

DIE SEEKISTE

Das offizielle Informationsorgan der Schweizerischen Segelboot-Genossenschaft SailCom

Nr. 17 / Februar 2007



Postfach 25, 3122 Kehrsatz
info@sailcom.ch, www.sailcom.ch

Inhalt

Segelferien mit Kindern	1
Mit Kindern segeln: Tipps vom Fachmann	4
SailCom-Vollversammlung 2006	5
Redaktionswechsel	6
Umgang mit Verantwortung	7
2-Tage-2-Schiffe Einsegeltörns auf Genfer-, Neuenburger-, Vierwaldstättersee und Lago Maggiore	8
Region Westschweiz	10
Region Zentral- und Südschweiz	12
Region Zürich/Ostschweiz	13
SailCom Race Group	14
Umgang mit Motoren/GPS-Kurse	15
Vermischtes	16

Beilage: Familienschiffe

Liebe Seglerin, lieber Segler

Kennst du das Gefühl, wenn eine Jolle so schnell wird, dass eine kleine Gewichtsverlagerung der Crew sie zum Gleiten bringt? Fast traumhaft fliegt sie dann übers Wasser und liegt federleicht am Ruder. Durch ängstliches Zögern hingegen zwingt man sie zu endlosem Würgen an ihrer Bugwelle. Das geht mir manchmal durch den Kopf bei zähen Budgetdiskussionen um die Seekiste.

Die SailCom hat eine bestechende Geschäftsidee, eine gute Flotte und GenossenschaftlerInnen, die mit grosser Energie begeisternde Angebote kreieren, die uns als SeglerInnen weiterbringen und Spass machen. Erleben wir unbekannte Seen, führen wir Familie und Freunde in neue Segelwelten! In dieser Ausgabe finden unsere LeserInnen zahlreiche Angebote, die sie dabei unterstützen und Lernen mit tollen Erlebnissen verbinden. Wagen wir zusammen Neues und die Budgetbedenken verlieren sich im Kielwasser. Wir freuen uns auf tolle Berichte und Bilder!

Kurt Keller, Redaktion Seekiste

Segelferien mit Kindern



Eine schwimmende Plattform ist ein attraktives und mobiles Feriendomizil: unterwegs auf dem südlichen Neuenburgersee.

Törnpremiere und Familienexperiment: Fünf Tage segeln auf dem Neuenburgersee machen aus einem Vater und seinen beiden Töchtern ein eingespieltes Team.

Dienstag, im Juli 2005 Endlich ist der lang ersehnte Moment da, wir beziehen unser Feriendomizil. Meine Töchter Anabel (12) und Marlen (10) stürmen auf die Sunway 25, die uns Eigner Martin Beck im Hafen von Chevroux übergibt. Das Gepäck ist rasch an Bord, der See ruft heftig, weit über hundert Takelagen klingeln hektisch im grössten Hafen der Schweiz. Ein Spaziergang auf die Mole wirkt klärend. Die gut 6 Beaufort starke Bise wühlt mehr als einen Meter hohe Wellen auf, die schäumend an die Steine schlagen. Auch grosse

Schiffe schlingern unübersehbar bei der Einfahrt in den Hafen. Wir haben alle nicht mehr so eilig. Die Kinder vergnügen sich am kleinen Sandstrand neben dem Hafen, ich mache mich mit Schiff und Karten vertraut und lasse mir unser Vorhaben durch den Kopf gehen. Mein Segelschein ist noch frisch. Meine Frau ist nicht dabei – das Bild oben ist von einer späteren Reise. Als früherer Deltapilot habe ich etwas Erfahrung mit Wind und Wetter, segle seit einigen Jahren meine 505er-Jolle und habe auch schon Skippern über die Schulter



Unser Beiboot hat viel zum Erfolg der Segelferien beigetragen.

geschaut. Mit den Kindern habe ich mich besprochen: Wir geben unser Bestes, sind aber schlimmstenfalls auch bereit zum Abbruch. Gegen fünf Uhr hat sich die Bise stabilisiert, wir legen ab. Noch immer beeindruckt uns Landratten knapp 4 Beaufort Wind und hohe Wellen, aber wir haben die Aufgaben verteilt, uns gemeinsam zum Auslaufen entschlossen und die Schwimmwesten angepasst. Nach wenigen hundert Metern unter Motor ziehen wir die Fock auf und segeln einige Zeit ohne Gross. Die Sunway macht gut mit, geht bei der Wende problemlos durch den Wind. Dann ziehe ich, Pinne zwischen den Beinen, im Windschatten der Fock das Gross auf. Jetzt wird das Schiff lebendig. Wir fahren am Wind, grosszügig gefiert. Allmählich nehme ich das Gross dichter, dann wieder fiere ich und demonstriere den Kindern, wie wir die zunächst bedrohlich wirkende Schräglage in der Hand haben und sie beeinflussen können. Rasch weicht ihre Beklemmung,

Freude am schnell laufenden Schiff erwacht, Spritzer werden mit Hallo begrüsst. Bald machen wir mit Schoten dicht hart am Wind keine schlechte Figur. Nach einer guten Stunde fallen wir ab, Estavayer, wenige Kilometer südöstlich, ist unser Tagesziel. Nach zügiger Fahrt auf Raumkurs drehen wir vor dem Hafen in den jetzt ruhigeren Wind, so dass die Kinder die Segel bergen können. Nun streift mich der Bammel. Ich fahre zum ersten Mal mit einem grossen Schiff in einen unbekannten Hafen ein. Wir verteilen die Aufgaben, ein letzter Blick auf die wertvolle Hafenkarte von Jean de Bosset, dann gehts los. Im windgeschützten Hafen tuckern wir auf Standgas und schauen uns nach einem freien Gästeplatz um. An einer geräumigen Plattform gegenüber liegt ein Schiff, dahinter hats

noch Platz. Der Skipper sieht uns, Blickkontakt, Zeichensprache: «Pas de problème.» Leerlauf, dann 90 Grad links, Hafengasse queren und wieder 90 Grad links längs an die Plattform. Es passt. Wir essen im Hafenrestaurant und legen uns bald in die Kojen.

Mittwoch Gut geschlafen. Wir geniessen das erste Frühstück an Bord und laufen gegen 10 Uhr aus. Das Wetter ist ideal, Sonne und gut zwei Beaufort Bise. Auf gehts vor dem Wind nach Süden. Wir umschiffen die Untiefen grossräumig und laufen gegen Mittag Yvonand an. Der enge Hafen ist voll, man verweist uns an die Takelboje, wo es aber unangenehm schaukelt. Zeit, unser Beiboot, ein gut manövrierbares Kanu, aufzublasen und an den Strand zu paddeln. Am späteren Nachmittag gehts weiter. Wir

Sonne, drei Beaufort Wind in der Genua, Autopilot an der Pinne und Beiboot im Schlepp: Taxi Caribe vom Feinsten.

gewöhn uns an die idealen Verhältnisse und stellen uns darauf ein mit Genua, Autopilot an der Pinne und Beiboot im Schlepp. Taxi Caribe nennen wir das. Am Abend sind wir bereits am Süden des Sees in Yverdon und machen im Zihlkanal mit Erlaubnis der Seepolizei an einer schwimmenden Seegrasmähmaschine fest. Dann biete ich Vollservice auf dem zweiflammigen Gaskocher, Nachtessen mit Salat, Plätzli, Risotto und Dessert. Schliesslich bin ich fix und fertig und falle erschöpft in die Kojen.

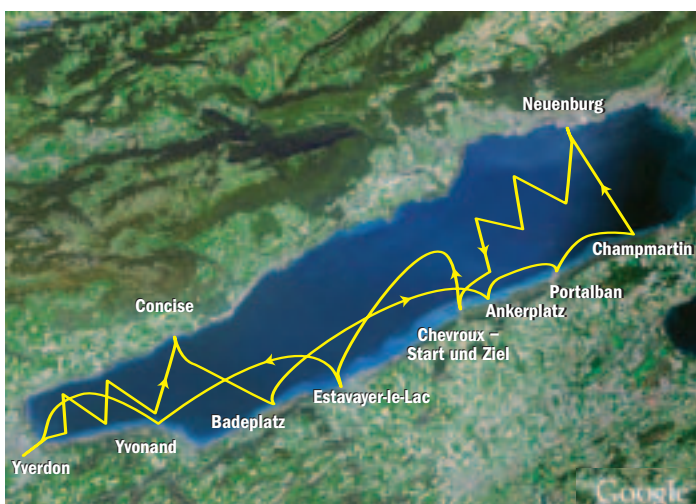


Eine gute Skipper-Vorbereitung für Segelferien mit der Familie sind die 2-Tage-2-Schiffe-Einsegeltörns auf dem Lago Maggiore, dem Vierwaldstätter-, Neuenburger- und Genfersee, s. Seite 8 oder www.sailcom.ch -> **Veranstaltungen**



Les virées 2-jours-2-bateaux sont une préparation de Skipper idéale pour des vacances de voile en famille sur le lac des 4 cantons, le lac Majeur, le lac de Neuchâtel et le lac Léman, cf. page 8 ou www.sailcom.ch -> **manifestations**

Donnerstag Tagwache 7 Uhr. Seegrasmäher père et fils dröhnen mich mit Rabautz aus den Federn, helfen dann aber ganz nett beim Festmachen am Steg und rattern von dannen. Ich lege mich nochmals hin. Um neun starten auch wir, frühstücken auf dem See und kreuzen anschliessend nach Concise, einem malerischen kleinen Ort am Westufer mit gut eingerichtetem Hafen, Dorfladen und der ausgezeichneten «Auberge de l'Union» im Dorfkern. Auf der Weiterfahrt zurück ans Ostufer fällt die Bise zusammen und wir suchen unter Motor mit heraufgezogenem Kiel einen schönen Badeplatz. Am späten Nachmittag kommt Südwest auf, unser Taxi Caribe führt uns jetzt Richtung Norden etwas weiter als Chevroix. Wir ankern knapp ausserhalb der Naturschutzzone auf zwei Metern Tiefe, nicht allzu weit entfernt von zwei anderen Jachten. Die Grosswetterlage ist gut, keine Gewitter in Sicht und der Südwest legt sich am Abend. Wir entschliessen uns, vor



In fünf Tagen fast nur unter Segel sind wir weit herumgekommen.



Schaumkronen auf dem Neuenburgersee heisst bei uns Schwimmwesten für alle.

Anker zu übernachten, kochen und essen einfacher als am Vortag und gehen früh zu Bett. Stille umgibt uns, unterbrochen vom gelegentlichen Plantschen von Wassertieren und dem Quaken der Frösche.

Freitag Die flache Morgensonne weckt uns durch die offene Kabinentür. Ein rascher Sprung ins Wasser, dann setzen wir uns zu dritt ins Kanu. Der See liegt still, auch wir verstummen, paddeln langsam, fast geräuschlos und staunen über all die Vögel und Enten.

Dann überrascht uns ein Schwarm Karpfen, fünfzig halbmeterlange Kerle, dazu ein dunkler, noch wesentlich grösserer. Sie schwimmen knapp unter der Wasseroberfläche links und rechts und unter dem Boot an uns vorbei. Unglaublich und für alle unvergesslich.

Darauf Frühstück, plötzlich grosses Gekicher: Das ältere Paar auf dem Nachbarschiff ist nackt. Weiter mit Taxi Caribe, zunächst zögernd, dann flott nach Cudrefin, wo wir die Bucht anlaufen, an der ich vor über dreissig Jahren als Kind viele Sommerferien verbrachte. Es hat sich wenig verändert hier, neu ist aber, dass ich den See vom Schiff aus ganz anders wahrnehme als früher im Ferienhaus. Die Uferzone ist heikel, voller Untiefen. Am Nachmittag weht der Südwest kräftig und wir queren mit einem Schlag am Wind in einer knappen Stunde direkt nach Neuenburg. Im kleinen Jachthafen im Stadtzentrum bietet uns ein auslaufendes Schiff seinen Platz für die Nacht an. Freitagabend, wir logieren zwischen grossen Pöten mitten im Ausgeh-Hot-Spot der Universitätsstadt, mischen uns ins Getümmel, gehen essen und lassen uns bald von Schiff und Discosound in den Schlaf wiegen.

