

DIE SEEKISTE

Das offizielle Informationsorgan der Schweizerischen Segelboot-Genossenschaft SailCom

Nr. 18 / Juli 2007



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

Inhalt

SailCom segelt in Toprevier	1
Albin Viggen in Gersau	2
Winde auf dem Urnersee	2
Segelerlebnis Walensee	3
Lago Maggiore, Törn und Tipps	4
Andrea Kippe im Verwaltungsrat	5
PartnerIn für «Cruzeiro» gesucht	5
Genfersee, Törn und Tipps	6
Bol d'Or 2007: ein guter Jahrgang	7
Segeln bei Nacht und Regen	8
Zweites Zürcher Insel-Treffen	10
Vermischtes: Website Zentral- und Südschweiz, RaceGroup, Veranstaltungen, Jobangebote, Gesehen	12

Riding on the Storm

Keine Orkane, aber doch nasse Kaltfronten mit kräftigen Böen vor den Schauern erwischten uns auf dem Genfersee-2-Tage-2-Schiffe-Einsegeltörn. Schönwettersegler bis anhin, besorgte ich mir rasch und günstig Ölzeug. Es hielt dicht, der Wollpulli warm und Begeisterung kam auf. In dieser «Seekiste» gibt Silvio Tipps zum Schwerwetter- und Nachtsegeln auf Seite 8, Michel organisiert einen passenden Törn dazu auf dem Neuenburgersee und Ihr findet viele weitere von SailCom organisierte Angebote, um neue Reviere kennenzulernen: Urnersee, Walensee, Lago Maggiore. Für individuelle Törns haben wir bekanntlich Schiffe auf allen Schweizer Seen. Das Jahr hat gut angefangen, bleiben wir am Wind, macht mit!

Ich danke allen AutorInnen – Hans, Andrea, Urs, Markus, Oliver – und Cornelia für ihre redaktionelle Unterstützung. Wir suchen eine weitere treibende Kraft in der Redaktion und freuen uns auf Zuschriften.

Kurt Keller, Redaktor

SailCom segelt in Toprevier



Während am späten Vormittag anderswo die Luft noch steht, herrschen auf dem Urnersee bereits beste Segelbedingungen.

Der Urnersee ist für geübte Seglerinnen und Segler Schokolade mit Chili. Er bietet überdurchschnittliche Segelverhältnisse, Bise, Thermik und gelegentlich eine gepfefferte Ladung Föhn.

Der Urnersee ist der südlichste Teil des Vierwaldstättersees und befindet sich grösstenteils auf Boden des Kantons Uri. Zu beiden Seiten des Seearms ragen imposante Berge aus dem Wasser. An seinem nördlichen Ende befindet sich die berühmte «Rütliwiese», der Ursprungsort der Eidgenossenschaft, und ganz in der Nähe ragt der Schillerstein aus dem Wasser. Am Ostufer schlängelt sich die Axenstrasse von Flüelen nach Brunnen, Restaurants und Hotels laden zum Verweilen ein.

Schweizer Wind-Eldorado

Der Urnersee ist schweizweit bekannt, einerseits wegen der Tell-Geschichte, andererseits weil er eines der besten Segelreviere der Schweiz ist. Auf dem Urnersee wurden

Segelweltmeisterschaften ausgetragen, letztmals im Sommer 2006, und Statistiken bestätigen, dass er überdurchschnittliche Windverhältnisse aufweist. Vor allem die Thermik und der Föhn lassen die Herzen der Segler höher schlagen.

Nutzungsvertrag in Gersau

Seit Ende Mai 2007 steht den SailCom-Nutzern in Gersau eine Albin Viggen zur Verfügung, welche auch bei viel Wind ein Gefühl von Sicherheit vermittelt und sich optimal für mehrtägige Törns eignet. Der Vierwaldstättersee bietet dazu unzählige Anlege- und Ankermöglichkeiten. Details findet man seit Kurzem auf den regionalen Webseiten der Zentral- und Südschweiz.

www.sailcom.ch -> Regionen

Seit Ende Mai 2007 steht den SailCom-Mitgliedern in Gersau ein bewährtes schwedisches Schiff zur Verfügung.

Die Albin Viggen ist ein schwedisches Fabrikat, welches 1380 Mal gebaut wurde und bis heute viele Liebhaber hat. In Schweden sieht man unzählige dieser robusten, familienfreundlichen Boote. Mit 7,10 m Länge bietet sie genug Platz, damit 4 Personen bequem darin schlafen können. Auch das Cockpit bietet bei voller Besatzung von 5 Personen noch genügend Raum. Die 25,5 m² Segelfläche sind aufgeteilt in ein Gross von 10 m² und eine Roll-Genoa von 15,5 m². Beide Segel können stufenlos gerefft werden, die Genoa mit einer Forlex-Rollreff-Anlage, das Gross kann um den Baum gerollt werden. Für Spi-Segler steht ein 45 m² Spinaker zur Verfügung.

Ausgerüstet für mehrtägige Törns

Dank der guten Ausrüstung eignet sich das Schiff auch für mehrtägige Törns auf dem weiten Vierwaldstättersee. Spritkocher, fliessend



Mit diesem Schiff darf man sich getrost auf den Urnersee wagen: Die Albin Viggen erwartet SailCom-Mitglieder in Gersau.

Wasser aus dem 40-Liter-Frischwassertank, Geschirr für 4 Personen, ein CD-MP3-Radio mit USB-Schnittstelle sowie die Möglichkeit, mittels Zigarettenanzünder-Buchse weitere Geräte zu betreiben, machen das Leben an Bord angenehm. Das Sonnensegel und die Badeleiter sorgen bei Hitze dafür, dass sich

auch ein Badestopp lohnt. Es gibt auf dem ganzen See Anlege- und Ankerplätze, die zum Übernachten einladen. Mehr Details dazu können auf den neuen regionalen Webseiten der Zentral- und Südschweiz nachgelesen werden.

-> www.zentralschweiz.sailmore.ch

-> www.sailcom.ch -> Regionen

Peter Auf der Maur



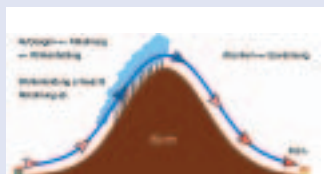
2-Tagestörn und Entdeckungsreise Vierwaldstättersee/Urnersee, 1./2. Sept. 2007

Bis zu fünf Schiffe stehen bereit zum Kennenlernen dieses einzigartigen Reviers. Siehe letzte Seite dieser Ausgabe und unter www.sailcom.ch -> Veranstaltungen

Die wichtigsten Winde auf dem Urnersee und die Windstatistik Januar bis Juni 2007

Föhn

Der Föhn, bekannt unter dem Namen «ältester Urner», ist ein warmer, trockener Fallwind. Er bläst von Süden, vom Gotthard her und ist meist böig. Man muss also den Wind auch im Wasser lesen und allfällige Winddreher mitmachen.



Föhnlage über den Alpen

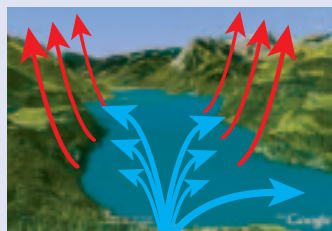
Zu Föhn kommt es, wenn ein Hoch im Südosten und ein Tief im Nordwesten liegt. Diese führen dazu, dass der Wind vom Hoch zum Tief über die Alpen strömen muss. Die Luft steigt in zwei Phasen: erst vom Mittelmeer über den Apennin (1700 m), dann, die kalte Luft in der Poebene links liegen

lassend, über die Alpen (3000 m). Die im Luv auf einer Höhe von 2000–3000 m anströmende Luft kondensiert vor und oberhalb der Alpenkammhöhe. Daher kommt es zu Niederschlägen im Tessin. Im Lee, also in den Föhntälern, sinkt die ausgeregnete Luft und erwärmt sich. Dies führt zu einer Bewölkungsauflösung: Das «Föhnfenster» entsteht. Gegen Nordwesten sieht man ein dickes Wolkenband, die so genannte Föhnwand, also das schlechte Wetter, welches vom Föhn ferngehalten wird. Der Föhn tritt typischerweise im Frühjahr und Herbst auf.

