: 079 296 46 33

IM KIELWASSER

Die SuisseNautic und die Besucherqualität

Im Magazin *Die Yacht*, Nr. 6 lesen wir: „Das qualitative Niveau der Besucher ist von den Ausstellern durchwegs als ausgezeichnet beurteilt worden.“

Was das wohl heisst?

Zum Glück war ich nicht dort. Vielleicht hätte ich das „qualitative Niveau“ negativ beeinflusst... Ja, und wie ist das Mit Euch, liebe Sailcommer? Seid Ihr gewiss, dass Ihr vor den kritischen Augen der Aussteller bestanden habt oder hättet? Oder müssen wir im Nachhinein noch mit Klagen rechnen?

Dass mir das nicht vorkommt! Kann ja sein, dass an der nächsten Ausstellung ein Test bestanden werden muss, bevor man den Eintritt berappen darf.

Einfach so hingehen und schauen? Was glaubt Ihr eigentlich, wer Ihr seid?

Steht zu befürchten, dass der Qualitätssicherungs-Wahnsinn vor niemandem Halt machen wird, schon gar nicht vor einem dahingelaufenen SuisseNautic-Besucher. Am besten ordnen wir einen Refresher für Ausstellungsbesucher an. Es soll ja nichts schiefgehen! (es)

Und wenn wir schon dabei sind: Besucherinnen wurden an der SuisseNautic keine verzeichnet – wo bleibt die Quotenregelung für Bootsmessen? (ak)

Wintersegeln

Eigentlich war es Ostern, aber leise rieselte der Schnee. Schifferich erinnert sich. Er war immer der letzte beim Auswassern, jeweils kurz vor Weihnachten. Die Schoten mussten auf Deck zuerst weichgeklopft werden und das Segelsetzen auf dem Vorschiff wäre auf Schlittschuhen einfacher gewesen. Und eben: leise rieselte der Schnee, ein völlig neues Segelgefühl.

Hoch am Wind wirbelten die Flocken von vorne sehr ungeordnet Richtung Vorstag, stellten sich in Reihe und strichen Strömungslinien markierend längs der Fock.

Der erhöhten Stauströmung entsprechend stiegen sie in der Düse zwischen Fock und Gross in eleganter Kurve an und strichen dann, eher abfallend, längs dem Gross, um am Achterliek wieder in ungeordnetes Tanzen zu verfallen. Die Schotführung bei Schneefall war ausser-ordentlich interessant.

Alle Segeltheorien wurden bestätigt. So gelang dank den sichtbaren Strömungslinien eine finesse Schotführung, wie man sie sich für Regatten wünscht.

Schifferich gönnt allen Regatteuren einen schneereichen Sommer. (es)



Auswassern bei Schnee für die Fahrt zum Gardasee, wo bei Wind von 4-6 Bf die Europameisterschaft der Ynglinge ausgetragen wurde (Bild: ko)

Schiffers Aberglaube

Seit die Regattacracks nur noch auf das Speedometer und den Windmesser schauen, droht die Sportschiffahrt alle Romantik zu verlieren.

Ein höflicher Vercharterer schenkte dem Schiffer als Einstand zwei Flaschen besten Weines, das heisst, die eine roch unmissverständlich nach Zapfen, wofür der Spender ja nichts konnte. Einen kleinen Rest davon opferte der Schiffer Neptun, aber eben nicht, wie es sich gehört, luvwärts und auch nicht verbunden mit dem aufrichtigen Wunsch für gute Fahrt. Er kippte es ihm einfach verächtlich aufs Haupt. Zweimal liess ihn der Gott der Meere darauf den untersten Tritt im Niedergang verfehlen. Leider hat der Schiffer diese Warnung nicht ernst genommen, sondern im Gegenteil darauf auch noch seine Pfeife am Schiffsrumpf ausgeklopft.

Mit dem Peilkompass in der einen und dem Feldstecher in der anderen Hand verfehlte er darauf zum dritten Mal den untersten Tritt und schwebte mit erhöhtem Speed als Ikarus der Zweite etwas verwundert dem Brüstungsschott entgegen, wo er mit Rippen und Innereien den Flug abrupt stoppte und damit ebenso abrupt seine Ferien beendete.

