

EDITORIAL

Liebe Segelkolleginnen Liebe Segelkollegen

Mit dieser **Seekiste** beschliessen wir den ersten Jahrgang unserer Mitglieder-Zeitung. Auffallend ist der grosse Zuwachs an Autorinnen und Autoren.

Speziell diejenigen, die für das Funktionieren der Boote Verantwortung in Form eines Amtes tragen, äussern in ihren Beiträgen nachdrücklich den Wunsch nach selbstverantwortlichem Handeln und realistischer Selbsteinschätzung der Boots-BenutzerInnen.

Wie begierig auf der anderen Seite viele SailCom-Mitglieder darauf sind, seglerisch dazuzulernen, zeigen die durchwegs ausgebuchten Kurse und Refresher. Ich bin überzeugt, dass in unserer Genossenschaft noch ein grosses seglerisches Potenzial brachliegt. Jeder von Euch kann irgend etwas besonders gut! Und wenn Ihr bereit seid, Euer Wissen an die SegelkollegInnen weiterzugeben, erhöht sich die Kompetenz innerhalb der SailCom eigendynamisch.

Winterschlaf muss nicht immer sein: wie wär's mit einem Knotenkurs, Mithilfe an Winterarbeiten oder einem Segelausflug mit einem der Boote, die im Wasser bleiben?

In diesem Sinne wünscht Euch das Redaktions-Team einen aktiven Segelwinter und viel Spass bei der Lektüre der letzten Seekiste im 2001! (ak)

Forum

Auf dem Internet gefunden von Erich Schwyn:

Kleinere Schäden am Boot

Bei der Bootsreservation erhalten wir in einer Infobox bereits gemeldete kleine Schäden am Boot mitgeteilt. So kann man sich darauf einrichten und muss es auch nicht noch mal melden. Es ist eine weitere Dienstleistung für deren zügige Realisierung wir unserem Geschäftsleiter Marcel Sohler ganz herzlich danken.

Benutzerfreundlichkeit der Boote

Die Mühsal mit grossen Bootspersennings ist nach Ansicht einiger SailCommer ein echtes Hindernis, am Abend mal kurz zwei Stunden zu segeln. Die Bootschefs haben im Einvernehmen mit der Geschäftsleitung Sofortmassnahmen (weglassen der Persenning, dafür Baumpersenning) und mittelfristige Massnahmen (nur Cockpitpersenning eingeführt).

Das bedeutet allerdings hin und wieder etwas mehr Reinigungsarbeit auf Deck.



SAILCOM-INFOS GL/VR

Aus der Geschäftsstelle

Neue Adresse!

Die SailCom-Geschäftsstelle ist umgezogen. Neu befinden wir uns in der Bilingue- und Expo-Stadt Biel. Bitte sendet ab sofort sämtliche Korrespondenzen an die neue Adresse und beachtet, dass sowohl Telefon- als auch die Fax-Nummer ab sofort neu ist:

SailCom - Swiss Boat Sharing
Sesslerstrasse 1
CH-2502 Biel/Bienne
Telefon : 032 323 41 11
Telefax : 032 323 41 10

Neue Boote!

In diesem Jahr konnte die Flotte bereits wieder stark ausgebaut werden. Neu im Angebot sind: **Nomade 830** in Vevey (Lac Léman):

www.sailcom.ch/flotte/Vevey/vevey.asp

Also endlich ein grosses Schiff (kein Motorführerausweis notwendig) für jedermann am wunderschönen Genfersee, direkt unterhalb der Rebberge des Lavaux. Ein Besuch lohnt sich!

Jeanneau Brio in Biel (Bielersee): Der wichtige Stützpunkt in Biel wird weiter ausgebaut. Neben der in den letzten Monaten völlig überholten und fast neuwertigen Nomade 640 konnten wir eine Jeanneau Brio (wie in Jona) erstehen.

Soling in Jona SG (Zürichsee): Die Jeanneau Brio in Jona erhielt Verstärkung.

Kielzugvogel (Zürichsee): Auch Zürich selber wird laufend ausgebaut. So konnte im Frühling ein Nutzungsvertrag für einen Kielzugvogel abgeschlossen werden.

Siehe Portrait in Seekiste Nr. 2!

Langzeit-Reservationen

Habt Ihr es gewusst? Wer mehrere Tage auf einem SailCom-Boot ist, profitiert von einem zusätzlichen Rabatt. Ab einer Nutzungsgebühr von Fr. 500.- werden 10%, ab 1'000.- 20% Rabatt gewährt. Es lohnt sich also, sich einen mehrtägigen Törn zu gönnen.

Einsegeltermine

Schaut immer mal wieder unter den Veranstaltungen (entweder unter www.sailcom.ch oder im Mitgliederbereich, d.h. SailComNet) nach, es werden laufend neue Einsegeltermine angeboten.

In Kürze

Aufruf: Für die Nomade 830 in Vevey brauchen wir noch Unterstützung, wer hat Lust auf ein Amt als Bootschef-Stv?
Schiffsstatistik 2000: Endlich ist sie online - im SailComNet unter Statistik.

