

SailCom
Swiss Boat Sharing
 Postfach 25
 3122 Kehrsatz
 Tel. 031 961 90 11
 Fax 031 961 90 01
 E-Mail: info@sailcom.ch
 Internet: www.sailcom.ch

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

ständiger Mitarbeiter:
 Silvio Kippe (sk)
 Segelinstruktor, RL ZH/Ost-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

Editorial	1
Infos der Geschäftsstelle	1
Westschweiz	2
Zentral- und Südschweiz	2-3
Zürich und Ostschweiz	3-4
Haken und Ösen 1	5
Logbuch	6-7
Haken und Ösen 2	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.-



Boot des Sommers

Surprise 'Wai Levu' in Zug

Die neuste Errungenschaft unserer Genossenschaft im Hafen von Zug. Geeignet für Nachmittags-Ausflüge oder sportlichem Segeln (für Regatten ausgerüstet).

Seite 2

SAILCOM

Swiss Boat Sharing

DIE SEEKISTE

Das offizielle Informationsorgan der Schweizerischen Segelboot-Genossenschaft SAILCOM

Nr. 11 - August 2004 - Jahrgang 4 - Auflage 1'300 Ex. - erscheint 3 x jährlich

Editorial

Liebe Seekiste-Leserinnen und -Leser

Ist das Glas nun halbvoll oder halbleer?

Bereits ist die zweite Hälfte der Segelsaison angebrochen und noch liegen gut zwei Monate Segelzeit vor uns. Schon bald werden dem wetteraktiven Sommer die ersten Herbstwinde folgen.

Diese Seekiste will deshalb vor allem eines: Segellust wecken und die SailCom-Segler und -Seglerinnen segeltechnisch noch fitter machen, so dass auch mal ein paar Beaufort mehr wehen dürfen, denn „überleben“ ist das eine, Spass haben dabei das andere ...

In den Infos aus den Regionen werden insgesamt drei neue Boote vorgestellt, je eines auf dem Sihlsee, dem Zugersee und dem Lago Maggiore.

Die Rubrik Haken und Ösen bietet eine Fülle an Trimm-Kniffs, unter anderem speziell für Starkwind, und das „Logbuch“ berichtet von einem spannenden Plattbodentörn auf dem Wattenmeer.

Wir wünschen viel Spass beim Lesen – und natürlich beim herbstlichen Segeln mit den neuen und „alten“ Booten der SailCom-Flotte.

Mast- und Schotbruch,
 Eure Seekiste-Redaktion

Infos der Geschäftsstelle

Urabstimmung 2004

Vielen Dank allen Mitgliedern, die an der Urabstimmung 2004 teilgenommen haben. Zum ersten Mal konnte in diesem Jahr die Stimme entweder wie bisher schriftlich auf Papier oder per e-Voting im Internet abgegeben werden. Trotz dieser, noch einfacheren Möglichkeit sank die Wahlbeteiligung auf 35% (2003: 40%).

Mag es an der fehlenden Gegenkandidatur zum Vorschlag des Verwaltungsrates für den freien Sitz im Verwaltungsrat liegen oder am mangelnden Interesse?

Gewählt in den Verwaltungsrat für zwei Jahre ist: Christian Schönholzer (95% der Stimmen). Herzliche Gratulation! Zusammen mit unserem Präsidenten (Tobias Moser) und unserem Vize-Präsidenten (Michael Boos, beide gewählt

bis 2005) bildet Christian das Aufsichtsorgan unserer Genossenschaft.

Adressänderung(en) / Mutationen

Viele von euch wissen es bereits, unsere Geschäftsstelle ist umgezogen. Seit dem 1. Juni 2004 befindet sich die Administration der SailCom in Kehrsatz (ca. 3 km südlich von Bern). Die neue Postadresse sowie Telefon- und Fax-Nummern sind oben links ersichtlich.

Bist auch du umgezogen, hast du eine neue E-Mailadresse oder eine neue Handy-Nummer? Bitte ändere deine Angaben selbständig im SailComNet (Internet-Reservationssystem). Du ersparst uns damit Arbeit und Zeit - und der Genossenschaft Kosten.

Marcel Sohler, Geschäftsführer

Region Westschweiz

Regionalsitzung Westschweiz

(bs) Bern, den 14. März 2004. Der harte Kern der Westschweizer Sail-Comunistinnen und -unisten strömt in den CCS-Keller (Merci fürs Gastrecht!), voller Spannung und mit wohlweis-lich leerem Magen.

Marcel Sohler als Geschäftsleiter und Mitglied der Westschweizer Sektion stellt das neue Wartungsheft mit seinen Richtlinien vor. Es erleichtert den Bootschef-Wechsel, bietet Übersicht über erfolgte Arbeiten und erinnert die Seglerinnen und Segler an die ständigen, wertvollen Einsätze der Bootschefs... Eine tolle Sache!

Beat Salzmann informiert über die never ending story vom Südwestufer des Neuenburgersees und sein Fahrverbot; eine aufschiebende Wirkung wegen hängiger Einsprachen ist defini-

nitiv aufgehoben – das Fahrverbot gilt!

Bernhard Schwab und seine Bootschefs stellen ausgewählte Boote vor und bieten eine Vorschau auf den Swiss Sailing Day vom 15. Mai 2004.

