

Jahrbuch 2023



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 2023

Regionalgruppe Thunersee, Cruising Club Schweiz

Inhalt

Editorial und Gruss vom Captain	3
Vorstand 2023	5
Clubanlässe 2023	7
Kursprogramm 2023 / 2024	9
Jahresbericht des Captains 2021 / 2022	11
Jahresbericht Ausbildung: Rückblick / Ausblick 2023	13
	17
Berichte: Island-Törn	21
Bretagne-Törn	28
Praxis-Törn Ostsee	35
Rückblick Anlässe 2022:	
Berichte zu den interessanten Vorträgen und Events	39
Verein Seerettung Thunersee	50
Wichtige Adressen	51

Inserentenverzeichnis

AEK BANK 1826, Thun	Murette Yachtversicherungen CCS, Bern
Archimedes Bootbau, Wimmis	My Yacht & Charter AG, Zürich
Bootswerft Berger GmbH, Spiez	Navica, Treuhand AG, Thun
Compass24, Altendorf	Restaurant Kreuz, Allmendingen
Dällenbach AG, Thun	Schloss Schadau, Hotel - Restaurant
Hächler Bootbau AG, Oberhofen&Einigen	Sailtex Elvström, Thun
Holiday Yachting, Schafisheim	Steam-IT AG, Sarnen
Hotel Restaurant Seegarten Marina, Spiez	YC Nautica Sport, Bern
Joy Sailing, Global Yachtcharter GmbH	4-Oceans, Murten
Jost Druck AG	

**Die Regionalgruppe Thunersee dankt den Inserenten für ihre Unterstützung.
Wir bitten die Mitglieder, die Inserenten bei ihren Kaufentscheidungen zu berücksichtigen.**

Impressum

Titelbild: Island-Törn 2022, (Bild Marlies Maier), Herausgeber: Regionalgruppe Thunersee (Cruising Club Schweiz), Redaktion: Jarl van der Heide, Layout: Georgette Zoss, Bilder: M. Maier, P. Zoss, S. Lehmann, Vorstandsmitglieder
Auflage: 500 Ex, Druck: Jost Druck AG, Hünibach

Hächler Bootbau AG

Einigen & Oberhofen



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



www.haechlerbootbau.ch

Editorial Jahrbuch 2023 RGT-CCS

Liebe Clubmitglieder, liebe Freunde unserer Regionalgruppe!

Die Hoffnungen vor einem Jahr auf ein Coronafreies Leben haben sich zum Glück bestätigt, die allermeisten Einschränkungen wurden aufgehoben, gottseidank! Es bleibt zu hoffen, dass nicht nochmals eine Welle anrollt!

Entsprechend konnten die Aktivitäten unseres Vereins wieder im normalen Modus aufgenommen werden:

- Ein weiterer HSA-Kurs startete im Oktober 2022
- der HSA-Intensiv-Kurs und der
- Sprechfunk-Kurs sowie der
- Ostsee-Ausbildungstörn im Mai 2022

Detailangaben findet ihr in den entsprechenden Jahresberichten in diesem Jahrbuch.

Nun wünsche ich Euch viel Spass beim Stöbern im vorliegenden Jahrbuch 2023 und ich danke herzlich allen Helfern und Helferinnen im Vorstand und allen guten Feen im Hintergrund! Bleibt gesund.

Herzlicher Gruss

Markus Duerst
Captain Regionalgruppe Thunersee



Ile de Vierge, Bretagne



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...

Vorstand 2023

Ressort	Name / Vorname	Adresse	Telefon	E-Mail
Captain	Markus Dürst	Lerchebergweg 1A 3114 Wichtrach	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	Maier Claude	Stockstrasse 19 3658 Merligen	M: 078 684 84 41	kassier@ccs-thunersee.ch
Ausbildung	Zoss Peter	Meisenweg 6 3604 Thun	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	Gerber Michael	Alte Thunstrasse 18 3652 Hilterfingen	P: 033 243 49 64 M: 079 718 80 69	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. Claude Maier, Marlies Maier, Markus Duerst, Jarl van der Heide, Jasmine Lanz, Michael Gerber, Peter Zoss