Das wars, ich wünsche Euch einen hoffentlich noch schöneren Herbst, und denkt daran: "Zeit hat jeder, man muss sie sich nur nehmen!" In diesem Sinne, Mast- und Schotbruch!

Liebe Grüsse

Marcel Sohler
SailCom Geschäftsstelle

P.S: Hast Du eine Idee, eine Kritik oder einfach eine Bemerkung - das Forum steht Dir offen:

<http://www.sailcom.ch/forum/default.asp>

- Wir freuen uns auf Deinen Beitrag!

Aus dem Verwaltungsrat

Wintersegeln

Auch im Winter auf den See!
Folgende Boote stehen Euch über den Winter zur Verfügung:
Ostschweiz:

Friendship 26 und *FFA* 20 in Zürich, *Surprise* in Unterterzen (teilweise Unterhaltsarbeiten)

Westschweiz:

Nomade 830 in Vevey, *Trident* 80 in Neuchâtel, *Start* 6 in Hauterive, *Jeanneau Brio* und *Nomade* 640 in Biel

Achtung! für Nutzungen vom 1.11.01 - 31.3.02 gibt es 50(!) Winterrabatt!

Rückblick des ehemaligen Verwaltungsrats-Präsidenten

Am 1. April 1998 ist SailCom gegründet worden: Ursprünglich bei ShareCom, Zürich 1992 entstanden und dann 1997 durch die Fusion mit ATG, Luzern zur neuen Mobility gekommen, verselbstständigte sich die Segelboots-Nutzgemeinschaft. Mitglieder hatten ein Konzept namens "Kolumbus" ausgearbeitet; der SailCom-Betrieb ist dessen Umsetzung: Heute decken wir landesweit die Seen mit nennenswertem Segelbetrieb ab.

Viele haben dazu sehr, sehr viel Zeit, Idealismus, Energie und unbezahlte Arbeit aufgewendet. Heute stehen uns trotz der beschränkten Gesamtzahl und praktisch keinen frei verfügbaren Bootsplätzen mehr als vierzig Segelschiffe zur Verfügung. Nachdem wie geplant das erste Betriebsjahr mit schwarzen Zahlen erarbeitet werden konnte, gibt es nun auch eine Entschädigung von 20% Segeltarif-Reduktion und Jahresbeitrags-Erlass für den ansonsten unbezahlten Einsatz.

Mit der Flotte wuchs die relativ kleine und gut überschaubare Zahl von Bootschefs rasch, es wurde nötig, das Land in drei Regionen mit eigener Leitung aufzuteilen und es ist absehbar, dass vermutlich bald weitere solche Teilungen erfolgen. Das stellt neue Anforderungen an unsere Strukturen und die Gesamtleitung: Innerhalb des VR stellen sich nun zunehmend komplexe Organisations-, Marke-

ting-, und Finanzfragen sowie juristische und generelle Managementfragen.

Der Laie stösst an Grenzen und über kurz oder lang ruft dies nach mehr entsprechender Kompetenz im VR, die schwierig zu finden ist: heute kann nicht ohne Abgeltung grosse und effizienteste Leistung gefordert, sondern bloss erhofft werden, da jeder dort sehr viel Zeit, Energie und Mühe aufwendet, was häufig bereits auf Kosten von sonstiger Berufsarbeit oder Familie und Freizeit geht. Dasselbe gilt auch bei allen übrigen Ämtern: Mit Einführung der 20%-Segeltarif-Reduktion stieg das Interesse daran zum Glück merklich.

Auffällig: Da trifft man auf viele wunderbare Menschen, exzellente Segler, starke Persönlichkeiten mit Profil, nachdenkliche Zeitgenossen, Macher, und alle mit einer guten Prise Humor ausgestattet (braucht es manchmal)!

Eine Umfrage in unsern Reihen anlässlich der Urabstimmung 1999 hat ergeben, dass mehr als die Hälfte von uns nicht freiwillig aktiv mitarbeiten möchte: eigentlich wollen wir alle segeln, die Zeit ist (wie die Hafenplätze) sowieso schon knapp. Jeder leistet seinen Beitrag; die einen auch persönliche, die andern nur, dafür etwas höhere finanzielle Beiträge. Damit SailCom aber in der Lage sein wird, genügend fachliche Kompetenz entschädigen zu können (z.B. mit Sitzungsgeldern und nicht zu Fantasiehonoraren) für speditive Arbeit, wenn es notwendig ist und nicht bloss dann, wenn es lichterloh brennt oder gerade möglich ist, bedarf es noch weiteren Wachstums: segelt mehr auf unsern vielen schönen Schiffen! .

Nach sechs Jahren Engagement und dieser ersten Konsolidierung nach drei SailCom-Jahren demissionierte ich nun als Präsident, stehe aber als Mitglied des Verwaltungsrats weiterhin in zeitlich begrenztem Umfang zur Verfügung. Ich möchte wieder etwas mehr Zeit für Familie, Beruf und Freizeit zur Verfügung haben. (Segeln und Alpinismus irgendwo auf der Welt).