Der neue Regionalleiter der Westschweiz wird vorgestellt: Er heisst Jean-Charles Felli und leistet allein schon als Bilingue mit seinem charme romand wertvolle Dienste als Bindeglied zur Romandie. Hinzu kommen seine seglerischen Erfahrungen und seine Bereitschaft, sich für SailCom einzusetzen. Jean-Charles löst Matthias Gysel ab, einen der Gründerväter der ShareCom/SailCom und langjährig versierten und sehr engagierten Regionalleiter. Wen hat er nicht verschmitzt und gleichzeitig motivierend zu einem SailCom-Einsatz oder mehr überre-

den können? Merci vyylmool, Matthias!

Im Hintergrund weckt ein Törnvideo Appetit auf die kommende Segel-Saison.

Den offiziellen Abschluss bildet das alljährliche Schlemmerbuffet von Marion Nobiles und Bernhard Schwab samt Helfern: Aufschnitt- und Käseplatte, diverse Brote, Kaffee und (heiss umkämpfte) Kuchen und dazu diverse Feuchtigkeiten. Les absents ont eu tort – man munkelt, dass der Eine oder die Andere nicht zuletzt wegen der Verpflegung gekommen sei...

Die Tatsache, dass es jährlich weniger Platz hat im CCS-Keller, spricht wohl für sich. Chapeau allen Engagierten des Abends!

Region Zentral- und Südschweiz

Neu auf dem Zugersee: Surprise in Topp-Zustand

Das SailCom Angebot am Zugersee beschränkte sich bis anhin auf zwei relativ schwach frequentierte Schiffe: Eine 505er Jolle auf dem Trockenplatz in Zug und eine Dyas an einer Boje in Immensee, beides Eigenschiffe im Nutzungsvertrag.

Ab sofort können wir alle den wunderschönen Zugersee auf unserer eigenen Surprise geniessen, die im Zuger Hafen stationiert ist. Die Surprise ist eine sehr schnelle, sichere Kabinenyacht, die sowohl für gemächliche Ausfahrten mit der Familie (bis max. 6 Personen) wie auch für die spritzige Regatta bestens geeignet ist.

"Wai Levu", die Zuger Surprise, ist ein zehnjähriges Schiff, das sich seglerisch wie optisch in Toppzustand befindet und von unserem lokalen Team auch entsprechend gepflegt wird.

Wai Levu (übersetzt "grosstes Wasser") kann hier auch für das oft wenig bekannte Revier gelten, wird doch der Zugersee oft als "klein" eingeschätzt. Dabei besteht dieser aus zwei runden Becken, die mit Durchmessern von 5km bzw. 4km durchaus einigen "Auslauf" bieten.

Die meist in natürlichem Zustand belassenen Ufer sowie der relative geringe Bootsverkehr und der recht gute Wind (Bise, Westwind und Föhn, Landthermik) runden die Attraktivität unseres Zuger SailCom Angebots ab.



Die Wai Levu auf dem Zugersee

Der Weg zu unserer eigenen Kabinenyacht in Zug war kein geradliniger. Erst der unermüdliche Einsatz unserer Crew vor Ort sowie die äusserst tatkräftige Unterstützung der lokalen Behörden liessen den Traum eines Hafenplatzes in Zug Realität werden. Mit Zug verfügt SailCom über einen weiteren sehr attraktiven Standort mit Zentrumsfunktion und sehr guter Erreichbarkeit.

Die wöchentlichen Einsegeltermine ermöglichen es uns, dass das Boot sehr rasch eine grosse Fan-Gemeinde aufbauen kann, welche sich hoffentlich schon bald weit über Zug, Schwyz, Zürich, Luzern und Aargau hinaus erstreckt. Gerade für Zürcher und Luzerner ist Zug eine echte Alternative mit dem im Vergleich fast verlassenen und wilden See.

Wir freuen uns, Euch schon bald in Zug begrüßen zu dürfen.

Philipp Angst
Seeverantwortlicher Zugersee

Region Zentral- und Südschweiz forts.

Rafale 600 in Gerra (TI)



Die Rafale an der Boje

(es) Die Riviera Gambarogno liegt am oberen linken Seeufer des Lago Maggiore und umfasst neun Gemeinden von Magadino bis Caviano; darunter Gerra (sprich Dscherra) südlich von San Nazzaro.

Im Internet ist Gambarogno und ihre Gemeinden über den Sucher <msn> mit den meisten Infos zu finden. Dort kann man auch Gratis-Infos bestellen.

Aber noch viel schöner als im Internet ist der direkte Genuss des azurblauen Lichts mit der atemberaubenden Kulisse von den Palmen am Strand bis hinauf zu den höchsten Berggipfeln, die noch im Frühlings-schnee leuchten und das letzte Sonnenlicht rosa reflektieren, wenn der Kahn in der Abendthermik leise zum Hafen gleitet.

Von San Nazzaro kommend ist Gerra auf der Hauptstrasse ganz zu durchfahren bis rechts unmittelbar eine Reihe blauer Parkplätze den Punkt markieren, wo eine schmale Treppe zu einer Liegewiese und hinunter zum Strand führt. Beim Einsegeln war er im Frühlingshochwasser noch teilweise überflutet. „Filavia“, der Name des Bootes ist am Steuerbord-rumpf achtern gross angeschrieben.