ARCHIMEDES

BOOTBAU

Zeitlose



Neubauten
für Liebhaber klassischer
Boote

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

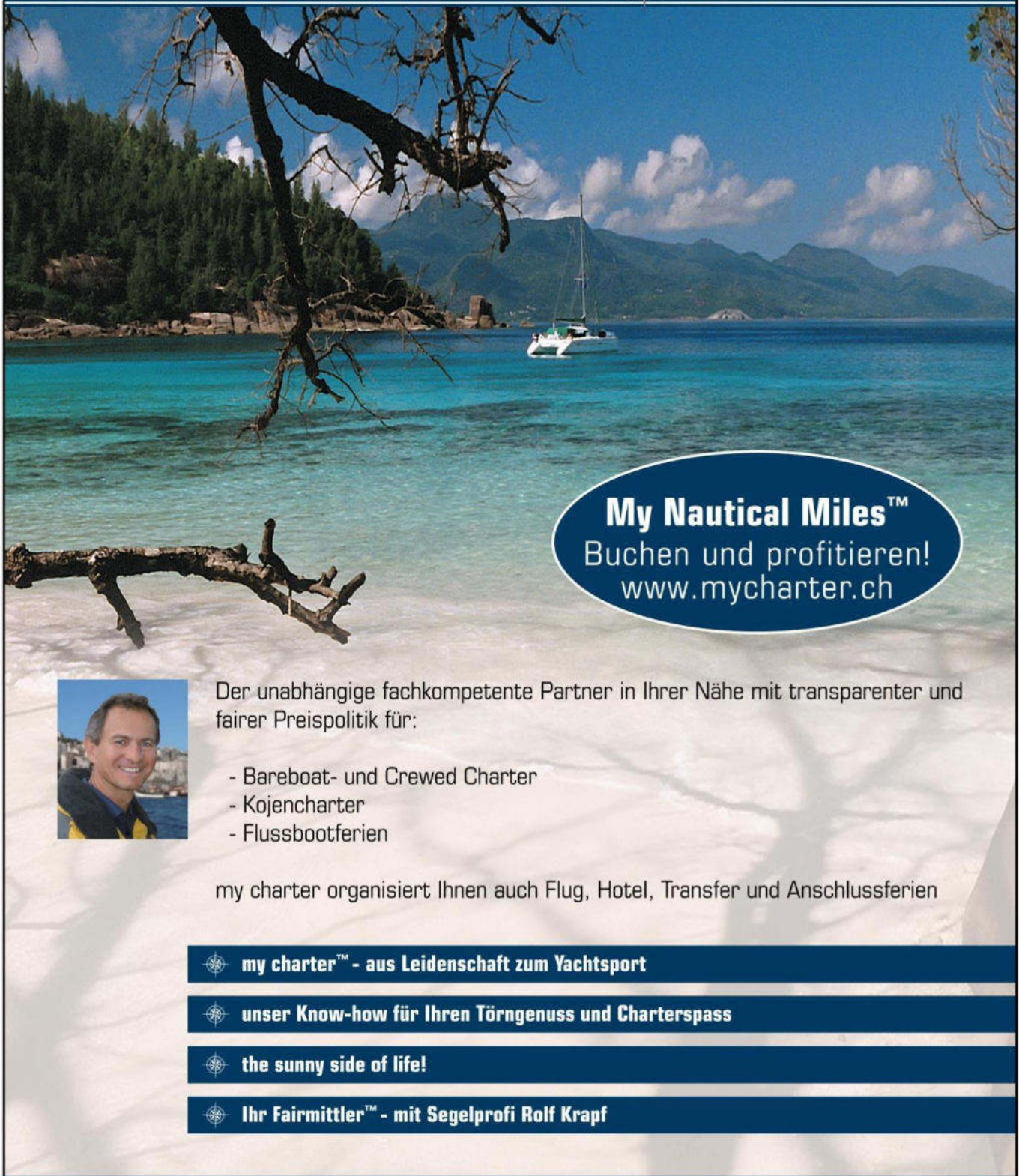


Clubanlässe 2023

Datum	Anlass	Ort
Sa, 21.01.	RGT-Jahresanlass Mit Diner & Musik im Schloss Schadau	Schloss Schadau
Do, 16.02.	Talk mit dem Ausbildungskapitän und BLS-Schiffsführer Beat Hodel	Siehe Einladung
Do, 16.03.	Der Rhein der unbekannte Fluss Fluss, Schifffahrt und Hydrodynamik im Zeichen des Klimawandels Vortrag mit Urs Maurer, wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bundesamt für Verkehr	Siehe Einladung
Sa, 29.04.	Mayday auf dem Thunersee Seepolizei und Seerettung zeigen ihr Können im Hafen Gütital	Hafen Gütital
Do, 25.05.	Wohin geht die CCS-Reise? Auskunft gibt der neue Generalsekretär Sandro Reinhard	Siehe Einladung
Sa, 17.06.	Segeln auf dem Thunersee an Bord der «Cupido», dem ältesten Schiff der Segelschule Hilterfingen und privaten Booten, mit Apéro im Hafen Hilterfingen	Hafen Hilterfingen
Sa, 26.08.	Vortrag und Fahrt auf dem Rhein mit dem Feuerlöschboot der Berufsfeuerwehr Basel, mit Nachtessen	Basel
Sa, 16.09.	Ausfahrt mit dem «Täggelibock» auf dem Brienersee mit Apéro riche	Ab Interlaken Ost
Do, 26.10.	12 Jahre auf dem Meer Vortrag von Ursula und Alex Zehnder	Siehe Einladung
Fr, 10.11.	GV 2023 Anträge bis 30 Tage vor der GV an den Vorstand	Siehe Einladung

Anlässe zum Jubiläum «50 Jahre CCS-Thunersee»

Jedes Mitglied erhält vor dem Anlass eine persönliche Einladung. Bitte beachte, dass Termine kurzfristig angepasst werden können. Siehe auch www.ccs-thunersee.ch



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**



Kursprogramm 2023/2024

Hochsee-Ausweis (HSA)	20 Abende zu 3 Lektionen inkl. ganztägige Testprüfung (März 24)
Kosten	CCS Mitglieder CHF 590.-
	Nichtmitglieder CHF 690.-
	Junioren in Ausb. bis 25 J. CHF 490.-
	Kursmaterial ca. CHF 220.-
Termin	Oktober 2023 bis März 2024

Hochsee-Ausweis (Intensiv)	7 ½ Tage + 1 Tag Prüfung
Kosten	für alle CHF 790.-
	Kursmaterial ca. CHF 220.-
Termin	April / Mai 2024

