

EDITORIAL

Liebe Seekiste-Leserinnen Liebe Seekiste-Leser

Schon haltet Ihr die letzte Seekiste des Jahres 2002 in den Händen. Die Segelsaison ist deshalb aber nicht zu Ende – obwohl es meteorologisch zwischendurch schon mal arg nach schwerem Oelzeug ausgesehen hat...

Wer sich indes von den allzu frühwinterlichen Wettereskapaden nicht bei seinem Segelhobby stören lassen mag, der findet in der Rubrik *Haken und Ösen* einen Trainingsvorschlag, für den die etwas stärkeren Herbstwinde ideale Voraussetzungen bieten.

Von der Geschäftsleitung erhalten wir im Infoteil eine erste Saisonanalyse, während die Regionen in dieser Nummer von den Events der vergangenen Monate berichten.

Im *Logbuch* ist ein längerer Beitrag über den Genfersee-Törn von Markus Iseli zu finden – ergänzt durch Tipps und Karte, denn solche Unternehmungen sollen ja keine Geheimtipps bleiben sondern zum Nachahmen anregen!

Wir wünschen Euch allen einen segelintensiven, sonnigen Herbst!

Die Seekiste-Redaktion
Andrea, Benedikt und Erich

Forum

Aus gegebenem Anlass: Wo- zu ist eine Kastentalje da und wie funktioniert sie?

Stichwort: Schonender Umgang mit dem Material - und den se- gelnden Genossenschaftlern.

Nachdem ich innerhalb einer Woche auf zwei Schiffen mich mit einem in den Kasten hineingezogenen und angeknallten Haken herumschlagen durfte, ist wohl etwas Nachhilfe in Seemannschaft angebracht. Eine Kastentalje ist dazu da, um ein Fall durchzusetzen. Die Talje durchzusetzen, wenn nichts an dem Haken hängt, macht keinen Sinn. Noch schlimmer ist es, wenn der unbelegte Haken in den Taljenkasten hineingezogen wird: Wer das tut, möge sich doch mal überlegen, wie der/die nächste SeglerIn ihn dort wieder herausbekommt. Besser noch: Wenn es einemR passiert ist, sollte man den Haken gleich selbst wieder heraus operieren. Das ist nämlich heilsam, denn wer das einmal erfolgreich fertig gebracht hat, wird noch lange an diese schöne Stunde denken. Ausserdem: Der/die nächste NutzerIn hat zu Recht die Erwartung, segeln zu können und nicht zuerst reparieren zu müssen - was ihm ärgerlicherweise von seiner gebuchten Zeit abgeht. Die 'MurksmacherInnen' sind übrigens kenntlich: an ihrem Buchungseintrag. - SailCom ist doch eine 'Boots-Teilete' nicht eine 'Murks-Teilete', gäll?

Dierk Rosenberg

Schiffers Zukunft

Alte Fischer, die Hände in den Hosentaschen, die Beine sturmfest gespreizt, ihre letzte Fahrt schon Monate oder Jahre hinter sich, dieses an einem Mittelmeerhafen erlebte Bild beschleicht mich manchmal, wenn mein Kreuz bei der Decksarbeit etwas streikt. Unsere Zukunft ist neben anderem, dass wir älter werden.

Nicht alle Boote eignen sich für ältere Menschen gleich gut. Als Opa kann ich nicht warten, bis unsere knackigen Jünglinge von der Bootsbeschaffung ins Alter kommen. Meine Erfahrungen und wünsche stelle ich deshalb hier zur Diskussion.

Mit einer ausgebildeten Crew gibt es keine Probleme. Beim Segeln mit Landlubbers oder einhand ist es anders.

Um es altershalber etwas ringer zu haben, segle ich gerne stebige Boote ab 26 Fuss mit Rollfock und Innenbordmotor. Die Variante dazu sind offene Kielboote, wie z.B. der Kielzugvogel, bei denen ich im Cockpit bis zum Mast gehen kann.

Schlecht geeignet für ältere Segler sind Regataboote, welche die Trimmstrippen doppelt, auf beide Seiten, führen. Da hockt sicher immer einer drauf, wenn man ziehen will. Ebenso nur bedingt geeignet sind Halbliterboote, in die der Designer dreiviertelliter Volumen hineingetüftelt hat, wie z.B. die FFA 20. Es gibt aber Ausnahmen. Backdecker, wie die Etap 20 oder die Varianta. Sie sind irgendwie handiger.

Liebe SailComer, Ihr werdet rascher älter, als Ihr glaubt. Denkt also bei der Bootsbeschaffung, die Ihr vorbildlich macht, auch etwas an Eure Zukunft. Es ist die Zukunft von uns allen. Und schönen Dank auch.
(es)

SAILCOM-INFOs leitung

Saison 2002

In der bald zu Ende gehenden Saison 2002 mussten wir erfahren, wie sehr der Erfolg unserer Genossenschaft wetterabhängig ist. Während wir Ende Juni mit einem hervorragenden Resultat für diese Saison rechneten (damals +65% Umsatz im Vergleich zum Vorjahr), führten die überdurchschnittlichen Regentage im Juli und August zu sehr vielen Stornierungen von mehrtägigen Reservationen. Noch liegen keine definitiven Zahlen vor, doch scheint es, dass die budgetierten Ertragszahlen in diesem Jahr nicht erreicht werden können. Ob unsere Saison 2002 mit einem Defizit oder doch noch mit einem Gewinn abgeschlossen werden kann, erfahrt Ihr an der Mitglieder-Vollversammlung am Sonntag, 24. Oktober 2002 (nähere Infos siehe separate Einladung).