Die Rafale aus der Stämpfli-Werft, ist eine Kielschwertjacht, die auch das Gehen auf dem Seitendeck für Normalgewichtige erlaubt. Das zierliche-elegante Boot springt schon bei leichtem Wind an, verträgt aber auch die kräftigeren Lüfte des Lago Maggiore. Ein stabiler Reffhaken am Lümmelbeschlag und die Reffleine am Achterliek des Grossegels erlauben eine rasche Segelverkleinerung, wenn der Gott der Winde die Krallen zeigt. Ebenso übersichtlich ist die Bedienung der Reffleine für das Roll-vorsegel (Fock oder Genua).

Es ist immer ein gutes Startgefühl,

wenn das Setzen der Segel, das Fieren des Schwertes und das Dichtholen der Schoten weich, zügig und ohne Hänger verlaufen.

Der Aussenborder, mühelos abgesenkt, wird aus einem grossen Tank aus der Backskiste mit Zweitaktgemisch gespiesen und verfügt über einen Leerlauf und Rückwärtsgang.

Das Boot kann problemlos einhand gesegelt werden. Alle Fallen sind über Klemmen auf dem Kabinendach zu belegen. Aufgeschossen, können sie mit praktischen Gummizeissingen am Schott aufgehängt werden. Sehr ordentlich und übersichtlich! Auf den eingeformten Plichtbänken sitzt man auch für längere Zeit bequem.

Die Kabine ist achterlich abgeschotet und kann dort alles aufnehmen, was man dabei haben muss. Ringsum laufen Schwalbennester, für das was man gerne rasch zur Hand hat. So bleiben die Polster frei von Krimskrams. Zwei Personen können bequem übernachten.

Mehrtägige Törns sind (ohne Herd und Chemieklo) möglich, wenn die Reise etwas geplant wird. Mit aufgeholtem Schwert kann auch im flachen Wasser geankert werden. Die stabile Badeleiter dient als bequemer Zugang zum Schwimmen mitten im

See oder am beliebten Strand des Maggiadeltas. Wen die Ansicht von Ascona zu sehr lockt, der kann dort in der westlichsten Ecke (kostenpflichtig) an den Stegen anlegen und an dieser zauberhaften Uferpromenade sich den Genüssen des Lebens ergeben.

Zugreisende z.B. von Zürich steigen in Bellinzona auf die direkten Züge Richtung Gambarogno um. Parkplätze sind im Fussmarschbereich von 0-10 Minuten vorhanden, je nach Saison.

Eine *Jugendherberge* ist in Vira (Ostello Ritrovo di Neggia, Tel. 091 795 19 97, ebenso ein *TCS-Camping*).

Adrian Süess empfiehlt aus eigener Erfahrung das *Hotel La Campagnola* in Vairano (San Nazzaro) (freundlich, gutes Essen, schönes Ambiente) etwa 5 Autominuten von Gerra entfernt. In San Nazzaro direkt an der Hauptstrasse ist das Hotel Cedullo.

Einsegeltermine sind mit Adrian Süess gemäss Veranstaltungskalender zu vereinbaren.

Region Zürich und Ostschweiz

Boots-Chef-Treffen in Zürich

(es) Zum ersten mal nahm ich im Frühjahr als Nichtbootschef an einem solchen Treffen teil und war tief beeindruckt vom Engagement und der Kompetenz der Bootsverantwortlichen.

In Beaufort ausgedrückt würde ich das Erlebte als frische Brise BF 5 bezeichnen, ein Wind der ein Boot gut in Fahrt hält, dem Schiffer und seiner Crew aber auch schon einiges Können abverlangt. Als Passagier war es mir bei dieser Mannschaft ausserordentlich wohl. Herzlichen Dank für eure Arbeit.

Hier werden Themen kompromisslos angegangen. Da wird gemacht, nicht gehofft und schon gar nicht über Zeitmangel geklagt.

Erhaltung, Sicherheit und Komfort von SailComschiffen, ein immer

hochaktuelles Thema, wurde nicht nur besprochen sondern auch anhand schriftlicher Richtlinien dokumentiert.

Gleiche Aufmerksamkeit für das Thema „*Schwimmwesten*“. Auch da gibt es ein klares Papier. Hier mein eigener Beitrag zum Thema: Schwimmwesten gehören in den Verantwortungsbereich der Bootsnutzer. Geht etwas kaputt, soll es in Absprache mit dem Bootschef repariert werden. Trifft man lausige Westen an, ist eine Meldung beim Boots-Chef und im Logbuch anzubringen. Sonst sind wir *Velofahrer mit Helm am Lenkrad*.

Die ganze Traktandenliste enthielt 10 Themen, die im Lauf der Zeit in der Seekiste oder in Infomails ihren Niederschlag finden werden.

Der eingangs erwähnte Wind darf weiter blasen. Flaute ist nicht des Seglers Sache.

Region Zürich und Ostschweiz forts.