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	9 Abende zu 3 Lektionen und 1 Samstag ganzer Tag
Kosten	CCS Mitglieder CHF 590.-
	Nichtmitglieder CHF 690.-
	Kursmaterial ca. CHF 200.-
Termin	Oktober bis Dezember 2023
– SRC	8 Abende zu 3 Lektionen
Kosten	CCS Mitglieder CHF 490.-
	Nichtmitglieder CHF 590.-
	Kursmaterial ca. CHF 200.-
Termin	Oktober bis November 2023

Radar	3 Samstage zu 2 x 3 Lektionen
Kosten	CCS Mitglieder CHF 590.-
	Nichtmitglieder CHF 620.-
	inkl. Kursmaterial + Simulator
Termin	November 2023

Praxisstörns 2024	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

**JA ZUM
HIER,
JA ZUM
JETZT.**



**SCHLOSS
SCHADAU**

HOTEL - RESTAURANT

9 Hotelzimmer - Bar - Restaurant - Gartenterrasse
Seestrasse 45 - CH-3600 Thun - T +41 33 222 25 00 - www.schloss-schadau.ch

Jahresbericht des Captain's für das Clubjahr 2021/2022

Liebe Clubmitglieder und Freunde unserer CCS Regionalgruppe

Endlich ist für das vergangene Vereinsjahr 2021/2022 wieder weitgehende Normalität nach über 2 Jahren coronabedingten Einschränkungen eingeleitet.

Somit konnte das Clubleben wieder wie geplant stattfinden und auch Ausbildung, Törns wie auch die vorgesehenen Anlässe konnten planmässig durchgeführt werden.

Zu erwähnen sind:

- Ausbildung:

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

Ebenso der traditionelle Ausbildungstörn in der Ostsee, erstmals wieder nach 2019.

Details sind dem Jahresbericht vom Chef Ausbildung Peter Zoss auf Seite 13 zu entnehmen.

- Events/ Anlässe:

Zu erwähnen ist u.a. das Programm zum Jubiläumsjahr 2023 (50 Jahre RG-Thunersee).

Dazu verweise ich auf die Berichte von Michael Gerber im Jahrbuch 2023.

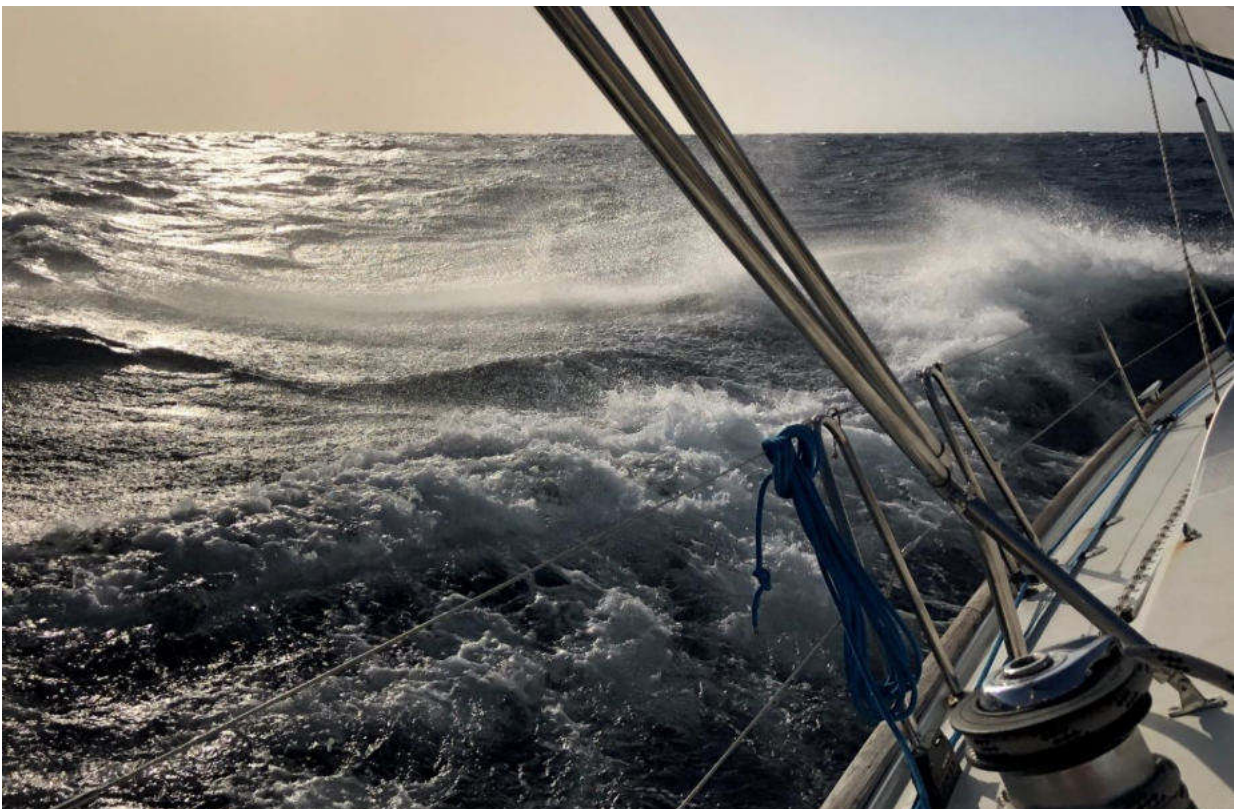
Leider ist der geplante **traditionelle Jahresanlass** vom Januar 2022 ein weiteres Mal der Corona- Pandemie zum Opfer gefallen und auf den **Samstag 21. Jan. 2023** neu festgelegt worden.

Mitgliederbewegungen:

Der Mitgliederbestand ist praktisch unverändert bei 210 geblieben.

