

SailCom
Swiss Boat Sharing
 Sesslerstr. 1
 2502 Biel-Bienne
 Tel. 032 323 41 11
 Fax 032 323 41 10
 E-Mail: info@sailcom.ch
 Internet: www.sailcom.ch

Redaktion:
 Benedikt Stäheli (bs)
 Andrea Kippe (ak)
 Erich Schwyn (es)
 redaktion@sailcom.ch

Layout: Marcel Sohler (ms)

Die Veröffentlichung und Verbreitung offizieller Artikel ist (mit genauer Quellenangabe) erlaubt und erwünscht. Die Artikel geben die Ansicht des jeweiligen Verfassers wider und entsprechen nicht zwingend der Meinung der Redaktion oder Verwaltung der Genossenschaft.

Inhaltsverzeichnis

Infos der Geschäftsstelle	1
Kielwasser	1
Aus dem Verwaltungsrat	2
Zentral- und Südschweiz	2
Zürich und Ostschweiz	2
Westschweiz	3
SailCom Race Group	4
Haken und Ösen	5
Logbuch	6
Kielwasser	7
Labskaus	8
Backskiste	8

Inseratepreise / prix des publicités:
 1/2 - Seite/page: CHF 360.-
 1/3 - Seite/page: CHF 260.-
 1/4 - Seite/page: CHF 210.-
 1/6 - Seite/page: CHF 145.-
 1/12 - Seite/page: CHF 80.-



Boot des Frühlings

First 28 SailCom's Flaggschiff in Hilterfingen BE

Das grösste Boot im Besitz von SailCom liegt im neuen Hafen von Hilterfingen am Thunersee. Ein Hauch von Hochseesegeln mitten in den schönen Berner Alpen - ein unvergessliches Erlebnis.

SAILCOM

Swiss Boat Sharing

DIE SEEKISTE

Das offizielle Informationsorgan der Schweizerischen Segelboot-Genossenschaft SAILCOM

Nr. 10 - Februar 2004 - Jahrgang 4 - Auflage 1'200 Ex. - erscheint 3 x jährlich

Infos der Geschäftsstelle

2003 - eine grandiose Saison!

Der Sieg der Alinghi in Auckland (NZL), der einmalige Sommer und der Swiss Sailing Day. Die Gründe für den enormen Mitgliederzuwachs und den neuen Nutzungsrekord sind vielfältig. Mit dem Sommer 2003 ist SailCom jedenfalls der Schritt von der Umsetzung einer Idee zur in Segelkreisen gut bekannten Genossenschaft für das Teilen von Segelschiffen gelungen. SailCom hat die Grenze von 1'000 Mitgliedern überschritten und steht finanziell auf gesunden Beinen. Der Dank dafür gebührt Euch: als Mitglied, welches das SailCom-Angebot nutzt oder unterstützt, besonders aber allen ehrenamtlichen Amtsträger/innen, die Ihr unzählige Stunden dafür aufwendet, dass wir alle unser Hobby geniessen können.

Urabstimmung 2004, e-Voting

Die alljährliche Urabstimmung wählt auch dieses Jahr den Verwaltungsrat. Bitte nehmt an der Wahl teil, entweder schriftlich gemäss Versand oder im SailComNet. Zum ersten Mal ist es nun möglich, die Stimme direkt im SailComNet (Mitgliederbereich und Reservationssystem im Internet) abzugeben. Zu wählen ist ein Mitglied des Verwaltungsrates, nachdem der Verwaltungsrat neu auf 3 Mitglieder reduziert und 2003 bereits 2 Mitglieder für je 2 Jahre gewählt wurden.

Mast- und Schotbruch.

Euer Geschäftsführer
 Marcel Sohler (ms)

Im Kielwasser

„Relativ normal“? - Windex-Schaden auf dem Thunersee

Beim Anlegen des Drachen an die First 28 während eines SailCom-Anlasses beurteilten die Bootsführer einen Längsversatz der Masten von 2 bis 2.5m als genügend, da im Normalfall (Schwell) die Boote synchron auf der gleichen langen Welle rollen. Die "Kippe'sche" Vertäuerung mit zwei straffen Springs zwang die Rümpfe zur sichern Einhaltung dieses Versatzes.

Nicht vorausgesehen wurde, dass durch Kursschiffe verursachte Wellen sich auf grössere Distanz ausbreiten und nicht homogene Wellenzüge bilden, sondern durch das mehrmalige Befahren des gleichen Seeraumes - wie zum Beispiel bei der Ein- und Ausfahrt in Spiez - regelrechte kurze

und steile Kreuzseen entstehen können, die ein Boot wild tanzen lassen. Als die zwei Boote wegen solcher Wellen gegeneinander rollten und gleichzeitig um die Querachse stampften, berührten sich die Masten, wobei ein Windex-Ständer kaputt ging. Unter den gegebenen Verhältnissen wäre die Berührung der Masttoppen auch erfolgt, wenn die Masten weiter versetzt gewesen wären.

Pikant: Laut verschiedener Kommentare vor Ort seien solche Schäden auf dem Thunersee "relativ normal", die Rechnung sollte man eigentlich der BLS schicken. Andererseits könne man niemandem verbieten, Wellen zu machen....

Kurt Nydegger

Aus dem Verwaltungsrat

Geschäftsführer-Stellvertreter/in
Wir suchen dringend nach einem/r Geschäftsführer-Stellvertreter/in.

Aufgaben:

Organisation und Koordination der Geschäftsleitungs-Sitzungen, Mitarbeiter/in des Geschäftsführers (v.a. Bereiche Marketing und Bootsflotte), Organisation Events (z.B. Swiss Sailing Day, Suisse Nautic), Unterstützung der Regionen, Stellvertretung des Geschäftsführers bei dessen Abwesenheit (ca. 14 Tage pro Jahr).