Thermik

Der thermische Wind ist wesentlich häufiger und zeigt sich in der Region Gersau bis Flüelen wie folgt: Am Morgen bläst der Wind meist von Gersau Richtung Brunnen. Im Urnersee herrscht dann noch Flaute. Die Thermik beginnt sich langsam aufzubauen, indem

Felsen und Wälder um den Urnersee durch die Sonne erhitzt werden. Deshalb steigt die Luft über dem Land an und zieht kühle Luft vom kalten See nach. Das perfekte Segelabenteuer geht dann so richtig los!



Thermik und Bise, Blickrichtung Süden

Bise

Bei Bise herrschen von Brunnen bis Gersau gute Windverhältnisse. Auf dem Urnersee selber (Brunnen-Flüelen) ist es dann oft windstill, ausser es kommt zur oben erwähnten Thermik. Dann kommt es vor, dass sich Bise und thermischer Wind zu einer beträchtlichen Windstärke vereinen.

Windstatistik

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
1	5-6	0	0	3-4	3-4	0
2	4-5	0	0	2-3	2-3	1-3
3	1-2	0	0	1-2	0	0
4	0	1-2	1-2	4-5	3-4	0
5	0	0	2-3	4-5	0	0
6	0	3-4	5-7	1-2	0	0
7	0	0	0	3-4	0	0
8	0	0	0	4-5	2-3	0
9	0	0	0	3-4	0-5	0
10	0	0	4-5	4-5	4-5	4-5
11	0	0	0	1-2	3-4	1-2
12	1-2	0	0	3-4	1-2	0
13	0	0	0	5-6	6-8	0
14	0	3-4	0	1-3	3-4	0
15	0	0	0	3-4	4-5	4-5
16	0	1-2	3-5	3-5	4-5	4-5
17	0	1-2	3-5	3-4	0	0
18	0	0	4-5	4-6	4-5	4-5
19	5-6	4-5	3-4	1-3	2-4	2-4
20	0	0	2-3	4-5	2-3	2-3
21	5-6	1-2	3-4	3-4	4-5	4-5
22	0	0	3-4	3-4	4-5	4-5
23	0	0	3-5	2-4	4-5	4-5
24	3-4	3-4	3-4	3-4	3-4	3-4
25	2-3	4-5	3-4	3-4	0	0
26	1-2	4-5	3-4	2-3	8-9	0
27	1-2	1-2	3-4	3-4	5-6	5-6
28	0	0	2-3	3-4	3-4	3-4
29	0	0	3-4	2-3	4-6	4-6
30	0	0	3-4	4-5	1-2	1-2
31	0	0	3-4	0	3-4	3-4

Die Statistik zeigt: Ab Mitte März herrschten auf dem Urnersee fast jeden Tag gute Segelverhältnisse.



Quinten, das unbekannte Dorf, liegt in Sichtweite vor uns, aber bleibt zu entdecken: Bei starkem Wind und Wellengang ist Festmachen hier nicht ohne Tücken.

Es ging schnell: Freitag vor Pfingsten fand ich angesichts der Wetterprognosen und meines Terminkalenders heraus, dass der ideale Zeitpunkt für diesen geplanten Bericht der Samstag war. Die SailCom-«Surprise» in Mühlehorn war bereits gebucht, also schickte ich ein Mail an alle Bootchefs der Bavaria 707 in Unterterzen, mit der Bitte um ortskundige Begleitung für einen Ausflug nach Quinten, verbunden mit meinem Einsegeln. Andreas Mauchle rief mich am Samstagmorgen zurück, zusammen starteten wir kurz vor Mittag von Baden aus und eineinhalb Stunden später waren wir bereits auf dem See. Nachdem wir das Schiff am bequemen Liegeplatz mit Seitensteg in Unterterzen klargemacht hatten,

liefen wir problemlos aus dem geräumigen Hafen.

Der Wind entsprach der Prognose

Der Wetterbericht hatte 5 Beaufort aus Osten vorausgesagt, und die waren nach kurzem flauen Anlauf denn auch zur Stelle. Die Segelfläche wurde rasch zu gross. Reff am Gross setzen ging problemlos und mit der Rollgenua der Bavaria 707 liess sich vom Cockpit aus ein dazu passendes Fock einstellen. Wir fuhren wir mit 4 bis 6 Knoten am Wind, mit mehr als 7 Knoten vor dem Wind und übertrafen so mit Wellen von achtern die Rumpfschwindigkeit des 7-Meter-Schiffes. Ganz anständig für die Bavaria 707, die kein Rennboot ist, sondern eher als kleiner Familienkreuzer mit be-

haglicher Kajüte besticht. Ein stabiles Schiff, intelligent ausgerüstet mit guten Segeln, Schoten und Beschlägen, einfach aus dem Cockpit zu bedienen.

Natürlich hätten wir gerne die «Surprise» gesehen, konnten sie aber nicht ausmachen. Auf dieser leichteren und schnelleren Jacht ist aus 5 Beaufort Wind wohl noch mehr herauszuholen als aus der Bavaria, aber zugleich wird dabei die Crew zweifellos stärker gefordert. Der Wellengang ist für einen See dieser Grösse bemerkenswert.

SailCom-Jachten macht das ganz besonders Spass und so zweifle ich nicht daran, dass ich mir den Wunsch früher oder später erfülle! Und SailCom-Seglern kann ich versichern: Wenn der Versuch nicht ganz zum Ziel führt, entschädigt uns der Walensee mit einem fetzigen Segelvergnügen.

Um 18 Uhr, 100 Minuten nach der Landung, war ich mit dem Interregio bereits wieder in Zürich, um 19 Uhr in Basel und der Artikel samt Bildern im Laptop. *kk*

Subtropisches Quinten

Wind und Wellen brachten uns denn auch von unserem ursprünglichen Vorhaben ab, in Quinten anzulegen. Das Dorf fasziniert aus zwei Gründen. Erstens ist es nur vom See aus erschlossen, wenn man von stundenlanger Wanderung absehen will, und zweitens hat es ein für die Nordschweiz einzigartiges Klima. Am rechtsseitigen Seeufer mit seiner fast perfekten Südausrichtung am Fuss der Churfürsten gelegen, bekommt es viel Sonne und zugleich sorgt der See für einen ausgeglichen Wärmehaushalt mit wenig Frösten. So gedeihen hier Trauben, Feigen, Kiwis und andere subtropische Früchte. So bleibt also ein alter Wunsch lebendig, endlich einmal das zu tun, was ich schon lange tun wollte: Quinten besuchen und da ein Glas Wein aus den Rebbergen hinter dem Dorf trinken. Mit den beiden



Samstag, 28. Juli:
Einweihung neuer SailCom-Hafen in Mühlehorn

Ganztägiges Grillfest (auch Vegi), Salatbuffet, Kuchen, dazu:

■ **Einsegeln/Refresher der Surprise**

■ **Einsegeln/Refresher der Bavaria**

Anmeldung auf dem Veranstaltungskalender der Surprise und Bavaria



Samstag, 18. August:
2-Schiffe-Segeltag auf dem Walensee

An einem Tag mit 2 verschiedenen Booten den oberen und unteren Walensee entdecken:

Auslaufen mit der Bavaria in Unterterzen respektive der Surprise in Mühlehorn. Gemeinsames Mittagessen in Quinten, Boot tauschen, 2 Boote einsegeln.

Anmeldung im Veranstaltungskalender (max. 8 Teilnehmer).

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



Surprise: schnell in Fahrt

Regattataugliche Kabinenjacht für sportlich orientiertes Segelvergnügen.

4 Personen (max. 6), L 7,6 m, B 2,5 m, 25 m² Segel (Gross, 2 Fock, Genua, 2 Spinnaker), 1,6 m Tiefgang, 1350 kg, 3 PS aussen. Yardstick 100.