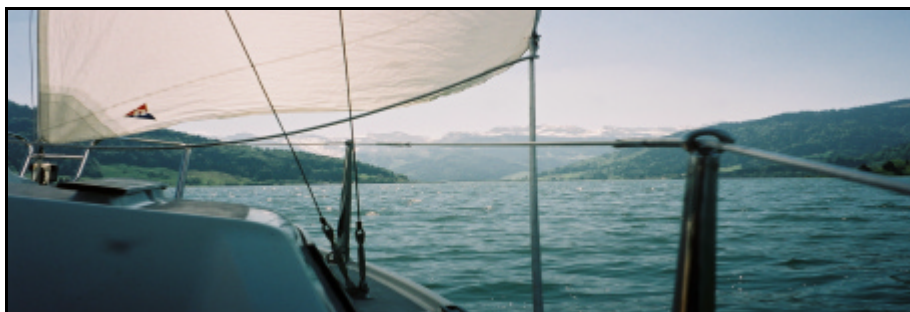
**SailCom auf dem Sihlsee:
neues Revier, neues Boot:
eine „Leisure-17“**



(sk) Das neue SailCom-Boot liegt in Gross am Westufer des Sihlsees bei der Autogarage Andermatt AG. Der Liegeplatz Nr. 20 befindet sich neben dem roten Fischerboot.



Der Innenraum ist sehr hell und weist zwei lange Seitenkojen auf. Stauraum gibt's unter den Sitzbänken und in der Kiste vor der Mast-

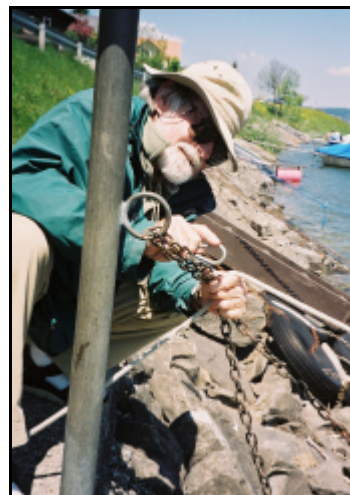


Beim Einsegeln: Blick von Sihlsee nach Südosten, im Hintergrund die verschneite Bergkette beim Druesberg.



Eigner Irving Dunn im Cockpit seines Bootes, das er SailCom im Nutzungsvertrag zu Verfügung gestellt hat.

Die „Leisure-17“ ist mit einer Bugleine am Pfosten festgemacht. Eine doppelte Achterleine führt zur Boje. Vor dem Betreten und beim Verlassen des Bootes wird eine umlaufende Kette zwischen Boje und Pfosten so betätigt, sodass das Schiff zum Ufer hin oder vom Ufer weg bewegt werden kann.



Blick nach Süden in die verschneiten Voralpen

Haken und Ösen (1)

Hohe Schule des Segelns

Das Trimm-Feeling verbessern

(sk) Wer mit dem Segelboot von der Boje ablegt, dem genügt es während seiner Anfängerzeit, wenn Grosssegel und Genua gehisst und die Schoten so in etwa eingestellt sind. Das Boot läuft ja – was wollen wir noch mehr? Um das aber mal klar und „automobilistisch“ auszudrücken: man segelt dergestalt meist mit halbwegs angezogener Handbremse, schleifen der Kupplung und erst noch mit zu wenig Gas davon... Das eigentliche Trimmfeeling kommt erst mit der Zeit.

Wenn ich auf einem SailCom-Boot die Segel setzen möchte und dabei den Unterliekstreckler knallhart durchgesetzt sowie die Cunningham-Talje nicht gelöst vorfinde, vermute ich dass da einer vor mir mit einem brettig-flachen Gross-Tuch gesegelt ist, obschon nur Leichtwind herrschte (schleifende Kupplung). Einmal habe ich festgestellt, dass die Achterliekleine im Gross wegen eines Knopfes nicht mehr gelöst werden konnte. Das gibt eine sog. Luvklaue ins Segel und führt bei Starkwind oder Böen zu enormer Krängung (Vollgas mit angezogener Handbremse). Solche Bilder verraten, dass das Bedürfnis nach Trimm-Feeling noch nicht so weit entwickelt sein kann. Doch gutes Segeln erheischt nun mal sehr viel Erfahrung... und Geduld. Es gibt dennoch einen Trick, wie der weniger geübte Segler Erfahrung *effizienter* sammeln bzw. erleben kann: Man erstelle nach dem folgenden Beispiel seine individuelle Checkliste und gehe sie wie ein Pilot vor dem Start durch.

Vor dem Segelsetzen

1. Blick zum Himmel: Was für Windverhältnisse haben wir heute? Brauche ich flache oder bauchige Segel? *Wer sich das angewöhnt, macht sich jedes Mal grundlegende Trimmüberlegungen.*

2. Kontrollieren, ob alle Lieken wirklich lose sind; dabei die Achterliekleinen in Gross und Genua (+event. Unterliekleine) nicht vergessen. Grosssegel: Cunningham und Baumniederholer müssen ebenfalls völlig lose sein. Traveller in Mittelstellung. *Nur so kann man nachher einen sauberen Trimm entwickeln.*

3. Achterstag- und Vorstag-Spannung kontrollieren. *Wer das regelmässig macht, verliert jedes Mal*

einen Gedanken über den Masttrimm. Dann fällt auch der Zwanziger früher.