Pensum / Entschädigung:

ca. 3 Tage pro Monat, unregelmässig Grundsätzlich ehrenamtlich, Übernahme von Aufgaben des Geschäftsführers werden gemäss Arbeitsrapporten mit Fr. 30.- pro Stunde entschädigt.

Interesse? Mail an info@sailcom.ch

Region Zentral- und Südschweiz

Unsere Region sucht eine neue Regionalleitung

(ms) Nach dem Rücktritt von Roger Bertschi auf Anfang 2004 sucht die Region Zentral- und Südschweiz noch nach einem/einer geeigneten Nachfolger/in.

Mit der neuen Führungsstruktur unserer Genossenschaft (siehe „Aus dem Verwaltungsrat“) wird die Regionalleitung strategisch entlastet und kann sich auf die operative Leitung der Region konzentrieren. Zusammen mit den übrigen Regionalleitungen und der Geschäftsführung bildet sie zudem die neue Geschäftsleitung der Genossenschaft.

Was sind die Aufgaben einer RL?

- ⇒ Oberaufsicht und Koordination der operativen Tätigkeiten der Region.
- ⇒ Regional-Vertretung in der Geschäftsleitung (ca 4 x pro Jahr).

- ⇒ Einführung und Förderung der regionalen Funktionsträger
- ⇒ Vorbereitung und Umsetzung von Verträgen (Schiffskäufe, Nutzungsverträge, Unterhalt)

Wie gross ist der Zeitaufwand?

Dieser hängt sehr davon ab, wie gut die Region bereits organisiert ist und Arbeiten und Kompetenzen delegiert werden können. Als Richtwert gilt ca. 1½ Tage pro Monat.

Welche Voraussetzungen sollte ein/e Interessent/in mitbringen?

- ⇒ Begeisterung für die Idee des Boat-Sharings und SailCom.
- ⇒ Kommunikativität mit Organisationstalent.

Wo erhalte ich weitere Infos?

Bitte melde Dich direkt bei der Geschäftsstelle (info@sailcom.ch).

Region Zürich und Ostschweiz

Geheimtipp:

Die Dyas Ramona und der Greifensee

Bevor du findest, segeln sei bald unmöglich nebst all den lauten Motorbooten, sturen Kursschiffen, den Pedalos, Luftmatrazen und sonstigen Schwimmkörpern auf dem Zürichsee, solltest du unbedingt die **Ramona** und den **Greifensee** kennen lernen. Hier herrscht Idylle pur: Auf dem ganzen See gibt es keine Motorsportboote (offizielles Verbot).

Der See ist ohne Unterbruch gesäumt von Natur, Schilf, Wiese und Wald. Der Weitblick in die majestätischen Glarneralpen passt perfekt zum Freiraum, den du beim Segeln geniesst: Meist kannst du die andern Segelboote an einer Hand abzählen.

Wusstest du, dass die Chance für guten Wind auf dem Greifensee grösser ist, als auf dem nahe gelegenen Zürichsee? Hörte ich doch selber die Begeisterung einer Seglerin auf dem Greifensee nach ihrer Segelausbildung in Zürich: „S'isch scho schön, wänn's emal Wind hät!“.

Das Beste ist natürlich das Boot selbst, unsere Dyas mit dem schönen Namen **Ramona**: ein offenes Kielboot, ähnlich dem Yngling, jedoch geräumiger. Die Ausrüstung inklusive Spi und Trapez lässt aufhorchen. Ein regelrechtes Regatta-boot!

Die Ramona liegt im Hafen von Fällanden für dich bereit, bequem erreichbar, sowohl per Auto (grosser Parkplatz), als auch mit dem öffentlichen Verkehr. Auch an Schulung und Partner zum Mitsegeln fehlt es nicht.

Während der Hochsaison findet bei geeignetem Wetter jeden zweiten Freitag ab 17 Uhr ein geselliges Segeln mit anschliessendem Grillplausch statt.

Der Grillplatz liegt am schönen Ufer direkt beim Hafen. Also, herzlich eingeladen zum erholsamen Segeln mit

Ramona auf dem idyllischen Greifensee. Schau doch schon mal bei uns rein:

<http://mypage.bluewin.ch/karelfort/Ramona/>

Bootseite auf www.sailcom.ch:
www.sailcom.ch/flotte/boot.asp
ID=9

Karel Fort
Boots-Chef Ramona



Region Westschweiz

Regionaltreffen Westschweiz

Bereits zum zweiten Mal findet der gemütliche "Keller-Plausch" statt. Im CCS Keller in Bern halten wir Rückschau auf das Segeljahr 2003 und schmieden Pläne für die kommende Saison.

Reserviert euch das folgende Datum:

Datum: **Freitag 19.3.04**

Zeit: **19.00 Uhr**

Ort: **CCS Keller,
Holzikofenweg in Bern
(nahe Eigerplatz)**

Nähere Infos folgen ca. 14 Tage vor dem Treffen.

Bernhard Schwab
See-Verantwortlicher Thunersee

Bielersee:

Neue Boots-Chefin Jeanneau Brio *Starlight*

Eigentlich wollte ich an jenem nebligen Samstagnachmittag im letzten November nur Reto Kämpfer beim Renovieren seiner Jeanneau Brio helfen und nicht das Amt der neuen Boots-Chefin der *Starlight* übernehmen! Aber, wie so oft im Leben, kommt es anders als man denkt. Christoph Baier, der frühere Boots-Chef der *Starlight*, machte mir zwischen Abschleifen, Polieren, Kleben und Putzen des Bootes das Amt schmackhaft. Nach kurzer Bedenkzeit sagte ich zu. Zusammen mit Renate Günthart als Stellvertreterin und guter Kennerin des Bootes ist nun die *Starlight* ganz in Frauenhand.

Wir würden uns freuen, euch diesen Sommer beim (Ein)-Segeln begrüßen zu dürfen.