Reservationen

Erfreulicherweise werden heute über 88 % aller Reservationen direkt im Internet getätigt.

Die restlichen 12% erfolgen telefonisch über die Mobility-Reservationszentrale (Tel. 0848 824 812), welche für die Mitglieder die Schiffe ebenfalls übers Internet reserviert. Leider ist es in dieser Saison vorgekommen, dass diese Buchungen Fehler aufwiesen. Da für die Richtigkeit der Reservationen das Mitglied selber verantwortlich ist, bitte ich Euch, am Telefon jeweils die Reservation überprüfen zu lassen (über die Rubrik "Reservationen bearbeiten"). Nur wenn Eure Reservation dort erscheint, ist

sichergestellt, dass die Buchung ordentlich ausgeführt wurde.

Neue Schildmützen

Sie sind wieder da! Nach dem grossen Erfolg der ersten Auflage (innert kurzer Zeit ausverkauft) gibt es wieder SailCom-Baseball-Mützen. In einem sehr schönen marineblau gehalten, mit aufgesticktem, weissem SailCom-Schriftzug und einem Klettverschluss am Hinterkopf. Dank einer grösseren Auflage können wir Euch einen besonderen Preis offerieren: die ersten 100 Stück zu nur Fr. 10.-, danach zu Fr. 15.- (+ MWST und jeweils Fr. 2.- Versandkosten). Es lohnt sich also, JETZT zu bestellen (im Internet unter "SailCom-Shop").

Noch ist die Saison 2002 nicht zu Ende. Die Windverhältnisse sind erfahrungsgemäss selten so gut wie im Herbst! Unser Geschäftsjahr dauert noch bis zum 31. Oktober 2002 - also noch genügend Zeit zum Segeln - jede Stunde zählt!

Mast- und Schotbruch.

Eure Geschäftsstelle
Marcel Sohler

SAILCOM-INFOs zentralschweiz

Event-Rückblick: Offenes Tor zum inner- schweizer Segelparadies

SailCom und die Segelschule Fischer in Luzern luden am 6. Juli zu einem Sailcom Event ein.

Für SailCom Mitglieder bot sich die Gelegenheit, kostenlos auf sechs Booten auf dem Vierwaldstättersee einzusegeln. SailCom-Interessenten wurde zum einen eine Schnupperausfahrt auf den schönen Yachten geboten, zum andern konnten sie SailCom kennenlernen und die Atmosphäre geniessen.

Die Meteorologen hatten sich nicht vertan – es traf ein wie vorausgesagt – teilweise schauerartige Regenfälle und wenig Wind. Es

zeigte sich aber, dass die Seglergilde doch recht wetterfest ist, und so entwickelte sich ein netter Nachmittag mit vielen neu-eingeseelten Mitgliedern. Auch bot sich reichlich Gelegenheit, über unser gemeinsames Hobby zu schwärmen und Gleichgesinnte kennen zu lernen.

Hochbegehrt waren die von Tobias selbst gegrillten Bratwürste wie auch die feinen Salate von Roger und das Risotto von Martin.

Der Vierwaldstättersee ist wahrlich ein sehr schöner und vielseitiger See. Und da auch die Bootsflotte für jeden das Richtige hat, bleibt zu hoffen, dass bald jeder Eingesegelte sein Vielwaldstätter-Meilen-Konto zu füllen beginnt.

Philipp Angst

SAILCOM-INFOs westschweiz

Event-Rückblick: Segeln & Bräteln am Thuner- see

Zahlreiche SaiCom-Mitglieder folgten der Einladung zu einem gemütlichen Segeln & Bräteln am Thunersee. Viele nutzten die Gelegenheit, die beiden neuen Schiffe am Thunersee kennenzulernen. Die Bootschefs der First 28 und vom H-Boot Icaro hatten alle Hände voll zu tun, um möglichst alle Einzelgaskandidaten mit den Schiffen vertraut zu machen. Wir hoffen natürlich, dass möglichst viele schon bald für weitere Segelaktivitäten an den Thunersee zurückkehren werden.

Regiotreffen der Westschweiz

Die Amtsträger der Region Westschweiz trafen sich an einem schönen Sommerabend Mitte August auf St. Jodel, dem wunderschönen Aussichtspunkt bei Ins. Ein phantastischer Ausblick von der bewaldeten Hügelkuppe auf die 3 Juraseen: Bieler-, Murten- und Neuenburgersee. Zu Füssen lag uns der in der Abendsonne traumhaft



reflektierende Neuenburgersee. Schon bei der Ankunft prasselte ein von Pablo entfachtes Feuer. Kaum trafen die ersten Besucher/innen ein, wurden sie mit Tranksame aus dem kühlen Brunnen versorgt. Rasch entwickelte sich das vertraute Gespräch unter den Segler/innen. Freudig wurden die alten Bekannten begrüsst, im Bewusstsein, dass unsere Aufgabe oft zu wenig Zeit für das Verbindende übrigbleibt.