L. Michael Boos Diehl

SAILCOM-INFOS zentralschweiz

Aus der Region Zentralschweiz sind bis Redaktionsschluss keine besonderen Informationen eingegangen. Bitte wendet Euch direkt an die Bootsverantwortlichen oder die Regionalleitung.

SAILCOM-INFOS westschweiz

„Qualität statt Quantität“

Auf den Westschweizer Seen soll im Jahr 2002 Qualitätssicherung unsere Handlungsweise prägen. Wir wollen einerseits funktions-tüchtige Boote ohne lange schadenbedingte Ausfälle, andererseits aber auch gut instruierte und sichere Mitglieder auf unseren Booten.

Die Unsicherheit ist unsere ständige Begleiterin auf einem Segeltörn. Einerseits kann dies das technische Handling des Bootes, aber auch richtiges Reagieren auf Wetterveränderungen, Gefahrensituationen auf dem See oder den Umgang mit Untiefen/Riffen beinhalten. Der Umgang mit diesen Gefahrensituationen erfordert entsprechende Erfahrung. Diese kann nur dort entstehen, wo das Verhalten in kritischen Situationen geübt und richtiges Verhalten trainiert wird.

Wir wollen diesem Umstand Rechnung tragen und mit Refreshern und gemeinsamen Segeltagen Raum für solche Erfahrungen schaffen. Ergänzend dazu sollen bei Einsegeltagen die technischen Aspekte verstärkt geschult und wo immer möglich zusätzliche Kurse angeboten werden. Dazu benötigen wir erfahrene Segler/innen, die bereit sind, Kurse und Segeltage in kleinen Gruppen zu betreuen. Bitte melde dich bei dem/der Bootschef/in mit dem entsprechenden Angebot.

Ich wünsche euch allen schöne und erlebnisreiche Tage ohne Schäden auf unseren wunderschönen

Westschweizerseen. Ebenso lade ich alle herzlich ein, die naturnahe und windreichen Seen (Bieler- und Neuenburgersee sowie den Genfersee) zu entdecken.

Für die Westschweiz
Matthias Gysel, Regionalleiter

SAILCOM-INFOS Zürich / ostschweiz

Eindrücke einer guten Segelsaison

Eine überdurchschnittlich windreiche Segelsaison geht ihrem Ende entgegen. Deshalb möchte ich einmal mehr allen SailCom-Mitgliedern danken, die tatkräftig in unserer Genossenschaft mitgearbeitet haben: Allen voran unseren Bootsverantwortlichen, die das ihnen anvertraute Schiff erfolgreich durch die Saison gesteuert haben. Aber auch all denjenigen, die beim Einsegeln, bei Kursen oder in der Organisation mitgeholfen haben. Nicht zu vergessen alle jene Mitglieder, die das Schiff nach dem Segelausflug wieder aufgeräumt, geputzt und vielleicht sogar in besserem Zustand als vorher dem nächsten Nutzer übergaben.

Wir konnten viele Kurse durchführen, die meistens ausgebucht oder sogar überbucht waren, so dass wir ohne weiteres noch mehr Kurse veranstalten konnten:

Refresher, gemeinsames Segeln und Regattatraining wurden auf der Solent und Navette durchgeführt, Spi-Kurse auf dem H-Boot, der Dyas und den beiden Ynglingen, und vereinzelt wurden auf der Brio und auf der Friendship schon Manöverkurse unter Motor angeboten. Die Teilnahme an Langstrecken- und Klassen-Regatten wird voraussichtlich nächstes Jahr vermehrt angeboten werden.

Unsere Flotte ist ebenfalls gewachsen: Mit dem Kielzugvogel im Hafen Enge und dem Soling in Jona konnten wir das Angebot um

zwei sehr attraktive Schiffe erweitern. Wir wollen die Flotte natürlich auch weiterhin ausbauen, vor allem aber wollen wir auf dem Bodensee wieder Fuss fassen. Auch in Zürich waren unsere Schiffe während der Hochsaison sehr stark ausgelastet, weshalb wir weitere Kaufangebote prüfen. Primär wird unser Ziel in Zukunft aber die Erhaltung unserer hohen Schiffs-Qualität sein. Damit sei es hier einmal klar und deutlich gesagt: **Unsere Schiffe sind in einem sehr guten Zustand, sie sind sicher zu segeln und machen Spass,** weil nicht einer alles machen muss, sondern weil wir gemeinsam viele Hände haben und beim Unterhalt anpacken können.

Für Zürich / Ostschweiz
Marco Waser, Regionalleiter

NachfolgerIn für die Regionalleitung gesucht!

Ich suche ab der Saison 2002 eine Nachfolgerin oder einen Nachfolger für die SailCom-Aufgabe als Regionalleiter Zürich/ Ostschweiz. Die Arbeit als Regionalleiter gefällt mir sehr gut, weil sie sehr vielfältig ist:

Schiffe evaluieren und kaufen, Kommunikation zu unseren Mitgliedern, Koordination aller, die für den Bootsunterhalt und die Organisation in unserer Region mithelfen, Kontakte zu Seepolizei, Segelklubs und Hafenverwaltungen...