Ich danke allen Mitgliedern des Vorstandes, allen sonstigen Helfer und guten Geistern der RGT sehr herzlich für ihren Einsatz zu Gunsten unserer Regionalgruppe.

Euer Captain
Markus Dürst



Am Wind segeln auf dem Atlantik

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



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



Jahresbericht Ausbildung

Rückblick 2021 / 2022

HSA (Hochseeausweis) – Kurs

Ein schlecht besetzter Kurs mit nur 5 Teilnehmern, Covid-19 hat uns da einen Strich durch die Rechnung gemacht und viele waren gehemmt einen Kurs zu besuchen. Erstmals war der neue Kursstoff im Einsatz, die Fehler kamen zu Tage! 7 Abende mussten wieder Online abgehalten werden. Kurse, so wie unserer, durften nicht im Präsenzunterricht durchgeführt werden. Da der Kurs nicht kostendeckend erfolgen konnte, haben die Referenten auf einen Teil ihrer üblichen Entschädigung verzichtet.

Zwei Kandidaten haben die Theorieprüfung gemacht und mit Glanzresultaten bestanden! 1 Teilnehmer besuchte den Kurs als Repetition, einer hat alle Lektionen besucht, war aber zu unsicher für die Prüfung und 1 Teilnehmerin ist während des Kurses ausgestiegen, die Belastung neben dem Beruf war zu hoch.

Referenten: Hans Peter Bucher, Peter Zoss

HSA-Intensiv – Kurs

10 angemeldete Teilnehmer, Rekord! Mit bereits verbessertem Kursstoff wurde der Kurs wie geplant durchgeführt. Es war ein toller, wenn auch anstrengender Kurs. Von 10 Prüflingen habe 8 die Prüfung bestanden. Der Experte fragte nach der Prüfung, ob er nun den Referenten oder den Prüflingen mehr gratulieren soll!

Referenten: Hans Peter Bucher (Karte, Navigation), Peter Zoss (Meteo, Gezeiten).

Ausblick Kurse 2022 / 2023

HSA (Hochseeausweis) – Kurs

8 Teilnehmer, Kurs am Laufen. Knapp selbsttragend.

Referenten Hans Peter Bucher, Peter Zoss.

HSA Intensivkurs

Zum 6. Mal wird ein HSA-Intensivkurs angeboten. Er soll in ähnlichem Rahmen wie in

Nothilfe Kurs

11 Teilnehmer an 2 Samstagen. Keine Prüfung, aber alle haben den Ausweis erhalten (lückenloser Kursbesuch ist erforderlich).

Dank an den Samariterverein Strättligen, der diesen Kurs seit Jahrzehnten für uns durchführt und dem kompetenten Referenten am Samstag-Nachmittag, Dr. Thomas Zaugg

Sprechfunkkurs

1 Teilnehmer, Privatunterricht.

Referent: Walter Russenberger

Radarkurs

Keine Durchführung (Null Anmeldungen).

Referenten: Hans Peter Bucher, Andreas Rieder

Praxistörns Ostsee

Der Törn konnte unter speziellen Bedingungen ohne Probleme durchgeführt werden. Nach 2-maligem Verschieben durften wir unsere Wunschyacht in Empfang nehmen und 2 Wochen unter verschiedensten Bedingungen die Ostsee besegeln. 552 sm (2/3 Segeln, 1/3 Motor) wurden zurückgelegt. Der erste Tag musste wegen starkem Wind im Hafen verbracht werden, danach waren die Verhältnisse so, dass sich alle vernünftig an die Verhältnisse angewöhnen konnten. Ich verweise auf den detaillierten Bericht im Jahrbuch.

den letzten Jahren stattfinden. Er findet im selben Kurslokal wie der „normale“ HSA-Kurs statt. Speziell daran ist, dass die Prüfung unmittelbar nach dem Kurs erfolgt.

Der Kurs findet im April 2023 statt. Anmeldungen sind bereits eingegangen.

**Sprechfunkkurs**

6 Teilnehmer, der Kurs ist am Laufen. Er wird selbsttragend sein.

Nothilfe Kurs

Bis heute sind 10 Anmeldungen eingegangen. Zum 4. Mal wollen wir den Kurs an zwei Samstagen durchführen. Am 2. Samstag am Nachmittag ist das Referat von Thomas Zaugg.

Radarkurs

1 Anmeldung. Der Kurs ist annulliert.

Refresherkurs

Ist nicht ausgeschrieben.

Zusätzliche Tätigkeit in der Ausbildung:

Für die Kurssaison 2021/22 wurde für den Hochseeausweis ein komplett neuer Kursstoff auf die Beine gestellt. Fehler waren trotz intensiver Kontrolle durch mehrere Leute nicht zu vermeiden. Was gefunden

Ausbildungstörn Ostsee/Bretagne

Erneut ist ein Praxistörn in der Ostsee ausgeschrieben. Wir rechnen fest mit einer Durchführung.

Mit einer Hanse 458 wären wir - Lukas Frey und ich - während 14 Tagen im Frühjahr 2023 in Deutschen, Dänischen und Schwedischen Gewässern unterwegs. Es gilt hier zu bemerken, dass dieser Törn selbstverständlich auch für „normale“ Clubmitglieder offen ist und alle profitieren dürfen!

Bereits sind Anmeldungen eingegangen.

Hans Peter Bucher wird einen Mehrrumpf-törn anbieten. Dieser wird später ausgeschrieben.

wurde, haben wir nun im letzten Sommer ausgemerzt. Fehlerkorrekturen und Anpassungen wird es aber auch in Zukunft geben.

