

Jahrbuch 2024



Alleskönnerin im Kartenformat

Unsere Debit Mastercard ist die ideale Karte für Online-Shopping, bargeldloses Bezahlen sowie Geldbezüge am Bancomaten.



Mehr erfahren:
aekbank.ch/debitmastercard

AEK 
BANK 1826



Jahrbuch 2024

Regionalgruppe Thunersee, Cruising Club Schweiz

Inhalt

Editorial und Gruss vom Captain	3
Vorstand 2024	5
Clubanlässe 2024	7
Kursprogramm 2024 / 2025	9
Jahresbericht des Captains 2022 / 2023	11
Jahresbericht Ausbildung: Rückblick / Ausblick 2024	12
Berichte: Lue zersch wohär dass dr Wind wääit	15
Midsummer Sail	23
Praxis-Törn Ostsee 2023	31
Revier Balearen	36
Rückblick Anlässe 2023:	
Berichte zu den interessanten Vorträgen und Events	40
Verein Seerettung Thunersee	54
Wichtige Adressen	55

Inserentenverzeichnis

AEK BANK 1826, Thun	Jost Druck, Hünibach
Archimedes Bootbau, Wimmis	Murette Yachtversicherungen CCS, Bern
Bootswerft Berger, Spiez	My Yacht & Charter, Zürich
Dällenbach, Thun	Restaurant Kreuz, Allmendingen
Hächler Bootbau, Oberhofen & Einigen	Sailtex Elvström, Thun
Holiday Yachting, Schafisheim	Steam-IT, Sarnen
Hotel Restaurant Seegarten Marina, Spiez	4-Oceans, Murten
Joy Sailing, Global Yachtcharter, Uttigen	

Die Regionalgruppe Thunersee dankt den Inserenten für ihre Unterstützung.

Wir bitten die Mitglieder, die Inserenten bei ihren Kaufentscheiden zu berücksichtigen.

Impressum

Titelbild: Leuchtturm Goury / Phare de la Hague, Herausgeber: Regionalgruppe Thunersee (Cruising Club Schweiz), Redaktion: Jarl van der Heide, Layout: Georgette Zoss, Bilder: J. van der Heide, P.

Zoss, Autoren der Berichte

Auflage: 500 Ex, Druck: Jost Druck AG, Hünibach



STANDORT EINIGEN

Weekendweg 17, 3646 Einigen
Telefon 033 654 72 72
einigen@haechlerbootbau.ch

STANDORT OBERHOFEN

Schlossgasse 4, 3653 Oberhofen
Telefon 033 243 30 43
oberhofen@haechlerbootbau.ch

Hächler Bootbau AG
Einigen & Oberhofen

WWW.HAECHLERBOOTBAU.CH

Editorial Jahrbuch 2024 CCS - RGT

Liebe Clubmitglieder, liebe Freunde unserer Regionalgruppe!

Es war das Jubiläumsjahr zum 50sten Geburtstag unserer Regionalgruppe Thunersee und wir sind glücklich, dass wir auf ein gelungenes Vereinsjahr 2022/2023 zurückblicken können! Corona hat uns, wie bereits letztes Jahr, keinen Strich durch die Jahresplanung gemacht, so konnten planmässig stattfinden:

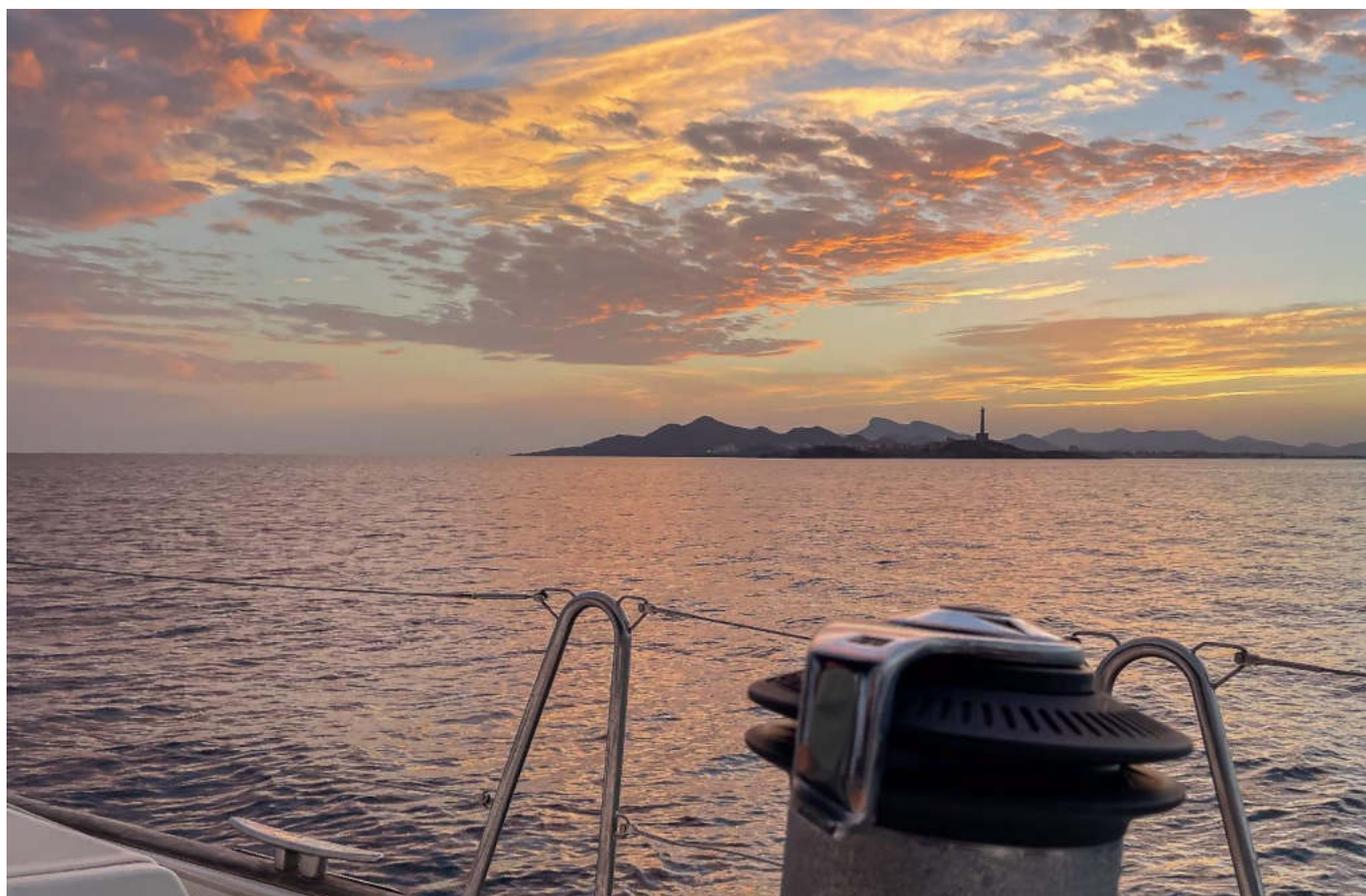
- HSA-Kurs (Winter 2022/23)
- HSA-Intensiv-Kurs (April 2023)
- Sprechfunkkurs (Okt.- Dez. 2022)
- Nothilfe-Kurs (Nov. 2022)
- Ausbildungs-Törn Ostsee (Mai 2023)
- Neun Clubanlässe

Detailangaben zu Kursen und Ausbildungs-Törn findet ihr in den entsprechenden Jahresberichten in diesem Jahrbuch.

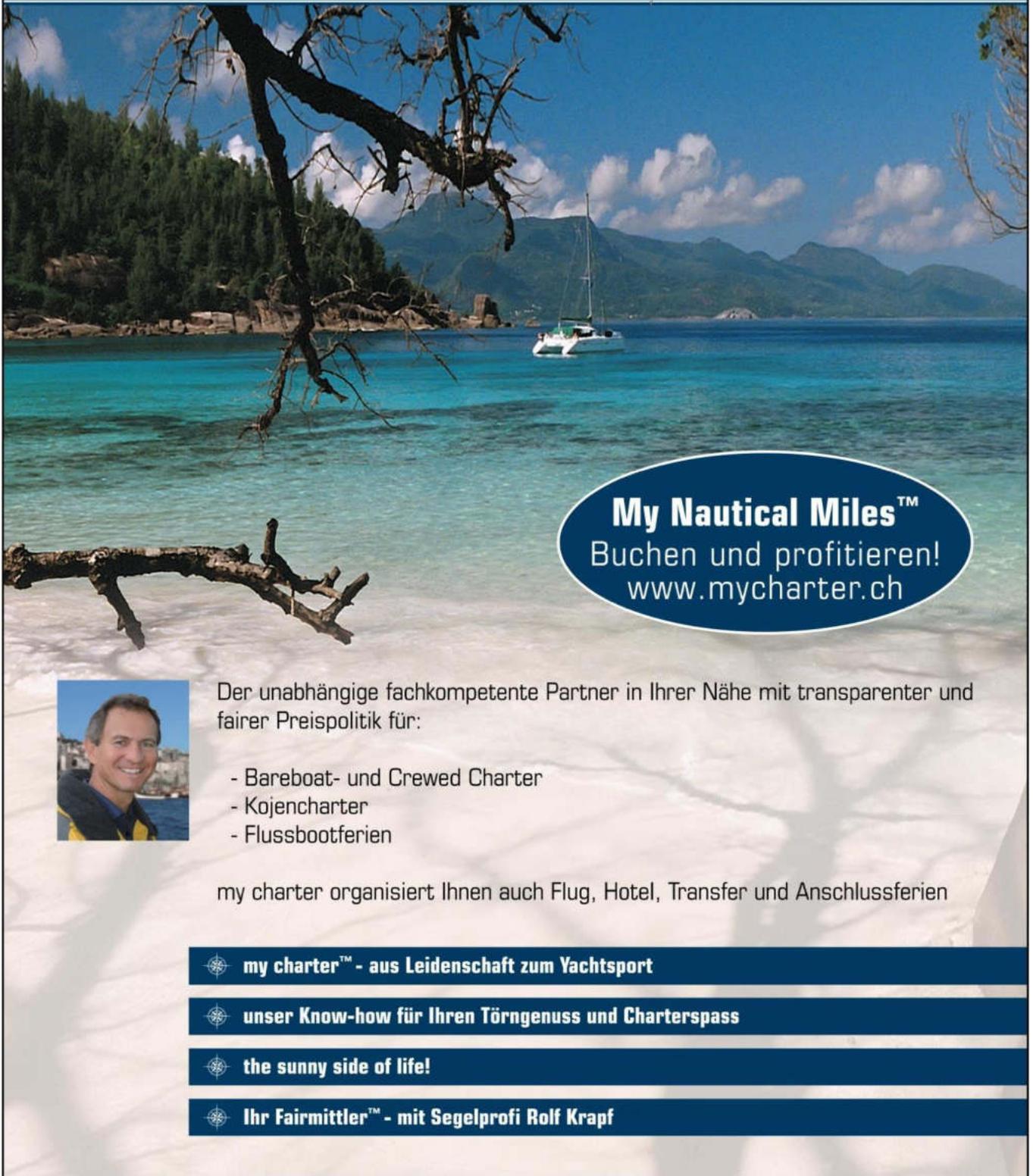
Ebenfalls im Jahrbuch findet ihr Berichte zu den insgesamt neun Clubanlässen, drei davon waren etwas grösser und aufwändiger zur Feier des 50sten Jubiläumjahres.

Nun wünsche ich Euch viel Spass bei der Lektüre des vorliegenden Jahrbuch 2024 und ich danke herzlich allen Helferinnen und Helfern im Vorstand und allen guten Feen im Hintergrund! Bleibt gesund!

Herzliche nautische Seglergrüsse!
Markus Dürst
Captain Regionalgruppe Thunersee



Cabo de Palos in der Nähe von Cartagena



My Nautical Miles™
Buchen und profitieren!
www.mycharter.ch



Der unabhängige fachkompetente Partner in Ihrer Nähe mit transparenter und fairer Preispolitik für:

- Bareboat- und Crewed Charter
- Kojencharter
- Flussbootferien

my charter organisiert Ihnen auch Flug, Hotel, Transfer und Anschlussferien

 **my charter™ - aus Leidenschaft zum Yachtsport**

 **unser Know-how für Ihren Törngenuss und Charterspass**

 **the sunny side of life!**

 **Ihr Fairmittler™ - mit Segelprofi Rolf Krapf**

Vorstand 2024

Ressort	Name / Vorname	Adresse	Telefon	E-Mail
Captain	Markus Dürst	Lerchebergweg 1A 3114 Wichtrach	P: 031 722 10 66 M: 079 224 21 42	captain@ccs-thunersee.ch
Vice-Captain	Jasmine Lanz	Mühlebühl 35E 3765 Oberwil	M: 079 581 09 71	vice@ccs-thunersee.ch
Kassier	Claude Maier	Stockstrasse 19 3658 Merligen	M: 078 684 84 41	kassier@ccs-thunersee.ch
Ausbildung	Peter Zoss	Meisenweg 6 3604 Thun	P: 033 336 34 56 M: 079 374 30 83	ausbildung@ccs-thunersee.ch
Sekretariat	Marlies Maier	Buchholzstrasse 30 3713 Reichenbach	M: 076 471 84 77	sekretariat@ccs-thunersee.ch
Clubleben und Veranstaltungen	Raffael Trachsel	Tannackerweg 9 3633 Amsoldingen	M: 079 313 50 48	anlaesse@ccs-thunersee.ch
Kommunikation, Törn, Dienste	Jarl van der Heide	Weieneggstrasse 11t 3612 Steffisburg	M: 076 502 26 71	dienste@ccs-thunersee.ch



v.l. Peter, Raffael, Markus, Claude, Marlies, Jasmine, Jarl



ARCHIMEDES

BOOTBAU

Zeitlose



Neubauten
für Liebhaber klassischer
Boote

Archimedes Bootbau AG
www.archimedes-bootbau.ch
www.archimedes-industrial.com



Clubanlässe 2024

Datum	Anlass
27.01. 18.00 Uhr	RGT-Jahresanlass Diner & Musik im Chutzi-Turm - Thun
08.02. 20.00 Uhr	Von der Midsummersail zum Fastnet-Race, der steile Einstieg ins Offshore-Regattasegeln Mit Jamie Townsend und Karin Fankhauser
14.03. 20.00 Uhr	Einführung in die Astronavigation Mit Arnold Flückiger
01.06. 14.00 Uhr	Hightech im Bootsbau Besuch bei der Archimedes Bootsbau in Wimmis
20.06. 20.00 Uhr	Über den Pazifik gerudert Astrid Schmid vom https://www.oceans4.ch/ erzählt
31.08.	Ausfahrt auf dem Thunersee Segeln auf dem Thunersee mit Mitgliedern der Regionalgruppe Basel auf Booten der RGT-Mitglieder und der «Friendship»
19.09. 20.00 Uhr	Mit dem Boot unterwegs in Holland Tipps und Tricks von Jarl van der Heide
17.10. 20.00 Uhr	Traumreviere der RGT-Mitglieder 12 minutige Blitzlichter die Lust auf Meer machen.
08.11. 20.00 Uhr	Generalversammlung 2023 Anträge bis 30 Tage vor der GV an den Vorstand

Wichtig: die aufgeführten Termine können kurzfristig angepasst werden.
Für den genauen Ort und die Uhrzeit bitte jeweils die Einladung oder www.ccs-thunersee.ch beachten.

Der perfekte Zeitpunkt
für einen Besuch in
der Spiezer Bucht?

Immer!

Ob Winter oder Sommer, Frühling
oder Herbst, wir heissen Sie ganzjährig
willkommen!

Direkt am See, eingebettet in der
malerischen Bucht von Spiez am schönen
Thunersee, umgeben von einer herrlichen
Bergwelt finden Sie bei uns im Hotel-Restaurant
Seegarten-Marina ehrliche Gastfreundschaft.

Hotel-Restaurant Seegarten-Marina

Schachenstrasse 3 · 3700 Spiez · Telefon 033 655 67 67
seegarten-marina.ch · Reservationen unter Telefon 033 655 67 67
info@seegarten-marina.ch



D'ÄLLENBACH

— GIPSEREI UND MALEREI —

e suberi
Sach.

W. Dällenbach AG | Gipserei und Malerei
Freiestrasse 48 | CH - 3604 Thun
Tel. 033 336 83 30 | info@daellenbach.ch
www.daellenbach.ch



Kursprogramm 2024 / 25

Hochsee-Ausweis (HSA)	Winterkurs, Modus noch offen			
	Kosten	CCS Mitglieder	CHF	590.-
		Nichtmitglieder	CHF	690.-
		Junioren in Ausb. bis 25 J.	CHF	490.-
		Kursmaterial ca.	CHF	220.-
	Termin	Bereich Oktober 24 bis März 25		
Hochsee-Ausweis (Intensiv)	7 ½ Tage + 1 Tag Prüfung			
	Kosten	für alle	CHF	790.-
		Kursmaterial ca.	CHF	220.-
	Termin	April / Mai 2025		
Nothilfekurs (NHK)	2 Samstage 0800 – 1300, am 2. Samstag zusätzlich 1400 - 1700			
	Kosten	nach gültigem Ansatz SV		
	Termin	November / Dezember 2023		
Seefunk				
– SRC + LRC Kombi	Winterkurs, Modus noch offen			
	Kosten	CCS Mitglieder	CHF	590.-
		Nichtmitglieder	CHF	690.-
		Kursmaterial ca.	CHF	200.-
	Termin	Bereich Oktober bis Dezember 2024		
– SRC	Winterkurs, Modus noch offen			
	Kosten	CCS Mitglieder	CHF	490.-
		Nichtmitglieder	CHF	590.-
		Kursmaterial ca.	CHF	200.-
	Termin	Bereich Oktober bis Dezember 2024		
Radar	3 Samstage zu 2 x 3 Lektionen			
	Kosten	CCS Mitglieder	CHF	590.-
		Nichtmitglieder	CHF	620.-
		inkl. Kursmaterial + Simulator		
	Termin	November 2024		
Praxistörns 2025	Frühjahr/Herbst, Ostsee und Bretagne			

**Alle Daten ohne Gewähr
Prüfungsgebühren werden zusätzlich erhoben**

Für Fragen / Anmeldungen wenden Sie sich bitte an:

Peter Zoss
Meisenweg 6, 3604 Thun
Tel. 033 336 34 56 / 079 374 30 83
E-Mail: ausbildung@ccs-thunersee.ch

oder online auf unserer Webseite:
www.ccs-thunersee.ch

Gratis-Parkplatz
Sonntag Ruhetag
Bancomat im Haus

In gemütlichem Rahmen ein feines Essen geniessen, in einem unserer Seminarräume Bilanzen präsentieren, im Saal Hochzeit feiern oder im lauschigen Gartenrestaurant unter der Linde ein gutes Glas Wein degustieren? Dann sind Sie im Restaurant Kreuz goldrichtig!