Während des Segelsetzens

1. Sich unbedingt fragen, wie stark die Fallen wirklich durchgesetzt werden müssen oder dürfen (der Ungeübte setzt das Fall nur „irgendwie“ durch). *Diese Frage provoziert Überlegungen bezüglich der weiteren Trimm-Massnahmen, die Segelstellung und -form beeinflussen.*

2. Sich überlegen, in welcher Reihenfolge die Trimm-Massnahmen der einzelnen Segel eingesetzt werden sollen.

Das sind nur 5 Punkte als Beispiel. Die individuellen Checklisten sollen aber kurz sein; sie helfen uns, das Zusammenwirken der einzelnen Trimm-Massnahmen, die sich ja stets auch gegenseitig beeinflussen, rascher zu durchschauen. Und sie machen es uns leichter, die Fachliteratur zu verstehen. Es gibt zahlreiche gute Bücher zum Thema Segeltrimm. Viele sind für Anfänger weniger geeignet, weil zu detailliert oder zu sehr in physikalische Belange eintauchend. Diese Publikationen bringen es erst, wenn man schon recht viel Erfahrungen gesammelt hat. Die meisten sind beim Verlag Delius Klasing erschienen, so u.a.: Peter Schweer „Das optimal getrimmte Rigg“ oder Peter Hahne „Segeltrimm in Theorie und Praxis“. Oder Joachim Schult „Segeltechnik leicht gemacht“.

Grundsätzliches zum Trimm

Die Genua ist bei den meisten Jachten der „Motor“ des Segelbootes.

Das Grosssegel kann als „Flügelklappe“ angesehen werden, die dem Boot Höhe und Gleichgewicht verleiht. Das stimmt natürlich nur ungefähr, denn die Funktionen der beiden Segel überlappen und ergänzen sich. Die Genua ist aber wichtig, weil sie keinen Mast voraus hat, der den Luftstrom stört, und weil sie zudem eine günstigere „Windrichtung“ hat (Fachliteratur: siehe „upwash“). Die Genua muss stets auf *Antrieb* getrimmt werden, das Gross in erster Linie auf *Ruderbalance*. Man beginnt mit der Genua, trimmt sie auf maximalen Vortrieb; dann muss das Gross dem Vorsegeltrimm angepasst werden, um ein möglichst gutes Zusammenspiel zu erzielen. Beide Segel können vom Vorliek der Genua bis zum Achterliek des Grosssegels als einziges grosses „Flügelprofil“ betrachtet werden. Deshalb trimmt man in der Regel auch von vorne nach hinten.

Der besondere Buchtip

Ein neueres Buch zum Thema Segeltrimm, das ich besonders empfehlen kann, ist das vom Norweger Ivar Dedekan verfasste Werk „Illustrierter Segel- und Riggtrimm“. Es ist hervorragend gegliedert und besticht durch ausgezeichnete Illustrationen. Man kann es zudem von Fall zu Fall auch nur kapitelweise studieren; z.B. Luvgerigkeit bei Krängung – Ruderbalance – Twist ist richtig, wenn... – den Bauch des Segels einstellen – die Höhe des Spibaumes, usw. (ISBN 82-91443-09-2 / Bestellung: www.dedekan.com/ Kosten ca. CHF 36.--).

... **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

Mit einem Plattbodenschiff aufs Wattenmeer

von Hugo Vuyk und Roger Bertschi

Einige Segler wünschen sich eine Hand breit Wasser unter dem Kiel – doch die wissen nicht, was ein Plattbodenschiff ist und wie schön Trockenfallen sein kann. Das Wattenmeer zwischen Niederländischem Festland und Westfriesischen Inseln bietet noch mehr: Anspruchsvolle Navigation dank Tide und Strom sowie meist gute Windverhältnisse.

Die Ampel zeigt doppelt rot – wir sind zu spät, die Mittagspause des Brückenwärters hat bereits begonnen. So heisst es auch für uns, auf der grünen Wiese, oder besser gesagt auf dem Kanal, inmitten von Kuhweiden und Dörfern, kurz vor einer Eisenbahnbrücke Rast zu machen. Wir sind zusammen mit neun weiteren Plattbodenschiffen unterwegs zum IJsselmeer, dem grössten Binnengewässer Europas. Das IJsselmeer ist durch einen künstlichen Deich von der Wattensee getrennt, welcher auch das Salzwasser fern hält.

Viel Platz dank Breite

Unser Törn begann in Heeg bei "Heech by de Mar", einer Werft, die Plattbodenboote herstellt und verchartert. Nach der Begrüssung zeigt uns Martin Koekebakker, der Inhaber der Werft, die 11m-Lemsteraak "Brandende Liefde" (Heisse Liebe) auf der wir die nächste Woche verbringen werden.



Plattenboden—Flottillen-Idylle

Wir lernen die wichtigsten Eigenheiten des Schiffs kennen, bevor wir unsere Kojen belegen. Überrascht sind wir von den grosszügigen Platzverhältnissen, denn Plattbodenschiffe sind deutlich breiter als Kielyachten.