Ruth Kohler
Boots-Chefin *Starlight*



Neue See-Verantwortliche für den Bielersee

Ab Saison 2004 übernehmen Christoph Baier und Martin Wenger im Jobsharing das Amt des See-Verantwortlichen für den Bielersee.

Hier die Kurzporträts der beiden:

Christoph Baier ist seit 1999 bei SailCom. Seine geordnete „SailCom-Karriere“: 2001 stellvertretender Boots-Chef Jeanneau Brio *Starlight*, 2003 Boots-Chef, ab 2004 See-Verantwortlicher. Hauptberuflich ist Christoph mit einem 80%-Pensum Geschäftsleiter einer Stiftung im Sozialwesen, nebenberuflich zu 20% Segelinstruktor bei der Segelschule Bielersee. Er wohnt mit Partnerin Nerina und der 16-jährigen Teenagerin Milena in Frenkendorf BL.

Der Bielersee fest in Basellandschaftlicher Hand: „Das ist schon etwas Besonderes!“ meint Christoph dazu und: „Ich freue mich auf den neuen Job mit Martin zusammen!“

Martin Wenger ist seit Sommer 1998 bei SailCom und je nach zur Verfügung stehender Freizeit mal mehr, mal weniger aktiv. Da er sich fürs 2003 ganz fest vorgenommen



hatte, seine beruflichen Aktivitäten stark zu reduzieren (dieser Vorsatz wurde im Übrigen bereits auf 2004 verschoben ;-)!), hatte er ein offenes Ohr, als er vom abtretenden See-Verantwortlichen Pablo Loosli gegeben wurde, das Amt zu übernehmen. Immer, wenn er „gerade nichts anderes zu tun hat“, ist er Inhaber einer kleinen Architektur-, Baumanagement- und Immobilienfirma.

Auch Martin wohnt mit seiner Familie im schönen – „aber leider see-losen“ – Baselbiet, nämlich in Niederdorf.

„Und natürlich freue auch ich mich auf die Aufgabe, die Christoph und ich zusammen erledigen wollen“, so der neue See-Verantwortliche.

Ziele für die kommende Saison

Als neue See-Verantwortliche möchten wir folgende Ziele erreichen:

- Die Bielerseeflotte durch eine möglichst gut organisierte (und leider an das schmale Budget angepasste) Unterhaltsplanung auf möglichst hohem Niveau zu halten.
- Den Aufbau von eigenen Internet-Seiten mit unseren Booten, Events und sonst noch einigen Sachen.
- Die Organisation von verschiedenen Aktionen: zum Beispiel ein spezieller Tag zur Saisoneroöffnung, regelmässige Ein- und anderen -Segeln, Aktivitäten zum Swiss-Sailing-Day, natürlich ein Absegeln, und, und...??
- Längerfristig den Ausbau unserer Flotte
- Selbstverständlich die Tatkräftige Unterstützung der Bootschefs

Und was noch? Lasst euch überraschen! Auf jeden Fall aber können wir unseren Job nur erfüllen, wenn wir dabei auf die volle Unterstützung von euch allen zählen dürfen. Als Genossenschaft sind wir auf gegenseitige Hilfe und die Erfahrungen von allen Mitgliedern angewiesen. In diesem Sinne sind Anregungen, Ideen und natürlich auch faire Kritik jederzeit herzlich willkommen!

Bei dieser Gelegenheit bitten wir alle, die sich mit dem Bielersee speziell verbunden fühlen, gerne dort segeln (und natürlich auch après-segeln) oder einfach den einen oder anderen Bielersee-Tipp haben, sich bei uns zu melden. Wir möchten die Bielerseefans mit der Zeit auch kurzfristig mit Insiderinfos versorgen und eine eigene Regionalgruppe aufbauen können. Macht mit und meldet euch bei

bielersee@bluemail.ch

Christoph Baier / Martin Wenger
See-Verantwortliche Bielersee

SailCom Race Group

Regatta-Erfolge für die SailCom Race Group

Höhepunkt der Regatta-Saison 2003 stellte zweifellos die Teilnahme an der Internationalen Schweizermeisterschaft der Ynglinge vom 12. bis 14. September 2003 (SM) in Au (Zürichsee) dar. Es nahmen daran gleich fünf Boote (insgesamt: 32) unter SCRG-Flagge teil. Der SailCom-Regattaverein stellte damit von allen teilnehmenden Clubs mit Abstand das grösste Kontingent. Die beiden Ynglinge Sagitta (Patrick Haag und Peter Widder) und SchnickSchnack (Jan Wild und Jan van der Kruk) gesegelt Boote schnitten mit Rang 9 bzw. 10 angesichts der harten Konkurrenz aus dem In- und Ausland ausserordentlich gut ab. Die vom Yachtclub Au perfekt organisierte Meisterschaft bot eine ausgezeichnete Gelegenheit, sich unter schwierigen Bedingungen mit den Besten der Schweizerischen und Internationalen Yngling-Szene zu messen. Noch stärker als an der Schweizermeisterschaft dominierten die SCRG-Boote zahlenmässig an den meisten übrigen offiziellen Yngling-Regatten auf dem Zürichsee. Dabei wurden beachtliche Regatta-Erfolge erzielt. An der Distanzfahrt des ZSC (7. Juni 03) etwa schlugen Skipper Achim Pejan und Vorschoter Jürg Gasche nach knapp sechs Stunden höchster Konzentration in brütender Hitze auf Tramp IV sämtliche übrigen 11 teilnehmenden Ynglinge. Lolita erreichte den 3. Platz. Am Old Fashion Race belegten ebenfalls zwei SCRG-Boote die Spitzenränge: Sagitta den 1., Lolita den 2. Platz.