Samstag Letzter Tag. Aufräumen, putzen, Beiboot verstauen. Um Mittag laufen wir aus und der Südwest ist prompt zum Rendez-vous. Wir kreuzen hart am Wind bis kurz vor Chevroux, dann wird es knapp und wir sind alle ausgelautet. Um vier Uhr starten wir den Motor für den letzten Kilometer bis zur Schiffsabgabe um fünf.

Das hat Spass gemacht! Martin Beck ist wieder da und freut sich mit uns. Herzlichen Dank für den Service und das tolle Schiff!

Kurt Keller

PS Seither waren wir noch mehrere Male mit verschiedenen SailCom-Schiffen auf dem Neuenburgersee. Von diesen Törns stammen auch die meisten Fotos.



Die Bucht von Thielle ist idyllisch und gut geschützt vor der Bise, aber ein Labyrinth von Sandbänken, ständig in Bewegung

Kinder an Bord: Erfahrungen aus unseren Ferien

Die richtigen Regeln zum Segeln mit Kindern sind wohl in jeder Familie etwas anders. Wichtig ist, dass sie klar sind und eingehalten werden, wenns drauf ankommt.

Segelregeln Je nach Wind. Für unsere guten Schwimmerinnen gilt: 0 bis 1,5 Beaufort: Badesekeln. Wir ziehen oft ein langes schwimmendes Seil nach. Die Kinder dürfen vom Bug ins Wasser springen und sich am Seil wieder zum Schiff hangeln oder nachziehen lassen. Dabei geht zwar viel Fahrt verloren, dafür machen Kinder gerne stunden- und tagelang mit. 2 bis knapp 3 Beaufort vor dem Wind: Mitfahren im Dinghi ist erlaubt, Schwimmseil wird eingezogen. Am Wind bremst das Beiboot und wird an Bord genommen. Ab 3 Beaufort: Alle bleiben an Bord. Bei steigender Windtendenz werden Deck und Cockpit aufgeräumt und Schoten klar gemacht. Auf dem Neuenburgersee gilt ab Auftauchen von Schaumkronen Schwimmwestenpflicht für alle.

Unter Motor bleiben alle und alles ausser dem Beiboot an Bord.

Ängste und Gefahren Ich hatte Angst davor, dass die Kinder bei einem Landemanöver das Schiff mit Körperinsatz zu stoppen versuchten

Auf dem Schiff wird Verantwortung auch für Kinder erlebbar.

und eingeklemmt würden. Es half, ihnen einen Fender an einer kurzen Leine in die Hand zu geben.

Falsche Sicherheit Nach wenigen Tagen konnten die Kinder das Schiff auf offenem Wasser fast selbstständig führen. Aber Vorsicht: Bei Sturm ist es für die Leichtgewichte gefährlich, eine Genua zu bergen, und sie haben zu wenig Kraft, die Refföse am Haken einzuhängen oder das Ruder zu führen. Auch ermüden sie manchmal fast schlagartig.

Ordnung Stunden nach der Übernahme sah ich Chaos und schwarz für die Sunway. Folgendes hat zur Rettung beigetragen:

- Polster und Liegeflächen haben wir mit Fixleintüchern bezogen.
- Gegessen wurde nur im abspritzbaren Cockpit und an Deck – wir hatten Wetterglück.

Ausrüstung Eine Badeplattform ist Gold wert und quasi ein Zimmer mehr am Schiff, zum Baden, Waschen, Schmollen usw. Ein gutes Beiboot – vom Benutzer mitzubringen – erweitert das Segelerlebnis und eignet sich für Landausflüge und Expeditionen.

Last but not least Familiensegeln mit Kindern ist eine Art Familienlabor, wo man sich intensive Erlebnisse auf engem Raum teilt. Das geht nicht ohne Konflikte ab, aber sie sind wertvoll. Verantwortung verliert ihren abstrakten Charakter und wird auch für Kinder erlebbar.



Das Hafenöhr

Eine Bö von Lee vor der Hafeneinfahrt liess meine Jolle beinahe kentern und gab alle Hände und Leinen voll zu tun, um ein Desaster abzuwenden. Ein paar Pappeln und das hohe Ufer waren der Grund für diesen umgelenkten «Wind von der anderen Seite». Das lehrte mich, die Ufer in meine Manöver einzubeziehen.

Die elegante Jacht mit klassischem Rigg und entsprechend langem Grossbaum füllte die Hafeneinfahrt fast, als sie mit raumem Wind majestätisch aus dem Hafen glitt. Der Schiffer verliess sich richtigerweise

auf Art. 52 der Binnenschiffahrts-Verordnung, wonach auslaufende Schiffe gegenüber den einlaufenden den Vorrang haben, sofern dies keine Kursschiffe oder Schiffe in Not sind. Er muss als Kurshalter seinen Kurs eben beibehalten.

Der Schiffer des gleichzeitig einlaufenden Bootes wurde von der Situation überrascht, weil er von der Seite um die Mole fuhr. So hatte er nur einen beschränkten Einblick in die Hafeneinfahrt. Dabei ist er der Ausweichpflichtige. Vielleicht hilft der folgende Vers, sinngemäss auch unter Motor:

Kurs Hafen

*Wenn auch an hohen Hafenmauern
nicht Skylla und Charybdis lauern
der Kurs des klugen Schiffers sei
weit von draussen voll und bei
mit Übersicht und aller Ruh
auf der Einfahrt Mitte zu*

*Der Weg der Könnner Stars und VIPs
für Schiffer einzig richtig ist
Den roten Teppich jeder Jacht
die diesen Kurs zur Regel macht
Den Seiteneingang lass den Laien
den Lieferanten und Lakaien*

Erich Schwyn

Siemens Leasing AG

Wir sind

- integer
- kompetent
- nah
- schnell

Wir finanzieren Investitionsgüter

- von Siemens
- von Drittlieferanten

für

- das Schweizer Gewerbe
- die Öffentliche Hand

Kontakt
Siemens Leasing AG
Oliver Markant
Freilagerstrasse 42
8047 Zürich
Tel. 058 558 68 07
www.siemensleasing.ch

SIEMENS



Mit kleinen Kindern segeln: Tipps vom Fachmann

Vor dem Segeln Wer kleinere Kinder zum ersten Mal für mehrere Stunden mit an Bord nimmt, sollte sich über ihren «Informationsstand» bezüglich des bevorstehenden Abenteuers Klarheit verschaffen. Wissen sie, dass die Erwachsenen nicht in der Lage sind, eine harte Windböe «abzustellen»? Der Umgang mit der Angst unter dem Einfluss von Naturkräften stellt sich bei Kindern anders als bei Erwachsenen. Tipp: Vorbereitungsgespräche und Sicherheitsinfos (Rettungsweste, Soregeleine, Angst vor Krängung). Ganz wichtig scheint mir, mit Kindern frühzeitig Wetterbeobachtungen zu machen und Winde «sehen lernen».

Törnvorbereitung Eine «eiserne Sicherheitsration» ist empfehlenswert. Tipps: Im (aufgeladenen!) Handy Telefonnummern speichern von Seepolizei, Rega, erreichbaren SailCom-Bootsverantwortlichen und, falls nicht nur die eigenen Kinder an Bord sind, die

notigen privaten Notfalladressen. Aktuelle lokale Wetterberichte und Windprognosen (Seenprognosen) einholen und die Detailplanung des Törns immer danach ausrichten. Prüfung aller zu verwendenden Rettungswesten vor dem Auslaufen.

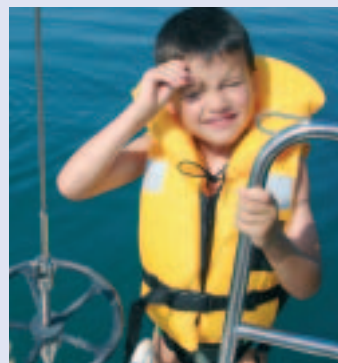


Foto: Beat Hugli

Schwimmwesten geben Kindern Sicherheit.

Apotheke Die obligaten «Bordapotheken» enthalten in der Regel gerade einmal etwas Material für eine provisorische Wundversorgung.

Tipp: Die eigene kindergerechte Notfall-Apotheke zusammenstellen – je nach Alter vom Pflasterli über individuell nötig erscheinende Medikamente bis zum Sonnenschutz.

Kinderprogramm Je nach Alter und Temperament wird es Kindern an Bord sehr bald einmal langweilig – vor allem, wenn sie nicht selber in die «Action» eingebunden sind und die Heimfahrt unter Umständen länger dauert als vorhergesehen. Tipp: Unterhaltsame altersgerechte Seemannschaft trainieren wie Trimmen, Bootkrängen, Knotenwettbewerb, Übungen mit einem Peilkompass oder einem Windmesser. Früh übt sich: Sind die Kinder einmal soweit, dass sie Rudergehen und einen Kurs halten können, ist es Zeit, dass sie auch das Beidrehen oder Notstopps trainieren.

Segeln Grundsätzlich tragen Kinder an Bord immer Rettungswesten. Tipp: Dem Revier und dem Wetter angemessene Kleidung inklusive Schuhwerk ist besondere Aufmerksam-

keit zu schenken. Müde Segler und «kalte Segler» sind schlechte Segler. Diese Formel aus der Seemannschaft gilt im übertragenen Sinn besonders für Kinder (Unfallgefahr).

Ernährung Dafür sorgen, dass regelmässig und genügend Getränke konsumiert werden – auch für Erwachsene sehr zu empfehlen. Schlechte Laune, Müdigkeit, beginnende Übelkeit haben sehr viel mit mangelnder Wasserzufuhr und falscher Ernährung zu tun, das gilt auch für die Seekrankheit!

Häufige Problemursache Wenn die «allmächtigen» Erwachsenen an Bord bei Wetterumschlag, Gewitterböen oder Manövern unsicher oder gestresst sind, überträgt sich ihre Angst immer auf die Kleinen sowie auf unerfahrene Mitsegler/-innen. Das ist nicht zu verhindern. Tipp: Versuch es nach dem Törn an Land mit einem möglichst gelassenen «Debriefing».

Silvio Kippe, Segelinstruktor

9. Mitglieder-Vollversammlung am 26. November 2006 in Winterthur

Zur jährlichen Mitglieder-Versammlung trafen sich an diesem trockenen Sonntag bereits kurz vor Mittag 58 Amtsträger/innen zum traditionellen Mittagessen als Dank für die geleistete ehrenamtliche Arbeit in diesem Jahr im Hotel Banana City in Winterthur. Bei einem Salat- und Pasta-Buffer wurden Erfahrungen und Informationen ausgetauscht und Ideen für die nächste Saison gesammelt.

Kurz nach 14 Uhr begrüßte Präsident Christian Schönholzer eine neue Teilnehmer-Rekordzahl von 148 SailCom-Mitgliedern, immerhin 10 Prozent aller Mitglieder, zur Versammlung, welche in diesem Jahr turnusgemäss in der Region Zürich/Ostschweiz stattfand.

Leider musste unser Geschäftsführer auch in diesem Jahr in der Jahresrechnung einen Verlust vorlegen, welcher mit 2242 Franken immerhin markant geringer ausfiel als im Vorjahr mit 19'466 Franken. Sehr erfreulich sind aber die weiterhin steigenden Mitgliederzahlen und Nutzungstunden.



Fast 150 SailCom-Mitglieder treffen sich zur Vollversammlung 2006 im Hotel Banana City.

Aufgrund der offensiven Abschreibungsstrategie konnte damit trotz des buchhalterischen Verlustes eine stille Reserve angelegt werden. Die Jahresrechnung wurde bei einer Enthaltung ohne Gegenstimmen angenommen, dem Verwaltungsrat die Décharge einstimmig erteilt und die Revisionsstelle wiederum für ein Jahr einstimmig gewählt. Nach der Festsetzung von Strategie und Jahreszielen durch den Verwaltungsrat zeigten die drei Regional-

leiter die Pläne für die Bootsflotte im neuen Jahr. Besonders interessant sind die neu geplanten Boote am Bodensee, welche das dortige Angebot noch weiter ausbauen. Im Anschluss an die Versammlung und einen kleinen Z'Vieri zeigte der beste Schweizer Match-Race-Segler, Eric Monnin, faszinierende Bilder von seinen Rennen und stellte sich den Fragen von Martin Hütte und aus dem Publikum.

Marcel Sohler, Geschäftsführer

VR-Präsident
Christian Schönholzer

SailCom auf Kurs!