Der Anlass bot Gelegenheit, die Anwesenden über die vergangene und bevorstehende Entwicklung der Region zu informieren und den Austausch untereinander zu pflegen. Unser SailCom-Alltag ist überfüllt von Pendenzenlisten und der Bewältigung von Unvorhergesehenem, was unkonventionelles Reagieren aller Beteiligten erfordert. Deutlich spürbar wurde der ungebrochene Eifer der Anwesenden, mit innovativen Ideen die Entwicklung der SailCom zu unterstützen. Für die Regionalleitung ein idealer Anlass, den Anwesenden für den unermüdlichen und ideenreichen Einsatz für unsere Genossenschaft zu danken, ohne den unsere Dienstleistung nicht denkbar wäre.

Matthias Gysel
 Regionalleiter

- **Ihr Architekt**
vom Bootshaus
bis zur Traumvilla

Schwarzenbach

Heinrich Schwarzenbach
 dipl. Architekten ETH/SIA AG
 8730 Uznach

www.schwarzenbach-ag.ch

055 280 18 72

SAILCOM-INFOs Zürich / ostschweiz

Event-Rückblick: Sommerfest am Zürisee

Tolle Stimmung, schönes Wetter, alles war da, nur die Leute fehlten am 25. August.

Das Fest war wieder vortrefflich organisiert. Der Regionalleiter Jean Dominique Amsler besorgte Tische und Bänke, harassweise Getränke und Snacks und Gabriela Wartmann brachte die vollständige Grillausrüstung samt Küchenutensilien und einen farbenprächtigen Winddrachen, der uns von einem Wiesennachbarn die Frage eintrug, ob wir eine Schwulen- und Lesbenorganisation seien, die hätten immer so Zeug aufgehängt. Klarheit schafften dann die Sailcom-Knatterfahnen, welche unser Geschäftsführer Marcel Sohler mitbrachte und montierte. Ihm ist nie ein Datum zu unbequem oder ein Weg zu weit, wenn es um die SailCom geht. Anders ging es wohl einigen unserer Mitglieder, denn das Häufchen der Teilnehmer konnte nicht als repräsentative Regionalgruppe bezeichnet werden.

Soll überhaupt noch ein Sommerfest organisiert werden? Die Wetter- und Windbedingungen luden sicher eher zum Segeln ein. Manch einer mag hin und wieder sehnüchsig auf den von leichten Winden gekräuselten See geblickt haben. Indessen wurde die Möglichkeit geboten und genutzt, ad hoc ein Einsegeln zu absolvieren und:

Hier waren die Mitglieder und Verantwortlichen nicht nur virtuell, sondern leibhaftig da. Kollegial kamen Themen auch ausserhalb unseres Sportes zur Sprache und

einige Dreikäsehoche, von ihren Eltern trefflich aufs Leben am und im Wasser vertraut gemacht, freuten die Erwachsenen mit fröhlicher Unbeschwertheit und strahlender Lebenslust.

Umgeben von Menschen, die aktiv ihr Leben und auch ihre Freizeit gestalten und sich für vieles verantwortlich fühlen und einsetzen **ist das Sommerfest ein nachhaltiges Erlebnis für die Seele.**

(es)

Haken und Oesen

Die Hohe Schule des Segelns: Kontrolliert Anhalten unter Segeln

Segeln macht unheimlich Spass und befriedigt sehr. Meistens. Und die stressigen Augenblicke, ich meine jene kritischen Situationen, in denen etwas schief gelaufen ist, vergisst man noch so gern. Leider... dabei ist kaum eine Sportart so geeignet fürs "Training-on-the Job".

Wenn wir unser Boot in schwierigen Situationen beherrschen wollen, sollten wir es nebst allem anderen auch bei Starkwind absolut kontrolliert zu Stehen bringen können: wenn nötig *zentimetergenau* - am Steg oder an einer Boje. Ein Vergleich der vier geläufigsten Manöver.

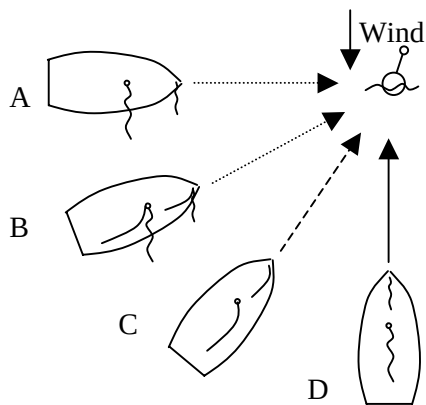
Jacht A nähert sich der Boje oder einem Pfosten mit halbem Wind.

Jacht B fährt mit einem Kurs von etwa 55 Grad am (scheinbaren) Wind.

Jacht C läuft hart am Wind auf die Boje zu.

Jacht D versucht es mit einem direkten Aufschiesser.

Grundsätzlich sind alle vier Manöver möglich. Aber:



Jacht A hat vorallem bei starkem Wind - und eventuell Seegang - bis zuletzt Vortrieb im Grosssegel. Auf diesem Kurs im rechten Winkel zum scheinbaren Wind ist ein kontrolliertes Anhalten nicht möglich. Denkbar wäre allenfalls, zur Korrektur auf den letzten 30 Metern ein rasches Abfall/Anluv-Manöver zu versuchen.