Yngling-Flotte ideal zum Regattieren

Es ist ein grosser Vorteil für die SailCom-Regatteure, dass sie mit der

gut erhaltenen Yngling-Flotte der SailCom die Gelegenheit erhalten, an der sehr aktiven Yngling Regattaszene **auf dem Zürichsee und in der ganzen Schweiz** teilzunehmen. Das Regattieren in einer aktiven Einheitsklasse mit grossen Feldern stellt einen besonderen Genuss dar, denn die strengen Klassenvorschriften sorgen dafür, dass die Geschwindigkeiten der teilnehmenden Boote direkt miteinander verglichen werden können. Dies führt zu einem spannenden und fairen Wettbewerb, weil es viel eher auf die Fähigkeiten der Crews ankommt als auf die Ausrüstung der Boote. Damit sichergestellt ist, dass die Boote auch alle den Vorschriften entsprechen, müssen sie offiziell vermessen sein.

Sämtliche SailCom-Ynglinge sind seit der SM 2003 gemäss den einschlägigen weltweit gültigen Klassenvorschriften ausgerüstet und verfügen über einen Messbrief. Dasselbe gilt für das in Zürich stationierte H-Boot, das ebenfalls zum Regattieren zur Verfügung steht.

Beliebtes Regatta-Training

Grösster Beliebtheit erfreute sich von Mai bis Oktober das jeweils am Dienstagabend stattfindende Yngling Regattatraining in Zürich. Dank der umsichtigen und kompetenten Leitung des SailCom-Trainingchefs Claudio Durisch war es im Jahr 2003 meist möglich, mit sechs Ynglingen an diesem vom ZSC organisierten Abend teilzunehmen. Auch die vom ZSC angebotenen Theorie-Lektionen wurden rege besucht. Das Training steht allen SailCom-Mitgliedern - nicht nur SCRG-Mitgliedern! - offen, die über Spi-Erfahrung verfügen oder einen Spikurs absolviert haben. Solche werden regelmässig etwa auf der

Lolita angeboten. Informationen sind auf der SailCom-Homepage zu finden.

Pläne für 2004:

Match Race um den SailCom Cup

Für die kommende Saison ist eine leichte Erweiterung des Trainingsprogramms vorgesehen. Es ist geplant, in Zürich neben dem nun schon zur Tradition gewordenen Dienstagabend-Trainings auch regelmässig jeweils am Donnerstagabend am 7'o'clock Race teilzunehmen, welches der Segelclub Enge durchführt. Weitergeführt wird das Angebot der zentralen Anmeldung für die offiziellen Yngling-Regatten beim SCRG-Präsidenten. Im Laufe des Winters soll überdies die SCRG-Internetseite ausgebaut werden, womit sich alle SailCom-Mitglieder ohne Mühe über Trainings und Regatten werden informieren können. Auf Anregung des erfahrenen Regattahasen und Ex-Verwaltungsratsmitglieds Marco Wasser sind Bemühungen im Gange, in der kommenden Saison - ähnlich wie beim Louis Vuitton Cup - Match Racing um einen SailCom Cup zu organisieren, wobei feste Teams sich über das Jahr nach vorgegebenen Regeln Match Races (Regatten mit nur 2 Teilnehmern) liefern und Punkte erhalten. Um absolute Gleichberechtigung zu garantieren, werden den Teams keine festen Boote zugeteilt. Wünschenswert wäre eine regere Teilnahme des in Zürich stationierten H-Boots an Trainings und Regatten. Weiterhin werden in Zürich die sehr beliebten Spikurse auf der Lolita angeboten, die eine ideale Vorbereitung auf eine steile Regattakarriere sein können.

Steigende Mitgliederzahlen

Seit der Gründung des SailCom Regatta-Vereins **SailCom Race Group** am 24. März 2003 nahm die Mitgliederzahl rekordträchtig um über 300 Prozent von sieben auf 32 zu (Stand 8. November 2003). Wir sind dankbar, dass wir einer steigenden Zahl von SailCom-Mitgliedern die einfache und unkomplizierte Möglichkeit bieten können, ihr ohnehin schon spannendes Hobby um die Erfahrung des Regattasegelns bereichern zu können. Ein Angebot an Trainings und die Möglichkeit an Regatten teilzunehmen setzen für jeden See und jeden Standort allerdings ein Minimum an Infrastruktur voraus, das über das Angebot der SCRG hinausgeht und von deren Zweck nicht gedeckt ist. Diese Infrastruktur müsste von lokalen SailCom-Mitgliedern auf die Beine gestellt werden.

Hans Heinrich Knüsli
Präsident SCRG

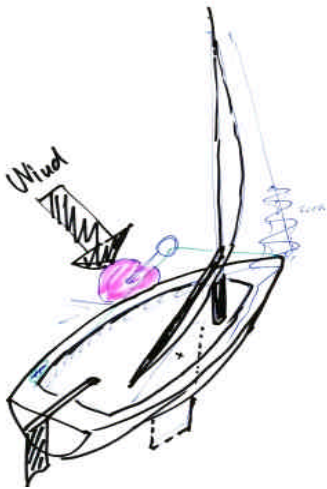


Haken und Ösen

Hohe Schule des Segelns

Boje los! - Gekonnt ablegen

Solange ein Segelboot keine Fahrt macht, spüren wir keinen Ruderdruck – haben also auch keine Kontrolle über das Boot. Genau das aber ist der Fall, wenn wir die Leine von der Boje loswerfen. Was läuft eigentlich in den kritischen Sekunden zwischen „Leine-los!“ und kontrollierter Fahrt ab?



Es gehört zur guten Seemannschaft, von einem Pfahl oder einer Boje, wohin man sich verholt hat, nach einer vorher abgesprochenen Seite unter Segeln anzulegen. Dazu muss die noch im Wind stehende oder schwappende Jacht erst einmal so gedreht werden, dass das Schiff nach dem Loswerfen der Leinen *so zügig als möglich* Fahrt aufnimmt. Ein häufig zu beobachtende Methode ist das Backsetzen der Fock. Das ist aber nur solange geeignet, als wir ablandigen Wind und/oder viel Leerraum haben. Man kann oft beobachten, dass ein Segelboot unmittelbar nach dem Loswerfen mehr oder weniger lang „irgendwie“ driftet, bis das Boot aufs Ruder reagiert. Ist ja auch nicht weiter tragisch.