Die Devise ist, nicht alles selber zu machen sondern an viele verschiedene Mitglieder weiter zu delegieren.

Je grösser unsere Genossenschaft wird, desto mehr wird die Aufgabe des Regionalleiters zur Managementaufgabe. Ich gebe die Aufgabe gerne an jemanden weiter, der oder die sich in diesem Bereich weiterbilden will und neuen Schwung in unsere Region bringen will. Wer sich angesprochen fühlt, melde sich bitte direkt bei mir: Marco Waser, Email: marco.waser@pop.agri.ch, Telefon G: 061 267 65 10, N: 079 296 46 33, P: 01 462 90 33

„Lueg, isch kaputt gange...“: (1. Hilfe am Boot)

Als Bootschef komme ich mir ab und zu einwenig vor wie ein Mami. Da erhalte ich z. B. Nachrichten mit folgendem Wortlaut: „Es war wunderschön aber ich habe gesehen, dass die Naht am Fockunterliek auf geht.“ Oder: „Die Badeleiter macht Löcher in die Bordwand.“, „Entschuldigung, mir ist ein Glas zerbrochen.

“Ich bin immer dankbar für alle Mitteilungen, doch wünschte ich in einer Genossenschaft manchmal mehr Eigeninitiative. Ich erwarte von verantwortungsvollen Boots-MitbesitzerInnen nicht nur, dass sie alles unternehmen, um einen Schaden zu vermeiden, sondern dass sie ihr seglerisches Wissen auch dann einsetzen, wenn halt einmal der Blick in die Werkzeugkiste angezeigt ist. 1. Hilfe am Boot tut manchmal Not! Dabei würden oft ein paar einfache Handgriffe reichen, um grössere (Folge-) Schäden zu vermeiden.

In diesem Sinne hoffe ich in Zukunft auf Meldungen wie: „Die Naht an Fockunterliek ist aufgegangen ich habe den Faden verstärkt und mit einem Tropfen Klebstoff gesichert“. „Die Schutzgummis an der Badeleiter sind durchgedrückt und beschädigen die Bordwand, ich habe die Stützen mit einem Lappen und Tape provisorisch umwickelt“. „Entschuldigung, mir ist ein Glas zerbrochen. Ich besorge ein neues.“

Ebenso gibt es Unterhaltsarbeiten, die keinerlei Vorkenntnisse brauchen und nicht dem Bootschef zur Erledigung aufgespart werden müssten. Zu solchen Arbeiten zähle ich unter anderem: das Auftrocknen der Bilge, das Ausräumen, Reinigen und Einräumen einer Backskiste oder das Verschmelzen eines ausfransenden Schot-Endes mit Hilfe eines Feuerzeugs.

Auf Euere Cleverness zählend wünscht immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel

Peter Wider (Boots-Chef H-Boot Zürich-Enge), im Namen aller Bootsverantwortlichen der Region Zürich/Ostschweiz

Haken und Oesen

Sicherheit

Von Kurt Nydegger
Flottenbeauftragter

Zur Lektüre empfohlen

Mit dem Erscheinen der neuen „Grossen Yachten“ im SailCom-Angebot wächst die Zahl von Mitgliedern mit Appetit auf diese Kategorie. Manche sind überrascht vom Unterschied zur gewohnten „Liga“ und von der Kraft der zweieinhalb Tonnen Schiffe in Bewegung. Fest eingebauter Motor und grössere Massenträgheit verlangen besondere Aufmerksamkeit bei Manövern, speziell die präzise Handhabung der verschiedenen Leinen.

Von der Segelschule zum verantwortlichen Schiffsführer auf einer frisch eingesegelten Yacht in einem „Vieri plus“ führt ein langer Weg. **Was an der Segelschule als „seemännisch richtig“ gelernt wird, kann sich in der Praxis als „seemännisch hinderlich“ erweisen.**

Es gibt viele Wege, mit den mannigfaltigen Tauen auf einem Schiff umzugehen, je nach Zweck jedoch nur wenige „richtige“. Der „richtigste“ ist immer auch zweckmässig, sicher, einfach und elegant. Einmal an einige elementare Regeln und Knoten gewöhnt, staunt man, wie „es“ bisher anders gegangen ist.



Zum Thema Sicherheit: vorbildlich aufgeräumt und ausgerüstet...!

Die nachfolgenden Tipps und Tricks stammen aus der Praxis und aus einschlägiger Literatur (ausprobiert, sie funktionieren). Empfehlenswerte Lektüre zum Thema (Weihnachtsgeschenke?), siehe auch die Links auf der SailCom- Homepage:

Bill Anderson / Tom Cunliffe:
Yachtmanöver unter Segel und Motor

Delius- Clasing – Verlag
www.delius-klasing.de

„Palstek“

Palstek- Verlag
www.palstek.de

Yachting Monthly

www.yachtingmonthly.com

Seil & Com

„Spaghetti“ im Cockpit

sind verpönt - nicht nur diejenigen zufolge Seegang.....