Bavaria 707: Tophandling

Gemütliche Familienjacht mit einfachem Handling und geräumiger Kabine.

4 Personen (max. 6), L 7,07 m, B 2,5 m, 30 m² Segel, Rollgenua, Yardstick 115, 1,25 m Tiefgang, 1380 kg, 6 PS innen, chem. WC, Badeleiter, Reling. Besteck und Geschirr mitbringen!



Am schnellsten erreicht man den Hafen Crodolo in Ronco mit dem Auto und findet dort sogar meist einen Parkplatz. Wer mit dem Zug anreist, ist gut beraten, sich im Cisalpino einen Sitzplatz zu reservieren.

Mit der Jeanneau Brio laufen wir aus dem Hafen und warten bei den Isole die Brissago auf die Brise, die gemäss allgemeiner Erkenntnis um 11 Uhr losgeht. Nach einiger Wartezeit testen wir den Aussenborder und fahren dem Wind ein Stück weit entgegen. Das funktioniert bestens, er erbarnt sich unser, er löst uns von der Hitze und bläst mit bis zu 2 Beaufort. Das H-Boot zieht von dannen und lässt uns allein zurück auf dem See, dessen Uferlandschaft sich – mal abgesehen von den Bausünden – als einmalig schön erweist. Vor Cannobbio zieht uns unter Passatbesegelung plötzlich in Rich-

tung Ufer, wir legen an und halten Landgang. Gestärkt und getränkt segelt sich leichter. Gegen Abend landen wir in Cannero, schon wieder Landgang. Unser Übernachtungsplatz liegt ein paar hundert Meter nördlich vom Hafen am Steg eines Restaurants mit schattiger Gartenwirtschaft. Das Anlegemannöver klappt bestens, auch ohne Seekarte mit Tiefenangaben.

Schiffswechsel am Sonntag Vormittag

Wir machen uns mit dem H-Boot «Aviva» vertraut, ein wenig schmaler, aber dafür auch schneller als die Brio. Der Wind unterstützt uns mit

bis zu 3 Beaufort und wir erhalten die Gelegenheit, die gesamte Segelgarderobe auszutesten: Genua und Gross gerefft und ungerefft sowie Spinnaker und Genaker. Das Boot lässt sich gut segeln, Arbeiten auf dem Vorschiff sind auch ohne Relling gut durchzuführen. Wir erleben einen einmaligen Segeltag und kurven zu guter Letzt in voller Fahrt entlang der Promenade von Ascona.

Die zwei Tage auf dem Lago Maggiore waren sehr angenehm, wir haben beide Schiffe gut kennengelernt und auch einiges über Geografie, Wind und Wetter gelernt.

Hans Meyer

Die Ca'Bianca bietet kulinarische Köstlichkeiten und Anlegeplatz für die Nacht.



Fotos: Barbara Plan

Unverkennbar südliche Einflüsse: Die Brio unter Passatsegel vor Cannobbio





SailCom Sailing Resort am Lago Maggiore

Lange Jahre war der Tessin ein Sorgenkind für die SailCom. Es war schwierig, Bootsverantwortliche zu finden, entsprechend schlecht liefen die Schiffe. Nun haben sich mit Peter Ganz und Peter Blumer zwei ideale Besetzungen mit einer engen Beziehung zur Region gefunden.

Peter Blumer, der Bootschef des H-Boots, wohnt mit seiner Lebenspartnerin Barbara Plan (von ihr sind die Fotos in diesem Bericht) im italienischen Rondonico, knapp hundert Meter über dem Lago Maggiore und wenige Kilometer vom Hafen Ronco entfernt. Als begeisterter Segler sind die beiden oft mit dem H-Boot der SailCom auf dem See, kennen Ufer, Anlegeplätze, Dörfer und Gaststätten ebensogut wie Wind und Wetter.

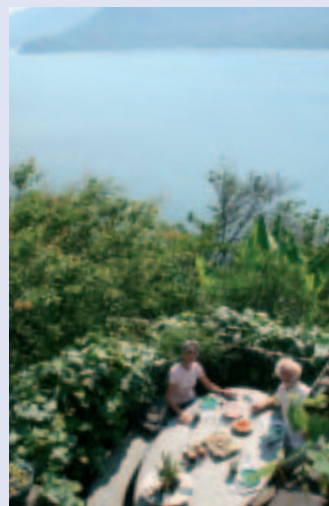


Peters Begeisterung für «seinen» See wirkt ansteckend. Der nächste Törn mit (noch) freien Plätzen beginnt Freitag, 31.8. um 19 Uhr, Auslaufen Samstagmorgen 1.9., Rückkehr Sonntag 2.9. ca. 19 Uhr.
www.sailcom.ch -> **Veranstaltungen**

Blick vom Gästezimmer auf den Frühstückstisch von Barbara Plan und Peter Blumer

Ausserdem hat er einen alten Plan: Er will den Lago Maggiore in seiner ganzen Länge auskundschaften und dazu etwa fünf Tage einsetzen. Ein SailCom-Törn mit zwei Schiffen wäre der ideale Rahmen. Peter Blumer und Barbara Plan bieten in ihrem Haus in Rondonico auch zwei Gästezimmer an. Ich habe vom Angebot Gebrauch gemacht und kann nur sagen: sehr zu empfehlen! *kk*

**Peter Blumer, E-Mail: hi@solnet.ch
Handy 079 375 30 01**



Neu im Verwaltungsrat: Andrea Kippe



Liebe Segel-Kolleginnen und Kollegen

Mit der Urabstimmung 2007 habt ihr mich in den Verwaltungsrat von SailCom gewählt. Für dieses Vertrauen danke ich euch herzlich, bin mir aber gleichzeitig der grossen Verantwortung und der Herausforderungen bewusst, die dieses Amt mit sich bringt.

In Gesprächen und Mails haben uns in letzter Zeit verschiedene Amtsträgerinnen und Amtsträger signalisiert, wo sie in unserer Genossenschaft Handlungsbedarf sehen und welche Erwartungen sie an die SailCom-Leitung haben. Da waren Engagement, Professionalität und Ernsthaftigkeit zu spüren, aber auch deutlich Frust über Baustellen und unbefriedigende Situationen. 56 Boote in drei Sprachregionen im Selbsthilfeprinzip auf hohem Niveau am Laufen zu halten, ist eine anspruchsvolle Geschichte. Kommt dazu, dass in einer Genossenschaft wie SailCom grössere Veränderungen nicht von heute auf morgen passieren und das Tempo in der Regel von den verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen abhängt. Verständlich, dass hier und dort das Fass überläuft, bevor eine Frage abschliessend geklärt werden konnte. Oder wenn abstrakt formulierte Zielsetzungen wie «Steigerung von Qualität und Sicherheit» oder «Qualitatives

Wachstum» plötzlich im Widerspruch stehen zur SailCom-Alltagsrealität an Bord, im Hafen und im Winterlager. SailCom steht und fällt mit der Motivation aller Amtsträgerinnen und Amtsträger, inklusive dem Verwaltungsrat. Ihre Reaktionen, aber auch die der B- und C-Mitglieder spiegeln als Gesamtes den Zustand von SailCom wider. Und deshalb sollten wir nicht nur unsere Nutzungszahlen und Budgets ernst nehmen, sondern auch weiche Faktoren wie Stimmungen und Bauchgefühle.

Konstruktive Arbeitsatmosphäre

An meiner ersten Verwaltungsrats-sitzung vom 30. Mai 2007 war ich positiv überrascht von der Art und Weise, wie ich in das Gremium aufgenommen wurde. Da sind eine offene, konstruktive Arbeitsatmosphäre, Aufbruchbereitschaft und der Wille, die SailCom mit einer klaren Linie in die Zukunft zu steuern. Dies sind meines Erachtens gute Vorzeichen für die Zusammenarbeit zwischen Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Amtsträgerinnen und Amtsträgern. Qualität, Sicherheit und Wachstum bedingen unter anderem, dass wir an einem Strick ziehen und uns in gegenseitigem Respekt austauschen über Bedürfnisse, Anliegen, Bedenken, Ideen – und natürlich unsere Begeisterung für das Segeln, die uns alle verbindet.