Auch im Winter weht für SailCom ein Wind, der dank guten Skippern und geschickter Segelführung unsere Genossenschaft vorwärts bringt! Dies durfte ich wiederum an unserer Mitglieder-Vollversammlung feststellen. Wir konnten auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken und auf neue Angebote wie SailCom-Academy, neue Boote und Segelreviere hinweisen, neue Amtsträger vorstellen und zahlreiche Neumitglieder begrüßen. Auch der Blick in die Zukunft lässt guten Wind für einen interessanten Törn erwarten: Am Strategiewochenende Anfang November haben wir neue Weiterbildungsangebote geplant. Aber auch die vorliegende Seekiste zeigt – wir sind auf Kurs!

*Christian Schönholzer,
Verwaltungsratspräsident*

*Über das Fechten auf dem Wasser –
ein Interview mit*



Eric Monnin

An der diesjährigen Vollversammlung durften die Sail-

Com-Mitglieder sich auf einen besonderen Gast freuen: Eric Monnin, ein Steuermann, der mit seinen abenteuerlichen Erlebnisberichten aus der Welt des Match Race zu begeistern wusste. Als Team Sailcom haben die Brüder Monnin dieses Jahr in St. Moritz an der höchst dotierten Regatta in der Schweiz teilgenommen.

Im Gespräch mit Martin Hütte, Verwaltungsrat der SailCom, führte der beste Schweizer Segler (Welt-rangliste Nr. 13!) die neugierigen Zuhörer in die Grundprinzipien des Duellierens auf dem Wasser ein. Anders als beim Fleet Race treten beim Match Race immer nur zwei Schiffe pro Lauf gegeneinander an. Dabei spielt die 4-minütige Vorstartphase eine sehr wichtige Rolle. Wer sich hier durch geschicktes Manövrieren beim Startschuss in die bessere Position bringen kann, hat bereits einen grossen Vorteil herausgeholt, der ihm vom benach-

teiligten Schiff nicht mehr so leicht streitig gemacht werden kann. Es sei denn, der zurückliegende Steuermann erwischt den vorausliegenden in einer unaufmerksamen Sekunde auf dem linken Fuss und schnappt ihm die Führung durch geschickte taktische Überlegungen und Manöver ab, ohne dabei einen Penalty einzufangen. Sollte er aber die Wettfahrtsregeln verletzen, protestiert das angegriffene Schiff lautstark und streckt die Protestfahne in die Luft.

Besser zwei Protestflaggen

Das Schiedsrichterboot, das die duellierenden Schiffe auf der Regattabahn stets begleitet und ein Auge auf das regelgerechte Verhalten der beiden Rivalen hält, zeigt daraufhin mit den entsprechenden Fahnen an, ob dem Protest statt gegeben wird oder nicht. Natürlich gehört es zur Taktik, den Gegner zu einem Regelverstoss zu zwingen und ihm einen Penalty anzuhängen. Insbesondere während der Vorstartphase, aber auch während des ganzen Laufs, wird taktisch mit Regelkenntnissen jongliert und munter protestiert. Dabei darf man jedoch nicht vergessen, selber möglichst keinen Penalty einzufangen, um von der nachteiligen Situation des Gegners profitieren zu können und als erstes Schiff ins Ziel zu segeln. Und was man auch nie, nie verges-

sen dürfe, so Eric Monnin mit einem erfahrenen Schmunzeln im Gesicht, eine Ersatzprotestflagge auf das Schiff mitzunehmen. Denn man stelle sich vor, wie sich ein aggressiver Gegner freut, wenn man die nötigen Mittel, um gegen Regelverstösse zu protestieren, bei wildem Manövrieren aus den Händen verliert.

Während den spannenden und witzigen Geschichten von Eric Mon-

nin über Match Race und Profisegeln wurde immer deutlicher, dass das präzise und schnelle Bootshandling, die gute Nase für den Wind und ein taktisch-strategisch wacher und starker Geist die unabdingbaren Qualitäten sind, um gegen internationale Seglerpersönlichkeiten wie Peter Gilmour, Peter Holmberg und Jochen Schümann anzutreten.

*Susanna Steiner,
SailCom Race Group*



St.-Moritz-Matchrace: Team Kaenon (links) gegen Team SailCom (rechts) mit Eric Monnin

Foto: Max Ranchi



Erich Schwyn, Texter und Redaktor



Andrea Kippe, Redaktorin und Produzentin



Benedikt Stäheli, Redaktionsleitung

Im Februar 2001 erschien die erste «Seekiste» – gelayoutet in Word und mit einer Auflage von 800 Exemplaren. Heute haltet Ihr die 17. Seekiste in den Händen. Die Auflage hat sich seit der ersten Ausgabe mehr als verdoppelt, genauso wie die Mitgliederzahl unserer Genossenschaft. Das Pionierblatt in Zweifarbendruck mit briefmarkengrossen Schwarzweiss-Bildchen ist mit SailCom erwachsen geworden und hat sich zu einem zeitgemässen farbigen Heft gemausert, das seinen festen Platz in unserer Genossenschaft hat und neben der Homepa-

ge eine wichtige Informationsplattform für die SailCom-Mitglieder darstellt.

... ene mene mir und raus sind wir

Am Ruder stand während der ganzen sechs Jahre dieselbe dreiköpfige Crew: Benny Stäheli, Erich Schwyn und Andrea Kippe. Nun finden wir es an der Zeit, dass die «Seekiste» mit frischem Wind in die Zukunft gesteuert wird. Mit Kurt Keller konnten wir einen professionellen Blattmacher ins Boot holen, dessen deutliche Handschrift bereits diese Seekiste prägt. Mit einem lachen-

den und einem weinenden Auge und auf jeden Fall ein bisschen stolz haben wir Kurt das Kommando übergeben und sind gespannt auf die Entwicklung der «Seekiste». Damit der neue Chefredaktor nicht alles alleine machen muss, unterstützen ihn Erich und Andrea vorerst noch mit Beiträgen. Hiermit verabschiedet sich die «alte» Seekiste-Redaktion offiziell und wünscht Kurt Keller für sein neues Amt Text- und Zeilen(um)-bruch sowie immer eine Handbreit Papier unter dem Federkiel.

Andrea Kippe



Kurt Keller, Jahrgang 1950, Weiteres siehe Titelgeschichte. In meinem Berufsleben steht Kommunikation im Zentrum. Die Produktion von

Magazinen ist mir über Jahrzehnte ans Herz gewachsen. Herzlichen Dank der bisherigen Redaktion, mir ihre Seekiste anzuvertrauen! Ich möchte sie mit Herzblut weiterführen und als Instrument einsetzen, um Angebote und Wünsche der SailCom-GenossenschaftlerInnen zusammenzuführen. Begeistert, wie Regionenleiter und SailComAcademy bereits mit neuen Angeboten eingestiegen sind! Meine Pläne sind, die Seekiste ein Jahr lang zu führen. Dann möchte ich den Lead ab- oder in der Redaktion herumgeben und an einem integrierten Kommunikationskonzept für die SailCom arbeiten. Und vor allem immer auch leben, was die Basis unserer Genossenschaft ist: segeln!

Meinung

Segelschiffe teilen ist eine so bestechende Geschäftsidee, dass ihr der Erfolg fast sicher ist, und damit fast ebenso sicher einige Hürden auf dem Weg zum Erfolg.

Genossenschaften beginnen idyllisch, die Idee ist frisch, die Mitglieder sind voller Energie und kennen sich persönlich. Organisation und Kommunikation ergeben sich von selbst. Mit dem Wachstum zeigen sich allmählich Defizite der spontanen Kommunikation. Das erste be-

Mit klaren Zielen in die Zukunft

trifft Administration und Organisation. Die SailCom hat es sehr gut gemeistert, in erster Linie mit einer Webplattform, die in den Jahren ihrer Entstehung wegweisend war. Damit funktioniert sie bis heute gut und wächst.

Freude ist mehr als ein Nice to have

Heute, bei etwa 1500 Mitgliedern, die sich kaum mehr persönlich kennen, zeigt sich das zweite Defizit, der empathische Teil der Kommunikation: Freude, Begeisterung, Erfahrungen, Seefraus- und -mannsgarn und vor allem Wünsche. Das ist nicht nur bedauerlich, es schadet auch dem Geschäft der SailCom, wie sich in den letzten Jahren abzeichnet. Es ist ja weniger die Vernunft als die Freude, die uns zum Segeln antreibt.

Die Seekiste macht dieses Defizit etwas erträglicher. Persönlich und engagiert, farbig und freundlich kommt sie nach Hause, wo du sie geniessen kannst, wo Zeit für Träumereien und Pläne ist, gemütlich im Fauteuil. In der Redaktion versuchen wir, deine Wünsche zu antizipieren und gehen dabei von dem aus, was wir am besten kennen: unsere eigenen Wünsche.

Systematische Analyse gefragt

Früher oder später wird die SailCom aber nicht darum herumkom-

men, die Wünsche ihrer Mitglieder systematisch auszuloten und zu überprüfen, wie weit sich Angebot und Nachfrage entsprechen und was allenfalls an den Geschäftsabläufen und am Informationsfluss zu verbessern ist.

Als erstes muss sich unsere Genossenschaft folgende Frage zweifach stellen: Was kann sie tun,

- damit sie für die Benutzer attraktiver wird und diese die Flotte besser nutzen?
- damit sich die GenossenschaftlerInnen als stolze Mitbesitzer einer Segelflotte sehen, um die sie sich kümmern, sie gut frequentieren und für eine Ausweitung der Besitzerschaft besorgt sind?

Schon der erste Schritt lohnt sich

Die Erfahrung zeigt, dass sich für eine vorbehaltlose Analyse ein externer Partner am besten eignet. Das bedeutet eine Investition in der Grössenordnung eines neuen Schiffes, deren Nutzen sich erst nach Jahren wirklich abschätzen lässt. Aber bereits der erste Schritt ist Gold wert: Die SailCom muss sich klare Ziele setzen. Und wie viel einfacher ist es doch, auf ein Ziel hinzuarbeiten, als sich von einem unbefriedigenden Geschäftsgang lähmen zu lassen.

Kurt Keller
Redaktion Seekiste



RedaktorInnen gesucht

Die Seekiste sucht RedaktorInnen. Textkompetenz und redaktionsnahe Berufspraxis willkommen sowie ein komplementäres Profil zum jetzigen Redaktor: jung und/oder weiblich, Romand(e), als SeglerIn kompetent, ambitioniert, wettkampforientiert, SeeanstösserIn. Die Seekiste wird in Baden produziert. Die Produktionsplattform ist weborientiert, Distanz spielt eine untergeordnete Rolle. Geboten wird eine faszinierende Aufgabe mit Amtsträgerstatus. Mail seekiste@sailcom.ch



Cherchons rédacteurs(trices)

La rédaction de « Seekiste » recherche des rédacteurs(trices). Expérience professionnelle de rédaction souhaitable. Le profil idéal recherché, de préférence complémentaire à celui du rédacteur actuel, est : jeune et/ou femme, romand(e), navigateur/trice confirmé(e) qui aime relever les défis, orienté(e) vers la compétition, vivant près d'un lac. La « Seekiste » est produite à Baden. La plate-forme de production étant orientée « Web », la distance joue un rôle secondaire. Cette tâche passionnante donne le statut de membre avec fonction officielle. Mail seekiste@sailcom.ch



MeteorologInnen gesucht

«You dont need a weatherman to know which way the wind blows.» Wir folgen Bob Dylan und thematisieren ab der nächsten Ausgabe Zusammenhänge von Wetterlagen- und -winden, Thermik und Sturmgefahren. Bereits elementare Kenntnisse und das Wissen, wo man Informationen findet, verbessern die seglerische Ausbeute unserer beschränkten Freizeit wesentlich. Damit wir aber die artistische Freiheit nicht überstrapazieren, suchen wir MetereologInnen, die schreiben und/oder uns beraten. Mail seekiste@sailcom.ch

Kommen, sehen, segeln: vom Umgang mit Verantwortung

Startschuss für die Segelsaison 2007. Der Run auf die Einsegeltermine beginnt, die Bootsteams sind gefordert: Sie sollen die Segelkompetenz von Mitgliedern beurteilen und müssen auch mal «Nein» sagen, wenn das Können für die Freischaltung eines bestimmten Bootes nicht ausreicht.

Die Seekiste hat Sandro Fischer und Silvio Kippe über Segelkompetenz, Spielregeln und Konfliktmanagement befragt.