Nach Feierabend mit den Kolleginnen und Kollegen auf einen tollen Tag anstossen, ein Fussballspiel oder einen Tennismatch auf Grossleinwand bejubeln, auch mal ein Live-Konzert erleben oder ganz einfach nette Leute treffen? Dann besuchen Sie uns in der Dörfli Bar, dem beliebten Treffpunkt!

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Tom und Claudia Moser
und das Kreuz-Team

Öffnungszeiten Dörfli-Bar
MO-DO: 17.00–00.30 Uhr
FR-SA: 17.00–03.30 Uhr

Restaurant Kreuz · 3608 Thun-Allmendingen · Tel. 033 336 80 60 · www.kreuz-allmendingen.ch

Furlerboom

...Die Grossbaum-Rollreffanlage !

Winning
Performance

www.elvstromsobstad.ch



ELVSTRÖM
SOBSTAD

SAITEX Aebischer
Stöckliweg 15 • 3604 Thun
Tlf.: 033 336 55 93
info@sailtex.ch

Jahresbericht des Captain's für das Clubjahr 2022/2023

Liebe Clubmitglieder und Freunde unserer CCS Regionalgruppe

Das vergangene Vereinsjahr 2022/2023 geht als 50Jahr-Jubiläumsjahr zu Ende. Das Clubleben konnte mit verschiedenen tollen Anlässen wie geplant durchgeführt werden.

Anlässlich des Jubiläumsjahres (50 Jahre RGT) konnte übers Jahr verteilt an 3 Clubanlässen gefeiert werden:

1. Das Jubiläums-Clubjahr wurde eröffnet durch den etwas aufwändigeren Jahresanlass am Samstag, 21.01.2023 der erstmals seit 2020 (Deltapark) wieder stattfinden konnte.

In der wunderschönen Ambiance des Schlosses Schadau durften die zahlreich anwesenden Besucher sowohl die wunderbare Kost aus der Schlossküche wie auch die fetzige Rockmusik der Gruppe Roots66 genießen.

2. Am 26.08.2023 hat die RG-Thunersee die RG-Basel besuchen dürfen. Das war ein ereignisreicher Nachmittag:

- Die eindrückliche Demonstration des Feuerwehrlöschschiffes auf dem Rhein.
- Der Besuch des Gross-Schiff-Simulators, wo wir schadlos einen Frachter einparken und auch an die Mole fahren durften.
- Das Wettrennen mit den Drachenbooten des Drachenbootclubs beider Basel.
- Die feine Verköstigung vom Grill unter der Wettsteinbrücke und das gesellige Beisammensein.

3. Am 16.09.2023 fand die Ausfahrt mit dem Täggelibock, dem wiederbelebten historischen Frachtschiff auf dem Brienzersee statt. Mit feiner Verköstigung durch Party-Peter von Ringgenberg.

Weiter zu erwähnen sind:

- **Ausbildung:**

Durchgeführt wurde der Hochsee-Ausweis (HSA)-Kurs und auch ein HSA-Intensivkurs von Peter Zoss und Hans-Peter Bucher.

Ebenso stattgefunden hat der traditionelle Ausbildungstörn in der Ostsee, Details sind dem Jahresbericht vom Chef Ausbildung Peter Zoss zu entnehmen.

- **Weitere Events/Anlässe:**

Diese konnten auch planmässig durchgeführt werden.

Dazu verweise ich auf die Berichte von Michael Gerber und den weiteren Organisatoren im Jahrbuch 2024.

Mitgliederbewegungen:

Der Mitgliederbestand ist praktisch unverändert bei 215 Mitgliedern geblieben. Ich danke allen Mitgliedern des Vorstandes, allen sonstigen Helferinnen und guten Geister der RGT sehr herzlich für ihren Einsatz zu Gunsten unserer Regionalgruppe.

Euer Captain
Markus Dürst



Jahresbericht Ausbildung

Rückblick 2022 / 2023

HSA (Hochseeausweis) – Kurs

(Referenten: Hans Peter Bucher, Peter Zoss)
Es war ein gut besetzter Kurs mit 8 Teilnehmenden. Zum 2. Mal wurde der neue Kursstoff eingesetzt und dennoch traten weitere Fehler zu Tage! Ein ganz grosses Danke an Violeta, sie hat sämtliche Aufgaben im Stoff gelöst und noch weitere Fehler gefunden! Und: zur Freude Aller konnte nach 2 Jahren Unterbruch endlich wieder Präsenzunterricht durchgeführt werden! Welche Freude für alle Beteiligten!
Die Klasse hat uns Referenten grosse Freude bereitet. Neben den normalen Kursabenden wurde sehr oft und viel im Klassenverband gearbeitet und geübt.

Alle acht Kandidaten/innen haben die Theorieprüfung absolviert und mit einer Ausnahme mit Glanzresultaten bestanden! Beim zweiten Anlauf hat es auch der Letzte geschafft.

Die Prüfung war aber doch ziemlich speziell: Wurden doch dem Expertenteam zum Teil Aufgaben abgegeben, die auf dem alten und zum Teil nicht mehr unterrichteten Kursstoff und der alten Seekarte basierten. Aber die Aufgaben mussten auf der neuen Seekarte gelöst werden, wo viele Seezeichen nicht mehr vorhanden sind oder andere Positionen aufweisen. Auch Kennungen von Feuern sind nicht mehr gleich. Eine Fehlleistung vom CCS!

HSA-Intensiv – Kurs

(Referenten: Hans Peter Bucher, Peter Zoss)
Es waren 10 angemeldete Teilnehmende, wie 2022. Der Rekord wurde wieder eingestellt! Es war ein toller, wenn auch anstrengender Kurs. Von den 10 Prüflingen haben 8 die Prüfung auf Anhieb bestanden. Nach der Prüfung sah es zwar zuerst umgekehrt aus: 8 von 10 durchgefallen!

Die Begründung: Die Prüfungsexpertin hatte falsche Lösungen ins Gepäck

erhalten. Alle Kandidaten haben rekurriert, die Prüfungsergebnisse wurden vom Chef Prüfungskommission und vom Commodore persönlich überprüft und zum grossen Teil als richtig taxiert. Mehr will ich dazu nicht sagen, aber es gab auch unfreundliche Worte zwischen uns Referenten und dem Präsidenten der Prüfungskommission...

Übrigens: Die zwei, die nicht bestanden haben, machten es dann im 2. Anlauf besser.

Nothilfe Kurs (NHK):

(Ref.: Lukas Zaugg, Samariterverein Strättligen, Thomas Zaugg, CCS RGT)
10 Teilnehmende an 2 Samstagen. Keine Prüfung, aber alle haben den Ausweis erhalten.

Dank an den Samariterverein Strättligen, der diesen Kurs seit Jahrzehnten für uns durchführt und den kompetenten Referenten des Samstagnachmittags.

Sprechfunkkurs:

(Referent: Walter Russenberger)
6 Teilnehmende, normaler Unterricht. Die Prüfungsergebnisse sind leider nicht bekannt.

Radarkurs:

Keine Durchführung (Null Anmeldungen).

Praxistörn Ostsee:

(Skipper: Peter Zoss, Lukas Frey)
Der Törn konnte ohne Probleme durchgeführt werden.

Wir durften am 13. Mai unsere Wunschyacht in Empfang nehmen und 2 Wochen unter verschiedensten Bedingungen die Ostsee besegeln. 584 sm (2/3 Segeln, 1/3 Motor) wurden zurückgelegt. Ein Ruhetag wegen zu viel Wind konnte anderweitig gut genutzt werden.

Ein ausführlicher Erlebnisbericht befindet sich auf Seite 31.

Ausblick Kurse 2023 / 2024

HSA (Hochseeausweis) – Kurs

(Referenten: Hans Peter Bucher, Peter Zoss)
Erstmals seit meiner langjährigen Tätigkeit als Ausbildungsverantwortlicher konnten wir keine einzige Anmeldung entgegennehmen. Der Kurs wurde abgesagt. Hans Peter Bucher und ich nutzen den kursfreien Winter, um das Ausbildungskonzept zu überdenken, Vorschläge werden folgen. Es ist möglich, dass ein Kurs über 6 Monate überholt ist.

HSA Intensivkurs

(Referenten: Hans Peter Bucher, Peter Zoss)
Zum 7. Mal wird ein HSA-Intensivkurs angeboten. Er soll in ähnlichem Rahmen wie in den letzten Jahren durchgeführt werden. Das Spezielle ist, dass die Prüfung unmittelbar nach dem Kurs erfolgt. Der Kurs findet im April 2024 statt. Drei Anmeldungen sind bereits eingegangen.

Sprechfunkkurs:

Da nur 3 Anmeldungen eingegangen sind, wurde der Kurs annulliert. Die Interessierten konnten zum Kurs der RG Bern verwiesen werden.

Nothilfe Kurs (NHK):

Es sind lediglich 4 Anmeldungen eingegangen. Die Mindestteilnehmerzahl ist 8, weshalb der Kurs abgesagt werden musste.

Radarkurs:

Wir erhielten 3 Anmeldungen, der Kurs ist annulliert.

Refresherkurs:

Ist nicht ausgeschrieben.

Ausbildungstörns Ostsee/Bretagne

Erneut ist der Praxistörn in der Ostsee ausgeschrieben. Die Durchführung ist fix, aktuell sind noch 2, ev. 3 Plätze zu haben. Erfahrungsgemäss werden diese noch besetzt.

Vom 11. bis 25. Mai haben wir zwei Hanse 458 gechartert. Eine wird von Res Rieder und Jasmine Lanz geskipperd, die andere von mir und Markus Dürst. Während 14 Tagen wollen wir in deutschen, dänischen und schwedischen Gewässern unterwegs sein. Der Törn ist selbstverständlich auch für alle Clubmitglieder offen.

Hans Peter Bucher wird ev. wieder einen Mehrumpftörn anbieten. Dieser wird später ausgeschrieben.

Danke an alle Referenten und alle anderen guten Feen, die im Hintergrund mit-helfen, ohne diese geht nämlich gar nichts!

Peter Zoss



Marstal (DK)



YACHTCHARTER ~ HOCHSEETÖRNS ~ AUSBILDUNG

Ihr Spezialist für
Yachtcharter und Hochseetörns weltweit

4-Oceans GmbH ~ Ryf 66 ~ 3280 Murten ~ Tel.: 031 / 302 24 24 ~ www.4-oceans.ch



Cala Saone, Formentera (E)

Lue zersch wohär dass dr Wind wääit

Jarl van der Heide

Die Idee klang so schön, verlockend und einfach durchführbar - eine Woche Familientörn auf den Balearen und dann elf Tage Zeit, um die Yacht über Tanger nach Lanzarote zu überführen. Zum Zeitpunkt der Planung wussten wir noch nicht, dass dies eine echte Herausforderung werden würde. Denn wie sang schon Züri West: «Lue zersch wohär dass dr Wind wääit». Aber zurück zum Anfang: wir treffen uns in Alcudia, im Osten von Mallorca. Wir, das sind Skipperkollege Manuel und ich mit meiner Familie: Sandra, Sven und Eline.



Die gefahrene Route Mallorca - Lanzarote

In Alcudia steht erst einmal der Grosseinkauf an: Getränke und haltbare Lebensmittel für fast drei Wochen, frische Lebensmittel für eine Woche. Da kommt einiges zusammen und die Kinder sind begeistert von der Länge des Kassenbons. Dann geht es ans Verstauen, vorbeilaufende Touristen staunen, wie Sack um Sack im Bauch des Schiffes verschwindet.

«Unsere» Yacht ist übrigens eine Beneteau 57 namens «The Voice», mit mehr als ausreichend Platz und als Eigneryacht auch super ausgestattet und gut in Schuss. Nachdem alle ihre Kabinen bezogen haben und die wichtigsten Sicherheitsaspekte besprochen sind, laufen wir nach

einer ersten Nacht an Bord am Montag, dem 9.10. für eine gemütliche Woche Segelferien aus.

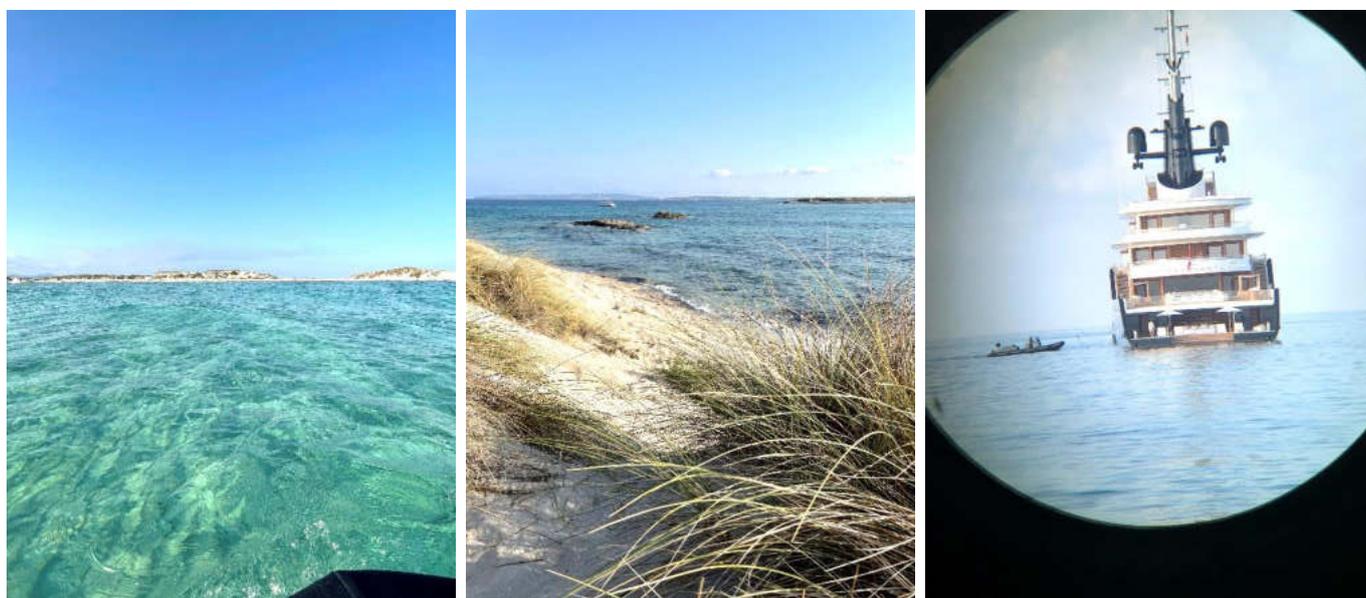
Bis zu unserer Ankunft in Ibiza am Samstag, dem 14.10. werden wir nur noch vor Anker liegen und viele schöne Buchten erkunden. Wir segeln südlich um Mallorca herum und entdecken die Cala Moltó, die wunderschöne, aber mit Wellen eher unruhige Cala Mondragó und die Cala Caragol auf Mallorca. Bei herrlichem Wetter verlängern wir den Schweizer Sommer und verbringen die Tage mit Baden, Schnorcheln, feinem Essen sowie Spritztouren und Landausflügen mit dem Dinghy. Erholung pur! Zudem weist Manuel Sven und mich in die vielen



Vor Anker in Cala Mondragó, Mallorca

technischen Besonderheiten des grossen Schiffes ein, wir erledigen diverse kleinere Reparatur- und Wartungsarbeiten und üben den Umgang mit dem Parasailor bei Leichtwind. Für Sven als Bootbauer-Lehrling eine einmalige Praxiserfahrung!

Leider bekommen wir keine freie Boje für eine Nacht auf Cabrera und so machen wir am Mittwochabend kurz nach Sonnenuntergang klar Schiff und brechen vom Südkap Mallorcas (Cap de Ses Salines) in Richtung Ibiza auf. Es weht kaum Wind und so ist die erste Nachtwache sehr ruhig: in den zweistündigen Wachblöcken gibt es nicht viel mehr als die Lichter der Leuchttürme am Horizont, den prächtigen Sternenhimmel über uns und ein paar Schiffe in der Ferne. Kurz nach Sonnenaufgang können wir die Segel setzen und aus Freude an dem herrlichen Wind machen wir mehrere Schläge vor Ibiza, bevor wir vor der Ila de Tramontana bei Formentera in fast kitschig blauem Wasser vor Anker gehen. Die Schnorchel-Expeditionen in den paradiesisch anmutenden Gewässern hier bringen uns neben Muscheln auch drei neue Taucherbrillen und einen neuen Schnorchel, die wohl auf anderen Schiffen über Bord gegangen sind und nicht mehr zu erreichen waren.