Jacht B fährt mit etwa 55 Grad am scheinbaren Wind einen idealen Kurs; denn: mit dadurch möglichen der "Fill-and-Spill"-Taktik, d.h. energischen Fieren/Dichthol-Bewegungen mit der Grossschot, ist bis zuletzt ein kontrolliertes Annähern möglich; zuerst rasch und näher am Ziel zusehends langsamer. Vor allem sind bis zuletzt Korrekturen (wichtig wegen Abdrift) möglich.

Jacht C läuft einen Hart-am-Wind-Kurs; ein Anluven bei stärkerer Abdrift liegt dann sicher nicht mehr drin. Das kontrollierte Anhalten ist in jedem Fall sehr erschwert, weil wir von dem Augenblick an, da die Schoten losgeworfen werden, Abdrift und restliche Fahrt nicht mehr nachhaltig beeinflussen können.

Jacht D macht einen normalen, schulmässigen Aufschiesser. Vorteil: Es ist ein rasches Manöver. Wer auf einem Bootstyp wirklich sehr gut "eingesegelt" ist und dafür ein gutes Aufstopp-Gefühl entwickelt hat, liegt damit nicht schlecht. Nachteil: Man hat nur einen Versuch und "verhungert" oder schiesst darüber hinaus, z.B. weil man Windstärke und Bremsweg nicht geschätzt hat.

Zusammengefasst: A erreicht das Ziel, hat aber keine Möglichkeit,

das Boot mit Pinne und Schotführung präzise anzuhalten. Boot C und D droht die Gefahr des Verhungerns im Fall einer geringfügigen Fehleinschätzung von Wind und Welle. Jacht B hat indes stets Korrekturmöglichkeiten bezüglich Kurs und Bootsgeschwindigkeit. Segelprofis rechnen immer mit einem Misslingen und wählen jenes Manöver, das noch einen zweiten Versuch ermöglicht.

Abschliessend ein Tipp für Köhner, Freaks und alle, die echte Freude an Manöver-Experimenten haben: segelt doch mal *fast* hart-am-Wind (der nautische Fachausdruck heisst übrigens "voll-und-bei") nahe (1-2 Meter querab) an einer Boje vorbei, drückt nach zwei Bootslängen die Pinne nach ruckartig Lee und dreht das Boot rasch durch den Wind, ohne jedoch die Schoten loszuwerfen. Dann driftet ihr langsam mit backstehender Fock "schräg" auf die Boje zu (dabei stets über eine Leewant peilen, nie über den Bug). Eine gute Bootslänge vor der Boje die Schoten vollständig loswerfen - und das Boot stoppt mit der Leeseite genau an der Boje. 20, 30 mal üben. Ganz nebenbei: Wer das einmal kann, beherrscht ein schnelles und sicheres Mann-über-Bord-Manöver, es ist der in den USA, UK und Deutschland an den Prüfungen verlangte Quickstopp. Leider wird er an unseren CH-Schulen noch kaum unterrichtet.

Silvio Kippe
Segelinstruktor VSSS

Bootshandbücher

Wenn ich ein Boot lange nicht mehr benutzt habe, gehe ich mit gemischten Gefühlen zum Segeln. Wieviel weiss ich noch vom Einsegeln vor einem halben Jahr? Auf den meisten Booten ist ein Betriebshandbuch vorhanden, das ich nun zuerst lesen soll. Aber eigentlich will ich jetzt segeln.

Erfreulicherweise können einige Handbücher per Internet abgerufen werden. Das erlaubt, sich schon zu Hause vorzubereiten. So gehe ich mit Vorkenntnissen und

deshalb entspannt aufs Boot.

Wenn ich die Beschreibung mit dem Bild des Bootes auf dem Titelblatt studiere, weiss ich, dass eine Unzahl von Stunden für die Formulierung, Selbstkritik und Korrektur für den Text und die genauen und instruktiven Bilder aufgewendet wurden. Sollte sich trotzdem noch ein wesentlicher Mangel darin finden lassen, ist der Verfasser für einen taktvollen Hinweis sicher dankbar.

Bei der Mitgliederwerbung ist ein vorgelegtes Handbuch ein nicht zu unterschätzendes Erfolgsinstrument. Der Interessent hat schon mal keine Bedenken mehr, er werde bei Problemen allein gelassen. Das Handbuch ersetzt nie das Einsegeln, aber es wirbt auch für die Bootsnutzung. Das Boot wird damit in ein gutes Licht gestellt, man fühlt sich sicherer und nutzt es lieber, als wenn kein Handbuch da wäre.

Deshalb herzlichen Dank an die Verfasser, die keine Mühe scheuten, uns diese so wertvollen Hand-, Sicherheits- und Werbebücher zur Verfügung zu stellen.

(es)

LOGBUCH

Ferien-Törn auf dem Genfersee

5 Tage Ferien auf dem Genfersee sind im Familienrat beschlossene Sache, die Nomade reserviert vom 21. bis 26. Juli, die Vorfreude kann beginnen.