Inserat Jost Druck

Grundsätzlich soll der HSA-Kurs in Zukunft anders auf die Beine gestellt werden. Zum Glück weicht man von einer „Voll-Elektronischen“ Lösung ab. Das Sekretariat wünscht sich aber die Abgabe des Kursordners auf einem Datenträger und nicht mehr in Papierform. Der Kopieraufwand im Sekretariat ist beträchtlich! Ich persönlich bin immer noch für die Abgabe des Kurses auf Papier ev. Download und selbst ausdrucken (freigestellt), eignet sich ein Ordner doch viel besser, um Wichtiges farbig anzustreichen und Notizen anzubringen. Und ich konnte bereits den Vice-Commodore Christoph Myläus von dieser Meinung überzeugen.

Auch der Fragenkatalog ("Blauer Schreck") wurde überarbeitet, Neues rein, Ballast raus. Neu an der Prüfung ist eine Aufgabe mit Strom über mehrere Stunden.

Mit der RG Bern ist eine erspriessliche Zusammenarbeit gewachsen. So werden

deren Kurse in unserem Kursprogramm angeboten und umgekehrt. Nur dank Bern kann der Sprechfunkkurs in Thun durchgeführt werden (in Bern läuft kein Kurs, die dort angemeldeten wurden nach Thun verwiesen).

Diverses:

Unser Kurslokal ist gerettet! Die Johanneskirche wird uns erhalten bleiben und soll in absehbarer Zeit renoviert werden (Beginn noch ungewiss). Um diese Renovationszeit zu überbrücken, brauchen wir ein Ersatzlokal. Die Kirchgemeinde kann uns hier einen gleichwertigen Ersatz bieten.

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

Peter Zoss, Ausbildung



Sturm in der Bretagne

► WIR NAVIGIEREN SIE SICHER ANS ZIEL!

Wir unterstützen Sie unter anderem in den Bereichen Rechnungswesen, Steuerberatung, Unternehmungsberatung und Wirtschaftsprüfung. Es erwartet Sie ein motiviertes und engagiertes Team von ausgewiesenen Fachkräften, das gut verankert ist.



Martin Niemann



Renato Spaeth



Jürg Steiner



TREUHAND AG

T 033 343 50 00

F 033 343 50 01

treuhand@navica.ch

REVISIONS AG

T 033 343 50 00

F 033 343 50 01


revision@navica.ch

Tempelstrasse 8A

3608 Thun

navica.ch

Mitglied TREUHAND | SUISSE

 Mitglied von EXPERTSuisse



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

Abenteuer Island

Mitte August 2022 startete mein Segelabenteuer in Island. Ganz gespannt warte ich, dass die restliche Crew und der Skipper auch im Hafen von Reykjavik eintreffen, damit wir dann gemeinsam unser Schiff, die Katla, übernehmen können. Sie wird für die nächsten 14 Tage mein Zuhause sein. In der Hälfte der Zeit und an unserem nördlichsten Hafen in Isafjörður wird es einen Crew-Wechsel geben. Unser Skipper ist ein sehr erfahrener Segler und übernimmt die Schiffseinweisung durch den Eigentümer. Wir vier Crewmitglieder, alles Jungsegler und Meilensammler, machen uns in der Zwischenzeit auf den Weg, unsere Vorräte für die erste Woche auf See einzukaufen und aufs Schiff zu bringen. Beim anschließenden gemeinsamen Abendessen lernen wir uns besser kennen und planen das frühe Auslaufen am nächsten Morgen aus dem Hafen von Reykjavik.

Unsere erste Etappe führt uns nordwärts über den Nordatlantik zum Fischerhafen Arnarstapi. Die Hafeneinfahrt ist sehr schwierig zu finden und der kleine Fischerhafen, wüsste man nicht, dass er wirklich existiert, zeigt sich erst kurz bevor man vermeintlich in die steil abfallenden Klippen hineinzufahren scheint. Eine gute und exakte Navigation ist hier unumgänglich! Wir werden freundlich von einem Fischer begrüßt, welcher uns interessiert über unsere Reisepläne ausfragt.



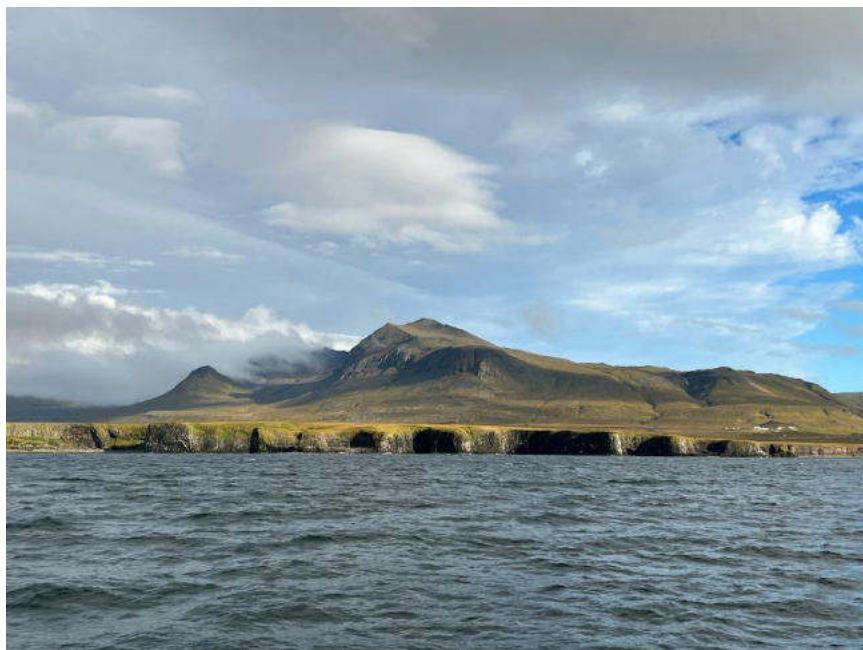
Segler kommen nur äusserst selten in diesen Hafen, da auch erfahrene Skipper oft unsicher sind, ob der Hafen für ein An- und Ablege Manöver genug Platz bietet – das tut er 😊