Obschon gleich nach der Schleuse vom IJsselmeer zur Wattensee das weite Meer beginnt, ist die Wassertiefe häufig sehr gering. Zahlreiche Tonnen, Spieren und in der Nacht Leuchfeuer helfen einem, den richtigen Weg im Watt zu finden. Durch die Gezeiten entstehen auch Strömungen, die man bei der Törnplanung berücksichtigen muss. Der Navigator ist gefordert! Bei Ebbe entstehen dann zahlreiche Sandbänke, auf denen man gewollt Trockenfallen oder – vor allem mit einer Kielyacht – auch ungewollt auflaufen kann.

Trockenfallen

Fürs Trockenfallen sind Plattbodenschiffe, wie es der Name vermuten lässt, bestens geeignet, da sie auf dem Sand nicht umkippen, wenn die Ebbe einsetzt. Anstelle eines Kiels sind auf beiden Seiten des Schiffes grosse Holz-Schwerter befestigt, die es bei jeder Wende zu bedienen gilt: Das Luvschwert ist oben und das Leeschwert im Wasser.

Von der Ausstattung her bietet ein Plattbodenschiff alles, was man von einer komfortablen Yacht erwarten kann. Sie werden meistens aus Stahl gefertigt. Im Innern dominiert Holz und auch das äussere der Boote ist von Holz, teilweise mit kunstvollen Schnitzereien verziert, geprägt. Einige Boote duften förmlich nach Holz wie die 11,5m-Lemsteraak "Zwarte Tijger" – ein schwarzer Tiger zierte denn auch das Ruder. Die schwarze Lemsteraak ist mit ihrem Gaffelsegel eine imposante Erscheinung, wo fast ein bisschen Piratenfeeling aufkommen kann.

Bei guter Pflege behalten diese Boote ihren Wert und stellen für niederländische Banken einen gleich sicheren Wert dar wie ein Haus. Vielleicht ist dies der Grund, warum viele Plattbodenboote mit viel Liebe fürs Detail gebaut und entsprechend gepflegt sind.

Westfriesische Inseln

Während einer Woche lernten wir unter der Anleitung von Martin Koekebakker das Segeln mit Tide und Strom, mit Seitenschwertern und Klüverbaum. Auf Grund des fantastischen Wetters konnten wir die Inseln Terschelling und Ameland besuchen, sind bei unserem Umherstreifen auf dem Watt vor Schiermonnikoog, der östlichsten der Westfriesischen Inseln, trocken gefallen und konnten



Mit Detailliebe gepflegt

Logbuch forts.

nach einem Spaziergang auf dem Watt einen herrlichen Sonnenuntergang erleben, bevor wir in der Dämmerung, als die Flut das Watt wieder überschwemmte, loszogen und in der Dunkelheit den Hafen von Lauwersoog auf dem Festland anliefen.

Von Lauwersoog geht's zurück, diesmal durch Kanäle, über Aquädukte, mitten durch die Stille der Natur - meist unter Segel - dann weiter auf dem Wasserweg mitten durch die Stadt Leeuwarden, durch das Naturschutzgebiet Princenhof, über das Sneekermeer, an dessen Ende sich nochmals eine Brücke für uns öffnet und die Autos warten lässt, bis wir wieder in Heeg sind.

In einer Woche haben wir drei Segelgebiete gestreift, von denen jedes für sich einen mehrwöchigen Urlaub wert wäre: IJsselmeer, Wattensee und die Westfriesischen Seen und Kanäle.

Wir haben bei dieser Tour von unserem Skipper Martin viel über das Segeln auf dem Wattenmeer gelernt. Den Kollegen auf dem zweiten Schiff mit Kojencharter, der „Hendrickje Stoffels“, ging es genau so. Sie wurden betreut von Martins Bruder Harry Koekebakker und von Jan Cees, der die ganze Flottille leitete.

Wer noch mehr Abwechslung sucht, kann nun noch einen Abstecher nach Amsterdam machen und wer vom Wasser nicht genug hat, begibt sich dort auf eine Grachtenfahrt. Oder man chartert gleich ein Plattbodenschiff, um selber Erfahrungen zu sammeln.

Buchung

Neben dem individuellen Charter bietet Heech by de Mar jeweils im Frühling einen Flottillen-Törn an. Dies ist für eine erste Erfahrung mit Plattbodenbooten zu empfehlen.

Für Segler ohne grosse Erfahrung auf Plattbodenschiffen: Sie buchen eine Koje auf einem Plattbodenschiff mit Skipper. Der Kojenpreis für eine Woche auf dem Flaggschiff "Hendrickje Stoffels" betrug dieses Jahr € 600,-; der Kojenpreis für eine Woche auf einem der anderen Schiffe € 550,-. Die Kosten für den Skipper sind im Preis enthalten. Zusätzlich anfallende Kosten für Essen, Hafengebühren, Dieselverbrauch, usw. werden gesondert abgerechnet.

Für erfahrene Segler: Sie buchen mit Freunden/Familie ein Plattbodenschiff für den in der Preisliste genannten Preis plus € 25,- pro Person. Sie können sich dann der Gruppe anschließen.

Mehr Infos gibt's unter

www.heechbydemar.nl

Haken und Ösen (2)

„Plötzlich“ Starkwind?