Cala Espalmador - Formentera

Bei all der Schönheit in der Cala Espalmador sind wir nicht allein, um uns herum liegen viele Segler und Motorboote vor Anker. Hinter uns macht die «Liva O» fest, eine 118 Meter lange Superyacht, die im August 2023 vom Stapel lief. Zum Vergleich: das Kursschiff «Berner Oberland» auf dem Thunersee misst 57 Meter, passt dort also zweimal rein. Die Liva O soll allerdings maximal nur 16 Gäste befördern, bei Tagesausflügen vielleicht etwas mehr... Unsere Beneteau, immerhin 18 Meter lang, wird in den nächsten Tagen jedenfalls eher zu den kleineren Booten gehören.

Am nächsten Tag wechseln wir wegen einer Winddrehung die Ankerbucht und finden in Ensenada de Tramontana an der Ostküste Formenteras ein wahres Schnorchel- und Felsparadies. Die Steilküste bietet spannende Strukturen und eine grosse Grotte, in die wir mit dem Beiboot reinfahren können. Unter Wasser gibt es viele Fischschwärme und sogar ein paar Muränen, gleich um die Ecke liegt ein hübsches kleines Fischerdorf. Die Bucht ist der krönende Abschluss unseres Familientörns, denn am Samstag geht es weiter in die Marina von Ibiza, wo wir unsere Vorräte auffüllen, das Boot putzen und das Rigg überprüfen. Am Sonntag fliegen Sandra und Eline nach Hause, die Schulferien sind zu Ende. Wir fahren zu dritt zurück nach Formentera, in der Cala Saona im äussersten Westen der Insel finden wir für einige



Stunden einen Ankerplatz. Hier werden wir zum Fotomotiv für die vielen Touristen, die den herrlichen Sonnenuntergang am Kap genießen.



Marina Ibiza



Tolle Crew



Mahimahi - frischer geht's nicht

Unser nächstes anvisiertes Ziel ist Alicante, wo Christof und Reto für den Rest der Überführung an Bord kommen sollen. Wegen einer drohenden Starkwindfront ist die Marina in Alicante jedoch voll und unsere Reservierung wird im letzten Moment annulliert. Wir könnten höchstens ein-zwei Stunden am Tanksteg liegen, um die beiden an Bord zu nehmen. Auf der Suche nach Liegeplätzen in der Nähe von Alicante finden wir ca. 17 Meilen weiter südlich einen geschützten Ankerplatz bei der Insel Tabarca und in der Nähe auch eine Marina: Santa Pola. Kurz vor der Abfahrt schicken wir noch eine Liegeplatzanfrage dorthin und segeln dann zu dritt nach Westen in die Nacht hinein. Am nächsten Morgen erhalten wir die Zusage: in Santa Pola ist Platz für uns. Als wir wenig später auch noch eine Mahimahi (Goldmakrele) am Haken haben, sind wir rundum glücklich.



Das Setzen des Parasailors



Segeln mit Parasailor



Am Dienstag, 17.10. kommen Christof und Reto am frühen Morgen an Bord. Nach einigen weiteren Wartungsarbeiten und diversen Abklärungen bezüglich der Ausklarierung und der geplanten Einklarierung in Marokko können wir erst nach dem Mittag auslaufen. Die Verspätung wird uns einige Stunden später noch weh tun. Die Fahrt bis zum Cabo de Palos östlich von Cartagena verläuft sehr ruhig, die Abendstimmung dort ist einfach herrlich.

Doch in der Nacht nimmt der Wind wie erwartet zu und es wird immer ungemütlicher: das Mittelmeer arbeitet nun gegen uns. «Lue zersch wohär dass dr Wind wäit». Unser Ziel, so schnell wie möglich nach Südwesten in Richtung Melilla an der Marokkanischen Nordküste zu kommen, wo das Wetter besser sein soll, wird immer unrealistischer. Der Wind ist früher gekommen und bläst stärker und südlicher als vorhergesagt, zudem bremsen uns die Wellen und Strömung mehr als erwartet.

Am Mittwochmorgen müssen wir uns neu entscheiden: entweder fahren wir praktisch gerade nach Süden in Richtung Algerien, oder wir versuchen unter der spanischen Küste möglichst im Lee zu bleiben, um von dort aus in kleineren Etappen nach Westen zu kommen. Aufgrund der unsicheren Wetterentwicklung entscheiden wir uns für letztere Variante. Stundenlang kämpfen wir gegen Wind, Wellen und Strömung um den Cabo de Gata zu runden. Wir leiden, das Schiff leidet und wir kommen kaum voran. Irgendwann in der nächsten Nacht fahren wir 7,5 Knoten durchs Wasser und nur noch 1,8 über Grund... Im Golf von Almeria finden wir wieder etwas ruhigere Gewässer, aber nach 30 Stunden brechen wir die Übung gegenan ab.



Einlaufen in Almerimar

suboptimal, da das Schiff im Dezember von Lanzarote in die Karibik gesegelt werden soll, wo es wieder gebucht ist. Auch unsere Rückflüge (Manuel ab Tanger, wir ab Lanzarote) passen nicht mehr und werden annulliert. Wegen Verpflichtungen zuhause muss Manuel schon in Almerimar abreisen, Sven und ich lassen die Entscheidung über die Rückreise noch offen.

Müde laufen wir am Donnerstag im Morgengrauen in die Marina Almerimar ein und sind froh, sicher in einem Hafen zu liegen. In Almerimar bläst zwei Tage lang Starkwind, an eine Weiterfahrt ist so nicht zu denken. Wir erledigen einige Reparaturen und beginnen erneut zu planen: Tanger müssen wir streichen, auch das Endziel Lanzarote scheint kaum noch erreichbar. Die Möglichkeiten für Langzeitliegeplätze in Almerimar, Malaga und Alcaidesa bei Gibraltar werden geprüft. Vor allem die ersten beiden sind

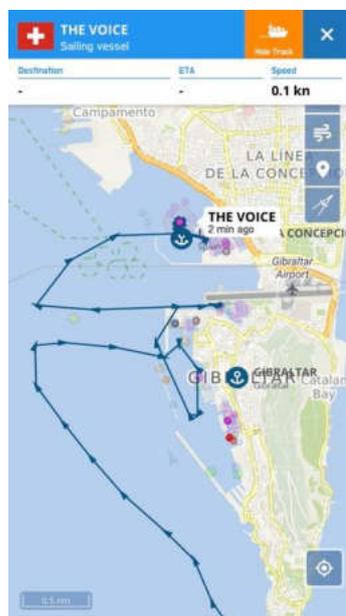
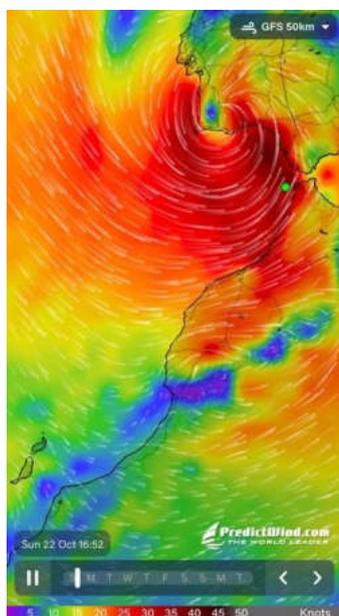


Kitsurfer in Almerimar, an auslaufen ist nicht zu denken

Am Samstag, 21. Oktober hat sich der Wind beruhigt. Auch die Wellen legen sich langsam. Nach dem Mittag laufen wir aus mit dem Ziel, möglichst weit westlich einen Hafen zu finden. Dort wollen wir vor der nächsten Front, die Sonntagnachmittag vom Atlantik kommt, Schutz suchen und dann sehen, welche Optionen noch offen sind.

Am Sonntagmorgen erreichen wir kurz vor Sonnenaufgang Gibraltar, wo die Suche nach einem Liegeplatz zur Geduldprobe wird. Der in der Karte eingezeichnete Tanksteg entpuppt sich als Anlage für die Grossschiffahrt, die Queensbay Quay Marina reagiert nicht auf unsere Funkrufe und auch andere mögliche Liegeplätze passen nicht. Nach einigen Runden durch das Hafenbecken finden wir doch noch einen freien Steg. Gleich neben dem Flughafen von Gibraltar, mit direktem Blick auf die Start- und Landebahn. Doch kaum haben wir hier angelegt, werden wir «britisch sehr korrekt», aber auch sehr bestimmt wieder weggewiesen. Mit unserem Mast seien wir eine Gefahr für die Luftfahrt und dürfen keine Minute länger liegen bleiben. Dass direkt nebenan ein Baukran steht, scheint niemanden zu stören. «I'm very sorry sir, but you have to leave immediately». 20 Minuten später landet die erste Maschine an diesem Morgen...

Da auch die Marina Alcaidesa direkt nördlich von Gibraltar voll ist, ankern wir knapp hinter der Hafentmole von Alcaidesa. Nichts mit Hafentplatz – aber auf einen Landgang in Gibraltar hat sowieso niemand Lust, denn auch das Wetter ist ausgesprochen britisch. Kalt, nass und windig...



Liegeplatzsuche wegen der aufkommenden Sturmfront vom Atlantik

Im Laufe des Nachmittags bläst die Front vom Atlantik mit bis zu 47 Knoten. Mit 50 Meter Kette auf 5 Meter Wassertiefe liegen wir aber sicher und «mir luege no mal, wohär dass dr Wind wäit». Mit der vorbeiziehenden Front machen wir auf dem GPS einen perfekten Halbkreis.

Die Wettervorhersage zeigt inzwischen -je nach Modell- ein kleines Fenster, um aus dem Mittelmeer herauszukommen. Wir beschliessen am Montagmorgen um halb fünf die Vorhersage noch einmal zu überprüfen und, wenn sich die Möglichkeit bestätigt, um fünf Uhr zu starten.

Am frühen Morgen sind sich die Wettermodelle einig: sie zeigen alle eine reelle Möglichkeit, Lanzarote zu erreichen, wenn wir zwei Tage unter Motor in Kauf nehmen. Um fünf Uhr wird der Anker gelichtet und wir legen ab, zunächst im Slalom zwischen den vielen Frachtschiffen in der gut gefüllten Bucht, danach kreuzen wir problemlos das Verkehrstrennungsgebiet von Gibraltar. Orcas sehen wir zum Glück keine. Im ersten Tageslicht passieren wir unter Motor Tanger - das Zwischenziel «Afrika» müssen wir auf ein anderes Mal verschieben. Unsere Strategie am Montag ist es, so weit wie möglich nach Westen zu kommen, da vor der marokkanischen Atlantikküste eine starke Nordströmung steht. Hoch am Wind, gegen Strömung und



Wellen, erkämpfen wir uns mit Motorunterstützung Meile um Meile in westsüdwestlicher Richtung.



Immer wieder ein Highlight

In der Nacht auf Dienstag, 24.10. können wir für einige Stunden segeln, der Kurs dreht zunehmend auf Südwest. Im Laufe der Nacht flaut der Wind erwartungsgemäss leider wieder ab. Laut Vorhersage soll er am späten Dienstagnachmittag wieder auffrischen, zunächst aus Nord, dann aus Nordwest. Der Dienstag wird also ein weiterer Mortortag. Zum Ausgleich schickt uns Neptun eine Gruppe von Delfinen, die bei fast spiegelglatterm Wasser etwa eine Viertelstunde vor dem Bug her schwammen. Immer wieder ein zauberhaftes Schauspiel! Gegen Abend bleibt der vorhergesagte Wind aus, das Hoch ist entweder mit uns nach Süden gewandert oder hat sich stärker ausgedehnt

als vorhergesagt. So fahren wir auch in der Nacht auf Mittwoch unter Motor weiter.

Auch am Mittwochmorgen haben wir nur schwachen Wind, aber da wir schon einen Grossteil unseres Dieselvorrats verbraucht haben, müssen wir ab jetzt segeln. Mit dem Parasailor laufen wir ca. 5 bis 6 Knoten, aber der Wind reicht kaum aus, um das Segel in der Dünung voll zu halten. Den ganzen Tag leiden wir mit dem Parasailor mit, wenn er sich nach einer Welle mit einem «Puff» wieder mit Luft füllt. Als der Wind nach Sonnenuntergang noch mehr nachlässt, müssen wir den Parasailor wieder bergen und fahren unter Motor mit stark reduzierter Drehzahl weiter nach Südwesten. Im Süden sollte es doch mehr Wind geben! Und tatsächlich, um zwei Uhr nachts können wir den Parasailor wieder setzen. Inzwischen ist fast Vollmond und es folgt eine wunderbare Segelnacht. Auch der Donnerstag wird ein herrlicher Segeltag, im Auf und Ab über die Dünung erleben wir richtiges Ozeansegeln. Tagsüber dreht der Wind auf West und frischt auf, wir wechseln auf Genua und Gross, später setzen wir den Code Zero. Gegen Abend laufen wir fast permanent 8,5, in Böen 9 Knoten - wie auf Schienen geht



Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang geniessen



es vorwärts Richtung Lanzarote. Es gibt auch wieder frischen Fisch, so könnte es noch Wochen weitergehen.

Leider flaut der Wind in der Nacht auf Freitagmorgen, 27. Oktober wieder ab. Praktisch in Sichtweite von Lanzarote müssen wir die Segel bergen und die Überfahrt unter Motor beenden. Aber die Freude, Lanzarote doch noch erreicht zu haben, überwiegt. Bei Sonnenaufgang laufen wir in den Hafen von Arecife ein, füllen die Tanks und machen an unserem Liegeplatz in der Marina Lanzarote fest. Rund dreieinhalb Tage später als geplant, aber Hauptsache Ziel erreicht! Ein neuer Flug ist zum Glück auch rasch gefunden. So geniessen wir nach dem Aufräumen noch einen sehr gemütlichen Abend in Arecife, bevor wir am Samstagmorgen nach Hause fliegen.



Marina Lanzarote und Arecife

Ich möchte mich an dieser Stelle noch mal ganz herzlich bei meinen Mitseglern und meiner Familie für die wunderbaren Wochen bedanken, die wir gemeinsam an Bord von «The Voice» verbracht haben.

Mein Résumé? Das Wetter wird immer noch draussen gemacht. Also, «lue zersch wohär dass dr Wind wääit!» Aber wie Züri West auch schon sang: «Irgendwann chunnt me immer a, irgendeinisch geit's gäng wieder witer... Wöu irgendeinisch fingt ds Glück eim!»

Jarl van der Heide



Cala de Caragol



STEAM-IT AG

**ANALYSIEREN
PLANEN
UMSETZEN**

**WIR SIND IHR ZUVERLÄSSIGER
PARTNER IN DER BUSINESS
ANALYSE, IM PROJEKTMANAGEMENT
UND IN DER QUALITÄTSSICHERUNG.**

KONTAKTIEREN SIE UNS.

Steam-IT AG
Sonnenbergstrasse 18, 6060 Sarnen
Tel. +41 41 511 02 42
info@steam-it.ch
www.steam-it.ch



© by rawpixel.com on freepik

Jost Druck AG

Und wieder lockte die Midsummersail

Bereits zum dritten Mal segelte die Kookaburra die Midsummersail-Regatta auf der Ostsee. An der Pinne Salome Gerber und ihr Vater Michael. Von Wismar bis in die Stockholmer Schären war zusätzlich Laurin mit von der Partie, der jüngere Bruder von Salome. Der Törn zurück wurde von einem erneuten Ruderbruch und dem Verlust des Propellers überschattet.

Wer vom Virus „Midsummersail“ gepackt wird, wird ihn so rasch nicht wieder los. Salome und ich waren 2018 zum ersten Mal am Start dieser Regatta, die vom südlichsten Punkt der Ostsee zum nördlichsten Punkt führt. Aus Zeitgründen schafften wir es damals nicht bis ins Ziel. Die Zahl der Boote war 2018 noch gut überblickbar: Nur vier Boote waren am Start. Zwei Jahre später waren es schon 25. Unser Boot, die Kookaburra, legte die rund 950 Seemeilen bis ins Ziel im nordschwedischen Töre damals in elfeinhalb Tagen zurück. Getrübt wurde das Segelabenteuer 2020 durch den Bruch des Steuerbordruders fünf Tage nach Zieleinfahrt. Die Kookaburra wurde in der Folge von mir und unserem älteren Sohn Severin auf der Strasse von Nordschweden zurück an den Thunersee transportiert und erhielt hier zwei neue Ruder.



Die Kookaburra am Start zur Midsummersail 2023.

Ins Jahr 2023 startet die Kookaburra und ihre Crew auf Platz 133 der Startliste. Das Interesse an der Midsummersail hatte in den letzten Jahren enorm zugenommen. 100 Boote werden zum Start zugelassen. In den Wochen vor dem Start am 21. Juni rutschte unsere Etap 24i kontinuierlich nach vorn bis auf Platz 68 der Startliste.

Im Jahr 2023 segelt auch Laurin mit. Der 19-jährige Polymechanikerlehrling hat allerdings nur eine Woche Zeit und muss darum unterwegs aussteigen und von Stockholm aus

mit dem Zug zurück in die Schweiz fahren. Fünf Tage vor dem Start zur Midsummersail schleppen wir die Kookaburra mit einem kräftigen Mietauto vom Thunersee nach Travemünde. Zum sechsten Mal wird unser Boot einen Sommer auf der Ostsee verbringen. Nach der Regatta werden meine Frau Tonia und ich das Boot zurück nach Stockholm segeln, dann übernehmen Segelfreunde die Kookaburra und überführen sie in fünf Wochen zurück nach Travemünde. Soweit der Plan.

Salome, Laurin und ich freuen uns riesig auf die Nonstopsegeltour, die



Laurin steuert die Kookaburra unter Spinnaker.