Seekiste: Sandro, du bist Segelschulbesitzer und stellst alle deine Boote der SailCom zur Verfügung. Welches ist das grösste Problem, das Nutzerinnen und Nutzer im Umgang mit den Booten haben?

Sandro Unklarheiten gibt es vor allem bei der Bedienung von Motoren. Es werden auch Schäden verursacht und dann nicht gemeldet.

Wie gehst du damit um?

Sandro Bei schweren Fällen rufe ich die Verursacher an. Beim Einsegeln weise ich darauf hin, dass Schäden sofort gemeldet werden müssen, auch wenn das den Leuten vielleicht peinlich ist. Bei Wiederholung wäre eine Sperrung denkbar, ist aber noch nie vorgekommen.

Mit der Einsegelregelung versucht SailCom, solche Schwierigkeiten zu minimieren. Was ist beim Einsegeln besonders wichtig?

Sandro Ich versuche, alle Details eines Schiffes zu erklären, denn es gibt von Boot zu Boot Unterschiede. Zudem sind die Hafensituation und die spezifischen Gegebenheiten des Vierwaldstättersees wichtig.

Sandro Fischer

ist SailCom-Mitglied und Besitzer der «Fischer's Segelschule» in Luzern. Die sechs Jachten seiner Schule sind im Nutzungsvertrag bei SailCom eingebunden. Als Bootschef in eigener Sache nimmt Sandro die meisten Einsegel-Termine selbst wahr.



Silvio Kippe

ist Regionalleiter Zürich/Ostschweiz und Segellehrer.

Er führt einzelne Einsegeln in der Region durch und steht «seinen» Bootschefs bei ihren Aufgaben mit Rat und Tat zur Seite. Als Initiator der SailComAcademy liegt Silvio besonders die seglerische Kompetenzsteigerung innerhalb der Genossenschaft am Herzen.

Woran merkt ihr, ob jemand kompetent genug ist, um ein bestimmtes Boot zu segeln?

Sandro Das ist bei unseren Einsegeln mit drei bis vier Personen auf dem Schiff schwierig zu sagen. Die Leute arbeiten als Team und ein einzelner kann seine Unsicherheit hinter der Gruppe verstecken. Ich muss also gut beobachten.

Silvio Kippe Ich beurteile grundlegende Segelkompetenz danach, ob jemand einen geraden Kurs fahren und die Bootsgeschwindigkeit einschätzen kann. Dazu schlage ich ein Quickstop-Manöver oder ein Beidrehen vor oder schaue, ob die Seglerinnen und Segler richtig auf Böen reagieren. Allerdings gibt es dabei ein Unsicherheitspotenzial, denn das Einsegeln wird ja – anders als die D-Scheinprüfung – bei Flaute nicht abgesagt. Wer aber nur mit dem Aussenborder eine kurze Runde dreht und vor dem Hafen rasch die Segel setzt und wieder runternimmt, kann die wichtigsten Punkte nicht testen.

Was sind die Konsequenzen?

Silvio Höherer Materialverschleiss, vor allem an der Segelgarderobe. Die Segelschäden an verschiedenen Booten in meiner Region zeugten letzte Saison wiederholt von unsachgemässer Behandlung durch ungeübte Nutzerinnen und Nutzer. Damit muss eine Genossenschaft aber leben, die bereit ist, jedes Boot 1500 Personen zur Verfügung zu stellen. Dafür haben die SailCom-Mitglieder die Chance, viele Segelerfahrungen zu sammeln, die sie sonst nirgends bekämen.

Kam es schon vor, dass ihr jemanden nach dem Einsegeln nicht freigeschalten habt?

Silvio Ja, bei mir zweimal.

Wie bringt man jemandem bei, dass er die Anforderungen für eine Freischaltung nicht erfüllt?

Silvio Unbedingt unter vier Augen. Und etwa im Sinne von: «Ich habe



Sandro Fischer führt «Fischer's Segelschule» in Luzern und kennt das Thema.

den Eindruck, dass du noch etwas mehr Übung brauchst.» Es ist wichtig, dann gleich konkrete Vorschläge zu machen und zum Beispiel einen Refresher anzubieten oder Mitsegelkontakte zu vermitteln. Die Betroffenen dürfen nicht alleine gelassen werden.

Wie war die Reaktion?

Silvio Die Mitglieder waren dankbar, dass ich ihnen eine Möglichkeit aufzeigte, sich seglerische Sicherheit anzueignen und besuchten einen Refresher. Einer der beiden Segler ist Familienvater und war sich sehr bewusst, welche Verantwortung er trägt, wenn er seine Familie mit an Bord nimmt. Die Einsegler und Einseglerinnen müssen wissen, dass auch sie diesbezüglich eine Verantwortung haben: Sie dürfen niemanden frei schalten, der das Boot offensichtlich nicht beherrscht. Hierzu gibt es klare, verbindliche SailCom-Richtlinien.

Wie soll der Einsegler damit umgehen? Das «Leider nein» hat doch Konfliktpotenzial.

Silvio Wenn eine Einseglerin oder ein Einsegler bei einem Mitglied ein ungutes Gefühl hat, muss sie oder er sich klar darüber werden, woher das kommt. Hatte das Mitglied eventuell einfach einen schlechten Tag? Fühlte es sich in

der Gruppe unwohl? Man kann das auch unter vier Augen ansprechen. Wenn die Diskussion unsachlich wird oder ein Konflikt droht, soll aber die Regionalleitung einbezogen werden. Als Regionalleiter gebe ich meinen Bootsteams Rücken- deckung, vermittele bei Meinungs- verschiedenheiten und Sorge dafür, dass die Mitglieder Hilfe bekommen. Nur zufriedene «Kunden» sind später auch gute Bootsutzer.

«Als Regionalleiter gebe ich meinen Bootsteams Rücken- deckung und Sorge dafür, dass das Mitglied Hilfe bekommt.»

Silvio Kippe

Die Saison 2007 steht vor der Tür. Ist das Einsegeln erst geschafft, steht dem Segelvergnügen nichts mehr im Wege. Wie benehmen sich «ideale» Bootbenutzerinnen und -benutzer?

Sandro Bei Problemen oder Unsicherheiten rufen sie uns an. Nach der Benutzung reinigen sie immer das Cockpit und spülen Picknick- Krümel mit einem Eimer Wasser weg. Die Segel werden sauber zusammengefasst, der Eintrag im Logbuch gemacht. Dann Hauptschalter aus und Persenning drauf. Kompetente Seglerinnen und Segler denken beim Bootshandling mit und versetzen sich in die Lage des Bootsbesitzers und des Nachbenutzers. Interview: Andrea Kippe



Die 2-Tage-2-Schiffe-Einsegeltörns sind ein Angebot der SailCom-Academy, das zur Tradition werden soll. Folgendes Datum steht fest, weitere auf Anfrage. Anmeldung und Info

www.sailcom.ch -> **Veranstaltungen**

4. bis 6. Mai 2007

Genfersee ab Vevey und Versoix

Boote Nomade 830 in Vevey, Elan 31 in Versoix (A-Schein)
Teilnehmer max. 8 (4 pro Schiff) plus Skipper

Preis CHF 180

Programm: Freitag um 17 Uhr Ablegen in den Häfen von Vevey La Pichette respektive Versoix. Kennenlernen von Crew, Boot, Region, Navigation und Windverhältnissen. Abends Anlegen in einem Hafen. Nachtsessen, Übernachtung an Bord (Schlafsack).
Samstag Ablegen und segeln, Segelmanöver je nach Wind, Spi, Reffen, Mann über Bord, Sicherheit an Bord. Abends laufen die beiden Schiffe denselben Hafen an und die Crews tauschen das Schiff. Gemeinsames Nachtsessen, Übernachtung an Bord.
Sonntag Einsegeln. Auslaufen und Zurücksegeln in den Heimathafen.

AUSGEBUCHT/COMPLET

Weitere Törns auf Anfrage/
Autres virées sur demande
westschweiz@sailcom.ch



Les virées de prise en main 2 jours -2 bateaux sont une offre de SailComAcademy qui doit devenir une tradition. La date suivante est fixe, d'autres dates sont possibles sur demande. Annonce et info www.sailcom.ch -> **manifestations**

Du 4 au 6 mai 2007

Lac Léman, de Vevey et Versoix

Bateaux Nomade 830 à Vevey, Elan 31 à Versoix (permis A)
Participants max. 8 (4 par bateau) plus Skipper

Programme vendredi à 17 heures départs des ports de Vevey « La Pichette » respectivement Versoix. Les équipages font connaissance du bateau, de la région, de la zone de navigation et des conditions de vent. Le soir, arrêt dans un port. Nuit à bord (sac de couchage).
Samedi Départ du port et navigation à la voile, manœuvres selon le vent (Spi, prises de ris), homme à la mer, sécurité à bord. Le soir, les deux bateaux se retrouvent dans le même port et les équipes changent de bateau. Nuit à bord.
Dimanche Prise en main du second bateau, navigation et retour au port d'attache du bateau.

2-Tage-2-Schiffe-Einsegeltörns auf dem Genfer- und Neuenburgersee

Zwei Fliegen auf einen Schlag: zwei Schiffe einsegeln und die Region Genfersee oder Neuenburgersee kennenlernen. SailCom-Academy bietet diese Wochenendkurse mit dem Ziel an, die Mitglieder bei ihren ersten Schritten in diesen grossen Revieren zu unterstützen.

Genfersee eröffnet die Reihe

Der erste Törn findet auf dem Genfersee statt, Daten und Details zur Veranstaltung finden unsere Leser in der linken Spalte, zu den Schiffen im Internet. -> **Flotte**

Am Freitagabend legt die «Tzigane» in Vevey ab, die «Iceboat» in Versoix, fast am anderen Ende des Sees. Die Crews segeln in den Abend, laufen einen Hafen für die Nacht an und weiter gehts am nächsten Morgen. Bereits vor dem Ablegen beginnt das Einsegeln und auch während der Fahrt üben wir immer wieder Manöver und Segeltechnik und hoffen, einer der vielen Genferseewinde – Joran, Bise, le Vent, Vaudaire, Morget, um nur einige zu nennen – macht mit. Wir lernen die wunderschönen Ufer des Genfersees kennen: am petit Lac die Villen von Hollywood Stars, am haut Lac die Rebberge

mit ihren malerischen Dörfern. Am Samstagabend laufen die beiden Schiffe denselben Hafen an, die Crews tauschen die Schiffe und verbringen den Abend zusammen. Am Sonntag segeln die Schiffe mit der neuen Crew, aber gleichem Skipper wieder in ihren Heimathafen zurück. Gegen 17 Uhr beenden wir den Törn. Läuft alles erfolgreich, können wir im SailComNet 16 Freischaltungen vornehmen.

Das Kulinarische soll beim ganzen Anlass nicht zu kurz kommen. Beizli gibt es genügend schöne bei oder in der näheren Umgebung der Häfen. Und beide Schiffe sind für Hobbyköche ausgerüstet mit Spiritus- bzw. Gaskocher und Geschirr. Wer sich auf den Törn vorbereiten möchte, dem sei der Hafen- und Seenfürer von Jean de Bosset empfohlen sowie -> www.ports-leman.ch

Markus Iseli



Lac Léman

Virées de prise en main 2-jours-2-bateaux sur les lacs Léman et de Neuchâtel

Connaître d'un coup deux bateaux et la région lémanique ou le lac de Neuchâtel. SailComAcademy propose ce cours de week-end dans le but d'accompagner ses membres dans leurs premiers pas dans ces grands bassins de navigation.

Le lac Léman trace la voie, données supplémentaires et détails du cours pour les lecteurs dans la colonne de gauche et sur Internet en consultant le détail des bateaux -> **La flotte**

Le vendredi soir, le «Tzigane» largue les amarres à Vevey, le «Iceboat» à Versoix, presque aux extrémités opposées du lac Léman. Les équipes naviguent le soir, font escale dans un port pour la nuit et continuent leur voyage le lendemain. La prise en main des bateaux débute avant même le départ du port. Afin d'affiner au mieux les manœuvres et la technique, il ne reste plus à espérer que les vents du Léman – le Joran, la Bise, le Vent, le Vaudaire, le Morget pour n'en citer que quelques'un – seront de la partie.