In jedem negativen Erlebnis soll ja der Keim von etwas Positivem stecken. Also beschloss der Schiffer, über den Aberglauben der Seeleute etwas zu sammeln und zum Schutz der MitschifferInnen mitzuteilen:

Für Regattafans: Wenn auf dem Boot vom Wind gesprochen wird, schläft dieser ein. Wind heraufbeschwören kann ein jungfräulich reines Wesen, das in der Richtung des erwünschten Windes dreimal am Besanmast kratzt. Sollte keiner da sein, kann man es ja am Spi-Baum versuchen. Oder man hält Moses entblößtes Hinterteil in die Richtung, aus welcher der Wind erwünscht ist.

Rasmus liebt das Pfeifen an Bord nicht. Er quittiert es mit Sturm. Die Bootsmannspfeife ist eine Flöte.

Die Verwendung eines Talismans ist sicher immer von Vorteil.

Niesen beim Einschiffen ist nicht verboten, dann aber nur nach Steuerbord. Nach Backbord niesen bringt Unglück.

Jegliches Klopfen am Boot bringt Unglück, wenn es sich nicht um Arbeiten am Boot handelt.

Der erste Schluck des Hochprozentigen soll man als kleines Opfer luvwärts über die Reling kippen für Rasmus und Neptun, um die Naturgewalten günstig zu stimmen.

Den Seesack oder die Seekiste soll der Schiffer vor sich her auf das Boot bringen, nicht hinter sich herziehen. Sonst könnte man das Schiff auch ohne Seesack verlassen müssen (über Bord gehen).

Ausserdem ist das Boot zuerst mit dem linken Fuss zu betreten, sonst nützen alle anderen Vorsichtsmassnahmen nichts.

Und kein Schiffer läuft am Freitag oder am 13. des Monats aus.

(es)

Als Trainee auf einem Dreimaster

Lust, einmal traditionelle Seemannschaft selber aktiv zu erleben?

Auf dem norwegischen Dreimast-Vollschiff *Sørlandet* kann man als Trainee mitfahren und nimmt dabei nach Wachplan vollumfänglich an der Bordroutine teil: von der Ruderwache über Segelmanöver, Backschaft, etc.

Im Sommer 2001 fährt die *Sørlandet* zwischen Südnorwegen, Dänemark und Belgien Etappen von 2-10 Tagen Dauer inkl. Teilnahme am Cutty Sark tall Ship's Race.

Bordsprache: Englisch.

Infos: Stiftelsen Fullriggeren Sørlandet, Gravane 6, N-4610 Kristiansand, Norwegen.

E-Mail: stiftelsen@fullriggeren-sorlandet.no

<http://www.fullriggeren-sorlandet.no>

Fragen beantwortet auch Seekiste-Redaktorin Andrea Kippe (andrea_kippe@hotmail.com)

(ak)

Ohne Kompass im Mittelmeer

Die Stahlmotorjacht war von Korsika nach Bouche du Rhone zu überführen. Es war Mai und der Mistral hielt uns zwei Tage im Hafen fest. Endlich konnten wir ablegen und der Seegang zeigte uns gleich, wer hier das Sagen hat. Die Stahljacht, vorne scharf geschnitten, dann aber füllig, kletterte souverän über die Wasserwalzen, die uns entgegenrollten. Ein Motorboot wird nicht vom Segeldruck ruhig gehalten und mein Magen entwich?kelte bald eine gewisse Eigenständigkeit. Mit der Formel SFK (Schaffe, Flueche, K..) machte ich mich an die Arbeit als Navigator. Am Steuer konnte ich mich dazwischen etwas von meinem Leiden erholen. Der Motor brummte gemütlich vor sich hin, die Bilge blieb trotz dem Seegang leidlich trocken. Keine besonderen Vorkommnisse.

Am andern Tag begann ich mit dem Feldstecher die Leuchttfeuer auszumachen. Aber da passte wirklich nichts zu meinem Verzeichnis.

Ich begann die erhaltene Deviationsstabelle anzuzweifeln und fragte des Besitzers Sohn, wann und wie sie entstanden ist. Als ich auch noch den Kompass anzweifelte, erklärte er treuherzig, dieser sei gut behandelt worden und jeden Winter mit nach Hause gekommen. Ohne erneute Kompensation beim Wiedereinbau war er in einem Stahlschiff als sehr unsicher zu betrachten, um nicht mehr zu sagen.