Am nächsten Tag planen wir die Halbinsel um den Nationalpark Snæfellsjökull zu umfahren. Das nächste Zwischenziel ist der Fischerhafen in Olafsvik. Die Landschaft um den Schneeberggletscher ist unbeschreiblich schön und dank dem sonnigen und warmen Tag können wir von unserer Katla aus den eindrucksvollen Gletscher-Vulkan bewundern, während wir ihn umrunden. Das Wetter zeigt sich in den ersten Tagen von seiner besten

Seite, zwar haben wir nur wenig Wind, können jedoch viele Sonnenstunden auf Deck geniessen.

Die Reise führt uns weiter in Richtung Norden, über den zweiten grossen Fjord, den Breidafjord. Unsere nächste Etappe ist lange und führt uns in ein kleines Fischerdorf namens Patreksfjörður, wo wir die nächste Nacht verbringen werden. Leider müssen wir mit starken Strömungen und Gegenwind einen Grossteil dieser Strecke unter Motor zurücklegen. Die gesamte Crew ist jedoch sehr freudig gestimmt und wir steuern abwechselnd 'unsere' Katla durch die fast 2 Meter hohen Wellen, welche uns aus allen Richtungen entgegenschlagen.



Gut zwei Drittel unserer Strecke sind nun bereits zurückgelegt und wir beginnen mit der Planung der weiteren Tage. Wir müssen am Freitagabend in Isafjörður sein, damit der Crew-Wechsel am Samstag stattfinden kann. Da wir einen Grossteil der Strecke schon befahren haben, beschliessen wir, einen Fjord genauer anzuschauen, wir planen am nächsten Abend Bildudalur anzulaufen. Dort sollten wir in einer geschützten Bucht sogar ankern können. Nach diversen Übungsmanövern den Tag hindurch platzieren

ren wir am Abend wie geplant unseren Anker, inmitten der kleinen Bucht, und geniessen eine sehr ruhige Nacht.

Für unsere vorletzte Nacht steuern wir das kleine Örtchen Sudureyri an. Da wir bis jetzt in keinen heissen Quellen ein Bad nehmen konnten, gönnt sich die gesamte Crew am Abend einen Besuch im Schwimmbad, welches drei unterschiedlich temperierte Thermalbecken zur Auswahl hat. Wir testen natürlich alle drei und geniessen anschliessend ein köstliches Apéro im Dorfrestraurant.

Unsere Einkäufe erlauben es uns, dass wir jeden Abend selber auf der Katla kochen können. Die alte Dame ist noch gut im Schuss, wir können sogar Apfelkuchen backen und in der Nacht hält uns die Heizung, welche wir Anfang der Woche geflickt haben, kuschelig warm. Bisher hat sich Island von seiner besten Seite gezeigt, dies wird sich aber in der zweiten Woche noch ändern, denn der Skipper und ich haben schon bei den Wetterprognosen gesehen, dass es stürmisch werden soll.

Am letzten Tag dieser ersten Woche steuern wir unser Schiff teils unter Segel, teils mit Motor in das relativ bekannte Touristenörtchen Isafjörður. Dieses nördlich gelegene Städtchen ist Ausgangspunkt für viele Reisende nach Grönland oder Spitzbergen. Bei unserer Einfahrt in den Hafen steht sogar ein grosses Kreuzfahrtschiff mitten im Fjord. Wir sind erstaunt, wie

viele andere Segelschiffe hier im Hafen sind oder sogar vor dem Hafen ankern. Auf unserer ganzen bisherigen Reise sind wir nur 2 anderen Segelschiffen begegnet, im überschaubaren Hafen hier liegen fast ausschliesslich Segelschiffe.