Lac de Neuchâtel

Nous apprenons à connaître les magnifiques côtes du lac Léman : sur les rives du « petit Lac » les villas des stars d'Hollywood, vers le « haut Lac » les vignes et des villages pittoresques. Le samedi soir, les deux bateaux font escale dans le même port, les équipes échangent les bateaux et passent ensemble la soirée. Dimanche, les bateaux avec la nouvelle équipe mais le même Skipper, retournent à leur port d'attache. Vers 17 heures, la croisière se termine.

Si tout se passe bien, 16 bateaux supplémentaires peuvent alors être libérés dans le SailComNet. L'aspect culinaire ne devant pas être lésé, de nombreux restaurants se trouvent dans les abords immédiats des ports, sans compter que les deux bateaux sont équipés de petites cuisines avec réchauds à gaz ou alcool et vaisselle. Pour la préparation à cette petite virée, nous conseillons le « guide du Léman » de Jean De Bosset et le site -> www.ports-leman.ch

Crociera di 2 giornate con introduzione per 2 barche sul Lago Maggiore e sul Lago dei Quattro Cantoni

Unire l'utile al dilettevole: nella regione Svizzera centro-sud verranno organizzati nel quadro del programma di formazione "Sailcom Academy" alcune crociere di 2 giorni con introduzione per 2 barche a vela.

Nuove esperienze

Scopo della crociera è l'acquisizione di nuove esperienze e la conoscenza delle 2 barche. Il lago dei Quattro

Cantoni e il Lago Maggiore possono offrire molto. Potrete apprendere da provati skipper non solamente le manovre nautiche, ma anche le particolarità meteorologiche delle regioni visitate.

Manovre nautiche

In una crociera di 2 giorni c'è sufficiente tempo per riprendere qualche manovra dimenticata o prati-

carle per la prima volta, come ad esempio il Quick Stop.

Momenti conviviali

Naturalmente anche la gioia di navigare non sarà da meno. E la sera, nel porto, vi sarà spazio per dei momenti conviviali di tradizione marinara.

*Peter auf der Maur,
responsabile regione centro/sud*



Lago Maggiore



Vierwaldstättersee

2-Tage-2-Schiffe-Einsegeltörns auf dem Lago Maggiore und auf dem Vierwaldstättersee

Das Schöne mit dem Nützlichen verbinden: In der Region Zentral- und Südschweiz bieten wir im Rahmen des Weiterbildungsprogramms «Sailcom Academy» 2-Tages-2-Schiffe-Einsegeltörns an. Ziel ist es, gemeinsam Neues zu erleben und zu lernen. Die Seen der Region, der Vierwaldstättersee und der Lago Maggiore haben viel zu bieten.

Zeit für Manöver und Seemannsgarn

Lernen Sie von erfahrenen Skippern nicht nur die Handhabung der Schiffe, sondern auch die geografischen und meteorologischen Besonderheiten der besegelten Region kennen. Auf einem 2-Tages-Törn ist auch genug Zeit, um mal wieder vergessene Manöver zu üben oder diese überhaupt einmal anzu-

wenden, zum Beispiel den Quick-Stop und andere. Selbstverständlich soll aber auch der Spass am Segeln nicht zu kurz kommen. Und wenn wir am Abend in einem Hafen liegen, geniessen wir gemeinsam bei einem Schlummertrunk Seemannsgarn.

*Peter Auf der Maur, Regionalleiter
Zentral- und Südschweiz*



Le crociere di 2 giorni con introduzione per 2 barche sono un'offerta della SailcomAcademy, che vuole diventare tradizione. Le seguenti date sono fissate, altre seguiranno in internet. Iscrizioni e informazioni www.sailcom.ch -> [Veranstaltungen](#)

19./20. Maggio 2007

Lago Maggiore da Porto Ronco

Barche H-Boot e Red Fox

Partecipanti max. 7 più 2 Skipper.

Prezzo circa CHF 200

Programma 1. giornata Conoscenza equipaggio e imbarcazione, regione, navigazione, venti locali. Circa 18.00 attracco a Cannero. Cena a terra. Pernottamento a bordo (portare sacco a pelo) o su richiesta in un Albergo.

2. Giornata Partenza, a seconda dei venti in direzione di Ronco o in direzione sud. Manovre, terziarolare, uomo in mare, sicurezza a bordo, ca. 17.00 ritorno a Ronco.



Die 2-Tage-2-Schiffe-Einsegeltörns sind ein Angebot der SailCom-Academy, das zur Tradition werden soll. Folgendes Datum steht fest, weitere folgen im Internet. Anmeldung www.sailcom.ch -> [Veranstaltungen](#)

19./20. Mai 2007

Lago Maggiore ab Ronco

Boote H-Boot und Red Fox

Teilnehmer max. 7 plus 2 Skipper.

Preis CHF ca. 200

Programm 1. Tag 11 Uhr Ablegen ab Hafen Ronco. Kennenlernen von Crew und Boot, Region, Navigation, Windverhältnissen. 18 Uhr Anlegen in Cannero. Nachtessen an Land. Übernachtung an Bord (Schlafsack) oder auf Wunsch und Anmeldung in einem Albergo.

2. Tag: Ablegen, dann je nach Wind Richtung Ronco oder weiter Richtung Süden. Segelmanöver, Reffen, Mann über Bord, Sicherheit, ca. 17 Uhr Ankunft in Ronco, Rückreise

Datum noch offen -> [Veranstaltungen](#)

Vierwaldstättersee ab

Luzern Tribschenhorn

Boote Blickensdorfer Kristall, Comet 800, Moser 2, Comet 850

Teilnehmer je 2-4 plus Skipper

Preis noch offen -> [Veranstaltungen](#)

Programm 1. Tag 11 Uhr Ablegen ab Luzern, Kennenlernen von Crew, Boot, Region, Navigation und Windverhältnissen, ca. 18 Uhr Anlegen im Gersauerbecken/Region Brunnen, je nach Wind. Nachtessen an Land. Übernachtung an Bord (Schlafsack).

2. Tag Ablegen, Segelmanöver, Reffen, Sicherheit an Bord, ca. 17 Uhr Eintreffen in Luzern.



Markus Iseli

Fährt man mit dem Zug von Zürich oder Bern Richtung Lausanne oder Genf, wird man an einer bestimmten Stelle von einer atemberaubenden Aussicht über die Weite des Genfersees erfasst. Dort findet man scheinbar immer wieder Retourbillets neben den Gleisen, in den

Rebbergen. Weshalb? Ganz einfach. Deutschen sind so hingekommen ob dieser landschaftlichen Schönheit, dass sie sich schwören, nicht mehr nach Hause zurückzufahren und werfen wie Hans im Glück die Rückfahrkarte fort.

Was hat das mit Sail-Com zu tun? Tatsache ist, dass die Hälfte der in der Beilage vorgestellten Familienschiffe auf den fünf Seen der Westschweiz stationiert ist.

Der Genfersee ist der grösste See der Schweiz. Seine vielen Häfen auf Schweizer wie auch auf französischer Seite erfreuen durch ihre Gastfreundschaft. Die lange Reise lohnt sich



Zum Dableiben schön: der Genfersee

auf jeden Fall, wie die Anekdote zeigt. Vor allem, wenn es um einen Aufenthalt von mehreren Tagen geht – siehe dazu den Beitrag über den 2-Tages-Törn auf Seite 8. Aber auch der Bieler, Neuenburger und Murtensee, von der Zentral- und Ostschweiz auf dem Weg zu Genfersee, sind den meisten noch in guter Erinnerung von der Expo 02. Spätestens seit da dürfte bekannt sein, dass diese drei Jura-Seen untereinander mit schiffbaren Kanälen verbunden sind. Dies macht das Segelrevier sehr viel grösser und interessanter, für Segelschiffe

ist dazu jedoch eine Mastlegevorrichtung notwendig. Der Thunersee besticht in erster Linie durch seine Nähe zu den Alpen. Deshalb gehören auch im Sommer Schnee aus nächster Nähe zur Szenerie. Die thermischen Winde sind hier so zuverlässig, dass man beinahe die Uhr danach richten kann.

Ich freue mich, wenn viele Mitglieder

der durch diese Seekiste aufgemuntert werden, unsere Schiffe für einen längeren Törn zu nutzen!

Markus Iseli, Regionalleiter Westschweiz

**Der Chef empfiehlt**

Hafen- und Seeführer von Jean de Bosset für den Lac Léman/Genfersee, ISBN 2-9700203-1-9

Recommandation du chef

Les cartes marines de Jean de Bosset
3 lacs/3 Seen, ISBN 2-9700203-7-8



Die «Argonauta»: eine gute Wahl im Bielersee und ideal für 3-Seen-Törns

Die Argonauta (C&C 25) – eine Konstruktion aus dem Hause Cuthbertson & Cassian, einem der modernsten und grössten Konstruktionsbüro Nordamerikas – wurde 1976 von vielen Jachtjournalisten als die schnellste und zweckmässigste aller 25-Fuss Segeljachten angesehen.

Mastlegen ist einfach und lohnend im 3-Seen-Revier

Eine elegante und durchdachte Vorrichtung erleichtert das Mastlegen erheblich: Zwei Jütbäume, neben den Wanten verankert, führen den Mast beim Legen, und eine Talje erleichtert einem das Stellen, das vom Cockpit aus möglich ist. Eine zweite Person muss den Mast seitlich führen. Mit dem gelegten Mast kann unter Motor direkt in den Kanal eingefahren werden und nach abwechslungsreicher Fahrt tut sich die Weite des Neuenburgersees auf. Es empfiehlt sich, den Mast in einem nahegelegenen Hafen (z.B. St-Blaise) zu stellen, um dann unter Segel den grossen Binnensee zu durchpflügen. Etliche Häfen laden zum Anlegen ein, eine weitere



Frisch revidiert und mit neuem Unterwasserschiff: Die «Argonauta» ist voll im Schuss für die neue Saison.

Möglichkeit ist das Vor-Ankergehen, um dann in Ruhe übernachten zu können. Eine fest montierte Badeleiter erlaubt eine erfrischende Abkühlung im See, eine Toilette ermöglicht ein problemloses Übernachten auch mit Kindern. Am Morgen sorgt ein leistungsstarkes Spiritusrechaud für einen frischen Kaffee oder eine heisse Milch.

Auch einfachere Törns auf dem Bielersee sind möglich. Ein schöner Ort ist etwa die St. Petersinsel, wo einst Jean-Jacques Rousseau wirkte. Das Restaurant ist sowohl in Bezug auf Essen wie auch Atmosphäre zu empfehlen. Anlegeplätze gibt es genügend. Ein anschliessendes Erkunden des Ufers zwischen Lüscherz und Erlach vom Schiff aus

ist sehr reizvoll. Frischt der Wind auf, so setzt man ab Windstärke 3 mit Vorteil die kleinere Fock und reduziert die Fläche des Grossegels aufs erste Reff. Damit lässt sich sorglos weitersegeln, das Schiff zeigt sich als stabiles und schnelles Boot. Ein zuverlässiger Motor gibt weitere Sicherheit.

Urs Vökt, Bootschef «Argonauta»

Le «Calliope» et le lac de Neuchâtel: une symbiose bien réussie

Amariné au Port de Chevroux, localité vaudoise sur les bords du lac Neuchâtel, le Calliope est idéal pour les croisières d'un week-end ou de quelques jours en famille et entre amis afin de découvrir les beautés des rives Nord et Sud du Lac de Neuchâtel.

La «Camarque suisse»

Avec un tirant d'eau de seulement 1,1 m, le Calliope comporte l'avantage de pouvoir accéder aisément aux eaux peu profondes des rives Sud du lac appelées aussi «Camarque suisse». Il suffit alors de jeter l'ancre le long des quelques 40 km sur lesquels s'étend entre Yverdon et le canal de la Thielle la réserve naturelle de la grande Cariçaie. Quoi de plus merveilleux ensuite pour petits et grands d'effectuer quelques plongeon ou de prendre un bain de soleil sur les ponts arrière ou avant du bateau qui disposent tous les deux de suffisamment de place. Durant la croisière, il vaut également la peine de se munir de jumelles pour observer la faune et les



Une croisière agréable en famille pour découvrir les splendides rives du lac de Neuchâtel

oiseaux en particulier. Le site héberge en effet la plus importante colonie d'oiseaux nicheurs de Suisse.