Was aber machen wir bei auflandigem Wind und wenig Leerraum? Viele Takelbojen vor unseren Hafenanlagen sind nahe beim Ufer gesetzt. Ein Ablegen der Jacht mit backgesetzter Fock nahe am Ufer ist bei auflandigem Wind nicht geeignet – allenfalls ginge das noch mit einer leichten Jolle, die rasch „anspringt“. Für schwerere Boote ist die Legerwall-Situation ein Handicap, das mit etwas raffinierteren Methoden gemeistert werden muss.

Folgendes Vorgehen hat sich bewährt: Gross setzen, Fock ange-

schlagen aber noch nicht setzen. Eine lange Leine wird vom Bugbeschlag durch den Bojen-Ring hindurch und nach achtern geführt, dann über einer Heckklampe (vom Rudergänger) so gehalten, dass die Leine rasch losgeworfen werden kann. Der Vorschoter zieht nun die Boje entlang der Luvseite des Bootes nach achtern bis zum (geschätzten) Lateralschwerpunkt. Der liegt bei vielen Booten etwas hinter dem Mast. Wir halten die Boje einen Augenblick mittschiffs und bemerken, dass das Boot so viel leichter und präziser in die gewünschte Richtung zu drehen ist als dies mit einer kurzen Bugleine möglich wäre: Je weiter man die Boje nach hinten zieht, desto mehr drückt der Wind das Boot quer. Ideal ist bei den meisten Bootstypen eine Position der Schiffsachse rechtwinklig zum wahren Wind.

Je nach Eigenheiten oder Bauart des Bootes nehmen wir nun die Grossschot *ein wenig* dicht. Das Grosssegel baut langsam Druck auf (es darf sehr wohl noch etwas killen). Jetzt werfen wir die Leine los. Das Boot nimmt gemächlich Fahrt auf. Sobald wir Steuerdruck spüren bzw. das Boot ausreichend Fahrt macht, die Fock heissen.

Zwei oft zu beobachtende Anfängerfehler müssen wir bei dieser Methode vermeiden: 1. Start mit zu dichtem Gross (= mehr Abdrift als Kraft voraus) und 2. zu starke Ruderlage (das bremst den Fahrtbeginn und steigert die Abdrift noch mehr). Diese beiden Faktoren sind sehr wichtig – wer das übt, muss anfänglich vor allem beim

sanften Ruderlegen etwas auf die Zähne beißen. Ich beobachte immer wieder, dass Steuerleute bei allen möglichen Manövern zuviel Ruderlage geben und dabei nicht oder viel zu spät merken, dass als Folge davon bloss eine hohe Abdrift entsteht.

Es lohnt sich, solche Situationen zu üben – auch wenn die momentane Takelboje weit genug vom Leeufer entfernt ist; denn der Trainingseffekt ist folgender: wir schulen unsere Gefühl für Abdrift. Und das benötigen wir dringend, um kritische Situationen rechtzeitig zu erkennen. Je mehr wir in solchen Dingen Übung haben, um so besser wird unsere Reaktion sein.

Das nützt uns spätestens dann, wenn ein Ablegemanöver von der Takelboje aus welchen Gründen auch immer einmal in die Hosen geht und sich eine kritische Legerwallsituation *entwickelt*. „Entwickelt“ ist richtig, denn eine solche Situation kommt nie aus heiterem Himmel. Wers vorher gespürt hat, reagiert früher und instinktiv: Gross-Schot dicht, harte Ruderlage zur Nothalse (Köpfe runter und möglichst viel Gewichtstrimm nach Lee!) Das funktioniert bei starkem und bei schwachem Wind. Dabei wäre – zum Saisonbeginn als Refresher empfohlen – auch ein Halsen-Programm angesagt: je mehr Übung, um so enger darf das Übungsfeld werden.

Silvio Kippe, Segelinstruktor VSSS

... Segeln ?

SAILCOM.

... Steuerfragen ?

STEUERMANN:

Alles mit Steuer: --, Erbschafts-,
Grund-, -abkommen, -beratung und -vertretung.

L. MICHAEL BOOS

LIC.IUR.HSG, STEUER- UND WIRTSCHAFTSRECHT

BAHNHOFPLATZ 9
8001 ZÜRICH

TELEFON 01 212 83 73
FAX 01 211 24 88
BOOS@ALPAS.CH

Logbuch

Logbuch Schweiz

Nebelfahrt im November

von Kurt Nydegger

Dass man auch auf unsern heimischen Gewässern – im bescheidenen Massstab- seemännische Abenteuer bestehen kann, mit sich sträubenden Nackenhaaren und durchaus existentieller Bedeutung dessen, was man tut oder lässt, haben Pascal und ich am 19. November 2003 auf dem Neuenburgersee erlebt. Die Aufgabe: die "Mistral" von ihrem Neuenburger Heimathafen nach Auvernier ins Winterlager zu überführen.

Um halb vier Uhr nachmittags, auf den Weg nach Neuenburg, liegt über den "nebelfreien Gebieten des Mittelandes" ein stahlblauer Spätherbsttag mit plus zehn Grad und 0 Bf. Die Sonne noch gute zwei Handbreit über dem Horizont, verspricht zwei Stunden verbleibende "Tagheitere". Für die Überfahrt nach Auvernier werden wir eine knappe Stunde brauchen.

Erste Nebelschwaden auf dem Plateau zwischen dem Saanetal und den Grossen Moos blenden die Sonne zeitweise zur weissen Scheibe ab. Die ersten Nackenhaare kräuseln sich: was, wenn...? Mein GPS träumt in der Abendsonne auf dem heimischen Schreibtisch dem nächsten Sommer entgegen.