Als Reiseführer habe ich mich auf die **Carte marine du Lac Léman** und den **Hafen- und Seeführer** von **Jean de Bosset** verlassen, sowie auf die Hafenbeschreibungen aus **www.ports-leman.ch**.

Sonntag um 19 Uhr treffen wir, die Crew Erika, Barbara, Linus mit Skipper Markus im Hafen ein. Eingebunkert ist schnell, aus der geplanten ruhigen ersten Nacht im Heimathafen La Pichette wird aber nichts, denn ein schöner Vaudaire (2-3 Bf) und bevorstehender wunderbarer Sonnenuntergang über



Auf der alten Rhone

der Côte lassen uns um 20:20 die Segel setzen, um den nächsten **Hafen Moratel Cully** vor dem Wind anzusteuern. Ankunft bereits 21:30. Die 5 Besucherplätze sind alle leer. Festbinden, bereits erster Landgang in die Hafenbeiz, um den bereits entstandenen Durst zu löschen.

Montag vor der Ausfahrt um 11:30 muss der Rollfockmechanismus noch in Ordnung gebracht werden (vgl. auch Seekiste Nr. 5). Unter zu Hilfenahme des vom garde-port ausgeliehenen Inbus Schlüssels kein Problem. Ein leichter Westwind (2 Bf) lässt uns den See schnell überqueren bis nach **Meillerie**, für einen kurzen Mittagshalt. Die Weiterfahrt mit etwas schwächeren Westwind führt uns unter Spinnaker nur bis St. Gingolphe. Dort bleiben wir hoffnungslos stehen, unter Motor fahren wir dann bis zum **Hafen Vieux Rhône**.

Dienstag wieder schönes Wetter, aber nicht gut (d.h. wenig Wind). Vorerst nach **Villeneuve**, mit besten Einkaufsmöglichkeiten im Ort. Bei weiterhin schwachem Wind erreichen wir nach mehreren Bade-pausen mitten im See um 20 Uhr den Hafen **La Tour de Peilz**. Alle Besucherplätze sind belegt, der Hafenmeister lässt sich bei seinem Glas Wein absolut nicht beim Feierabend stören. Nach einigen bestimmt freundlichen Worten meinerseits weist er uns immerhin auf den freien Platz vor dem Kran hin.

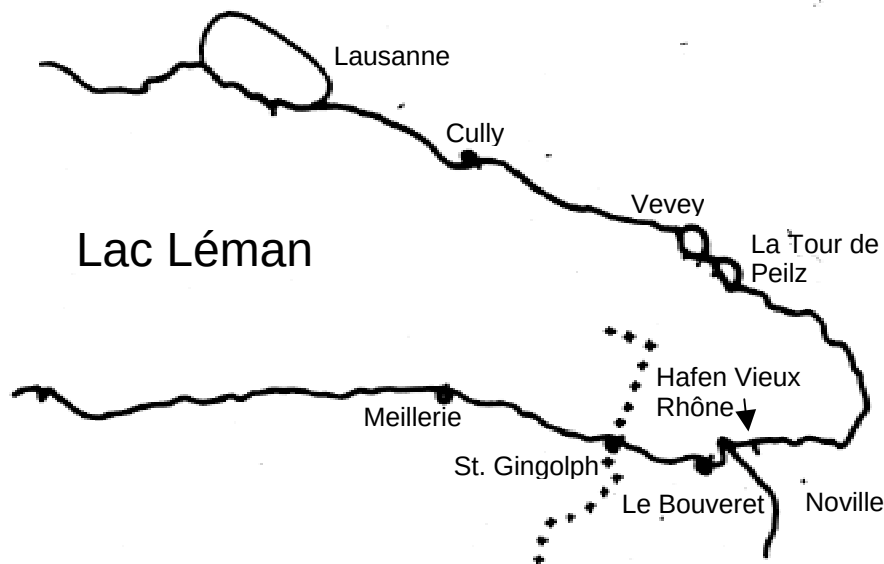
Dolce far niente...

Mittwoch fahren wir los bei Sonne, fast keinem Wind, Prognose "bewölkt, gelegentlich Regen", d.h. Wetter beobachten. Ziel: allgemein Richtung Lausanne. Nach einer Stunde Dümpeln an Ort fahren wir unter Motor Richtung Westen, bis wir am Horizont unter einem dunklen Streifen endlich Wind erspüren. Wenig Wind lässt die Segel füllen, genau um 13:05 bringt eine Bö aus etwa 30° seitlicherer Richtung das Boot ins Krängen, so dass in der Kabine auf einen Schlag alles aufgeräumt ist, was nicht angebunden war. Die Böen wehen weiter, unangenehmerweise aus sehr drehender Richtung. Nach 5-10 min dann endlich konstant mit 5 Bf! Endlich anständiger Wind! Aber so viel hätte es nicht gebraucht. Glücklicher-

weise lässt sich die Nomade auch in solchen Situationen sehr gut reflexen, und mit hartem am-Wind-Kurs steuern wir genau den Heimathafen an. Die Crew ist nach dem ersten Schrecken wieder guten Mutes, mit Schwimmwesten eingekleidet und genießt bereits das gute Wetter. Vor dem Hafen gilt es nur noch in sicherer Distanz zum Ufer unter Motor die Segel zu streichen. Der sonst zuverlässige Motor versagt aber diesmal seinen Dienst immer beim Gang einlegen. Eine Boje in Ufernähe scheint uns nun den rettenden Halt geben zu können. Schnell das Anbindetau bereitlegen. Aber auch dessen Ende (Murphy lässt grüssen) lässt sich nicht freibekommen. Es hängt im Wasser, dem Schiffsrumpf entlang, festgeklemmt – wo? vermutlich in der Motoschraube! Nach einigen improvisierten Manövern können wir doch festbinden, das Tau lösen und eine sichtlich erleichterte Crew fährt teils in Badehose und teils in voller Montur mit Schwimmweste in den Hafen ein.