Wer alleine an den Start der Midsummersail geht, nimmt extreme Strapazen auf sich, egal ob auf einem Trimaran oder auf einem Einrumpfboot.

herum ein riesiger Pulk von Booten. Wie zu erwarten war, werden wir nach und nach überholt. Zwei Stunden nach dem Start können wir abfallen und den Spinnaker setzen. Der Wind nimmt ab und ebenso die Bootsgeschwindigkeit. Die schnellen Boote verschwinden beim Eindunkeln am Horizont im Norden. Auf der Website www.midsummersail.com sehen wir, dass rund 30 Boote immer noch hinter uns sind. Wie beruhigend!

Da wir den ersten Teil der Midsummersail zu dritt segeln, haben wir in der Nacht einen komfortablen Wachplan: Nach zwei Stunden im Cockpit folgen vier Stunden in der Koje. Auch am zweiten Tag scheint die Sonne. Der Westwind frischt wieder auf und wir rauschen mit sechs Knoten in Richtung Bornholm. Diese dänische Insel ist wunderschön. Sie anzulaufen liegt aber nicht drin, wir sind ja an einer Regatta! Zudem muss Laurin sechs Tage nach dem Start seinen Zug in Stockholm erwischen. Obwohl er weit weniger Segelerfahrung hat als Salome, steuert er sehr gut durch die grösser werdenden Wellen. Rund um Bornholm sind viele Frachter, Tanker und Fähren unterwegs. Wir haben ein passives AIS an Bord und sehen somit die anderen Schiffe, ihren Kurs und ihre Geschwindigkeit auf dem kleinen Bildschirm des Funkgerätes. Laut Wettfahrtvorschriften dürfen wir keine Verkehrstrennungsgebiete kreuzen. Auch vor und nach diesen Zonen ist viel Verkehr und als Regattacrew können wir nicht rasch den Motor starten, um der



Die schwedische Insel Utklippan ist ein beliebter Treffpunkt für Seehunde.

am längsten Tag des Jahres um 13 Uhr in der deutschen Hansestadt Wismar mit einem Schuss aus einer antiken Kanone gestartet wird. 75 Boote sind am Start. Sie werden in mehreren Gruppen losgeschickt. Nur drei Boote sind kleiner als unseres, das 7 Meter und 40 Zentimeter misst. Unser Ziel ist klar: Wir wollen in weniger als zehn Tagen ins Ziel kommen, also im Durchschnitt 100 Seemeilen pro Tag zurücklegen.

Der Start gelingt. Hart am Wind segeln wir bei gut drei Windstärken und strahlender Sonne von Wismar aufs offene Meer. Rund um uns



Berufsschiffahrt auszuweichen. Somit sind ein guter Ausguck und volle Konzentration gefragt. Mit jeder Meile gegen Norden werden die Nächte kürzer und die Tage länger. Kurz vor der schwedischen Küste geraten wir in eine Flaute. Zwei Stunden lang kommen wir kaum mehr vorwärts. Da es unserer Konkurrenz ebenso geht, machen wir uns keine Sorgen und genießen das milde Wetter, lesen, hören Musik und machen einen feinen Salat, bevor die frischen Lebensmittel allmählich zu Neige gehen.

Kurz vor dem Eindunkeln segeln wir an Utklippan vorbei. Auf dieser schwedischen Insel kann man häufig eine grosse Schar von Seehunden beobachten. Wir nähern uns dem felsigen Eiland so nahe wie möglich und sehen uns plötzlich von vielen neugierigen Robben umringt. So cool!



Manchmal ist der Wind etwas schwach. Der Sonnenaufgang kurz vor vier Uhr ist wunderschön.

würde. Hansjörg gibt grünes Licht und wir segeln zwischen dem Festland und Öland durch und zwar die meiste Zeit unter Spinnaker, was uns Spass macht. Bei eher schwachen Winden kommt nun oft der Autopilot zum Einsatz. Immer wieder schauen wir auf der Midsummersail-Website wie sich die anderen Midsummersail-Boote schlagen und wie schnell sie unterwegs sind. Da jedes Boot mit einem Tracker ausgerüstet ist, fiebern auch viele Angehörige am Land mit und schicken uns aufmunternde Nachrichten.

Nur eine halbe Seemeile vor uns segelt die African Queen in den Sonnenuntergang. Wir befinden uns

Die fast 140 Kilometer lange und nur 16 Kilometer breite Insel Öland verlangt von uns einen regattataktischen Entscheidung. Sollen wir östlich durchsegeln oder zwischen der Insel und dem Festland? Zum Glück sitzt unser Segelfreund Hansjörg zuhause an seinem Computer und schreibt uns täglich zwei SMS mit Vorschlägen zur Routenwahl. Gerne würde ich die westliche Route nehmen und unter der Kalmarbrücke durchsegeln. Diese Route ist kürzer und störende Wellen sind auch nicht zu erwarten. Bei Nordwind müsste aber mit Gegenstrom gerechnet werden, der uns an der Engstelle stark abbremst



Bevor wir Laurin verabschieden, essen wir zusammen ein Fondue im Hafen der Insel Lökholmen.

schon fast an der Nordspitze von Öland. Das 9-Meter-Boot wird von einem Einhandsegler pilotiert, der gerne über Funk mit uns Seemannsgarn spinnst. Auf Kanal 72 tauschen wir uns ausgiebig aus und wünschen uns dann eine gute Nacht. Wir sind gespannt, welches Boot zuerst die Ziellinie in Töre kreuzen wird.

Genau vier Tage nach dem Start in Wismar ankern wir im Naturhafen von Lökholmen. Diese Insel liegt eine halbe Meile von Sandhamn entfernt. Hier residiert der königliche Yachtclub von Schweden. Ein Vergleich zu St. Tropez drängt sich auf, wenn man die vielen eleganten Segelboote bewundert und sich über die unzähligen lärmigen Motoryachten nervt. Hier gibt es Kursschiffe nach Stockholm und hier wird uns darum Laurin verlassen, um seine Heimreise anzutreten. Vorher springen wir aber noch ins warme Wasser und essen zusammen ein Fondue. Nach drei Stunden segeln Salome und ich weiter und winken Laurin ein letztes Mal zu, bis wir ihn aus den Augen verlieren.



Lady Luv überholt uns in den Stockholmer Schären. Im Ziel ist die Kookaburra wieder vorne.

Einen Tag später segeln wir auf dem offenen Meer. Die Stockholmer Schären liegen weit hinter uns. Kein Land mehr in Sicht und auch kein Empfang mehr fürs Handy. Es ist immer noch warm, der Wind schwach. Das Ölzeug haben wir noch nie getragen. Die Solarzelle lädt die Bordbatterie und Salome und ich sind guten Mutes, dass wir es schaffen werden. Wind und Wetter machen uns das Leben einfach. Wir lesen viel, sind aber auch oft mit Segelwechseln beschäftigt. Spinnaker runter, Code 0 setzen und umgekehrt. Manchmal hat es auch eine Stunde oder zwei gar keinen Wind. Einmal fragen wir auf Gutglück in die Runde, ob uns ein Midsummersail-Boot hört - und tatsächlich antworten

Zu zweit wird das Segeln anstrengender. Die nächsten zehn Stunden kreuzen wir zwischen den Schären. Hier ist volle Aufmerksamkeit gefragt. Dank iPad wissen wir immer, wo wir sind. Die Sicht ist gut. Zudem wird es hier, nördlich von Stockholm, im Hochsommer nicht mehr dunkel, was ganz praktisch ist. Ein paar Stunden nachdem wir Laurin verlassen haben, erblicken wir im Süden eine elegante Yacht, die langsam näherkommt. Es ist der Schärenkreuzer Lady Luv. Wir dümpeln fast eine Stunde nebeneinander in der Flaute, machen gegenseitig Fotos und tauschen unsere Handynummern aus. Auch hier stellt sich die Frage: Welches Boot wird zuerst im Ziel sein?



Salome hat genauso Spass an der Regatta wie der Skipper.

zwei Boote auf Kanal 16. Jede Crew segelt in eigener Verantwortung und nach einem eigenen Plan und doch spürt man gut, dass hier eine Gemeinschaft von weit über 200 Seglerinnen und Seglern unterwegs ist, mit dem gleichen Ziel, den nördlichsten Punkt der Ostsee nur mit Windkraft zu erreichen und anschliessend einen tollen Segelsommer in Schweden zu verbringen.

Nach zwei Tagen ohne Handyempfang nähern wir uns der schwedischen Küste, weil wir uns dort besseren Wind erhoffen. Die ersten Boote sind im Ziel, wir haben noch fast 300 Seemeilen vor uns bis Töre. Von den 75 gestarteten Booten haben bereits mehr als ein Dutzend aufgegeben. Dies aus ganz unterschiedlichen Gründen. Ein defekter Autopilot hat die Pläne eines Solo-Seglers zunichte gemacht. Auf einem anderen Boot musste sich ein Crewmitglied wegen einer Mandel, die einen allergischen Schock ausgelöst hatte, mit dem Helikopter vom Boot abbergen lassen. Ein Einhandsegler auf einem rassigen Trimaran sah keine Chance mehr, den Rekord in seiner Klasse zu brechen und gab darum auf. Es zeigt sich, dass schwere Boote und solche ohne Leichtwindsegel bei den schwachen Winden kaum mehr vorwärtskommen. Dieses Problem haben wir zum Glück nicht.

Etwas anderes macht uns aber Sorgen: Ein Starkwindband kündigt sich aus Nordost an. Fünf bis acht Windstärken werden erwartet. In zwei Tagen wird es von Finnland kommend auf das Regattafeld treffen. Wir richten unseren Kurs gegen Nordost und wollen um jeden Preis vermeiden, dass wir bei Starkwind aufkreuzen müssen. Unser Boot hält zwar einiges aus, wir wissen aber aus Erfahrung, dass das Segeln bei starkem Wind auf einem kleinen Boot extrem anstrengend ist. Salome hat etwas weniger Respekt vor den Elementen als ich. Als der Wind auffrischt, mache ich meine Tochter darauf aufmerksam, dass man dann reffen sollte, wenn zum ersten Mal der Gedanke ans Reffen auftaucht. Salome meint in ihrem jugendlichen Übermut: „Du willst schon reffen? Denk daran, dass wir eine Regatta segeln!“ Und ich antworte dann: „Denk daran, dass wir das Boot nicht in seine Einzelteile zerlegt über die Ziellinie segeln können!“



Nach knapp zehn Tagen ist die Kookaburra in Töre im Ziel.

Bevor wir 9 Tage und 20 Stunden nach dem Start in Töre ins Ziel kommen, wird es noch richtig streng. Wir segeln mit zwei Reffs im Grosssegel und halb eingerollter Fock mehr als 12 Stunden lang hart am Wind. Ans Kochen ist nicht mehr zu denken. Wir ernähren uns von Getreideriegeln und werden immer erschöpfter. Endlich tauchen die ersten Inseln auf, die Wellen werden kleiner, der Wind wird schwächer. Mit einem erlösenden Hornstoss überqueren wir die Ziellinie als 31. Boot. Wir sind glücklich und sehr, sehr müde. Bevor wir uns

in die Kojen fallen lassen, werden wir erst einmal von den vielen Seglerinnen und Seglern, die vor uns ins Ziel gekommen sind, beglückwünscht. Was für ein toller Moment! Und natürlich

freuen wir uns, dass sowohl die African Queen, wie auch die Lady Luv hinter uns geblieben sind!



Die Eisbrecher in Luleå.

Wir bleiben ein paar Tage in Töre und segeln dann nach Luleå. Diese Stadt liegt 110 Kilometer südlich des Polarkreises und ist die Homebase von drei grossen schwedischen Eisbrechern, die naturgemäss in den Sommermonaten nichts zu tun haben. Salome fährt per Zug zurück in die Schweiz und ich warte auf Tonia, um zusammen mit ihr während drei Wochen gemütlich in Richtung Stockholm zu segeln. Ende Juli wollen wir das Boot der nächsten Crew übergeben, die es nach Kalmar segeln soll. Von hier wird eine

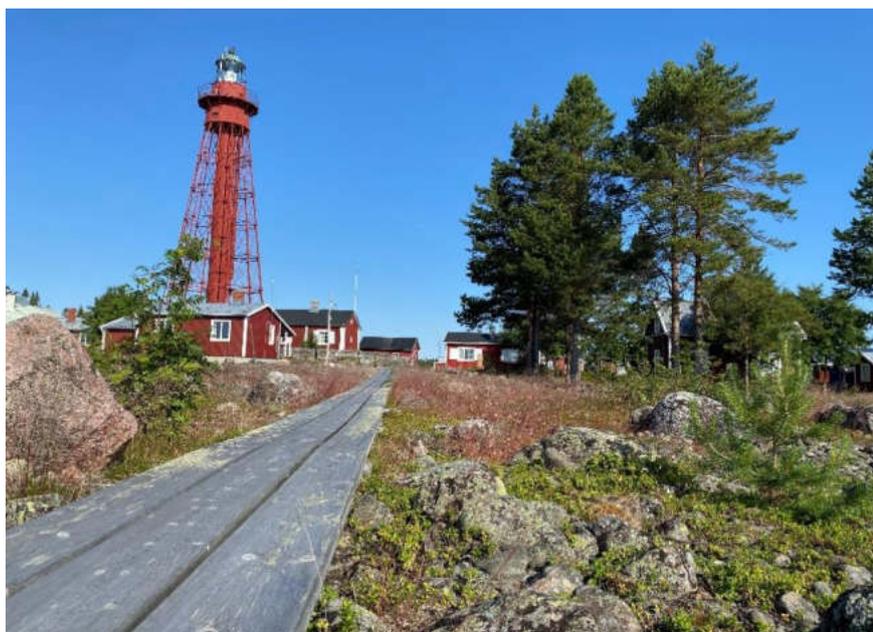
weitere Equipe die Kookaburra nach Travemünde segeln. Am Schluss wollen Salome und ihr Freund noch eine gemütliche Woche an der deutschen Ostseeküste verbringen. Ausser es kommt ganz anders...

Am 9. Juli starten Tonia und ich in Luleå und segeln 12 Seemeilen bis zur Insel Junkön. Hier gibt es einen kleinen Hafen mit Sauna. Nette Leute und eine gute Stimmung. Genau so haben wir es uns vorgestellt. Ganz so gemütlich wie erhofft wird der Törn aber nicht. Der Wind weht hartnäckig aus Süden und verlangt von uns, dass wir tagelang aufkreuzen. Jeden Abend finden wir einen hübschen kleinen



Auf der Fahrt von Luleå in den Südem haben Tonia und ich endlich Zeit, die tolle schwedische Naturlandschaft zu geniessen.

Hafen, in dem sich schwedische und finnische Seglerinnen und Segler treffen, ganz selten ein Boot aus Dänemark oder Deutschland. Nach einer Woche und rund 150 Seemeilen landen wir auf der Insel Holmön, wo wir drei Wochen vorher im Regattamodus vorbeigesegelt waren. Diese Ferieninsel ist voller Leben. Die Menschen geniessen ihre Sommerferien und wir einen lauschigen Abend im Byvikens Wårdshus, das jeweils im Sommer für drei Monate von Umeå auf die Insel zieht, um hier die Gäste kulinarisch zu verwöhnen.



Als es noch keine elektronischen Seekarten gab, hatten Leuchttürme eine grosse Bedeutung.

Wie immer verfolgen wir sehr genau den Wetterbericht. Zwei Tage Starkwind werden angekündigt. Wir segeln in den Hafen Patholmsviken vor den Toren von Umeå und sind froh, hier nicht nur einen sicheren Hafen, sondern auch ein gemütliches Clubhaus mit Wifi benutzen zu dürfen. Wir treffen auf einen Schweizer Skipper, der uns seine tolle Decksalon-Yacht zeigt und uns zu einem Umtrunk einlädt, während es rundherum stürmisch zu und her geht. Wir erzählen ihm, dass wir die Höga Kusta anlaufen wollen und er gibt uns viele wertvolle Tipps. Wie der Name schon sagt, ist

dies Küste nicht flach, sondern bergig und zum Teil auch felsig und bietet wunderbare Wandermöglichkeiten. Leider haben wir nur vier Tage Zeit, dieses Revier zu erkunden und abenteuerliche Wanderungen zu machen. Auf der Insel Mjaltön erklimmen wir den höchsten Inselberg Schwedens. Auf 238 Meter über Meer werden wir mit einer sagenhaften Rundsicht belohnt. Der Berg ist an der Spitze karg und fast ohne Bäume, was uns und vielen anderen begeisterten Touristen eine tolle Sicht aufs Meer und weitere Inseln ermöglicht. Zwischen den

Inseln Norra Ullvön und Södra Ullvön gibt es einen pitoresken Naturhafen mit einem hübschen Dorf, einem Fähranleger und einem Strandhotel. Hier hatten Salome und ich während der Midsummersail 2020 einen Zwischenhalt eingelegt, um nach einer langen Starkwindfahrt wieder zu Kräften zu kommen. Als Tonia und ich im Sommer 2023 die beiden Inseln besuchen, ist es fast windstill und einmal mehr hochsommerlich warm.



Auf der Insel Mjaltön erklimmen wir den höchsten Inselberg Schwedens und werden mit einer tollen Aussicht belohnt.

In der Schweiz und auch in anderen Ländern Mitteleuropas hält sich hartnäckig das Gerücht, dass es im Norden immer kalt und regnerisch ist. Was für ein Glück für alle, die sich von den Vorurteilen nicht abschrecken lassen. In den sechs Wochen auf der Ostsee erleben wir nur eine Handvoll Tage mit Regen oder Starkwind - sonst Sonne pur und meist eine angenehme Segelbrise. Zudem lädt das Wasser in den Schären zum Baden ein. Das seichte und manchmal auch moorige Wasser wird bis 23 Grad warm.