Von wegen Sicht ...

Das Regattahäuschen auf der Süd-mole, wo die Mistral unweit der Hafeneinfahrt liegt, schwimmt im Grau, noch knapp sichtbar. Der Fall ist klar: Navigation nach Karte, Logge und Kompass. Unser Plan: Eine halbe Meile mit Kurs 180° vom Ufer weg, dann eine dreiviertel Stunde Marschfahrt mit Kurs 240° und 4.3 (effektiv 5) Knoten (Logfaktor), dann sichere 2 Knoten weiter geradeaus bis zum Landfall an der Landzunge westlich des Hafens von Auvernier. Abdrehen nach Steuerbord und mit Ufersicht zum Hafen. Untiefen haben wir nicht zu befürchten.

Wir legen ab. Fünfzig Meter nach der Hafenausfahrt versinkt die Welt um uns im Nebel. Oben in den Weinbergen, unsichtbar, der ICN nach Lausanne. Anhand des schwachen Dünungsbildes schätzen wir die Sicht auf 50 bis 100 Meter. Wollmütze, Handschuhe und Lichter sind an, das Pressluftthorn liegt bereit. Die Kurs-

schiffahrt ist noch nicht eingestellt und wir werden die Einfahrt des Stadthafens kreuzen. Die gekräuselten Nackenhaare haben einer gespannten Aufmerksamkeit Platz gemacht, wir fühlen uns sicher.

Im Kreis gefahren

Unvermittelt zeichnet sich backbord voraus eine lange graue Silhouette ab. Da dürfte eigentlich nur Wasser sein! Die Mole mit dem vertrauten Regattahäuschen, diesmal vom See her, verrät den Dreiviertelkreis, den wir im Nebel während unserer Überprüfung des Plans gefahren haben. Von da ist unsere Aufmerksamkeit dem Kompass gegenüber ungeteilt.

Pascal hält die 240° fadengerade. Schwindet plötzlich das Tageslicht schneller als erwartet? Ob scheinbar oder wirklich, wir wollen nichts anbrennen lassen und ändern nach einer halben Stunde unsern Plan. Statt die längere Geradeaus-Route drehen wir auf 300° und steuern mit 2 Knoten das Ufer eine halbe Meile östlich des Hafens an, mit Linkskurve beim Landfall. Auch hier genügend Wasser unter dem Kiel.

Ein Hauch von Norden und ein gutes Ende

Ausguck auf dem Bug: Welche Ruhe. Das Rauschen der Bugwelle übertönt den gedrosselten Aussenbordre, die am Vorstag herabrinnenden Tropfen fischt das Drahtseil aus dem Nebel. Das Auge sucht Anhaltspunkte. Was es nach einer Weile zu sehen glaubt, entpuppt sich als Täuschung. Unsichtbare Lachmöwen verraten den nahen Hafen. Ihr Geschrei weckt Erinnerungen an viel grössere und nördlichere Gewässer. Als sie hoch voraus vor dem helleren Hintergrund sichtbar werden, ahnen wir, dass die Mastspitze an der Nebel-Obergrenze kratzt. Im diffusen Abendlicht sieht an durch das klaren Wasser der Grund.

Es klappt, wir sind da. Die von früher vertrauten Umriss der hohen Papeln an der sandigen Bucht tauchen vor dem Bug aus dem Nebel. Erstaunlich und eigentlich beruhigend, wie weit die "wirkliche" Sicht reicht. In einer halben Stunde wird es ein-nachten.

Der Rest ist Geschichte: Linkskurve, vorbei an der Kurschifflande zur Hafeneinfahrt, die uns mit einem vertrauten Rot / Grün begrüsst. Es dunkelt nun zunehmend. Die Kugellaternen im Park erscheinen mit ihrem

Hof im Nebel als übergrosse helle Köpfe. Der Platz unter dem Kran ist frei. Festmachen, Logbuch, Boot klarieren. Morgen wird sich Herr Fischer von der Werft der "Mistral" annehmen. Im dicken Pott nebenan brennt Licht, der Diesel summt leise. Wir grüssen den im Niedergang auftauchenden Skipper und sind zufrieden mit unserer Premiere. Die gute Flasche haben wir noch vor uns. (kn)

Logbuch International

Fitnessstraining auf der Nordsee

von Regina Bernoth

Mit gemischten Gefühlen fuhr ich letzten November nach Cuxhaven. Ich hatte mich für einen Schwerwetterörn in der Deutschen Bucht angemeldet. Schwer war das Wetter tatsächlich und ich habe eine Menge gelernt. Trotzdem war es kein Schwerwettertraining.

Bei tiefhängenden Wolken und Regen trafen Hugo und ich in der Marina Cuxhaven ein. Skipper Michael war daran, die Papillon, eine Swan 47, zu checken und startklar zu machen. Nach dem Begrüssungstrunk mit den Mitseglern Esther, Anatol und Helmut wurden meine schlimmsten Ängste und Bedenken - zu wenig Erfahrung, Kraft und Durchhaltevermögen neben Kälte und Seekrankheit - über Bord gespült. Obwohl das Erfahrungsspektrum der Crew breit gefächert war, von Atlantiküberquerungen bis Regattieren im Winter auf dem Ijsselmeer, protzte niemand damit. Alle wollten Situationen kennen lernen und trainieren, denen man sich normalerweise nicht freiwillig aussetzt, in die man aber doch hinein geraten kann.

Umfangreiche Segelgarderobe

Zunächst stand die Einweisung in Schiff und Sicherheit auf dem Programm. Auf diesem Boot waren Segel vorhanden, von deren Existenz ich nicht einmal wusste: knallrotes Trysegel, Klüver-Stagsegel und Genua 1 bis 4. Die Ausstattung des Bootes mit je sechs Wünschen an Backbord und Steuerbord sowie änen Grinder mittschiffs übertrafen alles bisher Gesehene.