Donnerstag Crewwechsel: Nachdem Barbara an Land gegangen ist besuchen uns nun der Profi Schiffskoch Erich mit Judith. Ihre Ankunft wird gebührend gefeiert mit einem Weissen. Bei schönem Wetter und mässigen Wind überqueren wir wieder den See, abwechslungsweise segelnd und badend. Vor St. Gingolphe mit Kurs Richtung Le Bouveret erleben wir schon wieder absolute Flaute.





Trotzdem kommen wir noch bis Le Bouveret, wo wir endlich bei schönstem Sonnenschein und 3 Bf Westwind so richtig das Segeln geniessen können, teilweise auch unter Spi. Am Abend verwöhnt uns Erich mit Fisch Filet, gerollt in Zwiebeln und Peterli, gekocht in einer Wein-Rahm-Sauce. Salzkartoffeln, Salat und ein Weisses aus der Region fehlen natürlich auch nicht.

Freitag wartet wieder mit schönem Wetter und 1-2 Bf West. Wir kreuzen auf bis nach Moratel, auch diesmal wäre ein Schlag mit Steuerbordschoten besser gewesen als mit Backbord Richtung St. Gingolphe. Nach einem Bad in der schönen plage neben dem Hafen treten wir die Rückfahrt an, wo uns der Wind von achtern, jedoch aus 180° wechselnder Richtung noch einmal richtig herausfordert, denn schliesslich wollen wir dazu auch noch das von Erich kredenzte Dessert während der Fahrt geniessen.

Markus Iseli

Tipps

Besucherplätze sind auf dem Genfersee meistens durch orange Bojen gekennzeichnet. Wenn kein Platz frei ist, wie steht es unter dem Kran über Nacht?

Wind, Wetter

Auf dem Genfersee kann der Wind sehr plötzlich heftig werden.

St. Gingolphe ist grossräumig zu umfahren, wenn man nicht in einer Flaute stehen bleiben will. Böse Zungen behaupten, der Haut Lac sei gerade gut zum Wasserskifahren – na ja, schönen Wind hatten wir schon auch!

Häfen

Moratel Cully ist 6 km weit von La Pichette Richtung Lausanne. Ein gemütlicher, eher kleiner Hafen mit aller Infrastruktur – Kran, Benzin, Hafenmeister mit Werkzeugkiste, Buvette im Camping, wo man auch auf Vorbestellung am Abend Baguettes kriegt. Eine sympathische Grünanlage und ein kleiner Badestrand lohnen sogar einen Tagesausflug. Das schmucke Dorf Cully ist nur ein 10-minütiger Seeufer-Spaziergang entfernt

Meillerie Die Besucherplätze verfügen über keine Bojen, bloss eine Mooringleine. Hier unbedingt vorwärts anlegen, sonst nimmt das Ruder Schaden!

Vieux Rhône: Dieser Hafen ist absolut idyllisch! Eine lange schmale Einfahrt durchs Schilf führt zum natürlichen Hafen mitten im Naturschutzgebiet. Infrastruktur bietet der Hafen aber absolut keine, nicht einmal WC. Das Dorf Noville ist zu Fuss in 20 min erreichbar (schöner Spaziergang durch Feld und Wald), hat aber keinen Laden, das Restaurant hat Mo+Di Ruhetag :-(. Der Camping (20 min) bietet zwar auch Essen an (Tiefkühlpizza),

sowie Lebensmittel. Es empfiehlt sich aber auf jeden Fall, diesen Hafen voll gebunkert anzulaufen, denn der Hafen bietet die schönste Kulisse, die Nomade einen schönen Tisch im Cockpit und die Kücheneinrichtung lässt sämtlichen Kochkünsten freien Lauf.

Villeneuve hat beste Einkaufsmöglichkeiten im Ort in Hafennähe (auch Tankstellen) und eine schöne Parkanlage am See.

La Tour de Peilz hat einen schönen Hafen, Seepromenade bis Vevey und jede Menge Einkaufsmöglichkeiten.

Le Bouveret ist ein sehr grosser und weitläufiger Hafen mit guter Infrastruktur, touristischen Attraktionen und Einkaufsmöglichkeiten im Dorf (nicht weit, aber 20 m Treppensteigen)

LABSKAUS

Inseratewettbewerb

Der Anfang Jahr ausgeschriebene Inserate-Wettbewerb erzeugte leider keine Sturmflut von Anzeigen auf dem Seekiste-Redaktionspult...