A l'intérieur de la cabine dans laquelle on peut se tenir sans problème debout, on trouve un petit espace cuisine avec deux réchauds à gaz et un petit évier, une grande table autour de laquelle jusqu'à huit personnes peuvent prendre place et un petit espace fermé comprenant des toilettes chimiques, facilité se révélant particulièrement pratique et confortable surtout avec les enfants. Le soir, la table et les bancs se transforment en un vaste lit pouvant sans problème recevoir 4 adultes

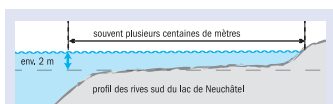
alors que de chaque côté du pont arrière se trouvent deux couchettes. Avec ces généreuses dimensions (longueur de 8.6 m, largeur 2.95 m), on ne se sent pas à l'étroit et les enfants bénéficient de suffisamment d'espace pour se mouvoir librement dans l'attente de faire escale dans un des nombreux ports répartis tout au tour du lac. Avec un poids de quelque 3'000 kilos pour une part du lest de 1'100 kilos, le Calliope offre en plus l'avantage d'être un bateau d'un haut niveau de sécurité, aspect non négligeable surtout lorsque des petits matelots sont de la croisière.

Réduction du tarif

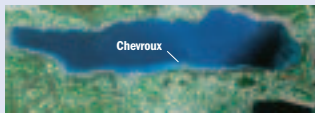
Les tarifs pour le «Calliope» ont pu être revus à la baisse pour 2007 et s'élèvent désormais à:
fr 38/190 pour les jours ouvrables
fr 48/240 pour le dimanche et les jours fériés.

Preissenkung

Die Preise für die SailCom-eigene «Calliope» konnten für 2007 gesenkt werden und betragen neu CHF 38/190 werktags
CHF 48/240 an Sonn- und Feiertagen.



Les rives peu profondes du lac de Neuchâtel se voient presque mieux depuis l'espace que depuis le bateau.



Salon du nautisme du CCS groupe à Genève: une affaire d'enthousiastes de SailCom

Pour la deuxième fois depuis que SailCom est implanté dans la région de Genève, plus précisément à Port Choiseul, la section CCS-Genève nous invite à participer avec un stand de démonstration afin de présenter la coopérative aux visiteurs du salon nautique. Ce petit salon sympathique a été ouvert par le toujours dynamique Daniel Rossier qui a salué les participants avec sa verve habituelle et souhaité bonne fortune à tout le monde. A l'image des grands salons que nous connaissons, des stands multiples et divers se sont serrés dans la salle mise à disposition dans l'ancienne caserne militaire tout en laissant une grande surface pour les plaisirs de la bouche avec boissons et succulents menus du skipper



Ce salon convivial facilite les contacts.

pendant les deux jours, l'entrée étant gratuite.

C'est avec plaisir, merci Marcel avec son accord, que nous avons monté un stand, certes modeste mais avec l'enthousiasme des participants qui sont Jean-Pierre Pellaton parrain de l'«Iceboat», bateau immatriculé à Genève, Dodi propriétaire du ba-

teau de Founex, Jean-Charles du «Tina», Rainer Hochreutener, Roberto Dapozzo comme l'année dernière, Bruno Weichlinger venu en moto (quel courage !) et le sourire et les amuse-gueules de la présentatrice Rita et son inséparable Isis. Merci à tout ce petit monde qui ont jeté l'ancre à Genève pour donner de leur temps à notre cause.

Fréquentation en augmentation

La particularité de ce salon est d'être convivial de par ses exposants pour la plupart de la région de Genève, ce qui permet de faire des contacts plus facilement avec de futurs membres potentiels.

La fréquentation fut bonne, en augmentation par rapport à l'année dernière. Des jeux et concours fu-

rent organisés par différents exposants avec prix alléchants à la clé comme des voyages organisés par des agences locales. Des idées à creuser pour SailCom.

Malgré la date tardive, nous avons tout de même enregistré durant ce salon, des inscriptions pour des initiations sur le Iceboat. Ce sont quatre futurs membres qui, avec Didier et Jean-Charles se chargeront d'opérer cette sortie automnale de fin d'année.

Nous espérons que cela relancera quelques envies Outre-Sarine ! Avec le plaisir de voir de nombreux membres SailCom Romands et Suisse-Alemands nous trouver de ce côté de ... la barrière, Bon Vent!

Jean-Charles Felli, responsable des bateaux du lac de Genève



Peter Auf der Maur

«Jahrgang 1966, aufgewachsen in

Schwyz, Brunnen und Goldau, kaufmännisch-gastronomisch-touristische Grundausbildung, viel gereist, fünf Jahre als Reiseleiter. Arbeite als Projektleiter in der Hotelinformatik und habe gerade die Weiterbildung zum Ausbilder mit eidg. FA abgeschlossen. Segle erst seit zwei Jahren und bin seit anderthalb Jahren SailCom-Mitglied, weil man verschiedene Schiffe und Seen kennenlernen kann. Zudem kann ich so jederzeit spontan und stundenweise segeln. Im Umkreis

von zehn Minuten habe ich drei und innerhalb von zwanzig Minuten weitere neun SailCom-Schiffe zur Verfügung, eines ist immer frei. Habe fast die Hälfte aller SailCom-Schiffe eingesegelt und bin derzeit am Sammeln von Meilen- und Erfahrung für den Hochseeschein. Nächste Destination ist Brasilien, wo ich mit Peter Blumer, Bootschef H-Boot Ronco, auf einen 2-Wochen-Törn gehe.

Als Regionalleiter möchte ich mithelfen, den Zustand und die Nutzungen der Schiffe zu verbessern. Insbesondere das Tessin möchte ich fördern als Ganzjahresdestination mit sehr guten Segelbedingungen. Mit regelmässigen regionalen Amtsträger- und Mitgliedertreffen möchte ich zudem den Austausch unter den SailCom-Mitgliedern fördern.

Ziele 2007 Aufbau einer regionalen Webseite mit Seeninformationen, 2-Tagestörn-Angebot auf dem Vierwaldstättersee und Lago Maggiore (siehe Seite 9).

«Blickenstorfer Kristall» mit neuer Persenning und neuem Motor

Unser elegantes Nostalgieboot «Blickensdorfer Kristall» im Hafen Tribtschenhorn zeigt sich diese Saison mit leichter, handlicher Persenning. Das Schiff ist so rascher vorbereitet.

Dank Retourgang gleitet das Boot mit dem neuen Motor elegant aus der Box. Das nervige Drehen des Antriebs um 180 Grad für Rückwärtsfahrt ist Geschichte. Bei der Winterüberholung ist es den Bootschefs gelungen, mit ihren Streicheleinheiten ihre höfliche, freundliche Art auf das Boot zu übertragen. Ohne Persenning zeigt die «Blickensdorfer Kristall» ein unverkennbares, stilles Lächeln. es



Foto: www.meyerfoto.ch

Die «Kristall»: Nostalgie mit neuer Technik

Vom Klappern der Zoccoli und anderen Tessiner Spezialitäten: Segeln in der Sonnenstube

Porto Ronco, der Heimathafen unserer Boote, liegt zwischen Ascona und Brissago. Als in Ascona die Flaniermeile am See noch den Hühnern gehörte, befürchtete Erich Mühsam, dass hier dereinst ein Kurort entstehe, wo asthmatische Tanten für ihre hühnerbrüstigen Nichten eine passende Partie suchen. Die heutige verkehrsfreie Piazza Motta, eine Augenweide mit zauberhaftem Ausblick, ist aber für alle da. Clowns aus Dimitris Schule parodieren gekonnt die Posen der Spaziergänger und Strassenkünstler aller Art unterhalten das Volk.

Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte

Brissago, die Fabrik, wo Frauen den Herren die Zigarren rollen, nicht auf ihren Schenkeln, wie fälschlich geflüstert, entstand als Konkurrenz zur österreichischen Tabakregie. Dies und Deftigeres noch, aus dem Mund einer 92-jährigen «Sigaraia» im Buch «Das Klappern der Zoccoli, Literarische Wanderungen im Tessin», ISBN 3-85869-196-8, ist ein lohnender Einstieg in den Ticino. Nur zum Segeln hinzufahren, wäre wirklich schade. Schon die Anfahrt mit der Gotthard-Eisenbahn, diesem Jahrhundertwerk, das heute noch fasziniert, ist ein Genuss. Wie die mit den Kehrtunnels nur am richtigen Ort wieder herausgekommen sind? In der Leventina beleben nach Regentagen rauschende Wasserfälle die beeindruck-

kenden Bergflanken. Wo sich das Tal öffnet, leuchten vom Herbstlaub vergoldete Wälder vor dem Lichtblau des südlichen Himmels.

Anfahrt und Versorgung

Wichtig ist, Porto Ronco anzupeilen und nicht etwa Ronco sopra Ascona. Es gibt noch weitere Roncos im Gebiet. Die Koordinaten der Kantonsstrasse beim Hafen sind gemäss Gitter der Landeskarte 699500/110670 oder nach Breite und Länge 46-08,4 N und 008-43,6 E. E steht für das französische Est, damit das O von Ost nicht als Null gelesen wird. Der Hafen verfügt über einen kleinen Kiosk, ausserhalb der Saison mit unsicheren Öffnungszeiten. Der zum Hafen gehörende Parkplatz hat in der Sai-

son nicht immer freie Plätze. Schwimmer können im See baden und im Hafen-WC kann mit etwas Umsicht auch ein Chemieklo geleert werden. Die nächste Einkaufsmöglichkeit ist Brissago (3 km). Im dortigen Hafen sind Anlegemöglichkeiten. Das Ortszentrum ist etwa 500 m entfernt.

Revierinformationen

Dank der 5-Tage-Wetterprognose (Buchelis Orakel) ist es möglich, sich rechtzeitig eines der beiden Boote zu reservieren. Der Nachmittagswind bläst bei strahlendem Wetter von Süden in konstanter Stärke mit etwa 3 Beaufort. Es lohnt sich, nach dem Auslaufen zuerst aufzukreuzen, um die Wirkung des Windes zu spüren. Mit raumem

Wind ist die Rückkehr in den Hafen einfacher. Von den Berghängen können uns auch kräftige Fallböen überraschen. Der Nordföhn ist gefährlich stark, auch mal mit 9 Beaufort. Beim Einsegeln mit einem Zehnmeter-Dickschiff war das ein Eldorado. Für eine Familie mit Kindern und mit unseren Booten bezeichne ich den Nordföhn als gefährlich. Die Feuer der Sturmwarnung finden wir an der Nord- und Südspitze der Brissago-Inseln. Die Prognosen sind für Nordföhn ziemlich zuverlässig. Überrascht er uns, sind gegenüber der Brissago-Inseln am Ostufer ruhigere Verhältnisse, um ohne Hektik ein Reff einzubinden oder die Segel zu bergen und mit Motor einen Schutzhafen anzulaufen. Deren Standortkenntnisse gehört zur Törn Vorbereitung.

Segeln zu den Vier Jahreszeiten

Auf dem Lago Maggiore segeln wir vor einer traumhaften Kulisse, im Frühling mit dem Rosalicht der untergehenden Sonne auf den schneebedeckten Berggipfeln. Dem Ufer entlang geniessen wir die Parade der Palmen und der üppigen Blumenpracht. Im Herbst kreuzen wir vor den sonnendurchfluteten Wäldern und beim Einnachten untermalen wir die Stimmung mit einer Vivaldi-Oper bei der Ehrenrunde vor Asconas beleuchtetem Lungolago. Das läutert den Geist und erfrischt das Herz. Erich Schwyz



Foto: Andreas Neumann

Sant' Appollinare, die kleinere der Brissago-Inseln, im Nordwind

«Die fast sechs Knoten Wind setzt die neue Kiebitz 22 in nahezu fünf Knoten Fahrt um! Läge nicht das Hand-GPS neben mir, könnte ich es kaum glauben.» Zitat aus dem Testbericht im «Segeln»-Heft vom letzten Herbst. Hoffentlich wird das bald auch zum Erfahrungswert von SailCom-Mitgliedern. Denn die Kiebitz 22, ein flitziger kleiner Familienkreuzer mit tiefem, geschütztem Cockpit, ist die eine unserer zwei Neuerwerbungen in der Region Zürich/Ostschweiz. In Steckborn am Untersee hat SailCom für den Segler einen neuen Liegeplatz bekommen.