Segel anschlagen, setzen, bergen und abschlagen wurde schon im Hafen geübt, auch das richtige Anbringen von Vor- und Achterleine sowie

Logbuch (2)

Vor- und Achterspring wurde in Erinnerung gerufen. Von Anfang an versuchte Skipper Michael mit viel Motivation und Geduld aus der zusammengewürfelten Crew eine schnell reagierende und seetüchtige Mannschaft zu formen. Immerhin hatten wir uns mit der deutschen Bucht eins der anspruchsvollsten Segelreviere ausgesucht: Starke Gezeitenströme, enormer Schiffsverkehr mit Tankern, Behördenfahrzeugen, Containerschiffen und Fischkuttern, schnell änderndes Wetter und gefährliche Sandbänke.

Endlich Leinen los

Der per Navtex empfangene Wetterbericht von Sonntag, 6 Uhr: Deutsche Bucht SW-S 5-6, zunehmend 7-8, Schauerböen, See zunehmend 3-4. Hätten wir selbst die Verantwortung für das Boot gehabt, wäre niemand von uns auf die Idee gekommen, jetzt auszulaufen. Aber alle hatten Lust zu segeln und waren gespannt, was uns auf dem Meer erwartete. Und Michael verfügte über genügend Erfahrung, das Boot im Notfall alleine in einen Hafen zu bringen.

Also fuhren wir Elbe abwärts Richtung Nordsee mit ablaufendem Strom unter Genua 4 und ausgereiftem Gross. Draussen wurde der See gang gröber und der Wind stärker; er wehte jetzt mit 7 Beaufort aus SSW, die Genua 4 wurde auf 50 Prozent verkleinert und im Gross das zweite Reff eingebunden. Wir nahmen direkten Kurs auf Helgoland. Bei der starken Krängung forderte Michael uns auf, zum Bug zu laufen, was mir nur auf allen Vieren gelang, auch zurück. Danach wagte auch ich mich ans Ruder und gab es dann bis kurz vor Helgoland nicht mehr aus der Hand. Das Steuern bei so einem Wetter bereitete mir richtig Spass, aber auch Muskelkater in den Oberarmen. Im Hafen liess der Wind etwas nach, wehte aber noch immer mit Stärke 6 und verursachte Schwell. Um 18 Uhr zeigte die Windanzeige beim Hafenmeister 8 Beaufort an.

Zwölf Stunden Trimm- und Tonnen-Drill

Am Montagmorgen verkündete unser

Auch interessiert?

Wir haben unseren Törn bei Logemann Yachting gebucht, einem der wenigen Anbieter von Schwerwettertörns, die bis Windstärke 8 auslaufen. Preise und Infos unter: www.logemann-yachting.de



Unterwegs nach Helgoland am ersten Segeltag

Navtex: SW 6-7, westdrehend 7-8, schwere gewittrige Schauerböen, See 2-4 m. Wir setzten im Hafen von Helgoland das knallrote Trysegel und rollten nach der Hafenausfahrt die Genua 4 zu 30 Prozent aus. In leichtem Regen segelten wir nach Büsum.

Der nächste Tag wurde trotz abnehmendem Westwind anstrengend. Für unser Ziel Wilhelmshaven mussten wir bis auf die Höhe des Scharhörneriffs, dem man wegen steilen Wellen und Untiefen besser nicht zu nahe kommt, immer wieder aufkreuzen. Ein enormer Kraftaufwand, da Michael die Fock nach jeder Wende in nullkommanichts wieder dichtgeholt sehen wollte. Fitnesstraining auf hoher See an Grinder und Winsch.

Die Einfahrt in die Jade unternahmen wir schon in der frühen Dunkelheit. Wieder fuhren wir in einem Fahrwasser mit Tonnen, Barken, Pricken und weiteren Seezeichen. Die meisten waren beleuchtet, doch mussten wir noch 5 unbeleuchtete Tonnen finden, aber nicht rammen. Da unser Boot nicht über Radar verfügte, waren von uns die Blicke einer Eule gefordert. Unser 12-Stunden-Tag auf See wurde mit einem guten Essen im Yachthafen von Wilhelmshaven belohnt.

Gegen Wind und Strom

Der letzte Segeltag begann wegen der Tide bereits morgens um 5 Uhr wieder in Helgoland, wohin wir tags zuvor gesegelt waren. Es sollte wieder ein langer Tag auf See werden. Aufkreuzen gegen Wind und Strom,

Einfahrt in das spannende Fahrwasser der Elbe mit viel Schiffsverkehr, dichter Betonung, Seitenfahrwassern.

Eine ereignisvolle Woche ging zu Ende. Wir alle hatten einen tollen Törn hinter uns und konnten vom grossen Wissen von Berufsskipper Michael profitieren. Dennoch gibt es eigentlich kein Schwerwettertraining, wie Michael uns sagte. Denn das Segeln bei Sturm unterscheidet sich nicht prinzipiell vom Segeln bei einer steifen Brise. Man kann nur immer wieder die Abläufe auf einem Boot trainieren und optimieren. Und diesbezüglich kamen wir voll auf unsere Kosten. (rb)



Nicht vergessen!!!

Auch unsere nächste Seekiste wartet ungeduldig auf Deinen Beitrag (mit Bildern).

**Redaktionsschluss
Seekiste Nr. 11
10. Juni 2004**

Beiträge bitte an:
redaktion@sailcom.ch

Vielen Dank!