Ende Juli treffen wir in Öregrund ein. Diese kleine Stadt liegt 60 Seemeilen nördlich von Stockholm und ist Standort eines für uns seltsamen Spektakels. Jeweils in der letzten Juliwoche finden hier Motorbootrennen mit alten Booten statt. Diese werden zuerst auf ihren Trailern stundenlang durch die Stadt gefahren, bevor sie auf dem Meer einen höllischen Lärm produzierend rasend schnell ihren Parcours abfahren. Was für ein Kontrast zur Stille in der Natur und den vielen Tieren, die wir auf unserem Törn beobachten durften: Seehunde, Kraniche, Seeadler und viele weitere.

In Öregrund übergeben wir die Kookaburra der nächsten Crew, verbringen noch einen Tag in Stockholm und machen uns dann im Zug auf die Heimreise. Unterwegs im ICE werden wir informiert, dass das Steuerbordruder der Kookaburra gebrochen ist, bei fünf Windstärken und einem Reff im Grosssegel. „Das darf doch nicht wahr sein!“, geht es mir durch den Kopf. Ich informiere die deutsche Werft, die uns vor drei Jahren zwei neue Ruder verkauft hatte und bekomme nach einigem Hin und Her die Bestätigung, dass unverzüglich ein Ersatzruder auf den Weg nach Schweden geschickt wird. Acht Tage nach dem Ruderbruch kann unser Segelfreund das Ersatzruder montieren und weitersegeln. Nur eine Woche später erreicht uns die nächste Hiobsbotschaft: Im Hafen Lökholmen, also genau dort, wo sieben Wochen zuvor Laurin ausgestiegen war, verliert die Kookaburra beim Anlegemanöver ihren Propeller. Der Grund ist dermassen schlammig, dass auch ein angeheuerter Profitaucher keine Chance hat, den Propeller zu finden. Natürlich ist es meine Aufgabe, einen Ersatzpropeller aufzutreiben und der nächsten Crew nach Schweden mitzugeben. Das Boot kommt zur Propellermontage kurz aus dem Wasser und segelt dann mit zwei Wochen Verspätung weiter in Richtung Süden. Warum der Propeller, der erst vier Monate vorher in der Schweiz von Profis montiert worden war, abgefallen ist, konnte nicht herausgefunden werden.

„Was passiert als nächstes?“, frage ich mich und erwarte einen Mastbruch oder einen brennenden Motor. Beides passiert zum Glück nicht. Der letzte Törn, von Ystad nach Travemünde wird von Tochter Salome und ihrem Freund gesegelt. Sie ist zum ersten Mal als verantwortliche Skipperin unterwegs und macht diesen Job tadellos trotz herbstlichem Nebel und vielen grossen Pötten zwischen Schweden, Dänemark und Deutschland. Mitte September trifft die Kookaburra in jenem Hafen ein, von dem sie genau drei Monate vorher gestartet war. Knapp 3000 Seemeilen hat sie im Kielwasser. Die insgesamt 16 Seglerinnen und Segler hatten in dieser Zeit auf der Kookaburra viel erlebt, viel gelernt und mit dem Ruderbruch und dem Propellerverlust auch anspruchsvolle Situationen gemeistert. Die Begeisterung für den Norden aber ist ungebrochen! Wir kommen wieder!

Michael Gerber



Nach sechs Wochen auf der Ostsee brach das erst drei Jahre alte rechte Steuerruder der Kookaburra. Der Versicherungsexperte geht davon aus, dass es zu schwach konstruiert wurde.

Reisebericht Ostseetörn 2023

(Bernhard Egli)

Nach zwei Crewtreffen und einer grossen organisatorischen Vorarbeit von Peter Zoss und Lukas Frey bestiegen wir mit grosser Vorfreude und vielen Erwartungen in Thun den Zug, der uns bis nach Hamburg bringen sollte. Von dort würde es über Lübeck und mit dem Bus und einem Shuttle bis nach Heiligenhafen weitergehen. Eine kleine Vorahnung zum Verlauf unserer Anreise bekamen wir mit der Nachricht, dass unsere reservierten Plätze in der ersten Klasse doch nicht verfügbar sind und wir nur in der zweiten Klasse einigermaßen beieinander reisen könnten. Zudem war für den übernächsten Tag ein Streik der DB angesagt. In der nun folgenden rund elfeinhalb Stunden dauernden Fahrt nach Hamburg wurde uns alles geboten,



Gelassen, trotz hindernisreicher Bahnreise

was es für eine unvergessliche Bahnreise braucht: Verspätungen, Gedränge, Gezeter, Gelächter, Bier- und Schweissdunst, eine gnadenlos gut gelaunte Frauenpoltergruppe, trinkfeste Fussballfans, Personen auf der Strecke, ein Zwischenhalt wegen einer brennenden Bahnböschung mit erzwungener Umleitung und dazu ein krisenerprobter Bahnbegleiter, der mit seinen Ansagen versuchte, gute Stimmung zu verbreiten. Endlich im völlig überfüllten Bahnhof von

Hamburg angekommen, konnten wir dem vielstimmigen Kanon von unmutsbezeugenden und schwer geprüften deutschen BahnfahrerInnen beiwohnen. Die Weiterfahrt nach Lübeck verzögerte sich wegen einer kaputten Weiche und liess uns im übernächsten Zug kurz durchatmen, bevor man uns dort nicht mehr in den überfüllten Ersatzbus nach Oldenburg liess und Peter seine guten Beziehungen zum Vercharterer spielen liess und uns einen Shuttlebus verschaffte. Schliesslich auf der „Willi“ angekommen beschlossen wir den Tag mit einem Schlummertrunk.

Wie üblich, gab es bei der Übernahme des Schiffes viel zu erledigen. Nach der Überprüfung der Ausstattung und der Reparatur der beschädigten Fock legten wir um 15.40 Uhr ab und kreuzten in Richtung dänische Südsee nach Marstal. Wir fanden bei herrlichem Wetter beste Windverhältnisse vor und legten unter einem malerischen Sonnenuntergang in Marstal an; allerdings sorgten wir mit unserem Anlegemanöver bei unseren Nachbarn für einige Aufregung: Wir haben beschlossen, dass die Lücke für uns reicht, die bereits angelegte Yacht meinte, die Lücke sei zu klein – es hat gepasst!

Für die nächsten Tage war für die dänische Südsee Starkwind angesagt und so beschlossen unsere ortskundigen Skipper, möglichst



Bootswerft Berger GmbH
Industriestrasse 34
CH-3700 Spiez

+41 (0)33 654 90 54
info@bootswerftberger.ch
www.bootswerftberger.ch

Bootsbau - unsere Passion

- Unterhalt
- Neubauten
- Neumalerei
- Winterlager
- Reparaturen
- Restaurationen
- Verkauf
- Beratung
- Elektromotoren 



HONDA
MARINE

Bootswerft

Berger



Segelreisen
Yachtcharter
Kojencharter
Skipperpool
Hausbootferien
Special Marokko

Paradiesstrasse 17E | 5503 Schafisheim
Tel: +41 79 215 14 06

info@holiday-yachting.ch
www.holiday-yachting.ch

weit nach Norden auszuweichen. So fuhren wir in der Ruhe vor dem Sturm bei spiegelglatter See unter Motor nach Assens.

Nach einem kurzen Aufenthalt in Assens ging die «Flucht» nach Norden um 21.40 Uhr weiter und bescherte uns eine spannende Nachtfahrt nach zahlreichen Richtfeuern und mit anstrengenden Schichtwechseln. Unterwegs, vorbei an Windparks und begleitet von Vogelzügen, wurden wir mit einem herrlichen Sonnenaufgang über einer spiegelglatten See belohnt und legten schliesslich müde in Ebeltoft an. Nach einer verdienten Pause nutzten wir den Rest des Tages, um im Hafenbecken verschiedene Anlegemanöver zu üben.

Am nächsten Tag zwang uns der angekündigter Starkwind im Hafen zu bleiben. Glücklicherweise lag dieser gleich neben einem Schiffsmuseum und einer Werft, wo die dänische Fregatte «Jylland» für die museale Besichtigung konserviert wurde, und das Handwerk des Schiffbaus bewundert werden konnte. Ein Bummel im malerischen Ebeltoft rundete den Ruhetag angenehm ab.



Fregatte Jylland, Ebeltoft

Tags darauf liess der Wind nach und wir konnten Ebeltoft am frühen Nachmittag verlassen. Bei wunderbaren Wetterverhältnissen und Wind bis Bft 5 (Reff 2) kamen wir bis nach Grenå und legten dort bei Sonnenuntergang an.

Von Grenå ging es weiter nach Ballen/Samsø. Nach dem Verschwinden der Tiefenangabe auf dem Display des Multiinstrumentes, war bis dorthin vorsichtiges Navigieren angesagt. Beim Anlegen im grossen Päckli kam ein wenig Hektik auf, die sich aber mit dem anschliessenden kulinarischen Verwöhnprogramm von Michel schnell wieder legte.

Das Ablegen in Ballen vom Päckli war nicht weniger aufregend als das Anlegen und entsprechend gross war das Gedränge an der Tankstelle, wir haben das Tanken verschoben. Nach anfänglich tollem Wind war Flaute, was nicht weiter störte, da die Fahrt unter Motor unter der Størebæltbrücke anstand.

Nach dem Tanken und Anlegen am frühen Nachmittag in Nyborg war die Registration mit dem Handy und der Kreditkarte zum Duschen die grösste Herausforderung des Tages! Diesen beschlossen wir mit der Besichtigung des Schlosses Nyborg (König Blauzahn → Bluetooth hat hier mal residiert) und einem herrlichen Nachtessen mit Fischgerichten und leckerem Bier im Hafenrestaurant «Apostrof».



Størebæltbrücke

Nach Nyborg war Segeln durch betonnte Fahrstrassen angesagt und schliesslich eine Durchfahrt unter der Brücke vor Rudkøbing hindurch vorbei an Svendborg bis zum Zielhafen Trøse. Dort empfing uns ein malerischer, friedlicher Hafen mit toller Infrastruktur, die im Preis inbegriffen ist!

Nach Trøse ging der Weg in betonntem Fahrwasser zurück vorbei an Svendborg bis nach Sønderborg.

Am nächsten Tag konnten wir unseren ursprünglich geplanten Zielhafen Fåborg nicht anlaufen, weil der Wind genau von vorne kam. Also Richtungswechsel nach SE mit Zielhafen Ærøskøbing. Dort erwartete uns wiederum ein malerisches Städtchen mit traumhaft schöner Umgebung. Dazu verwöhnte uns Lukas mit seinen Kochkünsten (Rindsfilet mit Kartoffelstock und Gemüse und zum Nachtisch Birne mit Schokoladencreme); herrlich!



Schmucke Häuser in Ærøskøbing

Tags darauf verhinderte der starke Wind die Ausfahrt aus Ærøskøbing und so verbrachten wir einen weiteren Ruhetag in diesem schmucken, geschichtsträchtigen Örtchen. Wir nutzten die Zeit zum Einkaufen, Schlafen, Spazieren, Joggen und einer Einführung von Peter in die Kunst des Spleissens. Am Abend gab es wieder ein wunderbares Essen aus der Bordküche.

Ein herrlicher Morgen mit wenig Wind erlaubte uns früh auszulaufen und zuerst ein wenig zu segeln. Nach einem „überraschenden“

Ausfall der gesamten Elektronik liess uns Lukas unseren Standort im Sund suchen. Also peilten wir um die Wette und lagen schliesslich verstreut auf der Karte um den wirklichen Standort. Während der Motorfahrt übten wir dann noch Knoten, bevor wir noch entlang Langeland herrlich bis nach Spodsbjerg aufkreuzen konnten. Lukas verwöhnte uns anschliessend noch mit Entrecôte, nachdem sein Rindsfilet am Dienstag nach seiner eigenen Bewertung „missraten“ war.

Spodsbjerg war unser letzter Hafen. Nach dem Auslaufen unter Motor und anschliessend tollem Wind rund um Fehmarn kehrten wir nach Heiligenhafen zurück. Dort holten wir das Nachtessen im Hafenrestaurant «Taurus» nach, welches uns nach der abenteuerlichen Anfahrt verwehrt geblieben war.



Hafen Spodsbjerg

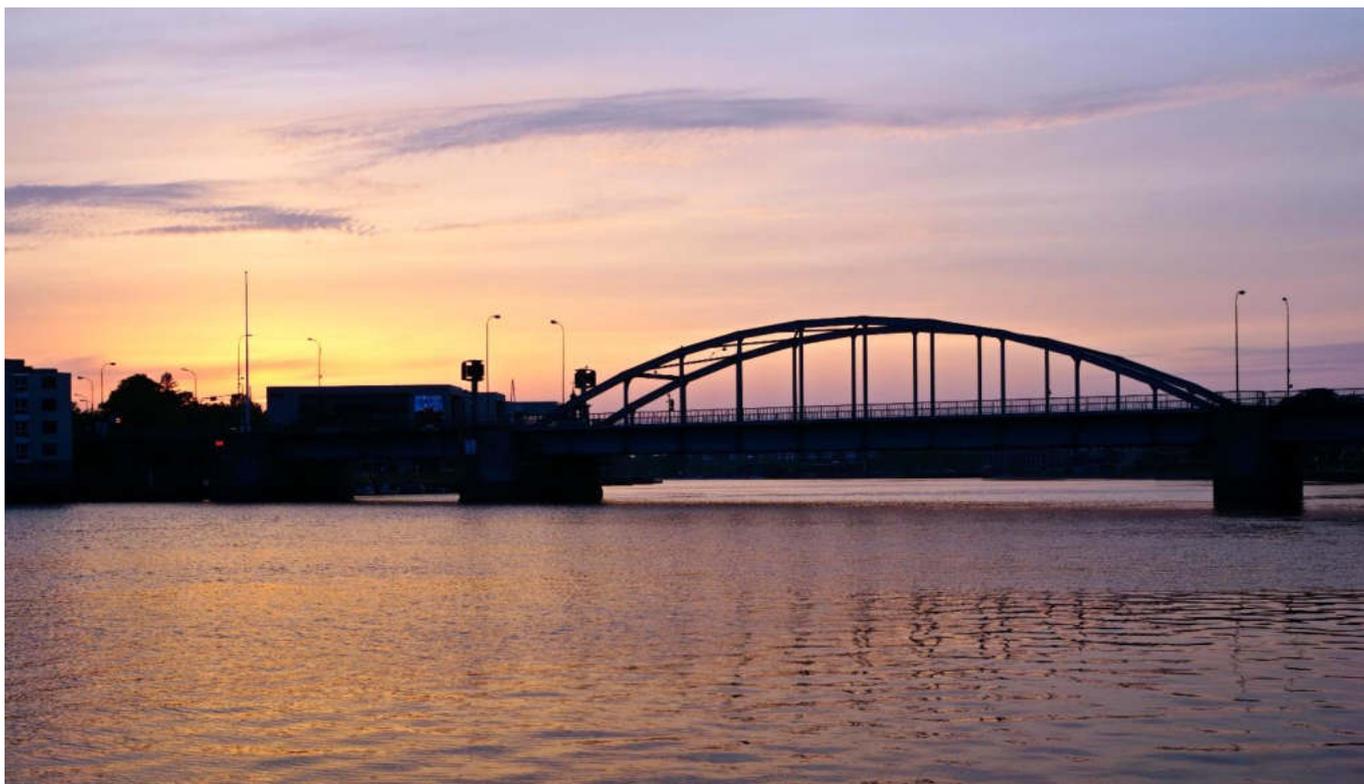


Gespannt, wie wohl die Rückfahrt verlaufen würde, bestiegen wir in Oldenburg den Bus, welcher uns auf verkehrstechnisch erzwungenen Umwegen schliesslich nach Lübeck brachte, wo wir noch ganz knapp den Zug nach Hamburg erwischten. Nach dem Nachtessen und einem kleinen Stadtbummel quetschen wir uns im Nachtzug in unsere Schlafkojen und kamen mit nur zwei Stunden Verspätung in Basel und schliesslich gewohnt pünktlich in Thun an! Ein Hoch auf die SBB!

Bernhard Egli



Oben: Einfahrt nach Ebeltoft, unten: Klappbrücke in Sønderborg



Revier Balearen

Unsere Yacht "The Voice" war in den Jahren 2022 - 2023 in Valencia stationiert. Von dort aus sind wir immer wieder in die Balearen übergesetzt und haben viele Wochen zwischen Mallorca, Cabrera, Ibiza und Formentera verbracht und dabei aktuellste Erfahrungen gesammelt. Unsere Törns waren zwischen April bis Oktober, dabei haben wir Neben- sowie Hochsaison erlebt. Hiermit teile ich ein paar dieser Erfahrungen und Eindrücke von den Balearen.

Wetter und Temperaturen

In den erlebten Nebensaison-Monaten April, Mai und Oktober waren erwartungsgemäss die Marina-Preise teilweise 50% günstiger und natürlich auch der freie Platz in den Buchten grosszügig. Die Temperaturen im Frühling waren mit +/-22°C doch noch sehr kühl und die Sprünge ins 17-18°C frische Nass waren eher verhalten. Dagegen erfassten wir im September und Oktober noch 25-26°C Wassertemperatur und die Luft war auch oft noch 30-35°C. Im Logbuch vom Juli-Törn schrieb ich täglich,

"schön heiss mit 37-39°C im Schatten".