Anfang April gehts ins Wasser

Anfang April wird das Boot in dem neu zu erschliessenden Revier zu Wasser gelassen, gefolgt von einer



Die 22-Fuss-Jacht ist erstaunlich geräumig.

feierlichen Schiffstaufe und verbunden mit Schnuppersegeln. Die Einsegeldaten werden auf der Homepage ab ca. Mitte März zu finden sein. Laut Testbericht ist «die Kiebitz (Riss des Niederländers Van der Rest) ein ungemein praktischer Kleinkreuzer – viel Stauraum, grosse Backskisten und lange Kojen machen den Familienkreuzer törntauglich. Eine dicke Scheuerleiste hilft bei unsanften Anlegern...» Wer das Boot jetzt schon näher kennenlernen möchte, dem sei der «Segeln»-Testbericht empfohlen:



Frisch ab Werft: Die Kiebitz 22 in Steckborn wartet auf ihre ersten Entdeckungsreisen auf dem Untersee.

www.kiebitz-yachten.de/kiebitz-22-testbericht.html

Das neue Revier

Der Teil des Bodensees westlich von Kreuzlingen/Konstanz besteht aus den drei zusammenhängenden, 15–20 km langen Becken Untersee, Zellersee und Gnadensee mit der Halbinsel Reichenau im Zentrum. Weitgehend unberührte Naturufer mit schönen Ankerplätzen und lauschigen Beizen säumen vor allem die EU-Ufer. Ein Revier, das sich in der Tat zu entdecken lohnt.

Silvio Kippe

Regionalleiter Zürich/Ostschweiz



Auch im Osten steht eine Taufe bevor

Die Holzjacht «Albatros» in der östlichen Ecke des Bodensees hat ausgedient und wird abgestossen. Ersetzt wird das Boot durch eine robuste und wesentlich pflegeleichtere Dufour 1800, ein durch uns neu erworbenes Boot, das sich ausgezeichnet für mehrtägige Törns auf dem «Schwäbischen Meer» eignet. Überdies erhält SailCom in der im Entstehen begriffenen Steganlage von Altenrhein einen entsprechend grösseren Liegeplatz. Bis dieser fertiggestellt ist, finden SailCom-Mitglieder die neue, ebenfalls

noch zu taufende Dufour 1800 unmittelbar neben der Steganlage in der Rheineck-Marina. In unmittelbarer Nähe, in Goldach, befindet sich der Liegeplatz der bereits seit 2006 für SailCom im Nutzungsvertrag eingesetzten Dufour 1800. Dank der guten Zusammenarbeit mit ihrem Eigner, Benno Heer, war es möglich, gleich für beide Boote zwei identische führerscheinfreie Schachtmotoren mit Fernschaltung zu beschaffen, was die Nutzungssituation für SailCom wesentlich attraktiver macht. *sk*

Neuer Hafenplatz am Walensee: Mühlehorn

Im letzten Winter ist die Surprise am Walensee, SailComs «Fjordrevier», ausgiebig renoviert worden.

Günstiger und näher bei Zürich

Nun ist es zudem dank der Initiative des Bootsteams möglich geworden, das Boot ein Stückweit näher an Zürich in Mühlehorn in einem attraktiven und notabene auch kostengünstigen neuen Liegeplatz unterzubringen. Der Hafen ist gesichert, beim Eingang werden unsere Mitglieder im SailCom-Kasten den Hafenschlüssel finden. Das



Gute Winde: 420er-SM 2005 vor Mühlehorn

Bootsteam wird auf der Homepage einen entsprechenden Hinweis anbringen. *sk*



Foto: Rosmarie Staub

Der Rückblick

War das wieder ein aktives Jahr für die SailCom Racegroup! Wir starteten auf virtuellen Booten bei Marcel Güttingers Wintertraining ins neue Jahr, wo wir uns etwas an die Regeln und taktischen Manöver gewöhnen konnten. Ende April gingen wir mit Vortragenden aus unseren Reihen an einem Theorieabend alles durch, was an einer Regatta so wichtig ist: Vorbereitung, Grundregeln, Wind und Wetter, Segeltrimm sowie Taktik am Start, auf der Kreuz und unter Spi.

Regattasaison

Theoretisch gestärkt, nahmen kurz darauf vier Boote mit SCRG-Leuten an der ersten Yngling-Regatta 2006 am Thunersee teil. Mit dabei auch der SailCom-Yngling «Lolita», der mit Thomas Kristiansen an der Pinne hinter dem Boot mit einheimischen Cracks souverän auf Platz zwei landete. Weiter gings in der zweiten Maihälfte am Hallwilersee und dann Anfang Juni auf dem Zürichsee, wo sechs Ynglinge mit SCRG-Besatzung an der Langstreckenregatta Züri-Rappi teilnahmen. Ein Wochenende später segelten

ebensoviele Boote mit Racegruppen an der Regatta vom Zürcher Segelclub mit. Hier gewann die «Lolita». Noch vor den Sommerferien waren wir in Steckborn am Untersee zu Gast.

SM als Höhepunkt

Im Juli hielt ein Boot die SCRG-Flagge im Ausland hoch: Patrick Haag mit Peter Wider und Eric Cattaldi nahmen an den Yngling-Weltmeisterschaften in La Rochelle teil. Sie beendeten den Event als 29. von 42 Booten. Es folgte eine Serie von Regatten auf dem Zürichsee: Das Old Fashion Race, organisiert vom Zürcher Yachtclub, die Thalwiler-Regatta und dann als Saisonhöhepunkt die Schweizermeisterschaft, organisiert durch den Zürcher Segelclub. Die SCRG-Beteiligung war an diesen Events besonders hoch, am Old Fashion Race stellten wir sogar die Mehrheit der Boote. Die Saison war aber noch nicht zu Ende: Die Regatten Anfang Oktober in Spiez am Thunersee und eine Woche später zurück wieder am Zürichsee beim Zürcher Yachtclub rundeten unsere Saison ab. Ausführliche Berichte und auch Bilder

sind auf unserer Seite www.scrgr.ch zu finden.

Regattatraining macht Spass

Viel Spass hatten wir am dienstäglichen Regattatraining, das vom Zürcher Segelclub organisiert wird: Auch hier stellten wir häufig die Mehrheit von den bis zu 14 teilnehmenden Ynglingen. Die «Halb-sieben-Uhr-Brise» liess uns praktisch nie im Stich, so dass es auch im Unteren Becken des Zürichsee immer einen Trainingslauf gab. Die monatlichen Spittrainings wurden fleissig besucht. Zudem konnten wir neue «Regattaangefressene» dazugewinnen, die unseren guten Geist pflegen und die Sailcom Racegroup zu dem machen, was sie ist: eine aktive und attraktive Regattagemeinschaft!

Der Ausblick

Auch für 2007 haben wir den einen oder anderen Leckerbissen für den Regatta-Anfänger wie für den - Profi: Einer davon ist der Theorieabend, den wir noch vor Anfang der Segelsaison durchführen und an

dem wichtige Themen des Regattasegelns vorgetragen und diskutiert werden.

Ein weiterer ist das Regattatraining, das vom Zürcher Segelclub (ZSC) organisiert wird und an dem wir uns mit bis zu acht Ynglingen (vier davon sind Sailcom-Boote) beteiligen. Es findet jeden Dienstagabend von Anfang Mai bis Ende September im Unteren Zürichseebecken statt. Auch Anfänger sind herzlich eingeladen, dort einmal reinzuschneppern. Mit einem Email an regattatraining@gmx.ch kann man sein Interesse an unseren Aktivitäten anmelden und wird so immer auf dem Laufenden gehalten.

Ebenfalls während der Segelsaison werden wir Spinnaker-, Trimm- und Regattatheoriekurse durchführen. Sobald diese ausgeschrieben sind, kann man sich via ausbildung@scrgr.ch dort anmelden.

An den offiziellen Yngling-Regatten sind immer Plätze frei: Die Email-Adresse für eine Teilnahme ist regatta@scrgr.ch. Diese und alle weiteren Daten sind unter www.scrgr.ch zu finden. Aber Achtung: Regattasegeln ist ansteckend!

Jan Wild

Als Segler und Bauingenieur mit Schwerpunkt Hydraulik hat sich Benno Heer intensiv mit Aussenbordmotoren befasst. Eine der Schlussfolgerungen: Weniger Gas geben bringt mehr. Aber auch: Propeller und Getriebe sind nicht optimal gebaut für Segelboote.

Für den Aussenbordmotor interessiert sich ein Segler kaum – solange er funktioniert. Dabei bewegen wir uns in einem spannenden physikalischen Gebiet, dessen Kenntnis zu mehr Umsicht im Umgang mit unseren Booten führen kann. Ein Boot ist kein Auto. Es erfordert mehr Einfühlungsvermögen und Umsicht. Denn das Vorwärtskommen auf dem Wasser ist immer ein Kräftespiel zwischen Widerstand (Wasser und Wind) sowie Vortrieb (Motor und Segel). Der Stärkere gewinnt und zeigt dem Boot, was langgeht. Die folgenden Überlegungen gelten für Verdränger und Kieljachten, nicht für Gleiter.

Widerstand durch Reibung

Widerstandskräfte sind Reibungsverluste zwischen dem Unterwasserrumpf und dem Wasser. Je feiner die Oberfläche und je weniger Oberfläche, desto weniger Widerstand. Die Geschwindigkeit spielt dabei eine grosse Rolle. Der Widerstand nimmt im Quadrat zu: Eine doppelte Geschwindigkeit ergibt

Benno Heer

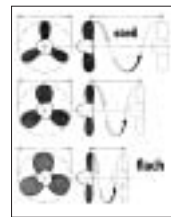
ist SailCom-Mitglied und Eigner der Dufour 1800 in Goldach am Bodensee. Er rüstet sein Boot 2007 für SailCom mit einem neuen führungsfreien Aussenbordmotor aus.

Weniger Gas bringt mehr: richtiger Umgang mit Aussenbordmotoren

einen 4-fachen Widerstand. Dazu kommen noch Formverluste, die von der Rumpfform abhängig sind. Wikingerschiffe waren in dieser Beziehung extrem gut und vergleichbar mit dem Niveau von modernen Racingyachten. Sie erzeugten praktisch auch keine Wellen, denn Gurgeln erhöht den Widerstand. Windwiderstände und die Stampfverluste in den Wellen sind weitere bremsende Faktoren. Der Fahrwiderstand bei Verdrängerbooten nimmt extrem zu im Bereich der so genannten Rumpfgeschwindigkeit oder Rumpffahrt. Das ist dann der Fall, wenn das Boot beginnt, auf die eigene Welle «hinauf zu klettern». (siehe Kasten)

Vortrieb durch Motor und Schraube

Der Motor arbeitet am wirtschaftlichsten im Bereich des maximalen Drehmoments. Dieses liegt bei ca. 2/3 der Nenndrehzahl des Motors. Die Schraube soll die Motorenleistung effizient in Vortrieb umsetzen. Das alles muss in Bezug auf die Vortriebskraft und die Geschwindigkeit zum Boot passen.



Die Steigung einer Schraube – d.h. der Anstellwinkel der Flügel – entspricht der Übersetzung bei Autos: Rennautos haben eine steile Propellersteigung, Lastwagen eine flache.

Bei Vollgas quirlt die Schraube

Im Wasser bewegt sich die Schraube natürlich nicht, wie wenn sie eine feste Masse durchpflügen würde. Sie rutscht quasi im Wasser. Das nennt man Schlupf. Bei zu viel Schlupf reisst die Strömung am



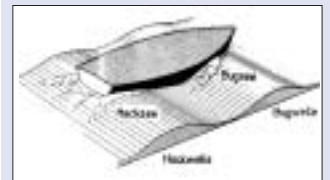
Dufour 1800 in Goldach mit neuem Motor: A-Schein nicht mehr notwendig.

Propeller ab und es quirlt wirkungslos, zum Beispiel, wenn man plötzlich Vollgas gibt und subito einen Erfolg erwartet. Bootspropeller erbringen in der Regel einen Wirkungsgrad von 15 bis 30 Prozent. Bei einer optimalen Auslegung wären über 50 Prozent möglich! Aber für die Motorenbauer ist die Seglerkundschaft wegen der geringen Umsätze zu wenig interessant, mit der Folge, dass die Propellerauswahl für Kielboote mit Aussenbordern ungenügend ist.