Gerade drei Aufträge von SailCom-Mitgliedern sind hereingeschneit. Für die **erfolgreichsten Akquisiteure** waren drei Preise ausgeschrieben. Die Seekiste-Redaktion erachtet alle drei Akquisiteure als gleich erfolgreich (je 1 Inserat abgeliefert, siehe letzte Nummern) und teilt die Preise deshalb unter den Gewinnern auf.

Es erhalten je
1 SailCoin à CHF 50.—
plus eine
SailCom-Schirmmütze:

Heinrich Schwarzenbach, Uznach
Urs P. Spinnler, Muhen
Guido Wili, Basel

Herzliche Gratulation!

Portrait

Boots-Chef Christoph Schönenberger und das Unterwasser seiner Dehler Varianta „Grappa“

Es war im Juni. Gerufen hatte der Bootschef. Wohlwissend um die Gemütslage der frühlingserwachten Grappa-Segler hatte er sich erfrecht, ein Rundummail durchs Netz zu jagen. Dem Unwissenden sei gesagt, dass die Grappa erst im April dieses im SailCom-Netz reservierbar geworden war. , Fast zehn Enthusiaste antworteten, was den gestressten Boots-Chef natürlich ausgiebig freute. Denn seine Idee, im Juni das Schiff auszuwassern um das Unterwasser zu Antifoulen, war ja nicht ohne Gegenstimmen geblieben. So machte er sich ans Organisieren von diversen Utensilien wie Trailer und Kran, Pinsel-Farbe-und-Rollern, von Abspritzschlauch über Abschrubblappen bis Höchstdruckreinigern und bestellte alles inklusive Seepolizeisupporteinheit auf genau 16 Uhr an den Kran zu Wollishofen. Dass nicht alles so ganz ohne Nervenzittern abgegangen ist, wissen die Dabeigewesenen wohl und des Organisierenden Nerven zittern darob heute noch manchmal. Nun gut, dem Schiffli war sein Allerwertester (Mast) gelegt worden, um es per Seepo-Kran aufs Trockene setzen zu können. Gerade noch rechtzeitig bevor die treuen Seepolizisten das Schiff auf den Beton-

boden setzten, tauchte auch der Trailer auf und rettete der Grappa den Kiel und den Organisierenden vor dem Kielgeholtwerden. Inzwischen hatten andere den nichtdarrangedachten Wasserschlauch für den Höchstdruckreiniger besorgt und brachten diesen auf – eben – Höchstdruck. So wohligh wurde den Putzenden beim Abdampfen, dass es gut und gerne drei-vier Grappas hätten sein können. Mit rücksichtsloser Härte wurde geschrubbt, geschliffen und poliert, bis das alte Antifouling aufgegeben hatte, die Bordwand spiegelte wie noch nie und das gesponserte Mineralwasser alle war. Nach der minuziösen Kontrolle durch den amtierenden Co-Bootschefs Ralph wurde die ganze Putzmannschaft in die nächste Bar geschickt.

Nach einer einsamen Nacht auf dem Bock, erwartete die Grappa am nächsten Morgen die Equipe Nummer 2, welche, zu unchristlich früher Zeit, doch voller Energie, und ausgerüstet mit allerlei Pinselfarbundrollmaterial, sich mutig unter den frischgeputzten Rumpf legte und der alten Grappa den Bauch pinselte, bis er kupfrig in die noch junge Junisonne glänzte. Die Freude über den schmucken Anblick entschädigte die Maler für die erlittenen Rückenschmerzen und verspannten Schultern (siehe Detailbild „Gebückte Haltung“). Nun kam eine Stunde Trockenlassen, was natürlich ausgiebig und in Ruhe bei intensivem Seesicht-Käfelel geduldig ertragen wurde. Ausser

dem Organisierenden, der per Velo den zuhauseindenandernhosenvergessenen Wantenspannern nachradeln musste. Einmal mehr rechtzeitig vor dem Kielgeholtwerden gerettet... Nun gut, Espressotasse leer, Farbe trocken, Wantenspanner da und sogar die Seepo pflügt majestätisch von dem 200m entfernt gelegenen Stützpunkt pünktlich unserem Kran zu. Ein Ruck, ein sanftes Schwingen und das funkelnde Unterschiiff der Grappa senkt sich wieder in die Fluten, wo es bleiben soll bis es schwarz wird (stimmt so, ehrlich!). Eine zufriedene Mannschaft tuckerte das Schiff zurück an seinen Steg. Der Mast wird wieder aufgerichtet, dann Hände gewaschen und schmutzige Lappen weggeschmissen. Bei 30 Grad am Schatten, mittags um eins und bei bestem Segelwetter wird einmal aber kräftig auf das neue Antifouling angestossen. Derweil hat die Grappa einen nagelneuen Unterwasseranstrich erhalten, der sie wohl durch den (jetzt vergangenen) Sommer als auch durch den nächsten Winter (darin liegt der wahre Schachzug!) bringt.

Mein ganz besonderer Dank gebührt den Helfern. Es hat Spass gemacht und wir freuen uns auf die vielen Grappa-Stunden, die da noch kommen mögen.

Der Bootschef und Organisator
Christoph Schönenberger

Interview mit Christoph

Warum hast du Verantwortung für ein Boot übernommen?

Weil ich mehr über Schiffstechnik, Wartung usw. wissen will. Und weil ich gerne Grappa trinke.