Auch die Spanische Küste zwischen Cap

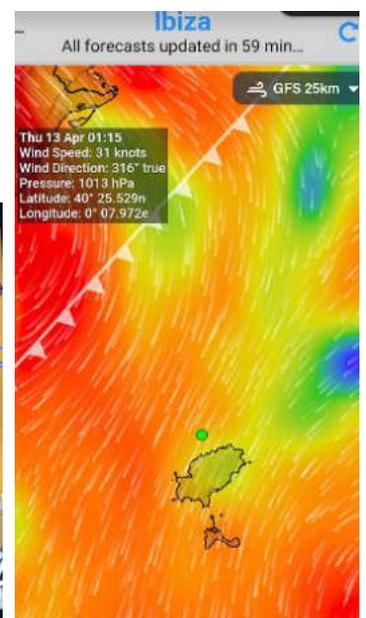
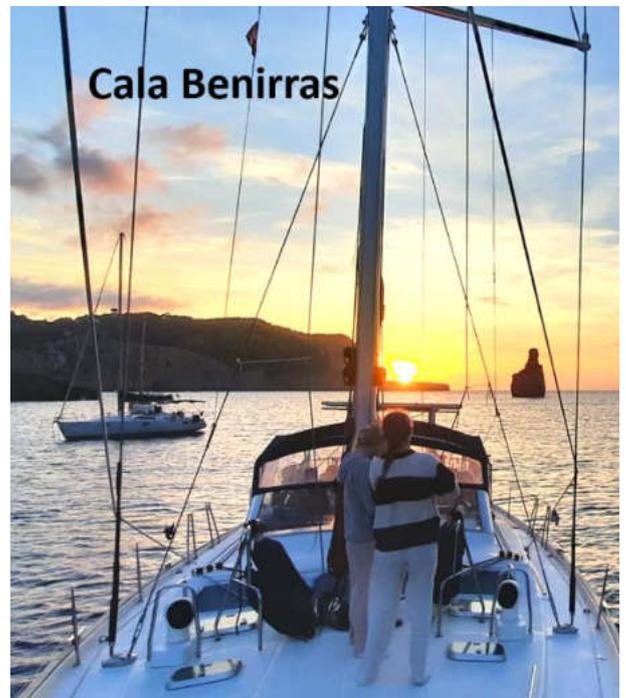
Negre und Valencia zeigte sich immer von der guten Seite bezüglich Wetter, Temperaturen und schönen Ankerplätzen. Wir verzeichneten in der Nebensaison vereinzelte Regenspritzer, jedoch keine mehrstündigen Schauer.

Navigation/Strom/Wind

Die Navigation war tags und nachts immer problemlos. Ausgenommen um die grossen Häfen Valencia, Ibiza und der Bucht von Mallorca herrschte auch nicht viel Verkehr. Ein Tidenhub liess sich nicht feststellen und auch die

Ströme waren mit max. 2kn nicht sehr relevant.

Nebenstehende Windvorhersage, April 2023, war eine Ausnahme und hat zu einem ungeplanten Hafen-Aufenthalt geführt.



Bezüglich Wind waren wir enttäuscht und hätten uns auf jedem Törn etwas mehr gewünscht. Der schwach vorhandene Wind war jedoch für die "Neusegler" oft passend und hat zu positiven Erlebnissen geführt. Für mich entpuppte sich die Beurteilung des Windes in den Balearen als aufwendig, da sich oft einerseits die Windmodelle häufig nicht einig waren und andererseits der meist schwache Wind sich innert Tagen oder auch Stunden komplett um 360° drehte.

Hafen

Im Süden von Mallorca ist es natürlich wegen der Stadt Palma als auch wegen der Nähe zum Airport verlockend zum Landen, jedoch extrem teuer. So fand ich z.B. im Sommer 22 nach längerer Suche das günstigste verfügbare Angebot in der Marina S'Arenal im östlichen Teil der Bucht von Palma. Dort lagen wir für €250.-/Nacht mit unseren 57 Fuss.

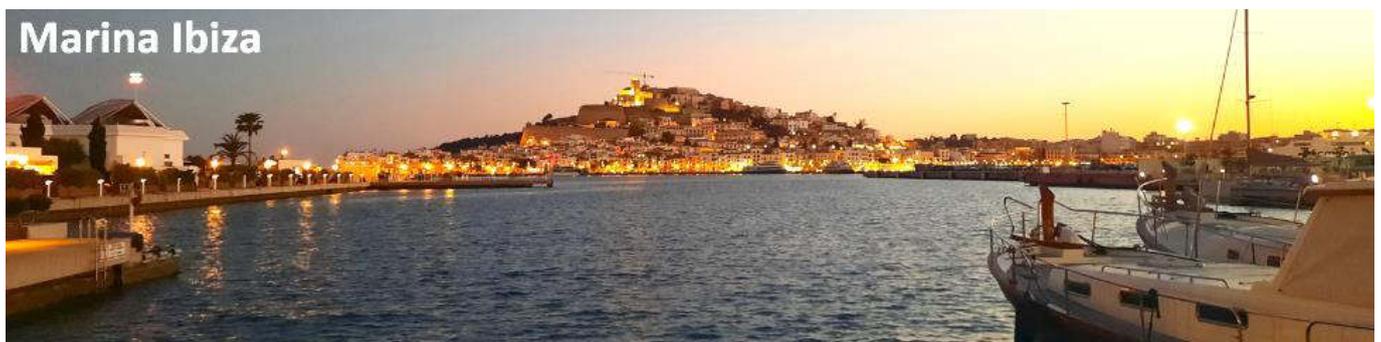
Unsere Lehre daraus war, den nächsten Crewwechsel im Norden von Mallorca zu machen, wo wir dann in der Marina Alcudiamar mit €60.-/Nacht in der Nebensaison lagen.

Auf Ibiza sind die Möglichkeiten mit den zwei grossen Häfen auf der West- bzw. Ostküste überschaubar. Entsprechend klein ist die Konkurrenz und die Liegepreise jenseits. Trotz der hohen Hafengebühr zwischen €140.- und €177.-/Nacht in der Nebensaison haben sich die Aufenthalte in der Marina Ibiza gelohnt. Von der Marina ist die sehenswerte Stadt zu Fuss in ca. 20 Gehminuten und der Airport per Taxi in kurzer Zeit erreichbar.

Möchte man die hohen Liegekosten einsparen, bietet sich bei passenden Verhältnissen die östlich angrenzende sandige Cala Talamanca zum Anker an. Von dort aus kann man problemlos mit dem Dingi bei den Restaurants im linken Bereich des Badestrands landen und so in ca. 30 Gehminuten die Stadt erreichen.

Als letzter Hafentipp ist noch der Port Formentera, wo jedoch die Nebensaison/Nacht auch mit €138.- die Bordkasse belastet hat. Sehr freundliches Portpersonal und Gratisbus in den sehenswerten Hauptort San Francisco, haben unseren ungeplanten "Abwetterungs-Aufenthalt" in dieser Marina zum guten Erlebnis gemacht.

Die Reservation eines Hafenplatzes in Ibiza ist nur ein paar Tage vor der Ankunft möglich.



Ankerplätze

Ankern auf den Balearen ist einfach ein Traum. Eine Bucht ist schöner als die andere und meistens findet sich der beliebte Sandgrund. Trotzdem gibt es für mich folgende Favoriten: Cala Benirras ziemlich im Norden von Ibiza, tolle Abendstimmung mit grossem Felsen nordwestlich im Meer. Die Hippie-Trommler und die Marktstände am Strand laden besonders zum Erkunden ein.

Cala Vedella im Südwesten von Ibiza, dort macht man mit Anker und "kostenloser" Heck-Boje fest (Nebensaison). Kleiner Fischerort mit ein paar Restaurants am Strand und in wenigen Gehminuten erreicht man die Klippen auf der Westseite oberhalb des Ankerplatzes, wo sich der Sonnenuntergang von der besten Seite zeigt.

Cala Llonga an der Ostküste von Ibiza ist auch fast ein "must see".

Cala Vedella



Was man jedenfalls nicht missen sollte, ist der nördliche Zipfel von Formentera inkl. Espalmador mit seinem karibischem Flair und den Sandstränden, welche sehr zum Landgang zu empfehlen sind. Dort ist jedoch tagsüber immer sehr viel Traffic von Fähren und Tages-Ausflugbooten. Im Sommer haben wir hier weit über hundert AIS-Signale vor Anker gezählt. Dabei ist die Wahrscheinlichkeit auch gross, eine oder gar mehrere Superjachten vor Anker anzutreffen. Sowohl der Sonnenauf- als auch der Sonnenuntergang sind einfach gigantisch und das Meer überall kristallklar.

Espalmador mit Sicht auf Formentera



Wanderungen

Eine Wanderung entlang des langen Sandstrands zwischen Port de Formentera und S'Espalmador sollte zwingend auf der to do Liste sein. Diese traumhafte Sehenswürdigkeit kann sowohl von Hafen her als auch vom Ankerplatz mittels Dingi ohne grosse Anstrengung erreicht werden.

Im Südwesten von Mallorca empfiehlt es sich, via Port de Sa Dragonera die eine oder andere Wanderung im Naturpark zu machen.

Fische & Fischen

Fischschwärme haben wir an jedem Ankerplatz beobachtet und beim Schnorcheln sucht man nicht lange ein Unterwasser Paradies. Delfin-Sichtungen hatten wir nur ganz wenige, dafür sind wir einem Mondfisch begegnet.



Das Fischen mit Schleppangel in diesem Revier fiel mit ein paar wenigen Exemplaren sehr mager aus. Gefangen haben wir Mahi Mahi (Goldmakrele) und ein zu kleiner Tunfisch Bonito.

Highlights Tipps

Ibiza Stadt haben wir mehrmals besucht, die Altstadt mit dem Burghügel ist sehr sehenswert. Formentera und Espalmador war auf jedem Törn auf dem Programm und hat sich ebenfalls als sehr sehenswert gezeigt.

Negative Erfahrungen

Auch wenn man sich strategisch vermeintlich gut vor Anker in der Wunschbucht platziert, kann es wegen den Winddrehern zu unangenehmem Wellengang führen. Besonders aus östlicher Richtung kann eine Welle irgendwoher kommen, ohne dass man diese erwartet hätte. Teilweise aggressive Quallen haben wir immer wieder gesehen oder gar zu spüren bekommen. Hier hat sich Wachsamkeit vom Schiff aus oder dann im, bzw. Unterwasser, mit Brille und Schnorchel als hilfreich erwiesen.

Teure Marinas und teilweise kostenpflichtige Bojen gehören zu den weniger spannenden Dingen auf den Balearen.

Bei Interesse teile ich gerne weitere Details mit.

Manuel Schläpfer



Jahresanlass RGT

Am 21. Januar 2023 fand den Start im Jubiläumsjahr der CCS-Regionalgruppe Thunersee statt. Circa 55 Mitglieder fanden den Weg im wunderschönen Schloss Schadau, wo wir das gesellige Beisammensein, feines Essen im ehrenwürdigen Rittersaal und die aufregende Live-Musik der Band Rock66 (mit CCS-Mitglied Max Hurter) genossen. Das Video zum Anlass findet sich auf www.ccs-thunersee.ch.

Einige Impressionen des Anlasses:



Zu Gast im Schloss Schadau



Warten auf's Nachtessen



Esther erzählt aus der Gründungszeit



Rock 66 spielt auf



Sie geniessen die fetzigen Töne sitzend...



... und sie tanzend

«Beim Betrachten des Alpenglühens schlägt mein Herz immer noch höher»

Beat Hodel ist Ausbildungskapitän bei der BLS Schifffahrt AG. Mitte Februar war er Talk-Gast an einem Anlass der CCS Regionalgruppe Thunersee. Gut zu spüren war die Leidenschaft für seinen Beruf, für den Raddampfer Blümlisalp und für die wunderbare Landschaft, in der er bei jedem Wetter unterwegs ist.

Seit 36 Jahren ist Beat Hodel beruflich auf dem Thunersee und manchmal auch auf dem Brienersee unterwegs. Er hat sich einen Traum erfüllt. Den Traum vom Kapitän. Er hat die Lizenz für alle Kursschiffe, die auf den Oberländer Seen fahren. Und er hat den Segelschein. Aber noch kaum Zeit zum Segeln.



Beat Hodel (rechts im Bild) fände es gut, wenn alle auf dem See die Regeln kennen würden. Der Ausbildungskapitän der BLS Schifffahrt AG wurde an einem Anlass der Regionalgruppe Thunersee von Michael Gerber interviewt.

Bild li: Peter Zoss, Bild re: BLS

Mit Seglerinnen und Seglern hat er aber immer wieder Kontakt. Aber selten so intensiv wie am Talk der Regionalgruppe Thunersee am 15. Februar 2023. Gut 30 Mitglieder sind ins Kreuz nach Thun-Allmendingen gekommen, um mehr über das Leben des Ausbildungskapitäns Beat Hodel zu erfahren. Die Gäste kommen voll auf ihre Rechnung und staunen, wie vielseitig die Aufgaben des Kapitäns sind. Normalerweise steht der Nautiker im Steuerhaus oder seitlich davon auf der Brücke. Sein Blick geht in die Weite. «Ich bin sehr vorausschauend unterwegs. Muss immer damit rechnen, dass sich die Leute auf den Booten, auf SUPs oder auch Schwimmerinnen und Schwimmer nicht an die Regeln halten», sagt Hodel. Segelboote, die mit gesetztem Spinnaker von Thun in Richtung Interlaken unterwegs sind, haben gut Chance, von Kapitän Beat Hodel umfahren zu werden: «Wenn wir den See überqueren, zum Beispiel zwischen Gunten und Spiez, weichen wir gerne aus und fahren hinter den Segelbooten durch, weil wir wissen, dass das Ausweichen mit dem Spinnaker nicht so einfach ist», erzählt der Talk-Gast und man spürt, dass ihm ein gutes Einvernehmen unter allen Seefahrenden ein Herzensanliegen ist.

Prüfung für alle auf dem See?

So leicht lässt sich der Kapitän, der auch als Ausbilder tätig ist, nicht aus der Ruhe bringen. Etwas stört ihn aber schon und er sagt es auch deutlich: «Ich verstehe nicht, dass es für kleine Segelboote, Motorboote unter 6 Kilowatt und Stand Up Paddles (SUP) keine Prüfung und somit auch keinerlei nautische Kenntnisse braucht.» Beat Hodel spricht aus Erfahrung. «Immer

wieder meinen Menschen auf SUPs, die könnten vor dem Kursschiff durchfahren. Sie schätzen unsere Geschwindigkeit oft völlig falsch ein». Ein Kursschiff sei mit rund 25 Kilometer pro Stunde unterwegs, ein SUP mit kaum 5. «Zuerst horne ich, dann reduziere ich die Geschwindigkeit, manchmal muss ich sogar ganz aufstoppen, wenn die Person auf dem SUP die Gefahr immer noch nicht erkannt hat. Solch fahrlässiges Verhalten gibt mir schon zu denken», sagt der erfahrene Nautiker.

Der Schwan auf dem Radarschirm

Immerhin könne er auf eine motivierte und bestens ausgebildete Crew zählen und auch die technischen Geräte auf den Schiffen seien vom Feinsten. Ein Beispiel sei das Radar: Beat Hodel kommt ins Schwärmen. Das Radar sei so genau, dass selbst einzelne Schwäne auf dem Schirm zu erkennen seien. Ohne grosse Erfahrung sei das Radarbild aber nicht zu entziffern. Damit sind wir im Talk beim Thema Ausbildung angekommen. Wer bei der BLS Schifffahrt AG eine Aufgabe auf einem Kursschiff übernehmen möchte, bringt in der Regel eine handwerkliche Ausbildung mit. Während im Winter die Schiffe in der eigenen Werft überholt werden und der Fahrplan ausgedünnt ist, sind die Mitarbeitenden in den wärmeren Jahreszeiten alle auf dem See unterwegs. Ob Kassier, Matrosin, Heizer, Maschinist oder Kapitän – es gibt ganz verschiedene Aufgaben, für die jeweils eine Prüfung beim Bundesamt für Verkehr abgelegt werden muss. Beat Hodel hat die spannende Aufgabe, den Nachwuchs für die Kommando- brücke, bzw. fürs Steuerhaus auszubilden. «Man spürt sehr schnell, ob jemand dafür geeignet ist und auch das nötige Gespür für das Verhalten der Schiffe entwickelt», erzählt Hodel.

Für Beat Hodel war es ein Bubentraum. In Thun aufgewachsen, verbrachte er bereits als Jugendlicher viel Zeit am und auf dem See. Als der Radampfer Blümlisalp 1971 ausgemustert und im Kanderloch in einen Dornröschenschlaf versetzt wurde, wurde er das Ziel vieler illegaler Expeditionen. Auch Beat Hodel erkundete das ausgemusterte Dampfschiff und träumte von einer Karriere in der Berufsschifffahrt. Bevor er zur BLS kam, machte er eine Lehre als Schlosser und dann, vor 36 Jahren begann der Aufstieg vom Leichtmatrosen bis zum Kapitän. «Hat dich das Meer nie gereizt? Oder die Rheinschifffahrt?», will der Interviewer wissen. «Doch, ich hätte mir zeitweise auch eine Karriere auf dem Meer vorstellen können, besonders die Küste Norwegens hat mich interessiert», antwortet Hodel, der – nach seiner Pensionierung im kommenden Jahr – gerne mal auf der Hurtigrute mitfahren würde. Die Talk-Gäste, die immer wieder dem Segeln auf dem Meer frönen, spüren bei Beat Hodel eine Spur bedauern, dass er bisher nur im Süsswasser unterwegs war. Aber geht es uns nicht allen so, dass wir uns entscheiden und damit alternative Wege auslassen müssen?

Nach knapp 90 Minuten und vielen Fragen aus dem Publikum geht der Talk mit Ausbildungskapitän Beat Hodel in die letzte Runde. Eine junge Frau, ein junger Mann überlegt sich, eine nautische Laufbahn zu wählen. Was braucht es, damit dies gelingt? Beat Hodel muss nicht lange nachdenken: «Es braucht eine Leidenschaft für Schiffe, aber auch Freude an der Natur und am Umgang mit den Menschen – und kühles Blut zum Bewältigen von heiklen Situationen. Solche gebe es immer wieder, zum Beispiel bei technischen Problemen oder extremen Wettersituationen. Viel häufiger seien aber die wunderschönen Naturphänomene: «Beim Betrachten des Alpenglühens schlägt mein Herz immer noch höher».