*Andrea Kippe
Verwaltungsrätin*

Ressorts im Verwaltungsrat

Am 30. Mai 2007 wurde der Verwaltungsrat offiziell neu konstituiert. Es wurden folgende Ressorts gebildet:

Projekte und Prozesse Christian

Schönholzer, VR-Präsident

Recht und Finanzen Martin Hütte

Marketing und Flotte Andrea Kippe

PartnerIn gesucht für die «Cruzeiro do Sul»

In der letzten «Seekiste» noch auf dem Titelbild, droht die «Cruzeiro do Sul» in Cheyres am Neuenburgersee für die SailCom verloren zu gehen. In der dreiköpfigen Eignergemeinschaft stehen Änderungen bevor. Aus diesem Grund sucht Christoph Baier nach zwei neuen Partnern, die bereit sind, je ca. CHF 15 000 zu investieren. Die «Cruzeiro» ist eine Ba-



varia 890, sehr gepflegt und zweifellos eine der schönsten und wohnlichsten Yachten der SailCom. Sie hat eine erstklassige Nutzungsstruktur und ist praktisch den ganzen Sommer mit Wochenbuchungen belegt. Es wäre wirklich schade, dieses Schiff, das in kurzer Zeit viele Liebhaber gefunden hat, weggeben zu müssen! *kk*

Kontakt cbaier@vtxmail.ch

Zwei Schiffe, zwei Tage Regen, ein Tag Sonne auf dem Genfersee

Die Anreise mit der Bahn aus der Region Zürich sowohl nach Versoix wie nach Vevey ist schneller als mit dem Auto. Die Parkplätze bei den Häfen reichen aus, wenn nicht jeder Mitsegler einzeln mit dem Auto anreist.

Freitagabend Die Nomade 830 «Tzigane» bietet ausreichend Platz für unsere 5er-Crew mitsamt Gepäck und Verpflegung. Das Boot ist problemlos zu handhaben, das Ablegemanöver und die Ausfahrt aus dem Hafen bewältigen wir ohne Probleme. Einmal draussen auf dem See, geniessen wir den weiten Blick auf dem Genfersee und lassen uns vom einsetzenden Regen nicht die Freizeitlaune verderben. Dank GPS wissen wir immer genau über unseren Standort Bescheid und lernen, uns bei einsetzender Dunkelheit zu orientieren und die vorbeiziehenden Lichter den richtigen Ortschaften zuzuordnen. Die Karte lassen wir unten, sie würde vom Regen zu stark gewaschen. Mit Snacks und guten Sprüchen halten wir uns bei Laune und segeln ans obere Seeende, das wir gegen Mitternacht erreichen. Die Einfahrt zum Hafen an der «alten Rhone» ist wegen der Sandbänke recht spannend, die Fahrt im Kanal entlang dem Schilf und hohen Bäumen erinnert mich an den Film «Fitzgerald», die reinste Dschungelfahrt, spannend bis zum Anlegen. Und kaum ist der Motor abgestellt, wähnt man sich auf der Alp, hinter dem Ufergehölz bimmeln Kuhglocken durch die Nacht. Den Schlummertrunk geniessen wir in strömendem Regen an Deck.

«Die Einfahrt zum Hafen Vieux Rhône erinnert mich an den Film Fitzgerald.»



Endlich im Trockenen: Die geräumige Kabine der Elan 31 «Iceboat» bot allen zehn Teilnehmern des 2-Tage-2-Schiffe-Törns Platz zur Feier. Links vorne der Autor.

Samstagmorgen Es schiffte aufs Schiff. Nach gemütlichem Zmorge schlüpfen wir ins nasse Ölzeug und tuckern durch den Kanal zurück Richtung See, geniessen die Auenlandschaft und beobachten Wasservögel und einen jagenden Hecht. Segel setzen und ab nach Westen. St. Gingolph hinter Regenschleimern, querab eine Regatta. Es hat auch andere Verrückte auf dem See. Ein richtiges Stück legen wir unter Segel zurück. Irgendwann ist fertig mit Wind, Motor an und weiter, es hat aufgehört zu regnen, jetzt seicht. In Port Ripaille sind wir bis zum Eintreffen der Elan 31 «Iceboat» allein. Im Segelschiff gegenüber am Steg bebrütet ein Taucherli acht Eier. Unser Skipper ist ein ganz Hartgesottener, er hockt im Ölzeug am Grill und hofft, dass unser Grillgut nicht ersäuft. Nach dem Nachtessen Schiffswechsel, wir geniessen das grosszügige Raumangebot der Elan 31.

Sonntagmorgen Sonnenschein, fertig nasse Klamotten. Raus auf den

See, Segel setzen und geniessen. Wir machen uns mit dem Schiff vertraut und wundern uns, dass nicht mehr Segler auf dem See anzutreffen sind. Auch mit diesem Schiff haben wir keine Probleme. Alles im grünen Bereich, wenn man mal weiss, welches Seil wohin führt. Zusammenarbeit ist alles. Dies ist unter Sailcomern ja kein Problem. Unser Skipper erläutert das Vorgehen zum Festmachen im Hafen von Versoix. Jeder darf mal rückwärts genau mittig in die Fahrgasse einfahren und anlegen, es klappt. Allerdings ist volle Aufmerksamkeit erforderlich und präzises Fahren, die Bojenfestmacher verlaufen schräg in Richtung Fahrgassenmitte, so richtige Schraubenfresser.

Wir haben zwei Tage lang den Genfersee in fast seiner gesamten Länge besegelt und uns über seine Winde, Häfen und Eigenheiten orientiert. Dank dem ausgezeichneten Seeführer von Jean de Bosset bleibt dieses Wissen jederzeit wieder abrufbar.

Hans Meyer

Taufe am Bielersee: «Argonauta», Zeichen für «günstige Winde»

Frisch revidiert und mit verstärktem Bootsteam, stand nun die Taufe an für die «Argonauta» in La Neuveville. Urs Vökt hielt die Taufansprache.

Den Namen «Argonauta» habe ich aus einem Büchlein von Anne Morrow Lindberg, der Frau des ersten Nonstop-Atlantikfliegers. Meine Frau hat mich auf den Text aufmerksam gemacht: «Unter den Strandbewohnern gibt es gewisse seltene Geschöpfe, die Argonauten, die überhaupt nicht mit ihrer Muschel verhaftet sind. Diese dient nur als Wiege für die

Jungen, welche die Argonauten-Mutter im Arm hält, wenn sie an die Meeresoberfläche schwimmt, wo die Jungen ausschlüpfen und fortschwimmen. Dann verabschiedet sich die Mutter von ihrer Muschel und beginnt ein neues Leben.»

Dieses Bild der Argonauta fesselt mich. Ihre vorübergehende Behausung war mir bisher nur als das Prunkstück in der Sammlung eines Kenners begegnet. Fast durchsichtig und fein gerippt wie eine griechische Säule, ist diese Muschel vom reinen Weiss der Narzisse. Federleicht wie ein Weidenboot der

Frühzeit scheint sie bereit, die Segel zur Fahrt an fremde Gestade zu setzen. Ihr Name stammt, wie mir das Lexikon sagt, von jenen sagenhaften Schiffen, mit denen Jason sich auf die Suche nach dem Goldenen Vlies machte. Die Matrosen betrachteten diese Muscheln als Zeichen für schönes Wetter und günstige Winde.

Mir hat der Name sofort gefallen und auch das Zeichen für gute Winde. Den Mitgliedern der Sailcom wünsche ich viel Glück zu diesem feinen Schiff und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Urs Vökt





Prüfend der Blick nach oben, optimistisch nach vorne ...

Ein guter Jahrgang mit schönem Wetter und anständigem Wind.

Der Bol d'Or ist nicht irgendeine Regatta – es ist eine der wichtigsten Binnenseeregatten Europas. Unvergleichbar, einmalig, gigantisch. 1939 wurde er mit 26 Teilnehmern zum ersten Mal durchgeführt.