Wo segelst du am liebsten?

Dort wo die Sonne im Wasser untergeht.

Was ist für dich schöner als Segeln? Ja schon, aber am liebsten auf dem Schiff!

Mit wem wolltest du schon immer gerne mal segeln?

Mit Claudia Schiffer.
Oder Harald Juhnke.
Aber zuerst Claudia.

Welchen Knoten verwendest du am häufigsten?

Den Gordischen

Wer ist dein Stellvertreter?

Ralph Büsser

Und wo liegt Euere Grappa?

Im Hafen Zürich-Enge



Stellenanzeiger

Gesucht von der SailCom-Leitung:

Zur Entlastung und Ergänzung unseres Marketingleiters:

Marketingassistent oder Marketingassistentin

Wir erwarten: Engagement und Interesse, Zeitressourcen von ca. 5-10 Stunden pro Monat

Wir bieten: Status A (Amtsträger) mit folgenden Privilegien:
20% Nutzungsrabatt,
jährliche Segelgutschrift,
Befreiung vom Jahresbeitrag

und natürlich ein cooles Team!

Bewerbungen und Auskünfte:
Benedikt Stäheli
Tel. 061 601 44 00.
E-Mail: redaktion@sailcom.ch

Auflösung des Kreuzworträtsels aus der letzten Seekiste

		L							
	S	U	E	L					
	H	E	N	D	E				
T	A	M	P	E	N		S		
	L	M	L	I	E	K	T	A	U
	S	E	I				A		
	W	L	C		R		G		
	A	C	H	T	E	R	N		
	N		T		F	K	O	P	F
	T	O	P		F		C		
						K			

Achtung:
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
20. Januar 2002

Aus der Tagespresse

Ende einer Treibfahrt

Los Angeles. – Ein 62-jähriger Segler ist nach dreimonatiger Treibfahrt vor der Pazifikküste Costa Ricas von der US-Marine gerettet worden. Nach Medienberichten war der Amerikaner Richard Van Pham von Long Beach (Kalifornien) aus zu einem Tagestrip aufgebrochen, als ihn ein Sturm überraschte. Segel, Hilfsmotor und Funkgerät wurden zerstört. Während seiner über 4000 Kilometer langen Treibfahrt ernährte sich Van Pham durch den Fang von Meerestieren und Seevögeln und trank gesammeltes Regenwasser. Als er von der Marine entdeckt wurde, war Van Pham gerade dabei, eine Wasserschildkröte auf einem selbst gebauten Grill zu rösten.
(SDA/Tagi vom 25.9.2002)

Geistiges an der Pinne

Die Mähr von Alkoholkontrollen auf dem Wasser ist offenbar zur Wirklichkeit mutiert.

Das Bild einer friedlich segelnden Jacht, die von einem missmutigen See-Gendarmen zwecks „ins Röhrchen blasen“ gestoppt wird, geistert schon etwas in mir und auszuschliessen ist es nicht. Indessen erinnere ich mich auch mit unguuten Gefühlen an sehr betrunkene und sehr grölende Crews, die das Bild des Sailors bekleckern.

Es freut mich deshalb, dass in unserer Genossenschaft mehrheitlich Eistee und andere sanfte Getränke auf dem Tresen stehen. Es ist wohl eine Generationenfrage und - es darf gesagt werden - auch eine Frage des Frauenanteils. Fast überall, wo Frauen aktiv mitmachen, bessern sich Ton und Umgang.

Als Vertreter der vorigen Generation geniesse ich gern einiges, das auf der Flasche zusätzlich mit Volumenprozenten deklariert ist und

pflege auch den damit verbundenen Umgang und seine Kultur.

Es trifft mich deshalb sehr, wenn in einer Segelzeitschrift von einem ehemaligen Segel-Preisträger berichtet werden muss, dass er betrunken neben einem Steg ins Wasser fiel und elendiglich ertrank.

Wohl nicht ganz zufällig ist die ironische Kolumne in der gleichen Zeitung der Kieler Woche gewidmet, die sich offenbar in eine Segelwoche und in einen dem Oktoberfest ähnlichen Betrieb gespalten hat. Wird dort nicht der Segelsport dazu missbraucht, Exzesse zu fördern, die durch geschäftstüchtige Krämer generiert worden sind?

Das Drama vom im Hafen ertrunkenen Schiffer ist nicht neu.

Fritz Grasshoff hat in der Halunkenpostille Antipatros von Thessalonike übersetzt, der um die die Zeitwende in Rom lebte:

„Vergiss es nicht, Matrose!

Wenn Du auch schon geankert hast, Matrose, trau nicht dem Meer, dem mörderischen Tier!

Sitzt auch das Tau am Poller – denk an Ion! denn der versank wie ein Stück Blei am Pier.

Er sackte ab, gelähmt an beiden Pranken. (Man denke an: ein Kerl, der schwimmen kann!

Er kam nicht einmal erst auf den Gedanken,) denn er war blau, so blau, wie tausend Mann.

Bist du an Bord, Matrose, lass das Festen! Es gibt, wie man ja sehen kann, nichts her.

An Ion denk, und denk an das Er-saufen! **Denn Schnaps ist Schnaps, und Meer ist Meer.“**

(es)