Michael Gerber

Der Rhein, der nicht mehr ganz so unbekannte Fluss

Wer hat nicht schon mit dem Gedanken gespielt, in Basel das Boot zu Wasser zu lassen und dann den Rhein hinunter zu schippern bis ans Meer? Wer solche Ideen wälzt, sollte sich eines von vielen Rheinbüchern kaufen oder gleich den Fachmann fragen. Ein solcher Fachmann ist Urs Maurer. Er ist wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Bundesamt für Verkehr, CCS-Skipper und seit kurzem Präsident der Untersuchungskommission Zwischenfälle (UKZ) des CCS. Sein Referat stand unter dem Titel: «Der Rhein, der uns unbekannte Fluss – Schifffahrt und Hydrodynamik im Zeichen des Klimawandels».

Urs Maurer vertritt die Schweiz in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Strassburg. In dieser Kommission sind alle Anrainerstaaten des Rheins sowie Belgien vertreten. Sie regeln die Schifffahrt, die wirtschaftlich sehr bedeutend ist und nur bei genügend, aber nicht zu viel Wasser auf dem Rhein verkehren kann. Den Mitgliedern und Gästen der Regionalgruppe Thunersee wurde es fast schwindlig von all den Zahlen, über die der Rhein-kenner informierte.

Im Einzugsgebiet des Rheins wohnen 58 Millionen Menschen. Er hat eine Länge von 1232 Kilometern und steht unter den verkehrsreichsten Binnengewässern der Welt auf Platz drei. Nur rund zwei Prozent der Waren, die in Rotterdam auf Rheinschiffe geladen werden, werden bis Basel transportiert. Laut Maurer hat der Rhein auch eine grosse touristische und ökologische Bedeutung. Pro Jahr laufen 800 Kreuzfahrtschiffe Basel an mit steigender Tendenz. 20 Millionen Menschen trinken aufbereitetes Rheinwasser und 24 Wasserkraftwerke produzieren Strom und regulieren mit ihren Schleusen den Rhein. Unter Wasser spielt das Geschiebe eine wichtige Rolle. Sand und Steine werden dauernd von der Strömung mitgetragen und lagern sich zwischendurch wieder ab. Kiesschiffe sind im Dauereinsatz. Sie versenken im Rhein an ausgewählten Stellen Kies, um die Tiefenerosion der Fahrrinne zu verhindern.

Bei längerer trockener Witterung sinkt der Pegel und damit auch die Ladekapazität der Lastschiffe. Gleichzeitig werden die Ausweichmöglichkeiten der Schiffe und Boote massiv eingeschränkt. Wer mit dem Segelboot von Basel ans Meer fahren will, muss dies beachten. Wer möchte schon wählen müssen, zwischen der Kollision mit der Berufsschifffahrt und dem Stranden am Flussufer? Bei zu viel Wasser im Rhein muss die Schifffahrt eingestellt werden. Die Mitgliedsstaaten der ZKR haben sich in diversen Verträgen verpflichtet, den Pegelstand innerhalb gewisser Toleranzen zu halten. Wird dieser an allzu vielen Tagen pro Jahr nicht erreicht, kann dies dazu führen, dass ein Staat verpflichtet wird, eine zusätzliche Staustufe zu bauen.

Nach gut anderthalb Stunden und vielen beantworteten Fragen war sich das Publikum einig: Der Rhein, der am Ober-alp pass auf 2345 Meter über Meer entspringt ist ein überaus spannendes Studienobjekt und zugleich eine gute Möglichkeit, um von der Schweiz aus auf eigenem Kiel die Welt zu ersegeln.

Michael Gerber



Anlass «Mayday auf dem Thunersee»

Man hofft, ihre Dienste nie in Anspruch nehmen zu müssen. Wenn man sie dennoch benötigt, sind sie immer da – bei Wind und Wetter, Tag und Nacht. Die Rede ist von der Seepolizei und der Seerettung. Damit sie für alle Situationen gerüstet sind braucht es Vieles. Im Detail durften wir das an dem Anlass «Mayday auf dem Thunersee» erfahren.

Am 29. April war die RG Thunersee zu Besuch bei der Seepolizei im Hafen Gütetal in Faulensee. Die Seerettung war mit dem «Eiger4» - das Rettungsboot der Station Neuhaus - ebenfalls vor Ort. Es wurde uns ein spannender Einblick in die Arbeiten und das Einsatzmaterial beider Organisationen geboten, Rettungsübung auf dem Wasser inklusive.

Führung bei der Seepolizei

Die Seepolizei ist seit 1963 auf den Berner Gewässern tätig. Der Stützpunkt im Gütetal betreut dabei -mit Hilfe der Polizeistation Interlaken- in etwa alle Gewässer ab Belp flussaufwärts. Somit ist die Seepolizei nicht nur auf den grossen Seen zu finden, sondern auch bei Einsätzen auf der Aare, auf weiteren Seen wie beispielsweise Bergseen oder in Wildwasserflüssen. Schon nur das Einsatzgebiet lässt erahnen, dass die Polizei nicht nur für die klassischen Wassersportler wie Segler, Taucher, Fischer oder Aarebötler unterwegs ist. Segler stellen als «Nautiker» übrigens eine der Gruppen dar, welche die Vorschriften in der Regel recht gut kennen und einhalten.

Von Autos, die im Wasser gelandet sind, über Canyoning und Rafting-Einsätze, Suizide oder Schwemmholz-Problematik bis zu losgerissenen Schiffen, die vielseitige Zuständigkeit für Sicherheit und Rettung auf den Gewässern wurde uns anhand von vielen spannenden Beispielen erläutert. Aber auch Aufträge für den Gewässerschutz sowie bei der Fischerei-, Jagd- und Naturschutzaufsicht gehören zum Spektrum, oft in Zusammenarbeit mit anderen Behörden.



Die verschiedenen Einsatzgebiete der Seepolizei werden erklärt.

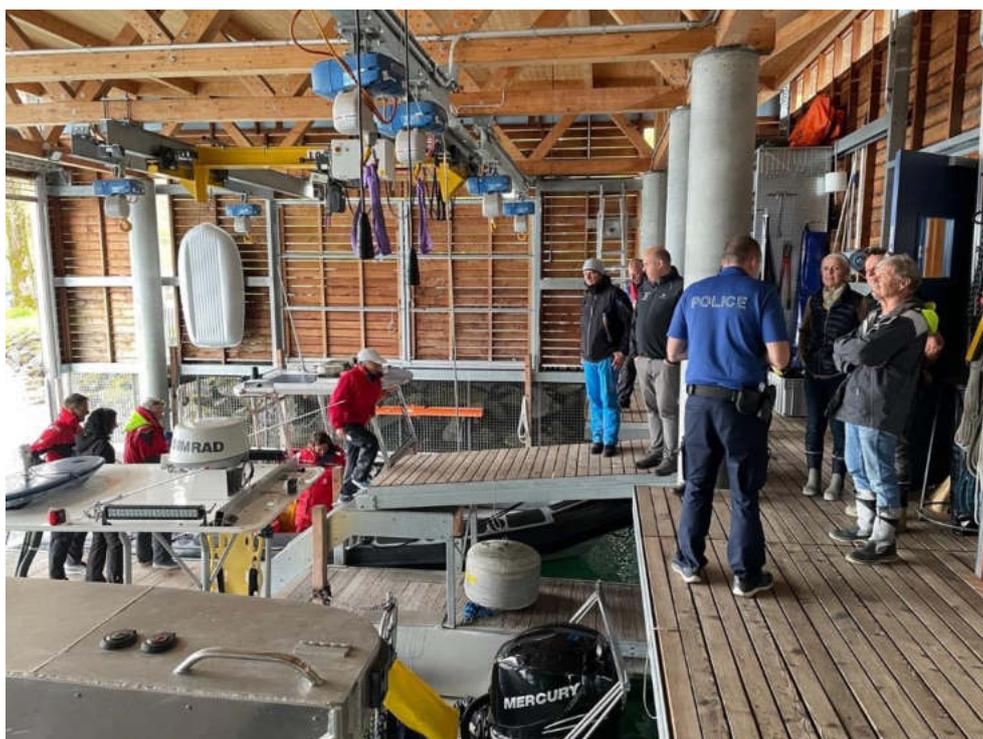
Bei allen Arbeiten ist das oberste Gebot immer sich selbst nicht in Gefahr zu bringen. Dazu braucht es neben gutem Material vor allem auch viel Übung und Erfahrung. Da die Seepolizei im Sommer praktisch durchgehend am oder auf dem Wasser beschäftigt ist, bleibt vor allem im Winter Zeit für die wichtige Weiterbildung. Insbesondere im Tauchbereich sind die Anforderungen hoch: grosse Tiefen, trübe oder kalte Gewässer, schlecht zugängliche oder aufgrund der Strömung gefährliche Einsatzorte fordern viel Kenntnis und Erfahrung. Wie orientiert man sich bei der Suche nach einem Taucher auf 40 Meter Tiefe, wenn die Sicht keine zwei Meter beträgt und die Zeit knapp ist?

Ein Fluss-Unfall stellt aber wieder andere Anforderungen als eine Rettung in grosser Tiefe. Eine Wasserwalze ist dabei nicht vergleichbar mit einem Auto, welches ins Wasser geraten ist. Dass es dafür verschiedene Tauchausrüstungen und viele technische Werkzeuge gibt tönt plötzlich ganz verständlich. Die vielen Hilfsmittel, die dabei benutzt werden, wurden nicht ohne Stolz vorgestellt und erklärt, was uns einen spannenden Einblick in diese nicht alltäglichen Arbeiten ermöglichte.

Rettung aus dem kalten Thunersee

Noch bevor es die Seepolizei gab, wurde im Jahr 1945 der Verein Seerettung gegründet. Seitdem sorgt sie für die «Rettung und Betreuung von in Not geratenen Seebenützern». Sie ist jährlich vom 1. April bis 31. Oktober als Pikettorganisation im Einsatz. Im Sommer oder bei erwarteter Wetterverschlechterung fährt sie aber auch präventive Patrouillen. Die Seerettung hat auf dem Thunersee Rettungsboote in der Station Hilterfingen und in der Station Neuhaus.

Die «Eiger 4», das Rettungsboot der Station Neuhaus, wurde uns im Gütetal präsentiert. Über 150 Werkzeuge und Hilfsmittel sind für die Rettungseinsätze an Bord. Von Wasserpumpe oder Rettungsbaure bis Pflaster und Taschenlampe, uns wurde gezeigt, wo was zu finden ist und erzählt, wann was zum Einsatz kommt.



Einen Teil der Ausrüstung im Bootshaus der Seepolizei. Das ganz neue Beiboot links an der Wand wurde übrigens auf dem See gefunden und wie so viele Fundstücke nie von jemand vermisst gemeldet...

Danach ging es mit dem Rettungsboot aufs Wasser – gewiss eindrücklich wie das Rettungsboot mit ca. 50 km/h über die Wellen voranprescht! Bei Flachwasser würde man sogar noch schneller fahren können, dann wenn jede Sekunde zählt...



Barbara Baumann, Stationsleiterin im Neuhaus erklärt den Übungsablauf.

Seerettung und Seepolizei – man hofft, ihre Dienste nie in Anspruch nehmen zu müssen. Wenn doch, ist es beruhigend zu wissen, dass sie bestens gerüstet sind.

Jarl van der Heide



Die Bergung von Ruth Lee (Übungspuppe) mit Kran und Bergungsschlaufe wird vorbereitet

Einmal auf dem See wurde die Übungspuppe «Ruth Lee» über Bord gesetzt. Ruth Lee wiegt 60 Kilo, und kann mit Wasser im Ölzeug realistischerweise nicht mehr von Hand an Bord gezogen werden. Nach einer kurzen Erläuterung der «Frau-über-Bord» Strategie wurde demonstriert, wie ein Opfer wieder an Bord genommen wird. Zuerst das MOB-Manöver, dann die eigentliche Bergung mithilfe einer Bergungsschlaufe und Kran. Trotz kühlem Wetter zeigte Ruth Lee zum Glück keine Unterkühlungserscheinungen.

Dass die Situation in Wirklichkeit um ein Vielfaches komplizierter sein kann, wurde anhand des Beispiels der Rettung eines Gleitschirmfliegers erläutert. Überall Leinen im Wasser, der Gleitschirm, welcher den Piloten noch durchs Wasser zieht, der Pilot ohne Schwimmweste, angegurtet in seinem Gurtzeug – auch hier ist schnelles und geübtes Handeln gefragt. Wir staunten nicht schlecht, dass es solche Einsätze bei Interlaken praktisch jährlich gibt, und deswegen sogar gezielt mit den Gleitschirmschulen geübt wird.

Segeln auf dem Thunersee an Bord der Cupido

Dem ältesten Schiff der Segelschule Thunersee

Am Samstag, 17. Juni 2023 trafen sich Segler:innen der RGT in freudiger Erwartung zum gemeinsamen Segeln auf dem Thunersee. Zum Jubiläumsjahr leisteten wir uns einen Ausflug mit der «Cupido», einem klassischen Oldtimer der Internationalen 8m R.Y.-Klasse. Sie wurde 1918 erbaut und befindet sich seit 1941 im Besitz der Segelschule Thunersee.

Schnell waren wir mit Schwimmwesten ausgerüstet, die Segel gesetzt und legten von der Boje ab. Bei einer leichten Brise lernten wir gemütlich das Schiff kennen. Als der thermische Wind auffrischte, fragte uns der Skipper, wohin wir segeln möchten. Der Vorschlag, bis Thun aufzukreuzen und dann mit dem Spi Richtung Spiez zu segeln löste Begeisterung aus, ausgenommen beim Skipper: «Normalerweise setzen wir den Spi auf Ausflügen nicht, ich weiss gar nicht, ob er und alle Spischoten auf dem Schiff sind». Kurz darauf waren wir nicht nur von der «Cupido» und ihren wunderbaren Segeleigenschaften begeistert, sondern auch von unserem Skipper. Nach einigen Wenden setzten wir vor dem Schloss Schadau den Spinnaker. Es war eine wahre Freude, wie schön die klassische Rennsportyacht durch die Wellen schnitt! Auf der Rückfahrt konnten wir uns nochmals darin üben, bei etwas stärkerem Wind mit dem Langkieler schöne Wenden zu fahren.

Auf der Mohle des Hafens Hilterfingen liessen wir gemeinsam bei einem vielseitigen Apéro den grossartigen Segelausflug ausklingen.

Jasmine Lanz, Vice-Captain



RG Thunersee trifft RG Basel: Ein Tag voller toller Überraschungen

Zum 50-Jahrjubiläum hatte sich die Regionalgruppe Thunersee vorgenommen, drei ganz unterschiedliche Jubiläumsanlässe zu organisieren. Einer sollte nach Basel führen mit einem Besuch auf dem Feuerlöschboot „Christophorus“. Dank riesigem Engagement der Regionalgruppe Basel wurde ein unvergesslicher Event daraus, inklusive Besuch des Fahrsimulators und Teilnahme an einem Drachenbootrennen.



Seit über 50 Jahren im Dienst: Das Löschboot Christophorus.

Reisen bildet. Diese Erkenntnis ist nicht neu. Dass eine Fahrt nach Basel aber so vielfältig und spannend sein könnte, hätten die Mitglieder der Regionalgruppe Thunersee kaum gedacht, als sie Ende August in Thun in den Zug nach Basel stiegen. Auf der Einladung war von einer Ausfahrt auf dem Feuerlöschboot, einem Besuch im Hafenmuseum und einem Grillfest die Rede gewesen. Die RG Basel unter der Leitung von Captain Monika Naef machte daraus einen ebenso vielfältigen wie unvergesslichen Anlass. Auf dem Feuerlöschboot „Christophorus“ erhielten die Besucherinnen und Besucher spannende Informationen und spürten deutlich, dass der Einsatz auf dem knapp 30 Meter langen Schiff für die Feuerwehrleute sehr interessant ist und ihren Alltag bereichert. Nach einer kurzen Einführung wurden die Leinen gelöst und das 1973 gebaute Schiff machte eine kleine Rundfahrt. Dabei wurden auch die Pumpen in Betrieb genommen. Diese können pro Minute bis 13'000 Liter Wasser 90 Meter weit und 70 Meter hoch in die Luft befördern.



Die Delegation vom Thunersee an Bord der Seilfähre.

Kaum war die Ausfahrt beendet ging es via Seilfähre auf die andere Seite des Rheines und von hier mit dem Tram ins Hafenumuseum. Dieses ist topmodern ausgestattet und verspricht viel Wissenswertes über die Verkehrsdrehscheibe Schweiz zu vermitteln. Ebenso spannend war der ins Museum integrierte Schifffahrtssimulator. Nach einer kurzen Einführung konnten die Mitglieder der beiden Regionalgruppen das Steuer selbst übernehmen. Gestartet wurde in Kiel. Die Aufgabe bestand darin,

aus der letzten Schleuse des Nord-

Ostseekanals herauszumanövrieren und den gut 100 Meter langen Frachter sicher in den Hafen zu dirigieren. Dabei mussten nicht nur die enorme Trägheit des Schiffes und der lebhaftige Verkehr auf dem Wasser berücksichtigt werden. In kürzester Zeit konnte auch das Wetter umschlagen, so dass auf den drei grossen Bildschirmen wegen Nebels oder Starkregens kaum noch etwas zu sehen war. Die Mitglieder der RG Thunersee und der RG Basel, die normalerweise auf Segelyachten unter 15 Meter unterwegs sind, erkannten, mit welchen Herausforderungen die Berufsschifffahrt manchmal zu kämpfen hat.