Dieses Jahr nahmen 516 Schiffe die 70 Seemeilen lange Strecke von Genf bis le Bouveret und zurück in Angriff, darunter auch zwei Sail-Com Schiffe: Zum vierten Mal Röbi Rieben und Crew auf der Tzigane, Markus Iseli mit Philipp Angst, Markus Hardegger, Catherine Schuppli, Melanie Hubacher und Andreas Isler zum dritten Mal, diesmal auf dem «Iceboat».

Individuelle Ziele

Jeder Teilnehmer hat seine eigenen Ziele, denn die Regatta zu gewinnen, ist nicht für alle realistisch. Andere Zielsetzungen sind ebenso Ansporn: einen Rang unter den ersten 100, die Regatta fertig segeln oder einige Surprisen hinter sich zu lassen. Und ausserdem durchsegelt man auf dem Lemman eine wunderschöne Landschaft mit Schneebergen auf der einen und weit ausgedehnten Rebbergen auf der andern Seite, davor unzählige Schiffe mit den farbigen Spinnakern im schönsten Sonnenlicht, ein Genuss.

Die Vorbereitungen gleichen denen für einen Hochseetörn. Wichtig sind genügend Verpflegung, um allenfalls über 30 Stunden durchhalten zu können. Ebenso wichtig ist die Nachtschichteinteilung der Crew. Es nützt nichts, wenn alle bis Mitternacht freiwillig Dienst tun und um 3 Uhr morgens alle müde in der Reling hängen und die Konzentration im Eimer ist.

Fast eine Seelänge unter Spi

Dieses Jahr verspricht die Meteo für Samstag morgen 1–3 Beaufort aus SW, d.h. starten vor dem Wind, am Nachmittag auffrischend auf 3–4, in der Nacht Thermik. Sonntag dann schwächer, 1–2 SW. Am Samstag um 7.30 Uhr legen wir im Hafen von Versoix mit dem «Iceboat» Richtung Genf ab. 516 Schiffe drängeln um die Startlinie. Um 9 Uhr feuert ein Detachement der Société des Vieux Artilleurs auf einer alten Kanone den Startschuss ab. Philipp Angst als geübter Regatteur segelt uns bald frei und wir setzen Spinnaker. Eine Armada unter Spinnaker gleitet nun majestätisch durch den Petit Lac. Wir segeln im vorderen Drittel. Dieses Jahr erlaubt der Wind bis fast Höhe Meillerie in Mitte See unter Spi zu fahren. Wir meiden die flautenanfällige Bucht von Excenevex. Das Gros der Schiffe wählt bei Evian den Weg entlang dem Ufer mit Thermikwinden. Wir bleiben Mitte See, weil wir das bekannte Windloch bei

St. Gingolphe umfahren wollen. Die «Tzigane» entscheidet sich für die thermischen Winde in Ufernähe. Mit einem Streifen Westwind fahren wir noch lange unter Spi, doch dann ist aus – Flaute. Mit Neid beobachten wir den grossen Pulk der Schiffe, wie sie nahe Land Richtung Bouveret aufkreuzen. Wir sitzen die Flaute aus, müssen in drehenden Winden aufkreuzen, natürlich immer auf dem falschen Bug und runden um 20:08 die Boje als 418. Manche Konkurrenten, mit denen wir Zweikämpfe ausgefochten haben, liegen nun ganz weit vor uns. Wo liegt die «Tzigane»? Auch sie liegt vor uns.

In der Zwischenzeit ist übrigens der Sieger schon durchs Ziel gefahren –

... und triumphierend nach hinten.



Eric Monnin auf einem Katamaran, Typ Decision 35. SailComer erinnern sich an das Interview mit ihm an der GV 2006 in Winterthur!

Wir erspähen neue Konkurrenten, halten Ausguck nach Wind und bereiten uns vor für die Nachtschichten. Lasagne, frisch aus dem Backofen, sorgt für das leibliche Wohl, und weckt neuen Kampfgeist. Wir segeln in die Nacht. Die stabile Wetterlage mit wechselnden Flauten und leichter Thermik, sowie die mittlerweile sehr gut eingespielte Mannschaft erlauben uns, nach der Boje wieder den Spi zu setzen. Mit äusserster Konzentration bei halbem Wind den Spi führend, beobachten wir, wie wir links und rechts an roten und grünen Positionslichter vorbeigleiten. Wir holen auf!

Spannende Duelle auf dem Rückweg

Am Morgen sind wir wieder mitten im Feld! Der Einsatz hat sich gelohnt. Mit einem Frühstücksbuffet mit frischen Brötchen belohnen wir uns. Die Strecke von Evian bis Genf zieht sich ab 6 Uhr bei schwachem achterlichem Wind hin. Viele spannende Duelle, Winddrehungen und Flautenlöcher lassen die Konkurrenten immer wieder die Plätze tauschen. Auch die «Tzigane» kreuzt erneut unseren Weg und segelt ab auf die Schweizer Seite – aus unserer Sicht in die Flaute. Der Wind ist nun zeitweise so schwach, wir bängen, ob wir überhaupt vor Ende der Regatta um 16 Uhr die Ziellinie erreichen können. Der Jet d'eau rückt näher und die Kampflust steigt. Als 367. passieren wir nach 30:25:18 endlich die Ziellinie. Die «Tzigane» hatte knapp 7 Minuten vor uns die Ziellinie passiert, mit 30:18:40 im 357. Rang. Zufrieden über das Erreichte sind unsere Gedanken bereits beim Bol d'Or 2008

Markus Iseli, Catherine Schuppli

Keine kalten Füsse beim Segeln in der Nacht

Eine gute Crew zusammenstellen und sich für ein bestimmtes Datum seglerische Ziele setzen oder auf eine Regatta vorbereiten heisst auch, schlechtes Wetter und Nachtfahrten in Kauf nehmen. Aber es lohnt sich, nie lernen wir mehr, als wenn die Bedingungen nicht unseren Vorstellungen entsprechen. Silvio Kippe gibt Tipps.

«Kalte Segler sind schlechte Segler»: Diesen Satz hat mir vor 25 Jahren ein englischer Segellehrer regelrecht ins Stammbuch gemeisselt. Es war auf Trainingstörn im Solent. Mit Shorts und T-Shirt am Ruder fühlte ich mich bei sanften 4 Beaufort aus Südwest mit ruhiger Backstagsbrise «füdliwohl»: Super Stimmung, witziger Small Talk. Dann, aus heiterem Himmel, die mit britischem Understatement freundlich aber klar an mich gerichtete Bemerkung des Skipperinstruktors: «Du hast die Wuhling (Leinenknäuel) am Mast nicht ordnen lassen, du hast die Regenwolke hinter dir nicht beachtet, da vorne müssen wir 105 Grad anluven, da hättest du schon längst deine Reffüberlegungen durchgeben sollen... jetzt zieh dir bitte erst mal wärmere Kleider an, aber subito!» Wenig später, nach dem Kurswechsel hart an den Wind, gabs gute 6 Beaufort Bordwind, und jeder war heilfroh um warme Kleider. Der Instruktor am Abend beim Debriefing: «Silvio hat ein gutes Beispiel gegeben für die zunehmende und gefährliche Entscheidungsträgheit als Folge körperlicher Abkühlung. Also Kleiderwechsel bevor euch kalt ist!» So etwas «fährt ein», und es hat mich später als Skipper mehr als nur einmal vor bösen Überraschungen bewahrt.

Ein Segeltag kann sehr, sehr lange dauern, vor allem, wenn das Wetter «plötzlich» umschlägt und die Temperaturen sinken. Entscheidend sind stets die Fähigkeiten des Skippers und seiner Crew, die letzte halbe Stunde vor dem Landfall zu meistern. Da ist nicht nur die rechtzeitig angelegte richtige Kleidung wichtig, auch die Müdigkeit der Menschen an Bord ist ein wesentlicher Faktor. Auf unterkühlte, gefrustete Crewmitglieder kann sich der Skipper, die Skipperin nicht verlassen. Schlimm, wenn der Skipper feststellt, dass in solchen Augenblicken das rasche Knüpfen des Palsteks beim Anlegen nicht (mehr) klappt; schlimmer, wenn verhedderte Belegleinen in der Backskiste nicht rechtzeitig parat sind. Ganz schlimm, wenn der Skipper selbst «genug hat» und drum zu späte oder falsche Entscheidungen trifft. Übrigens: Alles schon passiert, alles eigene Erfahrungen.