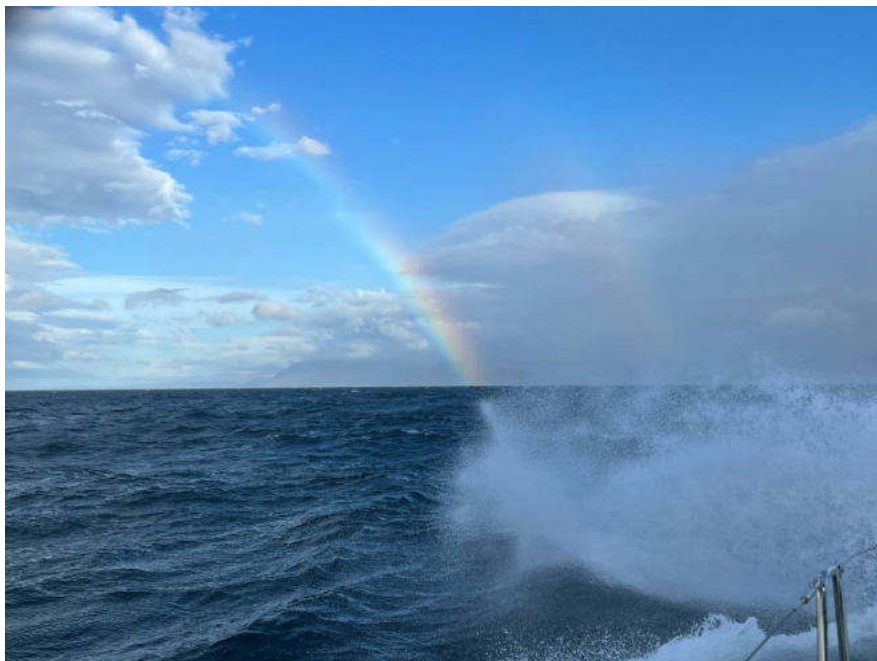
Die kleine Ortschaft ist schnell erkundet. Wir geniessen in einem kleinen, typisch isländischen Restaurant unseren letzten gemeinsamen Abend und dann heisst es für mich Abschied nehmen von den drei Mitreisenden und die vier neuen Crewmitglieder, welche am Samstag anreisen, willkommen zu heissen. Ich helfe dem Skipper, die Katla zu reinigen und für die neuen Gäste vorzubereiten. Wir erledigen bereits den Einkauf für die zweite Woche und geniessen den Tag an Land. Jedoch beschäftigt uns jetzt bereits die Wetterprognose für die kommenden Tage, denn alle unsere Wetterquellen stimmen mit der Vorhersage eines Sturms mit Windstärken bis knapp 50 Knoten Wind überein. Sollte dies der Fall sein, ist es ungewiss, ob wir an allen Tagen auslaufen können. Wir versuchen durch die bisher gesammelte Erfahrung mit den Strömungen und Wellen die Situation einzuschätzen und die kommende Woche grob zu Planen. Da ich mittlerweile meine 1000. Seemeile erreicht habe und mich auch von Tag zu Tag im Umgang mit der Tagesplanung und auch dem Manövrieren sicherer fühle, schätze ich es sehr, dass ich bei der Planung so tatkräftig mithelfen darf.

Wir möchten in den ersten 2 Tagen den Grossteil der Strecke südwärts bereits zurücklegen, sollte der Sturm uns dann erreichen, könnten wir allenfalls einen Tag an Land verbringen. Auch könnte es sein, dass wir einen Nachtschlag einlegen müssten, damit die knapp 300 Seemeilen mit leider meist vorausgesagtem Südwind geschafft werden können.



Beim gemeinsamen Nachtessen in Isafjörður mit dem Kennenlernen der neuen Crew informiert der Skipper die Mann- / Frauschaft über die Wetterprognosen und die geplante Fahrt in Richtung Reykjavik. Die Crew ist trotz dem eher schlechten Wetterbericht freudig gestimmt und kann es kaum abwarten die Leinen zu Lösen und los zu Segeln.

Nachdem wir Isafjörður verlassen haben, machen sich alle mit der Katla bekannt, steuern das Schiff und lernen die Bavaria 50 Yacht und ihre Tücken besser kennen. Leider zeigt sich bereits an diesem Morgen Island von seiner typischen Seite. Wind frischt deutlich auf, es regnet zum ersten Mal und ich bin dankbar, dass ich meine dicken Handschuhe doch noch mit in mein Gepäck gesteckt habe. Die Wellen schlagen von allen Seiten, während wir unter Motor einen Grossteil unserer



Strecke bis nach Patreksfjörður, einem mir bereits bekannten Fischerhafen, zurücklegen. Die neue Crew hat einen schweren Start und verbringt den ersten Tag auf See fast ausschliesslich unter Deck, da einige mit Seekrankheit zu kämpfen haben. So kann ich den ganzen Tag hinter dem Steuer stehen und durch die Wellen fahren. Die Crew und der Skipper sind alle dankbar, als wir bei Windstärken von öfters über 30 Knoten sicher im Hafen angelegt haben.



Wir planen den nächsten Tag. Leider hat sich die Wetterprognose eher noch verschlechtert. Es werden gegen Abend Windböen von bis zu 50 Knoten vorhergesagt und wir möchten den Brejdafjord rechtzeitig vor dem kommenden Sturm überqueren. Grundafjörður, ein Hafen östlich von Olafsvik, den wir bisher noch nicht angelaufen sind, sollte uns gemäss den Hafenkameras guten Schutz bieten. Leider sind schon tagsüber die Winde zu stark, als dass wir unter Segeln unsere Strecke zurücklegen könnten

und daher wird auch der grösste Teil unter Motor zurückgelegt. Wir dürfen nicht zu spät im Hafen eintreffen, ansonsten würden wir Gefahr laufen, dass wir abwettern müssten und die

Nacht und den Sturm durchfahren. Gekonnt legt unser Skipper pünktlich, bei starkem Gegenwind im Hafen von Grundafjördur an. Leider herrschen hier sehr starke Fallwinde, welche von den nahe gelegenen Bergen her über den Hafen ziehen. Diese drücken unser Schiff bei 50 Knoten Wind gegen die Hafenmauer, und uns allen ist sehr mulmig zumute. Wir hoffen, dass der Sturm bald nachlässt. Leider ist diese Besserung erst für den darauffolgenden Nachmittag zu erwarten.