Nach dem Museumsbesuch ging's per Tram quer durch Basel zum Drachenbootclub beider Basel, der unter Wettsteinbrücke beheimatet ist. Hier gab es ein tolles Grillfest mit feinen Salaten und leckeren Grilladen. Vorher hiess es aber zum Paddel zu greifen. Es wurden zwei Teams gebildet, dann folgte ein halbstündiges Training gegen den Strom, bevor zwei kurze Wettfahrten ausgetragen wurden. Was für ein Spass!!

Kurz vor 23 Uhr waren die Seefahrerinnen und Seefahrer vom Thunersee wieder zuhause. Ein unvergesslicher Anlass, da war man sich einig! Ein grosser Dank geht an die RG Basel und damit verbunden eine Einladung für den 31. August 2024. Dann werden die Mitglieder der beiden Regionalgruppen einen Segelausflug auf dem Thunersee unternehmen. Wir von der RG Thunersee werden alles daransetzen, dass dieser Event ebenso toll und unvergesslich über die Bühne gehen wird!



Im Schifffahrtssimulator: Bei ruhigem Wetter aus der Schleuse zu fahren, ist nicht so schwierig. Das Anlegemanöver bei starkem Seitenwind wurde im Schiffssimulator dann aber zu einer grossen Herausforderung.

Michael Gerber

Jubiläumsanlass «Ausfahrt mit dem Täggelibock»

Am 16. September trafen sich nahezu 20 Interessierte bei Interlaken am Ufer des Brienersees zum dritten und letzten Jubiläumsanlass der RGT. Besonders erfreulich war die Anwesenheit von Esther und Ueli Stettler, Gründungsmitglieder unserer Regionalgruppe vor 50 Jahren. Wurde die Regionalgruppe Thunersee damals vom grossen CCS noch etwas belächelt und als «Schnapsidee einiger Oberländer» abgetan, so hat sie sich in der Zwischenzeit doch recht gut bewährt ;-).



Bei schönstem Wetter wurden wir kurz vor elf Uhr auf der «Lord Baden Powell», besser bekannt als «Täggelibock», begrüsst. Kurt Speiser, Präsident des Vereins «Täggelibock», der das ehemalige Frachtschiff in Fahrt hält, führte uns persönlich in die bewegte Geschichte des Schiffes ein, das zu Beginn der 60er Jahre sogar einige Zeit auf dem Grund des Sees verbracht hatte.

Nach dieser Einführung wurde der eigentliche Namensgeber des Täggelibocks in Betrieb genommen: Der 2-Zylinder 16-Liter Benz-Dieselmotor aus dem Jahr 1926 ist mit seinem Laufgeräusch einzigartig und unverwechselbar. Der Motor wird mit Druckluft gestartet, ein eindrückliches Erlebnis!

Nach dem Lösen der Leinen durften wir eine herrliche Rundfahrt über beinahe den ganzen Brienersee geniessen. Von der Anlegestelle «Sendli» ging es über Bönigen Richtung Iseltwald, vorbei an den vielen asiatischen Touristen bei dem mittlerweile weltberühmten, gebührenpflichtigen Steg. Dabei wurden wir von Anfang an von Party-Pesche kulinarisch verwöhnt. Die leckeren Sandwiches, frischen Kuchen und diverse Getränke wurden von allen Teilnehmenden sehr geschätzt.

Vorbei am «Schnäggeninsel» ging es weiter nach Giessbach, wo wir bis wenige Meter vor den Einfluss des Giessbachfalls in den See fahren konnten. Da im Spätsommer nur wenig Wasser floss, blieben wir trocken. Dann ging unsere Fahrt weiter nach Brienz, wo wir in gemächlichem Tempo an den flanierenden Touristen vorbeifuhren. Unter dem genüsslichen «Täg-

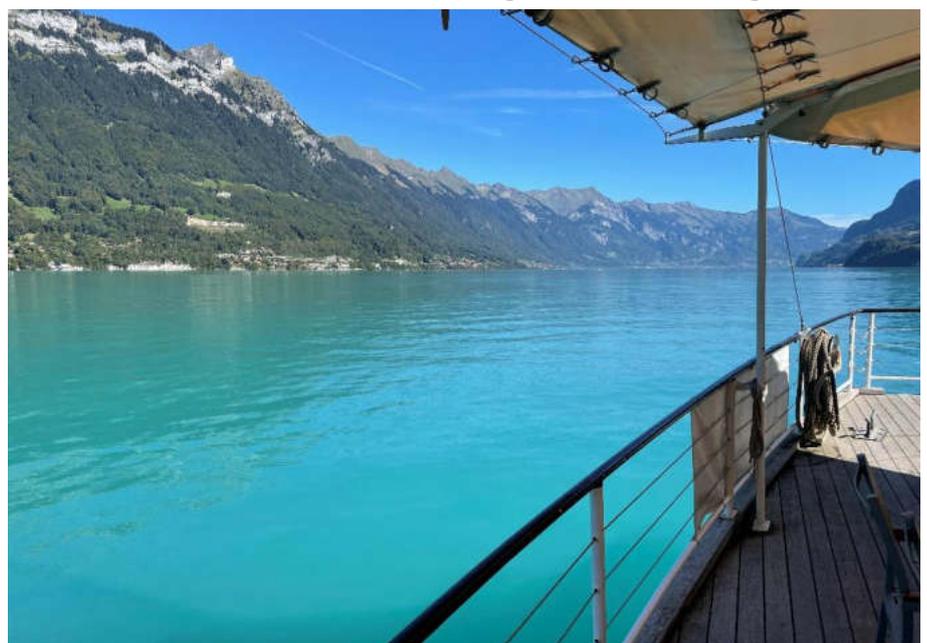


gelen» des Motors blieb zwischendurch genügend Zeit für einen gemütlichen Schwatz mit allen Teilnehmenden. Sogar musikalisch wurden wir von einem Teilnehmer verwöhnt. Auf dem Rückweg nach Interlaken machte sich der aufkommende Gegenwind bemerkbar. Anfangs nur leicht, später kamen wir jedoch nur noch etwa gleich schnell gegenan wie einige aufkreuzende Segelyachten.

Kurz vor fünf Uhr waren wir wieder zurück an der Anlegestelle «Sendli» - der Täg-gelibock wurde gekonnt mit

Hilfe einer Spring in das doch recht kleine Hafenbecken manövriert und festgemacht. Das Timing hätte nicht besser sein können: 15 Minuten später gingen die ersten Tropfen der angekündigten Regenfront nieder. Ein herzliches Dankeschön an Kurt und seine Crew, Party-Pesche und alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer für die äusserst genussvolle Ausfahrt auf dem Brienzensee.

Jarl van der Heide



Sie segelten in 12 abenteuerlichen Jahren rund um den Atlantik und denken nicht ans Aufhören

Der jüngste Anlass der Regionalgruppe Thunersee überraschte die Gäste im Oktober mit einem lebenslustigen Paar, das in gut 12 Jahren den Atlantik umsegelt hat, zusammen auf über 160 Jahre Lebenserfahrung zurückblicken kann und längst nicht ans Aufhören denkt: Ursula und Alex Zehnder von der SY Silmaril.



Ursula und Alex Zehnder nach ihrem Vortrag in Thun.

Wenn Alex Zehnder mit viel Schalk in den Augen davon spricht, dass man nach der Pensionierung eine anspruchsvolle Beschäftigung brauche, dann würde niemand zu widersprechen wagen. Ursula und Alex haben eine solche Beschäftigung gefunden: sie segeln ausserhalb der Komfortzone. Ihr zwölfjähriger Törn führte sie entlang der Küste Afrikas, über den Atlantik nach Südamerika und dann über Grönland zurück nach Europa. In einer kurzen Einführung stellte Alex das Boot vor. Vor 16 Jahren entschied sich das Paar für eine Dehler 39 SQ. Die beiden waren erst im fortgeschrittenen Alter zum Hochseesegeln gekommen. Seither machen sie es aber richtig und richtig gut. «Bei den Hafenmanövern ist immer Ursula

am Ruder, sie kann es besser und ich mache lieber die Arbeit mit den Leinen», erzählte Alex den interessierten Gästen in Thun.



Etwas vom Eindrücklichsten, was Zehnders im Norden sahen: Eisberge in unterschiedlichen Grössen und Formen.

Weil es unmöglich ist, in 90 Minuten über 12 Segeljahre und 40'000 Seemeilen zu berichten, konzentrierte sich das Paar, das im Winter im Kanton Aargau wohnt, in ihrem Bericht auf Senegal und Grönland. Die beiden Reviere könnten unterschiedlicher nicht sein. Und beide faszinieren nicht nur landschaftlich, sondern auch in Bezug auf die Menschen, die Zehnders auf ihrer Reise kennenlernten. Wie ein roter Faden spürt man während des ganzen Vortrages, dass Ursula und Alex mit grosser Offenheit unterwegs sind und im Gespräch mit den Einheimischen ganz viel erfahren, lernen und sich auch viele Gedanken machen, sei es über das Leben der Menschen in Senegal oder in Grönland.

In Senegal befuhr die Silmaril verschiedene Flüsse, was navigatorisch anspruchsvoll war. In Grönland musste sich das Paar vor Eisbergen jeder Grösse in Acht nehmen. Beides Herausforderungen, die die beiden zu neuen Abenteuern anspornten und sie überhaupt nicht abschreckten. Inzwischen sind Ursula und Alex über 80 Jahre alt und noch immer denken sie nicht ans Aufhören. Ihr Boot liegt zurzeit in einem sicheren Hafen in Schottland; im Frühling soll die Reise weitergehen. Das faszinierte Publikum stellte noch zahlreiche Fragen und liess die beiden dann ziehen. Wie heisst es so schön: Fahrende soll man nicht aufhalten, das gilt sicher auch für Seglerinnen und Segler wie Ursula und Alex.



Die Silmaril, eine Dehler 39 SQ.

Wer mehr über Ursula und Alex sowie ihre 12-jährige Reise erfahren will, findet viele Reiseberichte und tolle Fotos auf www.sy-silmaril.ch

Michael Gerber

Notfall
Immer Notrufnummer
112

Kein Notfall
Servicenummer
079 4-140-140



 **Seerettung** Notruf 112

 **Seepolizei** 031 638 86 30

 **Sturmwarnleuchten**

40x Starkwindwarnung 40 Blitze/min.
Wetter beobachten, Lage beurteilen

90x Sturmwarnung 90 Blitze/min.
Sofort Hafen aufsuchen



seerettungthunersee



Wichtige Adressen

Generalsekretariat	Cruising Club der Schweiz CCS Marktgasse 9 3011 Bern	Tel: G 031 310 11 00 info@cruisingclub.ch www.cruisingclub.ch
Redaktion Cruising	Cruising Club der Schweiz CCS Redaktion Cruising Marktgasse 9 3011 Bern	Tel: G 031 301 00 31 redaktion@cruisingclub.ch (Redaktion) ccs@marina.ch (Inserate)
Schweizerisches Seeschiffahrtsamt SSA (Jachten und Klein- und Küstenboote)	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt – SSA Elisabethenstrasse 33 Postfach 4010 Basel	Tel: G 058 467 11 26 (Jachten) Tel: G 058 467 11 27 (Kleinboote) dv.ssa@eda.admin.ch www.eda.admin.ch/smno/de/home.html
Bakom Sektion Funkkonzessionen (Funkprüfungen)	Bundesamt für Kommunikation Zukunftstrasse 44 Postfach 256 2501 Biel	Tel: G 058 460 58 33 info@bakom.admin.ch www.bakom.admin.ch
Trans-Ocean	Trans-Ocean e.V. Kapitän-Alexander-Str. 31 D-27472 Cuxhaven	Tel: G +49 4721 51800 info@trans-ocean.org www.trans-ocean.org
Die Seenotretter - DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger Werderstrasse 2 D-28199 Bremen	Tel: G +49 421 53 707 0 info@seenotretter.de www.seenotretter.de
Swiss Sailing	Swiss Sailing Haus des Sports Talgut-Zentrum 27 3063 Ittigen	Tel: G 031 359 72 66 admin@swiss-sailing.ch www.swiss-sailing.ch
SLRG Sektion Thun - Oberland	SLRG Sektion Thun-Oberland 3600 Thun	info@slrg-thunoberland.ch www.slr-g-thunoberland.ch
Thuner- und Brienersee-Segler- Verband TBSV	TBSV Bellevuestrasse 17 3600 Thun	info@tbsv.ch www.tbsv.ch
Thunersee-Yachtclub TYC	Thunersee-Yachtclub Sonnmattweg 19 3604 Thun	info@tyc.ch www.thunersee-yachtclub.ch
Yacht-Club Spiez YCSp	Yacht-Club Spiez 3700 Spiez	praesident@ycsp.ch www.ycsp.ch
Segelclub Neuhaus Interlaken SCNI	Segelclub Neuhaus Interlaken Seestrasse 121 3800 Unterseen	praesidentin@scni.ch www.scni.ch

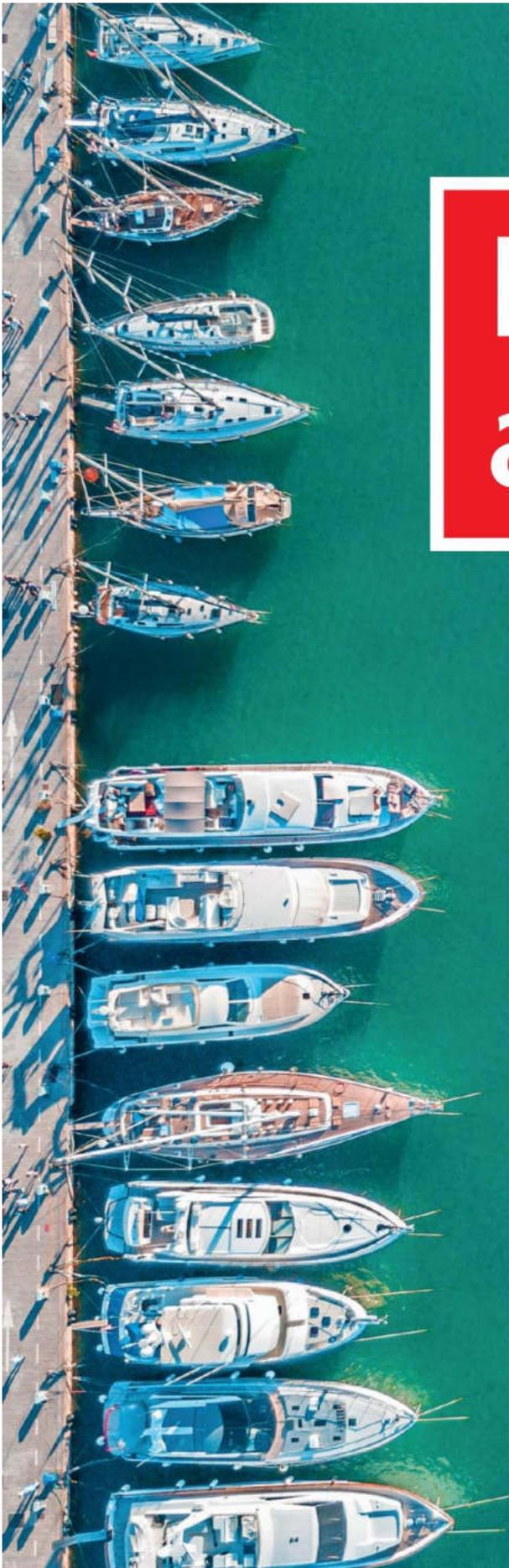


Regatta Club Oberhofen RCO	Regatta Club Oberhofen Postfach 83 3653 Oberhofen	praesident@regattaclub-oberhofen.ch www.regattaclub-oberhofen.ch
Segelclub Wendelsee SCWe	Segelclub Wendelsee 3604 Thun	praesident@scwe.ch www.scwe.ch
Gstaad Yacht Club GYC	Gstaad Yacht Club Untergstaadstrasse 15 3780 Gstaad	Tel: G 033 748 01 90 administration@gstaadyachtclub.com www.gstaadyachtclub.com
Segelclub Brienersee SCB	Segelclub Brienersee 3852 Ringgenberg	jjbenjey@gmail.com www.segelclub-brienersee.ch
CCS Regionalgruppe Thunersee RGT	Captain Markus Dürst Lerchenbergweg 1A 3114 Wichtrach	Tel: P 031 722 10 66 Tel: M 079 224 21 42 captain@ccs-thunersee.ch www.ccs-thunersee.ch
Surf und SUP Verein Badhuus-Gunten SSVVG	Badhuus-Gunten Seestrasse 30 3654 Gunten	info@badhuus-gunten.ch www.badhuus-gunten.ch
Windsurfclub Thun WSCT	Windsurfclub Thun 3604 Thun	oli@wsct.ch www.wsct.ch

(Stand 01.11.23)



Cabo De Palos (E)



Beruhigt ablegen.

In jedem Fall
optimal versichert.

MURETTE
Yachtversicherungen CCS



+41 (0)31 357 40 40 | info@murette.com
www.murette.com



global yachtcharter

www.joy-sailing.ch



yachtcharter weltweit
auf Wunsch auch mit skipper

meilen- ausbildungstörns
beachten sie das törnprogramm auf unserer website

**mitsegeln / kojencharter /
ausgesuchte hochseetörns**
mit meilenbestätigung



**Möchten Sie erholsame Ferien auf dem Wasser geniessen
oder nautische Fähigkeiten festigen?**

Ganz einfach mit dem vielfältigen Angebot von Joy-Sailing.

Weitere Infos und Anfragemöglichkeiten finden Sie direkt auf unserer Website.
Rufen Sie uns für ein unverbindliches Beratungsgespräch an,
oder kontaktieren Sie uns via Website.

joy-sailing global yachtcharter gmbh
riedweg 18 · ch-3628 uttigen
phone + 41 31 511 50 77
contact@joy-sailing.ch
www.joy-sailing.ch

enjoy sailing with joy-sailing...