Segeln bei Nacht kann herrlich sein. Unter erschwerten Bedingungen – bei Regen oder starkem Wind – wird jeder Handgriff irgendwann einmal mühsam. Dennoch sollte gerade dann alles reibungsloser und kräftesparender funktionieren. Jedes Problem(chen) wird doppelt so schlimm beim nächtlichen Landfall unter miesen Sichtbedingungen. Gesegelt wird nachts grundsätzlich mit einem Reff (oder mindestens einem Flachreff) im Gross.

Wichtige Vorkehren Erstens, zweitens und drittens trägt die ganze Crew Sicherheitswesten. Fakt ist: Wenn in dunkler Nacht jemand über Bord geht, liegt die Gefahr, einen Kopf im Wasser aus den Augen zu verlieren, bei über 90 Prozent! Wer dann nicht sofort das Steuer herumreisst und die Pinne/Rad voll eingeschlagen fixiert, Segel knallhart voll dicht, verringert die Chancen des Auffindens zusätzlich. Suchscheinwerfer sehr vorsichtig benutzen. Ein von Halogenlicht kurz geblendetes Auge braucht zwei bis drei Minuten, um sich wieder an die Dunkelheit zu gewöhnen. Achtung: Automatik-Westen müssen vom Skipper überprüft werden, ob die Patrone richtig eingeschraubt ist.

Segeln im Regen – wenns dann noch Spass macht, habt ihr die richtigen Kleider an: Natürlich total wasserdicht vom Kopf bis zu den Zehen, drunter nach dem Zwiebelschalenzinzip gekleidet. Für Sommermörs auf Binnenrevieren ist leichtes Segler-Ölzeug – Jacke und Hose – völlig ausreichend (zum Beispiel von Helly Hansen). Wichtig sind voll verschweisste Nähte und die ausreichende Grösse, damit wir darunter je nach Bedarf warme Kleider tragen können. Wenn es zu warm ist für Stiefel, sind einfache Bordschuhe bequemer. Trockene, warme Füsse sind beim Segeln enorm wichtig. Sehr praktisch sind

Unterwegs bei Nacht und Regen auf dem Genfersee vor Nermier (F). Michel an der Pinne, Bruno im Ausguck auf der Elan 31 «Iceboat», dem grössten Schiff der SailCom, in Versoix



voll wasserdichte Socken. Es gibt angenehm zu tragende Seal-Skinz-Socken (u.a. bei Compass für CHF 89.90). Handschuhe nicht vergessen – aber auch hier reichen fürs Erste einfache Jollenhandschuhe (Leder, Daumen/Zeigefingerkuppe frei, unter CHF 20). Kopfbedeckung: Südwester schützt vor allem gegen Schlagregen besser als eine Kapuze (ein billiger genügt).

Kräfte sparen In einen Regenschauer hineinzusegeln ist an sich kein Problem, sofern du berücksichtigt hast, dass die Sicht rapide abnimmt. Also Luken dicht und runter mit dem Tempo. Wer nicht muss, hält sich nicht im Cockpit auf. Für die «Unter-Deck-Crew» liegen Jass- oder UNO-Karten und eine Thermoflasche mit Tee bereit. Und wenn der Regenschauer kurz vor dem Landfall einsetzt und plötzlich minimale Sichtverhältnisse herrschen? Nun, wir haben ja den Anker und (!) die Trosse vorbereitet, kennen die Wassertiefe am Ort – und das Signalhorn ist in Griffweite...

Zum Thema Anker Eine häufige Unterlassungssünde ist, dass man vergisst, vor dem Auslaufen die ganze Ankertrosse/Kette so aufzuschies- sen, dass der Haken auch bei Nacht und Nebel notfallmässig über Bord geworfen werden kann. In unverhofften Sturmböen hält ein treibender Anker den Bug in den Wind.

Liebe geht durch den Magen Das gilt auch für die Liebe zum Segeln, umso mehr, wenn es «schiff und seicht»: Gute Seemannschaft ist, wenn die Crewmitglieder auch im Dunkeln die rechtzeitig vorbereiteten Sandwichs, Früchte oder Snacks sowie vor allem die Trinkflaschen finden. Auch hungrige und durstige Segler sind schlechte Segler. Übrigens sind nachts Becher unpraktisch, und Gläser gehören auf gar keinen Fall ins Cockpit. Ich bekam einmal von einer winzigen Bierglasherbe eine kleine Schnittwunde am rechten Daumen. Folge: Ich war nicht mehr in der Lage, einen Knoten zu machen oder die Genuaschoten zu bedienen, und das kurz vor einer problematischen Ansteuerung. Vom Land aus besehen sind solche Ereignisse «Peanuts», auf See entwickeln sie sich oft zu ernsthaften Problemen, unter Umständen gefährden sie die ganze Crew.

Sicherheit Ungeübte Mitsegler müssen den «Sicherheits-Tarif» des Skippers, der Skipperin unbedingt kennen und wissen, wie man sich auf Deck bewegt, wie die Segel rasch gerefft oder geborgen werden. Bei Regen ist jedes Deck irgendwann saumässig glitschig. Kriechen

ist immer besser, als krampfhaft versuchen, aufrecht zu balancieren. Glücklicherweise, wer den Palstek auf Deck liegend einhand beherrscht... Schliesslich: Ist der Rettungskragen oder zumindest eine Schwimmhilfe mit Leine griffbereit? Unter Deck sind solche Dinge wertlos.

Segelkleid Gross-Segel: Wenn sich das Fall nur mit Mühe durchsetzen lässt, zum Beispiel weil die Mast-rutscher klemmen, musst du sie vorher «ölen»: Beim ungesetzten Gross ein paar kräftige Spritzer Waschmittelkonzentrat in die Mastnut oberhalb der Rutscher geben, letztere kurz auf und ab bewegen – und das Segel gleitet leicht und kann mit weniger Kraft rasch gesetzt werden. Dann die Gängigkeit der Reffleinen, Reffhaken und Liekspanner kontrollieren. Bei 7/8-Riggs rechtzeitig das Achterstag ausprobieren. Vorsegel: Rollreffanlagen klemmen oft, wenn die Reffleine nicht satt und regelmässig aufgewickelt worden ist oder wenn das (Profil-)Vorstag keine ausreichende Spannung aufweist. Vorsegelholepunkte: Wie weit kannst du sie nach hinten verstellen, damit sich das Segel im oberen Bereich öffnet? Das geht rasch und ist im Fall über-raschender Starkwindböen fürs Erste fast so viel wert wie ein Reff.



15. September 2007, 14 Uhr:
Start zum 24-h-nonstop-Segeln.

Wir legen in Nid du Crô ab und segeln ohne Zwischenlandung um den Neuenburgersee.
www.sailcom.ch -> **Veranstaltungen**

Ein weitere Plattform für die Organisation von Segeltörns unter Mitgliedern ist unser Forum:
www.sailcom.ch -> **Forum**

Navigation Die Orientierung nach Landmarken bei Nacht ist faszinierend, aber nicht narrensicher: Ein GPS mit der Schweizer Seenkarte sollte heute bei jeder Nachfahrt dabei sein. Voraussetzungen sind eine sichere Bedienung auch im Dunkeln sowie Ersatzbatterien.

Leinen Keine Ansteuerung eines Hafens, ohne eine gute Vorleine richtig aufgeschossen an die Bugreling zu hängen! Bei schwereren oder grösseren Booten (ab 8 Meter Länge) ist auch eine Achterleine dringend zu empfehlen. Komfortabel ist auch eine Mittschiffsleine.