Vor Jahren hatte ein Schiffer die Galapagosinseln mit der fest eingebauten Ferrit-Antenne seines tragbaren Radios gefunden.

Bei meinem Anflug nach Korsika erblickte ich bei Nizza markante Sendeantennen und ich hoffte, dass dort Radio Nice Cote d'Azur ausgestrahlt wird.

Der Mittelwellensender war auf meinem Radio bald gefunden und wenn ich den Apparat drehte, wurde die sympathische Stimme der Ansagerin immer leiser.

Am besten fährt man mit dem Tonminimum. Es kann besser beurteilt werden, als das Maximum. Also legten wir das Radio quer zu den Rillen des Teakstabdecks und fuhren nach Gehör. So ganz ohne Zacken ging die Fahrt zwar nicht, mussten wir mit dem westlichen Kurs doch parallel zu den Wellen fahren, was unser Boot ziemlich tanzen liess.

Für Kursabweichungen konnte unser nicht kompensierter Kompass noch benützt werden. Das erlaubte uns, die Wellen mit einem Anstellwinkel anzufahren, zwanzig Minuten backbords und zwanzig Minuten steuerbords. Unter Landschutz war der Seegang dann nicht mehr so ruppig und vor allem fand ich unter den Leuchtleuern viele Bekannte.

Bouche du Rhone wollte ich bei diesem Seegang aber nicht mehr ansteuern. Der Golf du Lyon ist dem Mistral voll ausgesetzt und mitten im Verkehr der Grossschiffahrt war unser Boot bei diesen Wellen nicht zuverlässig zu steuern. Also legten wir in La Ciotat an. Dort passierte nach dem Verlassen des Bootes eine andere Geschichte, die ich dann gerne einmal erzähle. (es)

Erlebte Meteorologie

Die Botter, ein fast 200-jähriges Fischerboot, 12 m lang, 4 m breit und 12 To schwer, war schon an sich ein Erlebnis. Wir hatten sie für die ganze Familie eine Woche gechartert, als das Jisselmeer noch nicht mit Polder eingedeicht war.

Früher leerten die Fischer ihre Netze ins offene Boot. Für das Chartern war aber jetzt ein Boden eingebaut und unter der Back war ein geschützter Schlafplatz für alle, wenn wir etwas zusammenrückten. Die beiden jungen Niederländer, Ingenieure mit beachtlichen kraushaarigen roten Mähnen führten das Boot mit Umsicht und Liebe. Ihre Kompetenz war förmlich zu spüren und flösste Vertrauen ein. Auf der

Rückreise von Enkhuizen nach Marken wurde unser Schiffer immer nervöser. Er hatte dort einen schlechten Wetterbericht erhalten, der in Hoorn noch bestätigt wurde. Das Gross, ein Stoff wie eine Lastwagenplane, hatten wir schon gerefft und mehr als einmal mussten wir auch die Fock bergen, wenn er in den aufmerksam beobachteten Wolken eine Böenwalze auszumachen schien.

Nach Hoorn hatte er den Motor gestartet und alle Segel bergen lassen, als das Wetter immer düsterer wurde. In Lee des Festlandes hatten wir nicht mehr diesen ruppigen Seegang. Die Kinder konnten wieder unter die Back, als statt des befürchteten Windes ein tosender Regen auf uns niederprasselte. Als Brillenträger war ich da gleich blind. Bald waren die Himmelschleusen aber ausgeleert. Guter Dinge machten wir auf Marken fest und stauten zügig unsere Habe im Auto, während Frau und Kinder in ein Restaurant vorangingen. Unser Schiffer verständigte den alten Fischer, welcher das Boot im Hafen betreute, während ich den Abfall zur Tonne trug. Da traf mich, was der Schiffer auf See befürchtete. Eine Bö zwang mich auf alle Viere und so erreichte ich auch das erste Haus einer Zeile, wo ich mich im Schutz des Windfangvorbaus wieder aufrichten konnte. Beim ersten Nachlassen des Windes öffnete ein Mann, die Türe mit beiden Händen haltend, diese einen Spalt breit und lud mich ins Haus ein. Niederländische Gastfreundschaft! Da ich aber meine Familie nicht durch Abwesenheit ängstigen wollte, dankte ich dem freundlichen Mann und trollte mich im Windschutz der Häuserzeile Richtung Restaurant. Dort brauchte ich beide Hände und das Knie, um die Windfangtüre zu öffnen.