Folgerung

Ein Boot mit seinen physikalischen Randbedingungen darf nicht überfordert werden. Eine ruhige und vorausschauende Fahrweise, verbunden mit einem Gefühl für den Motor ist angezeigt. Weniger Gas geben ist vielfach mehr. Segelboote benötigen in der Regel eine Motorenleistung von 2–3 PS pro Tonne Bootsgewicht, Gleitboote durchaus 50 und mehr PS pro Tonne. Die Propeller sollten langsam laufen (max. 500 U/min), einen grossen Durchmesser und eine optimal angepasste Steigung haben. So, dass bei rund 80 Prozent der Rumpfgeschwindigkeit und einem Schlupf von 15 Prozent etwa 2/3 der Nenndrehzahl des Motors erreicht werden.

Kleine Motorbootflitzer hingegen brauchen eine hohe Drehzahl und kleine Propeller mit einer steilen Steigung. Deshalb sind die Aussenborder meist auf hohe Propeller-Drehzahlen von 2000–2500 Touren ausgelegt – im Gegensatz zu den Anforderungen an einen effizienten Antrieb für langsame Verdrängerboote. *Benno Heer*



Begriffe: Verdränger, Gleiter, Rumpffahrt

Ein **Verdrängungsboot** schwimmt nach dem archimedischen Prinzip, d.h. der Auftrieb entspricht dem Gewicht des verdrängten Wassers. Ein Verdränger kann das von ihm erzeugte Wellensystem nicht verlassen. Die Verdrängung eines Bootes verändert sich durch seine Beladung. Beim **Gleiter** – leichte Jolle – kommt bei hoher Geschwindigkeit dynamischer Auftrieb hinzu. Der Gleiter verlässt dann das vom Bug erzeugte Wellensystem dank seinem Abrissheck (wie der Spoiler beim Sportauto).

Die **Rumpffahrt** eines Verdrängerbootes hängt von seiner Länge ab. Errechnet wird sie mit der Formel: Quadratwurzel aus Länge mal 2,42 = Rumpfgeschwindigkeit in Knoten. ($v_R = \sqrt{L \cdot 2,42}$). Bei einer Wasserlinienlänge von 6 m ergibt das beispielsweise eine Geschwindigkeit von 5,9 kn/h, bei 8 m Länge 6,8 kn/h und bei 10 m Länge 7,7 kn/h.



GPS-Kurse für Einsteiger

Du hast bereits ein GPS-Gerät in der Hand gehabt oder kennst seine Vorteile vom Autofahren her und möchtest GPS-Navigation auch im nautischen Bereich anwenden.

Einführung in die GPS-Navigation

SailCom-Academy organisiert für die Mitglieder einen Kurs für EinsteigerInnen: Wie funktioniert GPS in der Praxis? Welches sind die konkreten Berührungspunkte zwischen der Seekarte und dem GPS-Gerät?

Die Einführung mit Schwerpunkt praktische Anwendung wird zu Beginn

der Segelsaison an einem Abend (wochentags) in Zürich von 18.30 bis 21.30 Uhr durchgeführt. Die Teilnehmenden haben anschliessend die Möglichkeit, an einem Samstag im April am Bodensee oder Zürichsee GPS-Navigation praktisch zu üben. Als Kursleiter und Referent konnte Martin Dietrich gewonnen werden, der als Skipper und ehemaliger Swissair-Captain über ein fundiertes Wissen in allen Navigationsbelangen verfügt.

Die detaillierte **Ausschreibung mit Anmeldetalon** erhalten die Mitglieder Anfang März 2007 in einem Infomail. **Anfragen und Information** academy@sailcom.ch

GPS-Handgeräte: Schnupper-tag auf dem Neuenburgersee

Vieles spricht für die kleinen Helfer auf Biketouren, Wanderungen und für den Segler auf wechselnden Schiffen, erst recht seit es dazu die digitale Karte «Schweizer Seen» gibt: Tiefen, Hindernisse und Sperrzonen sind kartographiert ebenso wie Durchfahrtstiefen und -höhen, Häfen, Stege und Gästeplätze. Es braucht allerdings etwas Übung, bis man die Winzlinge mit ihren vielen Funktionen im Griff hat. Unser GPS-Schnuppertag soll die ersten Schritte erleichtern. Die Geräte werden zur Verfügung gestellt.



Zur Verfügung: GPSmap 60CSx

Wir zeigen die Törnvorbereitung auf dem Laptop und ihre Übertragung auf das Handgerät. Von blinden Navigatoren in der Kajüte dirigiert, fahren wir aus und lernen dabei Funktionen wie Gefahrenpunkte und Alarmrunden, Mann-über-Bord, Ankeralarm usw. kennen. Am Abend Auswertung unserer Fahrt auf dem Laptop.

Treffpunkt Sa, 2. Juni 2007, 9 Uhr im Hafenrestaurant Chevroux. 4 Teilnehmer, Preis CHF 100/Person, inkl. Schiff, GPS und Sandwiches/Softdrinks auf dem Schiff.

Anmeldung -> Veranstaltungen

Orientierungshilfen

Die Seekiste spricht ihre LeserInnen sowohl als KundInnen als auch als mithelfende TrägerInnen unserer Segelgenossenschaft an. Folgende Icons erleichtern die Orientierung:



SailCom-Angebote
für Mitglieder, siehe auch
-> [Veranstaltungen](#)



Amtsträgersuche
Mitglieder für langfristige
Aufgaben gesucht.



HelferInnen gesucht
für bestimmte Aufgaben,
auch -> [Veranstaltungen](#)

Mitglieder mit Ideen für eigene Aktionen und Beiträge wenden sich bitte an die Regionenleiter oder ans Sekretariat der SailCom.



Die Sailcom Racegroup ist die «Regattaabteilung» der SailCom. 2003 gegründet, zählt sie heute etwa 70 Köpfe. Mitglieder erhalten die Swiss-Sailing-Mitgliedschaft und können günstig und unkompliziert regattieren. Wir segeln auf Ynglingen an dem vom Zürcher Segelclub (ZSC) organi-



«Ihr habt alles Schöne beieinander vor der Haustür und wir fahren achtzig Meilen, nur um eine gute Glacé in einer ansprechenden Umgebung zu geniessen», meinte mein amerikanischer Bekannter. Ich packe meinen Seesack und erreiche in einer Viertelstunde zu Fuss den reisenden Polstersessel. In Ruhe kann ich mir hier aus dem Handbuch des gewählten Bootes das Wesentliche in Erinnerung rufen. Die am Fenster vorbeiziehende Landschaft ist verlockend. In der gleichen Zeit, die ich sonst täglich im Stau stehe, bringt mich der Fauteuil von Baden, Aarau oder Kloten an die Gestade des Vierwaldstätter- oder Zugersees. Vom Bahnhof Luzern schlendere ich um das KKL und bin in einer Viertelstunde im Tribtschenhorn-Hafen beim reservierten Boot. Nach einer gut genutzten Anfahrt mit wechselnden

Das Boot vor der Haustür



Luzern-Tribtschenhorn mit 7 SailCom-Schiffen liegt gleich um die Ecke.

Landschaftsbildern krönt das Segeln längs reizvollen Ufern, in einer lieblich bis heroischen Gegend, den wundervollen Tag. Der Amerikaner hat schon Recht.

es



**Cerchiamo ...
Nous cherchons ...
Wir suchen ...**

... volontari responsabili per le imbarcazioni in Ticino. Interessati rivolgersi p.f. al responsabile regionale.

... des responsables de bateaux fiables et engagés. Merci de vous annoncer auprès du responsable régional.

... engagierte Bootsverantwortliche. Bitte melde dich bei deinem Regionalleiter.

West westschweiz@sailcom.ch
Zentr./TI zentralschweiz@sailcom.ch
ZH/Ost ostschweiz@sailcom.ch

SCRG- Wer sind wir?



sierten dienstäglichen Regattatraining in Zürich mit und sind an Regatten auf allen Schweizer Seen an-

zutreffen. Wir bieten Regattasegeln mit Spi-, Trimm- und Theoriekursen sowie einen Theorieabend vor Saisonbeginn, stellen Teams für die Ynglingregatten zusammen und melden sie an. Ausserdem unterstützen wir Segelclubs bei der Durchführung von Regatten. Weitere Info -> www.scrp.ch



Erfolgreich und mit Spass Segeln ist eine Frage der Wechselwirkung zwischen Benutzer und Boot: SeglerInnen sollen sich auf ein zuverlässiges Schiff verlassen können und das Schiff auf Profis am Steuer. SailCom zählt fast 1500 Mitglieder und führt 50 Jachten auf allen guten Segelrevieren der Schweiz – eine Herausforderung und grosse Verantwortung für eine Genossenschaft, die fast nur von Freiwilligen HelferInnen gemanagt wird. Ziele des SailComAcademy-Angebots sind die Förderung der Sicherheit für Crew und Boot auf dem Wasser sowie Pflege und Werterhalt der Flotte. Das Programm 2007 umfasst einerseits die Weiterbildung der freiwilligen Helfer mit Spezialprogrammen für Amtsträger und andererseits die Förderung der seglerischen Kompetenz aller SailCom-Mitglieder.

Weiterbildung für Amtsträger

1. **Aussenbordmotoren pflegen und unterhalten.** Die nächsten Kurse finden im August 2007 statt.
2. **Dieselmotoren pflegen** Die Winterkurse laufen bis im März 2007.

Seglerische Fitness



Auf Anfrage organisiert SailComAcademy im Herbst 2007 weitere Motorenkurse.

3. **Neu im Programm: Bootsreparaturen** Arbeiten mit GFK-Material. Laminatschäden beheben, den Umgang mit Polyesterharz und Gelcoat erlernen. Intensiver, eintägiger Werkstattkurs von Profi-Bootsbauern für Bootsverantwortliche. Das Programm findet dreifach am 28., 30. und 31. August in der Bootswerft von Felix Huber in Horgen statt. Es sind noch Plätze frei; rasche Anfrage beim Regionalleiter empfohlen: ostschweiz@sailcom.ch

Weiterbildung für Mitglieder

1. **Neu im Programm: Einsegeltörns** Auf dem Lago Maggiore, Vierwaldstätter-, Neuenburger- und Genfersee werden neu ab 2007 «Einsegeltörns» organisiert, die weit über das gewöhnliche Einsegeln hinausgehen und auch eine Einführung in diese Reviere umfassen. Du kannst an diesen zweitägigen Anlässen je-

weils zwei Boote aufs Mal einsegeln, und – da die Seen von ihrer Grösse und den nautischen Anforderungen her mehr verlangen als kleinere Gewässer – auch die Revier so kennen lernen, dass Du mit Familie und Kindern oder Gästen auch längere Ferientörns durchführen kannst. Siehe Seiten 8 und 9.

2. **Segeltrimm und Regattieren** Organisatorin ist die SailComRacegroup. Programm 2007 siehe www.sailcom.ch -> **Race Group**.

3. **Spleisskurse** An einem ganztägigen Anlass lernen die Teilnehmenden die Grundlagen des Spleissens und sind danach in der Lage, Augspleisse, Kurzspleisse oder Rückspleisse herzustellen. Nächster Kurs: Samstag, 6. Oktober.

4. **Weitere neue Kurse** Notmanöver unter Segeln; Hafenmanöver mit dem Aussenborder; Einführung in die GPS-Navigation mit Schwerpunkt praktische Anwendung. Diese Kurse werden vorerst in der Region Zürich/Ostschweiz auf Anfrage durchgeführt. Individuelle Wünsche können noch berücksichtigt werden. Max. 3 bis 4 Personen. Anfragen unter academy@sailcom.ch

Silvio Kippe, Segelinstruktor



Impressum

Seekiste, c/o SailCom
Postfach, 3122 Kehrsatz
Tel. 031 961 90 11
Fax 031 961 90 11
seekiste@sailcom.ch
www.sailcom.ch

Redaktion

Erich Schwyn (es)
Kurt Keller (kk)
Silvio Kippe (sk), Segelinstruktor
Didier Juillerat, traduction française
Giovanni Alberti, traduzione italiana
Esther Kippe: Korrektur

Layout und Produktion
kommUnikate GmbH, Baden

Druck
Neue Druck AG, Busslingen

Redaktionsschluss nächste Ausgabe
6. Juni 2007

Die Beiträge geben die Ansicht des Verfassers wieder. Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Artikel zu kürzen, zu gewichten oder statt in der Seekiste auf der SailCom-Homepage zu veröffentlichen.