Die seglerische Kompetenz gezielt steigern

(sk) Starkwindlagen zu Beginn des diesjährigen „Sommers“ haben einigen Seglern gelegentlich Mühe bereitet. Mehrere zerrissene Segel, deren Ende ich auf dem Zürichsee beobachten konnte, waren das Resultat unglücklicher Seemannschaft. Ich sah z.B. eine Varianta (kein SailCom-Boot!) mit angerissenem, laut killendem Fock; der Skipper fuhr mit voller Motorleistung gegen den Wind in Richtung Hafen Enge. Bevor er diesen erreichen hatte, war das Segel total in Fetzen. Er hätte aber problemlos vor dem Wind bis nach Tiefenbrunnen ablaufen und im Windschatten beim „Lake Side“ das Segel bergen können...

1. Richtig Reffen

Natürlich gilt allem voran, rechtzeitig zu reffen. Aber man muss auch gut reffen. **Tipp:** Reffen nützt wenig, wenn das Unterliek des Grosssegels nicht absolut straff gespannt ist – so straff, dass es über dem Baum eine horizontale Falte bildet. Das Mastliek muss ebenfalls völlig straff durchgesetzt sein. Bei Starkwind fährt man den Traveller in Lee. Bei hartem Böen-Einfall aber muss der Traveller wieder nach Luv aufgeholt werden, und der Niederholer darf nicht völlig

durchgesetzt sein: Nur dann kann man das flachgetrimmte Gross optimal so fahren, dass der obere Teil stark vertwistet und Wind ausgeschüttelt wird, ohne dass das Segel killt. Gilt im übrigen auch bei unge-refften Grosstüchern!

2. Beidrehen/Beiliegen

In den Segelschulen der Schweiz wird das Beidrehen allenfalls ein paar mal gezeigt – aber kaum je wirklich trainiert. Auf das Beidrehmanöver reagiert zudem jeder Bootstyp wieder anders, dies übrigens auch je nach Gewichtstrimm oder momentaner Segelfläche. **Tipp:** Wer neu auf einer SailCom-Jacht eingesegelt ist, sollte bei normalen Windverhältnissen versuchen, einige Zeit beizuliegen und dabei das Ausbalancierverhalten beobachten. Richtig zum Beiliegen ist das Boot erst gekommen, wenn es nur noch kurze „Fahrschwenker“ vor- und rückwärts macht, zur Hauptsache aber quer driftet.

3. Starkwind-Manövertrechnik

Jedes unnötige Killen vermeiden. Vorsegelschoten: Zwei Einzelschoten mit kleinem Palstek-Auge und *innenliegendem* Ende sind besser als Doppelschoten mit Metall-Schnappschäkel (dieser entwickelt beim Killen eine enorme Zerstörungskraft).

Tipp: Rasches und gezieltes Wenden schon die Segel ungemein, das kann jeder bei „normalem Wind“ üben.

4. Der Windkraft ein Schnippchen schlagen

Es kann immer mal vorkommen, dass ein Vorsegel bei starkem Wind trotzdem irgendwo ein wenig einreisst. **Tipp:** Rasch handeln! Je länger man das Segel belastet, desto mehr wird es zerstört. Sofort Druck wegnehmen – aber bloss nicht in den Wind schiessen, das erhöht die Zerstörungskraft ganz plötzlich – sondern mit dichten Schoten *vor den Wind* gehen. Das reduziert den Bordwind augenblicklich, ohne dass das Segel killt. Dann erst das Fall loswerfen und die Schoten etwas fieren, um das Segel zu bergen. So reduziert man die Reparaturkosten erheblich.

5. Notmanöver üben

Wir sind bei böigem Starkwind auf Amwindkurs, „plötzlich“ Kollisionsgefahr mit einem votrittsberechtigten Dampfer. In den Wind schiessen würde das Segel wiederum gefährlich strapazieren. **Tipp:** Mit dem Quickstopp (Schoten dicht!), mit hart Ruder über Stag gehen und *bei eingeschlagenem Ruderblatt* einmal oder mehr eine 360-Grad-Drehung fahren, bis der Dampfer vorbei ist. Auch das kann man bei Leichtwind und erst noch mit Vergnügen lernen.

Labskaus

Falsch oder richtig – eine nautische Sprachlese (1)

(sk) Wer an seine seglerischen Anfänge zurückdenkt, erinnert sich zweifellos, wie man sich mit den Fachbegriffen aus dieser fremden Welt herumschlagen musste. Woher kommen Wörter „Pinne“ oder „Palstek“, schreibt man „Jacht“ oder „Yacht“, was bedeutet „Kuhwende“ was ist richtig, „Schottstek“ oder „Schotstek“?

Die Sprache der Seeleute zählt zu den *ältesten Fachsprachen* der Welt. In unseren Breitengraden haben Sprachen ihren *Ursprung* aber nicht in der Seefahrt, sondern in der *Landwirtschaft*. So ist z.B. „Paddel“ dem Englischen entlehnt, verwandt mit *Spade* (Spaten, Schaufel) einfach abzuleiten. Das englische Wort für Bug = bow, früher „bough“, bezeichnete die Schulter eines Rindes; deshalb gibt's noch heute in der englischen nautischen Sprache den Port-Bow = Backbord-Bug/Schulter sowie den Starbord-Bow = Steuerbord-Bug/Schulter.