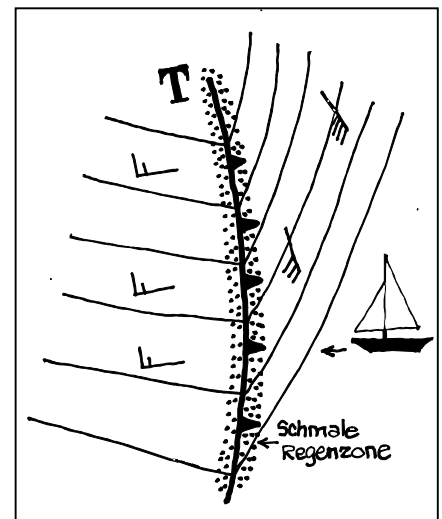
Des Schiffers Sorge war also nicht umsonst gewesen. Wie heisst doch die Windregel:

**Kommt der Regen vor dem Wind,
zurre alles fest geschwind.**

Kommt erst der Wind und dann der Regen, Schiffer kann sich schlafen legen.

In der Theorie sieht das so aus:

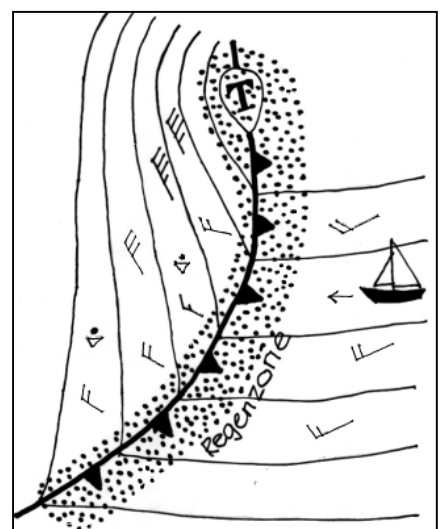
Wetterlage 1: Erst Regen, dann Wind.



Vor dem Regengebiet fährst Du sozusagen auf einer Isobare entlang. Das bedeutet, der Luftdruck bleibt annähernd konstant. Die Windstärke wird sich auch dann nicht ändern, weil der Isobarenab-

stand gleich bleibt. Dort, wo das Regengebiet zu Ende ist, steigt der Luftdruck aber rasch an, wenn Du weiter durch die Wetterkarte fährst. Die Isobaren drängeln sich zusammen. Es bläst nun ein erheblich stärkerer Wind.

Wetterlage 2: Erst Wind, dann Regen



Wenn Du die gleiche Fahrt durch diese Wetterkarte machst, läuft ein anderes Szenario ab. Während der Fahrt zur Front hin wird der Luftdruck an Bord fallen, da Du etwas quer zu den Isobaren fährst und in

den tiefen Druck hinein segelst. Durch die Drängung der Isobaren wird der Wind rasch zulegen. In Frontnähe setzt der Regen ein. Noch im Regen bleibt der starke Wind. Wenn aber die Front passiert ist, hört der Regen ziemlich abrupt auf, die Bewölkung reisst auf und der Wind flaut deutlich ab. Luftdruck und Wind bleiben annähernd konstant. Für den Tag bringt die Wetterlage keine Überraschung mehr. Es bleibt freundlich und ruhig, abgesehen von einzelnen Schauern.

Worin unterscheidet sich der englische Sommer vom englischen Winter?

Im Sommer ist der Regen wärmer...

PORTRAIT

Liebe auf den ersten Blick: Der Kielzugvogel Savitria

Im April 2001 stiess im Hafen Enge in Zürich ein neues Mitglied zur SailCom-Flotte: *Savitria*, ein wunderschöner, 30-jähriger Kielzugvogel mit Potential zum Lieblingsschiff. 330 kg schwer, Mahagonideck, blutroter Kunststoffrumpf, schneeweisses Innenleben und Platz für vier SeglerInnen.