In der Ausbildung lernt man – zu Recht – das korrekte Aufschiessen und Verstauen von Fallen, Schoten und andern nicht benötigten Leinen mittels straffer und kompakter „Babeli“. Solche erfreuen nicht nur das Auge des gestrengen Segellehrers und bestandener Kapitäne. Im Hafen und wenn man das Schiff verlässt, sind sie am Platz – vorausgesetzt, sie sind richtig gemacht und nicht so verknüppelt, dass deswegen Auslaufen erst am halbi Elfi ist.

Auf See ist manches etwas anders, besonders mit kleiner Besatzung und wenn es „läbig“ wird. Klar bleibt: Ordnung bei den Leinen. Aber: die während der Fahrt zu bedienende Tauen müssen rasch mit einer Hand losgeworfen und belegt werden können und unbehindert auslaufen. Dies bedeutet eigentlich Babeli-Verbot, mit Ausnahme von Tauen, die garantiert nicht gebraucht werden.

Alle andern werden wie gelernt sauber in Buchten aufgenommen und an „geeignetem Ort“ aufgehängt. z.B. Schoten über Winschen, Fallen an Schlaufen an der Cockpitwand. Hat es nicht ? Der Bootschef soll solche montieren. Sie kosten fast nichts und auf einen halben Meter haben 4 bis 5 Stück Platz.

8-er- Türrne

Wer kennt sie nicht, die Haufen von „8-er- Schlägen“ auf zu kleinen Klampen (lieber einen oder zwei zuviel als zuwenig) und wem gelingt der „Kopfschlag“ auf Anhieb richtig herum? Wer hatte schon einmal eine Hand zu wenig? Was es auf einer Klampe braucht: Einmal ganz um den Klampenfuss herum (wichtig: am entfernten Klampenhorn angefangen), dann 2 ganze Achterschläge (je 1mal um jedes Horn), und nochmals einmal um den Klampenfuss herum, fertig. Das hält und kann, wenn's eilt, rasch und mit einer Hand gelöst werden. Ein Kopfschlag nicht! Im Hafen ersetzt ein Kopfschlag - wie gelernt - den letzten Rundtörn. Der Witz vom ganzen: der erste Rundtörn übernimmt praktisch die gesamte Last der Leine, die Achterschläge sichern den Knoten fast unbelastet.



Für des Englischen Kundige (was wir ja alle sind...) hier noch eine Illustration in „O-Ton“.

Wer D sagt, sollte eigentlich auch A sagen

Bei SailCom wächst die Zahl von Grossen Yachten und Mitgliedern mit Motorboot-Ausweis und Erfahrung auf dem Meer. Für Schiffe mit stärkern Motoren als 8 PS ist bekanntlich der A- Schein erforderlich. Dass das bisher einzige solche Schiff - im Angebot vor drei Jahren - aus diesem Grunde die Gunst der Mitglieder nicht gefunden hat, könnte sich relativ rasch ändern. In Dutzenden von Einsegeln bestätigt sich: Leute mit Motor-Aus-

bildung, oder eben auch mit Erfahrung auf dem Meer, sind auf unsern grösseren Schiffen viel schneller zuhause. Sie manövrieren sicherer (meist langsamer) als ihre Kameraden „ohne“, und sind gedanklich ihrem Schiff die berühmten zwei Schritte voraus. Ohne Stress kommen sie auch mit weniger einfachen Verhältnissen entspannt zurecht – Genuss pur. Der eigentlich gar nicht so enorme Aufwand für den Erwerb des A-Scheins wird durch den Gewinn an Erlebnisgenuss bei weitem aufgewogen. Eigentlich sollte es jeden einigermaßen ambitionierten Sail-Com-Kapitän gelüsten, sich diese Erfahrung auch anzueignen – spätestens, wenn die Hafenmauer früher bei ihm ist als er bei ihr.

Aufsteller

Wenn sich Mitglieder melden, sie hätten ein Schiff seit einiger Zeit nicht benutzt, was allenfalls in der Zwischenzeit geändert habe, und ob es möglich sei, während einer Stunde oder so die Neuerungen unter kundiger Begleitung auszuprobieren (kommt vor).

Ablöcher

Wenn andere Mitglieder dies nicht tun und mit unbeirrtem Vertrauen in sich selbst und die Macht der Selbsterfahrung Schäden an Schiff und Ausrüstung verursachen (Murksen, „Vergessen“). Den entsprechenden Logbucheintrag vergessen sie gerade auch noch, weil die Bootsverantwortlichen ja sowieso nichts lieber machen, als alles selbst herauszufinden (kommt eher häufiger vor).

Euer Kurt Nydegger
Flottenbeauftragter

Die Hohe Schule des Segelns

Leinen statt Fender

"Gute Seemannschaft" oder "Hohe Schule" besteht sehr oft nur darin, kleinere Unannehmlichkeiten elegant (=ohne viel Aufwand und

Kraft) zu meistern. Beispiel: Steht Schwell in den Hafen während die Yachten längsseits am Steg in einer engen Parklücke liegen, kann man sehr häufig beobachten, wie die Schiffe wie wild an den Bug/Achterleinen zerren und mit ihren Breitseitstössen Stegbalken oder Pfosten malträtieren, derweil die sogenannten Springs (sofern überhaupt gesetzt) lahm an der Bordwand herunter hängen... Solch ein Anblick tut mir weh bis ins Mark, wenns in den Mitschiffsspannen knackt und an den Klampenwurzeln reisst wie beim Zahnarzt.