Fender Überlegt einsetzen und nicht einfach raushängen, wie das viele Segler machen, sondern innenbords bereitlegen, mit Mastwurf auf Slipp am Relingsdraht befestigt. Achtung – beim nächtlichen Einlaufen in eine Box können sich aussenbords hängende Fender als böse Falle erweisen. *Silvio Kippe, Segelinstruktor*

Gegen 25 Segelbegeisterte fanden sich zum Stelldichein der SailCom auf der Insel ein. Stolz reihten sich Dehler Varianta «Grappa», H-Boot «Camarc II», Friendship «Balaton» vom unteren Zürichsee und vom Obersee die Jeanneau Brio «Opal», Jaguar «Papageno» sowie eine schicke Sunbeam eines Mitglieds am Steg. Herzlichen Dank den OrganisatorInnen und HelferInnen!

Vier stolze Vertreter der SailCom-Flotte haben bereits am Steg vor der Insel Lützelau festgemacht.

Zweites Zürcher Insel-Treffen – Sommerfest auf der Lützelau

Samstag, 2. Juni: Nieselnd und grau hatte das Abenteuer mit Ziel Apéro auf der Ufenau und gemeinsamem Abendessen und Übernachtung auf der Lützelau begonnen. Regnerische neun Grad hatten unser Gepäck anschwellen lassen: vom Faserpelz über Schlafsack, Zelt und Badehose hatten wir inklusive Proviant und Getränke alles dabei. Um zehn Uhr unterhielten sich auf dem Steg vor dem Acqua mehr als zehn Frühaufsteher, als die Boote aus dem Hafen Enge eins nach dem anderen am Steg anlegten. Um halb elf warfen wir die Leinen los und tuckerten auf den See hinaus.

Segeln verlangte viel Geduld

Leider bewies Poseidon kein Gehör und der See war glatt wie für einen Ruderanlass. Ganz vereinzelt zeigten sich auf dem Wasser ein Kräuseln einer leichten Brise. Nebelschwaden hingen an der Albiskette, Dunst verhängte die Berge. Wir liessen uns nicht unterkriegen und nutzten das, was der Morgen an Brise bot. Es bot sich viel Gelegenheit, die bisherigen Segelerfahrungen auszutauschen, die mystisch verklärte Gegend zu betrachten oder unter Deck auszuschlafen. Gegen Mittag erreichten wir mit den drei Schiffen die Höhe Stadtgrenze. Der Wind flaute immer



Crewtreffen bei einem Glas «Ufenauer Federweiss» im gleichnamigen Restaurant

mehr ab und als auch der dritte Versuch zu segeln scheiterte, entschieden wir uns für eine Einlage mit dem Bootsmotor. Während das «Grappa»-Team noch länger am Segeln festhielt, fuhren wir auf der «Camarc II» und auf der «Balaton» zum Hafen Meilen. Wir legten am Besuchersteg an, um uns im gleich über die Strasse gelegenen Restaurant Löwen bei heisser Schokolade, Kaffee und Tee mit angeregten Gesprächen aufzuwärmen.

Anschliessend «motorten» wir weiter. Unterwegs fiel uns auf, wie stark das linke Ufer im Kanton Schwyz überbaut ist. Auf der «Camarc II» verglich die Crew die Seekarte aus den frühen Neunzigerjahren mit einer aktuellen und stellte ebenso das enorme Wachstum der

Überbauung von Dörfern und Städten rund um den Zürichsee fest. Wir sprachen über Eigenheiten der Landschaft und des Segelreviers. Boris, der auf der Friendship per GPS navigierte, schlug vor, an der Insel Schönenwilt, die seit 1848 zur Gemeinde Richterswil gehört, anzulegen. Dort fütterten wir unter unseren Kapuzen die Entenküken und genossen den Duft der blühenden Linden sowie die Aussicht in vollen Zügen. Wir nahmen uns vor, bei Sonnenschein hierher baden zu kommen.

Nochmals versuchten wir zu segeln und fanden mit viel Geduld einen Hauch für unsere Segel. Auf halbem Weg zur Ufenau blieb uns dann wieder nur das Motoren übrig. Wir legten den Heckanker



Der ausgebrochene Anker

*Vor den Gestaden Ufenaus
brachte der Schiffer den Anker aus
Der Nachtwind schmeichelt spielend dem Bug
Die Crew in Orpheus Armen ruht*

*Der Schiffer segelt durch selige Räume
der Phantasie, der Märchen und Träume
und geht als Sindbad dort an Land
wo er seine Prinzessin fand*

*Ihr Vater, der König nimmt das nicht hin
Mit blankem Schwerte zeigt er auf ihn
Man ergreift und schüttelt ihn, packt ihn am Arm
Des Königs Trompeter blasen Alarm*

*Die Crew hat endlich den Schiffer geweckt
Der stolpert Augen reibend an Deck
Wo sein Boot der Rosenstadt Anleger sperrt
und ein Dampfer tutend zu landen begehrt*

Erich Schwyn

parat, brachten die Fender an und legten mit dem Bug am Steg der «Insel der Stille» an. Dort wurden wir von weiteren SailCom-Mitgliedern willkommen geheissen. Kurze Zeit später machte auch die «Grappa» fest. In guter Stimmung trafen wir uns zum Apéro beim Restaurant und verköstigten den Weisswein der Insel. Danach spazierten wir zu den Eseln, die uns neugierig entgegenkamen, und liessen unser Blicke über die Weinberge zur Kirche hoch und zurück zu den blühenden Rosen und Clematis schweifen. Die seit der Jungsteinzeit besiedelte «Ufnau» wurde 956 n. Chr. von Kaiser Otto I dem Kloster Einsiedeln geschenkt und gehört seit 1993 zu den Moorlandschaften von nationaler Bedeutung. Nun hatte das Wetter aufgehellt und wurde richtig angenehm.

Endlich ein gefüllter Spinnaker

Auf dem H-Boot wollten wir den weiteren Apéro eilig zur Insel Lützelau bringen, während die Brio noch einen Passagier in Rapperswil abholte. Dabei passierte dann der erste Zwischenfall des Abends: Beim Starten des Aussenborders fällt im Schwung der Anlass-Bewegung das Portemonnaie aus der Hosentasche und geht über Bord. Das «Portemonnaie-über-Bord-Manöver» war durchaus aus dem Leben gegriffen. Es forderte unsere Kreativität heraus, da bei diesem Wetter niemand tauchen wollte. Wir orteten das Portemonnaie auf dem hellen Sandgrund in etwa zwei Metern Tiefe und versuchten vergeblich, es mit dem Bootshaken zu bergen. Immer wieder rutschte es vom Haken weg und fiel zurück auf den Seeboden und wir mussten warten,

bis sich der Sand wieder gesetzt hatte. Während sich der Betroffene zähneknirschend auf sein Bad vorbereitete, versuchten wir, die Geldbörse mit dem Bootshaken in die Pütz hineinzuwischen. Zuerst wurde sie beim Hochziehen wieder aus dem Eimer geschwemmt, beim zweiten Mal klappte es endlich. Auf der «Balaton» nutzten wir die leichte Brise und segelten unter Spinnaker zur Lützelau, auch auf der «Grappa» füllte sich der Spi. Welche Wohltat! Unter den ersten und zugleich letzten Sonnenstrahlen, die vom Schloss Rapperswil durch die dicken Wolken brachen, legten wir am Steg der Lützelau an. Die «Opal» vom Hafen Stampf bei Jona und die «Papageno» von Schmerikon waren bereits da.

Ein kühler «Schwumm» im See

Bei feinem Essen – der Inselwart Ueli Wildermuth bereitet mit seinem Team köstliche Salate und Grillspeisen zu moderaten Preisen zu –, gutem Wein und gemütlichem Geprächen nachtete es ein und nach Mitternacht legten sich die Seglerinnen und Segler der Sailcom satt und zufrieden in die Kojen oder ins Zelt.

Der kommende Tag brachte frühmorgens leichten Wind beim Landgang durch den Morgentau der Insel. Vogelgezwitscher und Ruhe, Schwertlilien und die Aussicht auf die Ufenau erfreuten die Frühaufgestandenen.