Bei der „Kuhwende“ wird's komplizierter – dafür interessanter: „Kuhwende“ ist ein sehr alter Begriff. Er wurde von schon skandinavischen Seeleuten verwendet, als die Seeleute die Wende im heutigen Sinn noch gar nicht kannten. Zum Manöver selbst: „Kuhwende“ hat nichts mit „Wenden“ zu tun. Mit „Kuhwende“ wird vielmehr das Drehmanöver eines Schiffes bezeichnet, das auf einem Halb- oder Amwindkurs segelt und beim Versagen des Wendens in schwerem Wetter durch Abfallen und Halsen sowie anschliessendem Anluven auf einem engen Drehkreis auf den andern Bug gelangt.

„Kuhwende“ steht also für *Halsen statt Wenden*, obschon in der Fachliteratur, darunter in vielen Segellehrbüchern im deutschen Sprachgebiet, ein riesiges Verwirrspiel bezüglich der Definitionen herrscht.

Die Kuhwende den Tieren abgeguckt

Das Wort „Kuhwende“ stammt auch aus der Landwirtschaft: Eine Kuh hält ihre hochempfindlichen Geruchsorgane nie freiwillig während längerer Zeit direkt gegen steifen Wind; bläst der Wind für das Tier zu stark, steht sie beim Fressen auf der Weide stets „raumschots“ oder „halbwind“ zum Wetter. Wenn sie sich nach einer Weile umdreht, also die Windseite wechselt (um der einseitigen Ab-

kühlung entgegenzuwirken), wählt sie den umständlicheren weil längeren Weg: sie fällt vom Wind ab, geht mit dem Hinterteil „durch den Wind“ und „luvt“ auf dem neuen „Bug“ je nach Situation wieder an – nicht weil sie eine „dumme Kuh“ wäre –, sondern aus sicherem Instinkt; vor allem, weil ihr empfindliches Geruchsorgan, wenn es länger direkt *gegen starken Wind* gerichtet bliebe, nicht mehr ausreichend funktionieren würde. Dieses Verhalten ist auch beim Rot- und Steinwild typisch.

In der Seefahrt nannte man dieses schwerfälligere Dreh-Manöver auf dem längeren Weg „Kuhwende“. Damals wusste man, was das bedeutete. Der zweite Wortteil „Wende“ im Sinne von „Umdrehen“ ist keinesfalls mit dem heutigen „Wenden“, dem Überstaggeren, gleichzusetzen. Deshalb wird das Manöver, das wir heute im Segelunterricht lernen, sinnvollerweise als „Q-Wende“ – illustriert durch die Form des Buchstabens –, geschrieben.

Halsen statt Wenden – Tipp aus alten Zeiten

Dieses Manöver wird im „Seglers Handbuch“ (Berlin 1895) für Jachten mit der damals üblichen Gaffeltakelung erläutert. Kapitän H. Burmester hat die Kuhwende in seinem 1924 veröffentlichten Tagebuch einer Kap-Hoorn-Reise mit dem Rahsegler „Pamir“ beschrieben: „Versagt bei Rahschiffen (auf Amwindkurs), was höchstens 60 Grad sein konnte) bei mehr als 6 Beaufort das Wenden, kommt nur noch das Halsen zur Anwendung, welches die Skandinavier als „Kuhwende“ bezeichnen“.

Als *Schwerwettermanöver* ist die Kuhwende deshalb geeignet, weil sich eine *Jacht* erstens in jedem Augenblick des gesamten Manövers unter Antrieb durch den Wind – und damit unter Ruderdruck – befindet. Zweitens ist die Kuhwende ein sicheres Manöver, weil sich dabei die Windkraft an den geführten Segeln beim Abfallen auf rund ein Drittel verringert. Drittens kann die Kuhwende bzw. die Halse als deren Kernstück so behutsam wie immer nötig und ohne Hektik auf einem grossen Kreisbogen gefahren werden. Viertens wird das Manöver vom ersten Augenblick an zunehmend *mit* und nicht wie bei der Wende *gegen* den schweren Wind und Seegang gefahren. Da können wir von den alten Seeleuten noch lernen.

Nicht vergessen!!!

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

Redaktionschluss Seekiste Nr. 12

15. Sept. 2004

Beiträge bitte an:

redaktion@sailcom.ch

Backskiste

Firmensport Dank SailCom

Vom Segelvirus infiziert:

(sk) Die „Neue Zürcher Zeitung“ ist eines der Kollektivmitglieder unserer Seglergenossenschaft. Alle Betriebsangehörigen, die im Besitze eines Segelscheins „D“ sind, haben dadurch die Möglichkeit, SailCom-Boote als Folgemitglieder zu nutzen. Aber darüber hinaus führt die Seglergilde im NZZ-Firmensport-Klub jedes Jahr am Auffahrtstag einen Schnuppersegelkurs für die Angestellten und ihre Partner/innen durch; heuer wurden bereits zum vierten Mal sechs der SailCom-Boote im Hafen Enge für den Anlass reserviert – mit dem Erfolg, dass sich wiederum vier Personen – künftige SailCom-Kunden – zu einem D-Schein-Segelkurs angemeldet haben.