Ein Segelboot liegt bei Schwell längsseits nur dann einigermaßen ruhig, wenn zwei lange und gleich lange Springs wie Violinsaiten gespannt sind; sie sollen sich dabei möglichst beim Schwerpunkt bzw. dort kreuzen, wo der Rumpf am breitesten ist. Die Vor- und die Achterleine hingegen müssen so viel Lose haben wie möglich: so viel, dass das Heck oder der Bug den Steg oder einen Pfosten *knapp nicht berühren* kann, wenn der Schiffskörper seitlich ausbrechen möchte. So vertäut kann sich das Boot in Längsrichtung gerade mal soviel bewegen wie es die Elastizität der Springs gestattet (einige wenige Zentimeter), und die seitlichen Stösse werden auf ein absolutes Minimum reduziert. Im Idealfall brauchen wir so nur noch einen Fender. **Überhaupt gilt: je weniger Fender wir brauchen, desto besser haben wir das Schiff vertäut!**

Das gilt auch fürs Anlegen in Boxen, wenn kräftiger Schwell steht: Man führt zwei Vorsprünge von den Bugklampen nach hinten auf die Boxenpfosten. So ist das Schiff längsseits gegen den Pier hin elastisch gesichert. Nach hinten genügt eine Achterspring vom Pier auf die Genua-Winsch im Cockpit. Mit der Winschkurbel kräftig spannen bis auf den nötigen Sicherheitsabstand vom Pier zum Bugbeschlag. Jetzt brauchts noch zwei möglichst lange Leinen vom Bug fast parallel zum Pier bis zu den Ringen der Nachbarboxen, um das Boot seitlich zu fixieren. Auch zwischen den Pfosten soll das Boot

achtern möglichst übers Kreuz gesichert werden. Diese Leinen sollen aber wiederum so viel Lose haben, dass sich der Schifsrumpf seitlich bis wenige Zentimeter vor die Pfosten bewegen kann. So liegt das Boot ruhig und auch die Crew findet einen guten Schlaf.

Silvio Kippe
Segelinstruktor VSSS

Achtung:
Redaktionsschluss für die
nächste Ausgabe:
[20. Januar 2002](#)

LOGBUCH

Segeltörn Elba

Von Danielle Pfanner

SailCom ist eine gute Sache! Da die Schweiz an kein Meer grenzt, schnappen wir uns ein Segelboot und erobern die Seen! Aber eben – die Lust auf mehr Wasser, mehr Wellen hat uns dann doch ans Meer getrieben!

Ich wollte wirklich mal sehen, inwiefern ich „seetauglich“ bin, wollte mal spüren, wie das so ist, mit ein paar anderen Seglern eine

der wir nun sitzen und unsere Mitsegler beschnuppern. Mit dem Skipper sind wir acht. Ist ganz schön viel. Das Boot ist voll, wenn man bedenkt, dass der Skipper so üppig bestückt ist, wie das Pirelli-Männchen. Der Rest der Crew setzt sich aus vier Männern mit langjähriger Segelerfahrung und einer weiteren Frau zusammen, die wie ich, zum ersten Mal einen Törn fährt.

Nach einem ersten gutgelaunten Frühstück an Bord – und selbstverständlich an Deck - beraten wir, wohin wir segeln könnten. Ich erfahre, dass das hauptsächlich vom Wind abhängen soll und werde dies im Laufe des Tages erst recht noch zu spüren bekommen. Unser Tagesziel heisst „Marciana Marina“, ein kleines Fischerdorf im Norden der Insel, ca. neun Seemeilen von Portoferraio entfernt. Es kann losgehen, der Anker ist gelichtet, die Leinen sind los, die Richtung ist klar, die Hafengebühr ist auch bezahlt! Wir tuckern aus dem Hafen raus, bis wir die Fährlinie hinter uns gelassen und genug Freiraum um uns herum haben.

Nun geht es ans Segel-setzen. Man merkt schon, dass wir uns erst noch einspielen müssen. Manch ein Handgriff könnte schneller gehen, doch herrscht noch die Unsicherheit, wer von uns zu packen soll. Ich gucke erst mal zu, da ich mit Yachten noch nicht so vertraut bin.

Der Wind ist mässig und lässt uns eine sehr gemütliche Fahrt aufnehmen. Wir sitzen alle an Deck, lassen die Küstenlinie an uns vorbeiziehen, spüren die Sonne auf unserer Haut und erfreuen uns des Lebens. Weiter und weiter geht es durch die grosse Bucht von Portoferraio. Wir kreuzen ein bisschen, machen ein paar Wendemanöver, besprechen die technischen Feinheiten und Tücken des Bootes und lernen uns kennen.