Das Wunderkind gehört Werner Scheifele, der es trotz wachsenden familiären Pflichten und dem damit einhergehenden Zeitmangel nicht übers Herz brachte, sich endgültig von seinem Boot zu trennen. So leuchten denn auch seine Augen, wenn er aus alten Zeiten berichtet, als er Zelt und Kocher im Boot verstaute und sich aufmachte, Hollands Kanäle und Küsten segelnderweise zu erkunden.

Begeistert erklärt Werner der Verfasserin auch Boot und Zubehör. Dass der uralte Schäkel (mit Schraubbolzen!) am Fock-Fall noch immer da ist, erfüllt mit Respekt und etwas Angst: was, wenn ausge-



rechnet ich dieses denkwürdige Museumsstück durch eine Unachtsamkeit unbrauchbar machen sollte?

Naja, das Thema hat sich inzwischen erledigt, denn mittlerweile zierte ein splitterneues Genuafall mit Karabinerhaken die *Savitria*. Aber es gibt da noch genug zu staunen und entdecken: die Paddel mit kreisrundem Blatt und Messingbootshaken, die Holz-Winsch mit Kurbel, und für sommerliche Gewitterböen eine feuerorange Sturmfock.

Savitria vereinigt die Sicherheit eines Kielbootes mit Segeleigenschaften einer Jolle. Wer es mag, am Puls der Natur, im Nahkontakt mit Wind, Wasser und Wellen zu segeln, der findet in *Savitria* die zuverlässige Partnerin, die sofort auf jede Bewegung reagiert, aber auch mal gutmütig einen Steuer- oder Trimmfehler verzeiht und übergeschwapptes Wasser brav durch die Lenzklappen wieder dorthin befördert, wo es hingehört.

Inserat

Dass sich das Deck von *Savitria* so vorteilhaft im Sonnenlicht spiegelt, ist übrigens das gemeinsame Werk von **Werner und seinen Bootschefs Sandro Bussinger und Thomas Klaus**. Die drei haben sich mächtig ins Zeug gelegt, damit der Kielzugvogel termingerecht mit neuer Lackschicht segelklar am Steg lag!

(ak)

Achtung:
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
20. September 2001

Wir empfehlen Ihnen die Produkte und Dienstleistungen unserer Inserenten.

Daylong

hochwirksam • wasserfest • photostabil

Erhältlich in Apotheken und Drogerien

Das SailCom-Accessoir des Jahres 2001 ist auf dem Markt!

In gewohnt bester Qualität hergestellt, eignet es sich ausgezeichnet für alle Arten von Wassersport – für Surf-Nixen, Badewannen-Carusos, Pfützen-Freibeuterinnen und Sportbad-Casanovas! Das Badetuch (blau auf weiss, Rückseite umgekehrt) misst 85 x 145 cm und kostet Fr. 35.- (zuzüglich Fr. 10.- Versandkosten pro Bestellung, zu haben bei der Geschäftsstelle, Tel. 031 971 44 46, info@sailcom.ch).



LABSKAUS

Im Allgemeinen gut informierte Kreise vermeldeten diesen Frühling einen veritablen Strassenkreuzer im Grossraum Zugersee/Immensee, der in strammem Kurs, unter voller Takelage und mit einem prächtigen Beibötchen im Schlepptau zielsicher den Hafen der Ehe ansteuerte und gekonnt festmachte. Insider munkeln, es hätte sich um den ehemaligen VR Martin Hütte und seine charmante Galionsfigur gehandelt. (bs)



Inserat



Wüstenreisen

Wir lotsen Sie sicher durchs Packeis der Sahara in Ägypten! Für die Weisse Wüste in Westägypten sind wir DER Spezialist mit 19 Jahren Ortserfahrung!

Ägypten, Namibia,
Mongolei, China, Tibet,
Mauretanien, Madagaskar,
USA West, Guatemala,
Hawaii, Yemen



Grosse Bildgalerien:
www.desert-tours.ch

Moser Abenteuer & Kultur

Postfach 373

6043 Adligenswil

Tel 041 370 11 19

E-Mail: info@desert-tours.ch

Fax 041 370 11 46

Web: www.desert-tours.ch