Labskaus

Werbung erlaubt:

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

Ich bin mir völlig im Klaren darüber, dass die meisten von uns allen im Verlauf des Jahres mit Bitt- und Bittbriefen überschwemmt werden. Und trotzdem wage ich es, bei dieser Gelegenheit auf eine Organisation hinzuweisen, die sich kompromisslos in den Dienst jener seltsamen Spezies stellt, der auch wir SailComer angehören und die den sicheren Erd-

boden immer wieder freiwillig gegen das unsichere Element Wasser tauscht. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ist eine Organisation, sich ausschliesslich durch freiwillige Beiträge und Spenden finanziert. Jedes Jahr haben Hunderte von in Seenot geratene Segler und Motorboot-Fahrer den DGzRS-Retttern ihr Leben zu verdanken. Allein am letzten Septemberwochenende 2003 wurden bei 33 Einsätzen 71 Menschen aus einer Notlage auf See befreit. Alle, die schon einmal einen veritablen Sturm miterlebt haben, wissen, dass in solchen Momenten das zählt, was uns Sicherheit bieten kann. Unter anderem sind dies die Menschen der DGzRS die bereit sind, ihr eigenes Leben aufs Spiel zu setzen, um andere aus einer Gefahr zu retten. Und so haben Menschen dieser „nobelsten Gilde der Seefahrer“ auch an den vergangenen Festtagen auf ein gemütliches Weihnachten bei ihren Familien verzichtet und sich bereit gehalten, in Seenotfällen zu helfen. Ich finde die DGzRS eine Sache die es Wert ist, unterstützt zu werden.

Dazu ein Gedicht von Otto Ernst, das einige vielleicht noch aus der Schulzeit kennen. Das Gedicht von „Nis Randers“:

Krachen und Heulen und berstende Nacht,
Dunkel und Flammen in rasender Jagd- Ein Schrei durch die Brandung!

Und brennt der Himmel, so sieht man's gut: Ein Wrack auf der Sandbank! Noch wiegt es die Flut;
Gleich holt sich's der Abgrund!

Nis Randers lugt- und ohne Hast
Spricht er: „Da hängt noch ein Mann im Mast; Wir müssen ihn holen.“

Da fasst ihn die Mutter: „Du steigst mir nicht ein!
Dich will ich behalten, du bleibst mir allein! Ich will's, deine Mutter!“

Dein Vater ging unter und Momme, mein Sohn;
Drei Jahre verschollen ist Uwe nun schon, Mein Uwe, mein Uwe!“

Nis tritt auf die Brücke. Die Mutter ihm nach!
Er weist nach dem Wrack und spricht gemacht: „Und seine Mutter?“

Nun springt er ins Boot und mit ihm noch sechs;
Hohes, hartes Friesengewächs;
Schon sausen die Ruder.

Boot oben- Boot unten, ein Höllentanz!
Nun muss es zerschmettern!... Nein, es blieb ganz! Wie lange? Wie lange?

Mit feurigen Geisseln peitscht das Meer
Die menschenfressenden Rosse daher; Sie schnauben und schäumen.

Wie hechelnde Hast sie zusammenzwingt!
Eins auf den Nacken des anderen springt. Mit stampfenden Hufen!

Drei Wetter zusammen! Nun brennt die Welt!!
Was da? - Ein Boot, das landwärts hält! Sie sind es! Sie kommen!

Und Auge und Ohr ins Dunkel gespannt...
Still! - Ruft da nicht einer? - Er schreit's durch die Hand:
„Sagt Mutter, s ist Uwe!“

Wer mehr Infos haben möchte, findet die im Internet unter www.gdzrs.de. Das Schweizer Postcheckkonto lautet: Postcheckamt Zürich, Konto-Nummer 80- 47023 - 5, die Bezeichnung „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, De-28063 Bremen.

Martin Wenger

De beste stuurlii staan aan wal

So sagt man in Holland. Sinngemäss übersetzt heisst das etwa: Die besten Steuerleute stehen an Land. Und gemeint ist, dass all jene, die am sicheren Land stehen, eh immer besser wissen, wie man dieses oder jenes Hafenmanöver hätte machen müssen. Der Spruch wird aber auch in andern Bereichen oft verwendet wie man leicht feststellen kann, wenn man ihn in im Internet in eine Suchmaschine eingibt.
Und hier noch ein paar andere:

"Zoals de wind waait, waait zijn jasje" - So wie der Wind weht, so weht auch seine Jacke.

"Roeder met de riemen die je hebt" - Rudere mit den Riemen, die du hast.

Und hier noch ein Spruch der vermeintlich nichts mit dem Segeln zu tun hat, oder doch?

"Een ezel stoot sich niet 3 keer aan dezelfde steen" - Ein Esel stösst sich nicht 3 Mal am gleichen Stein.

Reto Planta, Kilchberg

Backskiste

Spleiss-Kurs

Inhalt:

Spleissen – Takeln – Knoten

Rund ums Tauwerk:

Geschichte, Begriffe, Materialkunde.

Praktisches Spleissen:

Kurzspieiss, Augspieiss, Rückspieiss, "Lazy-eye-Splice".

Knoten für Fortgeschrittene:

Taljereep-Knoten, Gording-Knoten, Hunter-Knoten.

Takeln:

Diverse Sicherungs- und End-Taklinge; Knüpf-Tricks für Palstek und Mastwurf.

Datum:

Samstag, 13. März 2004

10.15 bis 16.30 Uhr.

Ort: 8053 Zürich-Witikon, Zweackerstrasse 59.

Durchführung:

Silvio Kippe, Segelinstruktor VSSS.

Kosten:

Für SailCom-Mitglieder CHF 125.-, für Nichtmitglieder CHF 190.-.

Inbegriffen:

Kursmaterial, (Tauwerk, Marlspieker), schriftliche Dokumentation und Verpflegung.

Mitbringen: Feuerzeug

Teilnehmerzahl beschränkt. Anmeldungen werden nach Eingangsdatum berücksichtigt. Anmeldung mit Talon oder per E-Mail.

Anmeldetalon

Ich nehme am **Spleisskurs** vom 13. März 2004 teil

Name.....

Vorname.....

Adresse.....

Tel.....

Senden per Post an:

Silvio Kippe

Zweackerstrasse 59, 8053 Zürich

Per E-Mail: Skippe@datacomm.ch