Bald schon sind wir weit genug hinausgefahren, um an der kleinen Insel Sciolletto vorbei, den Kurs Richtung Norden aufzunehmen. Der Wind ist brist auf, wir freuen uns. Das Boot krängt schon deutlich. Ganz schräg ist alles geworden. Da sollte man sich besser gut festhalten.



Das SailCom-Accessoir des Jahres 2001 ist (noch) 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 misst **150x75 cm(?)** und kostet Fr. **35.-** (zuzüglich Fr. **9.-** Versandkosten bei Bestellung beim Geschäftsleiter Marcel Sohler, 031/971 44 46).

Wir empfehlen Ihnen die Produkte und Dienstleistungen unserer Inse-
renten.

Woche lang auf einer Yacht zu leben. Also buchten wir einen Segeltörn in Elba.

Der Hafen von Portoferraio schmiegt sich im Windschatten an die kleine Hauptstadt der Insel. Malerisch ist die Front der alten Häuser, man fühlt sich gleich Lichtjahre vom Alltagsleben entfernt! Das Boot schaukelt an der Mole und wer Lust hat, kann gleich mal einen Spaziergang am Pier entlang machen. Im alten Stadtteil treffen wir uns zum Begrüssungessen. Jenny und Jochen, denen dieses kleine Segelunternehmen gehört, kennen hier eine echte italienische Fischkneipe, in

Dann ertönt des Skipper's Befehl: „Segel reffen!“

Wir hantieren hier und da, was in unserer Schräglage und den immer höher werdenden Wellen gar nicht so einfach ist. Aber: wir schaffen das schon! Wir werden hin und her gerissen, für mich ist das alles neu und so komme ich aus dem Stauen gar nicht mehr raus. Welle hoch, Welle runter und platsch – diese hier klatscht über's Boot! Ich bin nass geworden. Das T-shirt klebt an meinem Körper und auf meiner Brille bilden sich Salzwassertropfen. Da ich jedoch beide Hände zum Festhalten brauche, kann ich meine Situation jetzt nicht ändern. Klatsch! – die nächste Welle hat uns geküsst!

Und schon hören wir wieder einen Befehl: „Segel einholen!“

Kein Problem! Ist klar. Machen wir. Als wir wieder sitzen spült die nächste Welle über's Boot. Naja, ich persönlich finde das gar nicht mehr lustig. Wie lange soll das noch so weiter gehen, frage ich mich.

Endlich reagiert Claus! Befehl Nummer 3: „Wir kehren um, alles fertig machen zur Wende!“ Der Motor wird gestartet, unser Boot dreht sich um ca. 180 Grad und plötzlich spüren wir den Wind nicht mehr. Welch eine Erleichterung, der Mast steht wieder senkrecht, die Hektik ist vorbei. Wir surfen auf den Wellen.

Da ruft einer: „Eh, guck mal, unser Beiboot tanzt so lustig auf den Wellen!“ Hoch und runter geht es und zappelt an der Leine! Und dann plötzlich ein Ruck! Das Beiboot dreht sich im Wind, fasst Wasser und wird davongerissen. Was übrig bleibt ist das Seil, an welchem nur noch die Ösen der Verstärkungen hängen. Sogleich eilen zwei unserer Mitsegler herbei, den Enterhaken schon griffbereit, aber als auch dieser im Meer verschwindet und der erstaunte Mann nur noch den Gummigriff in der Hand hält, rät uns die Vernunft, doch keine weiteren Kapriolen mehr zu veranstalten.

Obwohl uns der Verlust schrecklich ärgert, so ist er doch nur materieller Natur. Ausserdem haben wir jetzt genug von diesem

Wellengang, wollen endlich in ruhigere Gewässer!

Somit endet unser erster Ausflug mit der Rückkehr zu unserem Ausgangspunkt. Das soll es beim Segeln schon mal geben und ist uns allen wohl bekannt. Später liegen wir auf Reede, weil der Hafen voller schutzsuchender Boote ist. Auf diese Weise kommt in der Nacht jeder einmal in den Genuss der Ankerwache. Ohne Beiboot können wir auch nicht an Land, also wird an Bord gekocht. Die einfachen Spaghetti an Tomatensauce schmecken nach diesem Abenteuer besonders gut. Wir erheben das Glas:

„Zum Wohl' Neptun,
lass' uns heute selig ruh'n!“

Korrigendum

In der Nr. 2 „Erlebte Meteorologie“ wurden in der redaktionellen Weiterbearbeitung leider die beiden Wetterlage-Bilder verwechselt. Wir hatten so gehofft, dass jemand das kritisiert. Aber wir wissen, dass es Toleranz ist, die das verhindert hat und nicht etwa Gleichgültigkeit. Ein Versäumnis ist aber noch zu beichten: Die Beschreibungen zu den Bildern sind im Wesentlichen aus dem Buch „Das Wetter von morgen“ von Dieter Karnetzky, Delius Klasing Verlag entnommen. (es)

LABSKAUS

Der Troll in der Mailbox

„Sali zämme!“ reicht nicht!

Die Kommunikation innerhalb des Seekiste-Redaktionsteams findet zu einem grossen Teil mit Hilfe der elektronischen Datenübermittlung statt - kein Wunder, wenn Benny in Basel Schule gibt, Erich im Tessin an der Sonne liegt und Andrea ihrem zivilen Leben in Zürich nachgeht.