Die Lützelau war schon in der Bronzezeit bewohnt. Im siebten Jahrhundert errichtete Graf Beba von Bebinchova darauf ein Frauenkloster für seine Schwester Beata Landolt. Im frühen 16. Jh. verlegte die Stadt Rapperswil ihr Siechen-



Seefahrt inklusive Apéro: GPS-Aufzeichnung, veranschaulicht mit Google-Earth.

haus auf die Insel. Später wurde mit dem Sandstein der Insel ein Kapuzinerkloster gebaut. Im englisch-französischen Krieg errichtete der Seeoffizier Williams eine Geschützstellung und schoss erfolglos mit Kanonen auf die Franzosen. Seit 1931 pachtet der Verkehrsverein die Lützelau und lässt bei den Besuchern echtes Robinson-Gefühl aufkommen.

Gestärkt vom Zmorge mit Käse, Konfi und Sonnenstrahlen, sahen wir den anderen SailCom-Booten zu, wie sie unter Motor ablegten und danach die Segel setzten. Wir

erfrischten uns noch mit einem «Schwumm» im See und legten danach ebenfalls ab. Wir segelten ein paar Stunden, dann schief der Wind wieder ein. Deshalb tuckerten wir, mit einer Pause auf der Pergola des «Löwen» bei Obermeilen, nach Zürich. Am Tiefenbrunnen legten wir an und liessen ein Crew-Mitglied aussteigen. Schliesslich lichtete uns eine Besucherin im Acqua ein letztes Mal ab und wir überliessen die «Balaton» Boris und Patrick, die sie an die Boje zurückführten.

Oliver Markant,
Cornelia Mayerhofer

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



RedaktorIn gesucht

Die Seekiste sucht eine(n) RedaktorIn. Textkompetenz und redaktionsnahe Berufspraxis willkommen. Eine faszinierende Aufgabe mit Amtsträgerstatus erwartet Dich! Mail seekiste@sailcom.ch



Cherchons rédacteur(trice)

La rédaction de « Seekiste » recherche un(e) rédacteur(trice). Expérience professionnelle de rédaction souhaitable. Cette tâche passionnante donne le statut de membre avec fonction officielle. Mail seekiste@sailcom.ch

www.sailcom.ch -> Regionen -> Zentral- und Südschweiz

Peter Auf der Maur, der Regionalleiter Zentral- und Südschweiz, hat mit seiner Website ein altes Projekt verwirklicht und eine Plattform für regionale Themen, Tipps und Informationen geschaffen.

«SailComweit wäre ein Beizen- und Hafenführer von grossem Nutzen, wir müssten nur das Wissen der Mitglieder zusammentragen.» So weit Hans Meyer als Fazit des 2-Tages-2-Schiffe-Törns auf dem Lago Maggiore. Das gilt für die ganze Schweiz, ganz besonders aber für die Tessiner Alpenrandseen, wo es kaum grosse Jachthäfen oder Hafenkarten gibt. Rechts unser Beitrag für die Website, weitere Inputs sind willkommen!

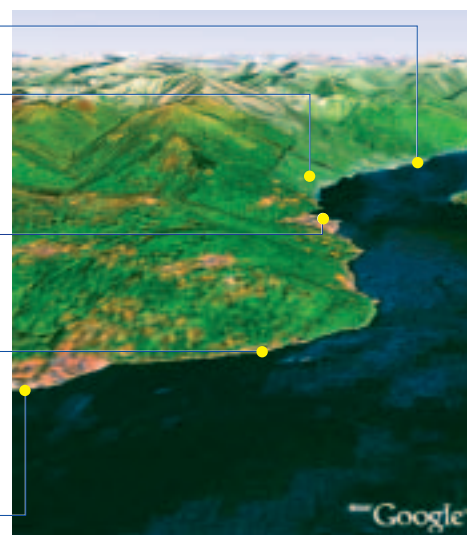
Hafeneinfahrt Ronco
N 46 08.080 / E 08 43.215

Casa Blumer/Plan
Rondonico bei Cannobbio
N 46 05.262 / E 08 41.359
(Bootschef. Zimmer/Frühstück. M 079 375 30 01)

Anlegestelle Cannobbio
N 46 03.969 / E 08 42.018
(Restaurants, Shopping; Wasserstand beachten)

Anlegestelle Ca' Bianca
N 46 01.467 / E 08 41.948
(Restaurant, Nachtliegeplatz je nach Wasserstand an Boje oder Steg. Anmeldung bei: M 0039 0323 788038)

Anlegestelle Cannero
N 46 01.131 / E 08 40.996
(Restaurants, Shopping)



Anlaufstellen für einen Törn auf dem Lago Maggiore



Aktueller denn je: Regattasegeln
Mach mit am alldienstäglichen Training in Zürich. -> www.scrg.ch
Anmeldung regattatraining@gmx.ch

*Liebe Seglerin, lieber Segler
Wenn Du Dich auf der Website für eine Veranstaltung anmelden willst und diese ausgebucht ist, schick bitte ein Mail an die Organisatorin oder den Organisator. Bei genügend Interesse wird die Veranstaltung nach Möglichkeit ausgebaut oder wiederholt.*



2-Tages-Törn und Entdeckungsreise Vierwaldstättersee/Urmsee, 1./2. September 2007

Schiffe Bei genügend Anmeldungen werden wahrscheinlich folgende Boote teilnehmen: Ab Luzern: Blickensdorfer Kristall, Komet 800, Komet 850, Moser M2, ab Gersau: Albin Viggen

Preis CHF 180

Ziel Spass und Weiterbildung. Lernen Sie von erfahrenen Skippern nicht nur die Handhabung der teilnehmenden Boote, sondern auch die geographischen und meteorologischen

Besonderheiten des Vierwaldstättersees. Nicht eingeseelte Mitglieder werden anschliessend auf den teilnehmenden Booten freigeschaltet. Auf einem 2-Tages-Törn bleibt auch genug Zeit, um mal wieder vergessene Manöver zu üben oder diese überhaupt einmal anzuwenden, zum Beispiel den Quick-Stop. Selbstverständlich kommt aber auch der Spass am Segeln nicht zu kurz. Und wenn wir am Abend in einem Hafen liegen, geniessen wir gemeinsam bei einem Schlummertrunk das Seemannsgarn der Teilnehmer.



2-Tage-2-Schiffe-2-Seen-Törn Bieler- und Neuenburgersee 14. bis 16. September 2007

Schiffe C&C 25 «Argonauta» in la Neuveville, Dehler Duetta 86 GS «Calliope» in Chevroux (A-Schein)
Teilnehmer Max. 6 (3 pro Schiff) plus Skipper
Preis Ca. CHF 200

Ziel Kennenlernen der Region, der Häfen, leben auf dem Schiff, der lokalen Windverhältnisse. Auffrischen der Segelkenntnisse, Einsegeln von 2 Booten.

Programm Freitag Um 17 Uhr Treffpunkt in den Häfen La Neuveville (Neuenstadt) am Bielersee bzw. Chevroux am Neuenburgersee. Kennenlernen von Crew, Boot, Hafen, Windverhältnissen. Einsegeln. Abends Anlegen in einem nahen Hafen. Nachtessen, Übernachten an Bord.

Samstag Ablegen und Segeln, je nach Windverhältnissen Segelmannöver, Spi, Mann über Bord etc. Auf der Argonauta wird der Mast gelegt und die Fahrt geht durch den Zihl-Kanal in den Neuenburgersee (1 Stunde). Am Abend laufen die Boote den gleichen Hafen an und die Crews tauschen das Schiff. Nachtessen und Übernachten an Bord.

Sonntag Die Crews laufen mit dem neuen Schiff aus und führen es in seinen Heimathafen zurück. Ende des Törns um 17 Uhr



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

... volontari responsabili per le imbarcazioni. 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

Gesehen



Ein Seilzug mit Untersetzung erlaubt Heben und Senken des Aussenborders ganz ohne Würgen, schonend für Mensch und Maschine.