Hoppla! Dachte ich, als ich da unlängst in meine Mailbox surfte und eine von Bennys Nachrichten öffnete:

„**Sail zämme!**“ stand da nämlich hastig hingetippt und erinnerte mich zunächst an meine eigenen PC-legasthenischen Fehlleistungen. Eigentlich genial, dachte ich aber beim zweiten Blick - endlich hat die SailCom ihre ureigene Begrüssungsformel gefunden: „**Sail zämme**“ - erinnert behelfsmässig verdeutscht an „zusammen segeln“ - und genau das tun wir doch!

Und glaubt es oder nicht – als ich das nächste Mal meine Mailbox anzapfte, vermeldete sie gross und deutlich: **“You have got Sail!”**... (und seither heisst mein Briefkasten **“Sailbox”** – aber Seekiste bleibt Seekiste, versprochen!) (ak)

Backskiste

Törnanzeige:

Mit dem Zweimaster „Christopher Columbus“ auf den Spuren der Wikinger

Ende Mai bis Mitte Juli 2002;
One-Way-Segeltörns durch die schönsten Reviere Schwedens, Norwegens sowie der Shetland/Orkney-Inseln

Törncharakteristik:

sportliche Hochseetörns mit Trainings- und Ausbildungsmöglichkeiten.

Schiff: Kuttergetakelte Ketch, 120 m2 Segelfläche, 12 Kojen.

Max. Belegung 8 Personen.

Anfragen/Törnprogramm:

Silvio Kippe, Gerlisbrunnenstr. 8 ,
8121 Benglen

Skippe@datacomm.ch

Zu verschenken:

(an segelbegeisterte Jugendliche)

Vaurien-Jolle, Mahagoni-Marine-sperrholz, mit original Holzmast. Gewicht 180 Kilo. Masse: 4.08 x 1.58. Segelfläche 8.2 m2. (Gross und Fock). Auftriebskörper: Bugraum ausgeschäumt, Plastik-Luftzylinder unter den Sitzbänken. Dazu Slip-Rolli. Muss in Stampa (GR) abgeholt werden. (Auto-anhänger mitbringen). Anfragen: Skippe@datacomm.ch

Im Kielwasser

Segeltörn hatte Folgen

Eine ungewöhnliche Rettungsaktion hat den Seerettungsdienst auf dem Zürichsee in der Nacht auf gestern (=21. August 01, Anm. Red.) auf Trab gehalten. Ein 56-jähriger Bootsführer war von seiner Segeljacht ins Wasser gefallen, als er um 2.30 h das Beiboot am Heck seiner Jacht besser befestigen wollte. Nach einer Stunde erreichte er schwimmend und unterkühlt das rettende Ufer in Wädenswil. Dort orientierte er die Polizei, dass die Segeljacht mit eingeschaltetem Autopiloten unterwegs sei und an Bord seine Ehefrau schlafe. Die Polizei konnte die Frau per Natel wecken. Das Schiff war aber bereits beim Seedamm in Pfäffikon auf Grund gelaufen. Die Frau war wohlauf, das Boot blieb unbeschädigt. (Zürichexpress vom 22.8.01).



ist die Schweizerische Segelboot-Sharing- Genossenschaft mit 600 Mitgliedern und über 40 Booten auf allen grösseren Schweizer Seen.

Nach vier Jahren erfolgreichen Wachstums suchen wir zur Ergänzung unseres Angebots mehrere

Gebrauchte solide Kabinenyachten

- Länge 7.50 bis 9.00m
- Komplett ausgerüstet und bestens unterhalten
- restliche Lebenserwartung mindestens 10 Jahre
- Einbau-Dieselmotor, allenfalls neuerer Aussenborder ab 7 PS
- Einfaches, robustes und handliches Rigg
- Wenn möglich verbreitete Bootsklasse
- Kauf oder Nutzungsvertrag mit Privateignern

sowie mehrere entsprechende

Bootsplätze

- Mit oder ohne Boot nach obiger Beschreibung
- Steg oder Mole
- Breite 2.50 bis 3.00m, Länge 8.00 bis 9.00m
- Kauf oder Miete

Angebote

Ihr Angebot mit möglichst umfassender Beschreibung erreicht uns an der untenstehenden Adresse. Unterlagen über unsere Nutzungsverträge stellen wir Ihnen gerne zu.

SailCom
Swiss Boat Sharing
Sesslerstrasse 1
CH 2501 Biel/Bienne

Tel 032 323 41 11
Fax 031 323 41 10
E-Mail info@sailcom.ch
Internet www.sailcom.ch

Anzeige

Schnell – einfach – gut!

www.bern-web.ch

- Gratis-SMS
- Telefonbuchabfrage
- Internet-Suche mit Google
- Interessante Linksammlung
- Top-News-Schlagzeilen
- Branchenportal für die Region

Alles auf 1 einzigen Seite



powered by
Carpe Diem Web-Design

DIE Startseite ins Internet – nicht nur für Berner!