Während der Nacht wechseln wir uns stündlich ab, um einen Kontrollgang zu machen und die Leinen nachzugeben, resp. bei steigendem Pegel dann wieder nachzuziehen. Als ich am Morgen früh einen Rundgang mache, sehe ich, dass 2 Pneus, welche immer in Ketten an den Hafenuauern zum Schutz der Schiffe befestigt sind, auf unser Deck gedrückt wurden und sogar einen Teil der Reling abgerissen hatten. Durch die steigende Flut und dem Druck der Yacht gegen die Hafenuauer sind die Pneus statt zwischen Mauer und Schiff auf unser Deck gedrückt worden. Nun ist Teamwork gefragt, denn nur gemeinsam schaffen wir es, mit Händen und Beinen, das Schiff von der Hafenuauer weg zu drücken, damit die schweren Pneus wieder an ihren Platz zwischen Mauer und Schiff gelangen. Ausser einer ausgerissenen Reling-Stange scheint jedoch alles noch ganz zu sein!

Da wir an diesem Tag sowieso noch nicht auslaufen können und auf besseres Wetter warten, können die Arbeiten und Reparaturen am Schiff gemacht werden. Als wir gegen Abend ein kurzes Stück unserer Weiterreise in Angriff nehmen, sieht die Reling aus wie neu. Wir fahren bei Sonnenschein und bester Laune in das mir bekannte Örtchen Olafsvik.













**IHR BOOTSZUBEHÖRLADEN IN BERN SEIT 40 JAHREN.
 WIR FREUEN UNS AUF IHREN BESUCH**

YC Nautica - Sport Bern AG

LADEN in BERN: Moserstrasse 2 , 3014 Bern

www.ycnautica.ch, info@ycnautica.ch Tel: 031 331 92 41



Wir sind Ihr zuverlässiger Partner, wenn es um Projekt- oder Interims-Management, wenn es um Sicherung von Software-Qualität oder wenn es um Test-Management und/oder Test-Engineering geht.

Nehmen Sie mit uns Kontakt auf und wir garantieren Ihnen

- optimal zugeschnittene Dienstleistungen
- besten Service
- hohe Belastbarkeit unserer Mitarbeiter
- Effizienz und Effektivität

Wir freuen uns auf Sie!

Steam-IT AG
 Sonnenbergstrasse 18
 6060 Sarnen
 fon: +41 (0)41 511 02 42
 mail: info@steam-it.ch

Von dort aus verläuft die Rückreise über Arnarstapi und Akranes zurück nach Reykjavik ohne weitere Zwischenfälle. Wir können ab und zu sogar einige Stunden Segeln. Wir erreichen den Hafen von Reykjavik wie geplant am Freitag gegen Abend. Wir sind alle sehr dankbar und ich erfreue mich über die 565 Seemeilen, die ich in den beiden Wochen zurücklegen konnte. Zum krönenden Abschluss tauchen am letzten Abend aus dem Nichts Nordlichter auf. Wir können das einmalige Schauspiel und Naturphänomen vom Deck der Katla aus bestaunen. Wir sind fasziniert von diesem Lichterspiel am Himmel.

Wir alle verlassen die wunderschöne Insel Island wieder und reisen nach Hause. Mein Reisegepäck ist vollgepackt mit wunderschönen Eindrücken an das einmalige Abenteuer in Island. Die neu gewonnenen Erfahrungen und die unbeschreiblichen Bilder dieser einmaligen Landschaft werden mich noch sehr lange begleiten.

Marlies Maier



Bretonische Erlebnisse

Was lange währt, wird endlich gut!

Es ist im Jahr 2016, Simone und ich sind im Rahmen unserer Hochsee-Ausbildung mit dem CCS Thunersee in der Ostsee unterwegs, als uns Hans Peter Bucher als DER Skipper für Bretagne-Törns empfohlen wird. Kaum zu Hause vom Norden, noch auf wackligen Seebeinen, nehmen wir mit Hans Peter Kontakt auf und lassen uns für seinen nächsten Bretagne-Törn auf die Crew-Liste setzen. Er ist grad schon vor Ort, notiert unsere Namen und verspricht, uns auf dem Laufenden zu halten. Die Zeit vergeht, ein Törn wird ins Mittelmeer verschoben, mit einem Törn klappt es nicht, dann kommt Corona und der geplante Törn wird erst um ein Jahr, dann um ein zweites verschoben. Am 4. September 2022 soll es endlich soweit sein... oder doch nicht? Zwei Wochen vor Abreise stellt ein Notfall nochmals alles in Frage, Skipper- und Crew-Ersatz suchen ist angesagt; ich glaube nicht mehr an die baldige Abreise. Doch ein glücklicher Zufall hier und eine spontane Zusage dort und ehe wir uns versehen sind wir aufgeregt und glücklich im Crew-Bus unterwegs nach La Trinité-sur-Mer.



Ein Lebenstraum nimmt Form an



Nicht nur wir sind aufgeregt, auch zu Hause wartet jemand (an-)gespannt auf News. Lisa ist zum ersten Mal auf hoher See unterwegs, hat die Theorie für den Hochsee-Schein (bei Hans Peter) bravurös bestanden, aber gefällt ihr auch das Bordleben? Kann sie sich vorstellen, dereinst mit ihrem Partner auf einem eigenen Segelschiff um die Welt zu fahren? Ja, kann sie, und wie! Zuhause ist Roli unglaublich erleichtert über die gute Nachricht per Telefon, lässt sich gleich eine virtuelle Führung durch unser schwimmendes Zuhause geben und ist nebenbei schon dran, Angebote zu prüfen – denn auf so einer Lucia40 lässt es sich wirklich leben!



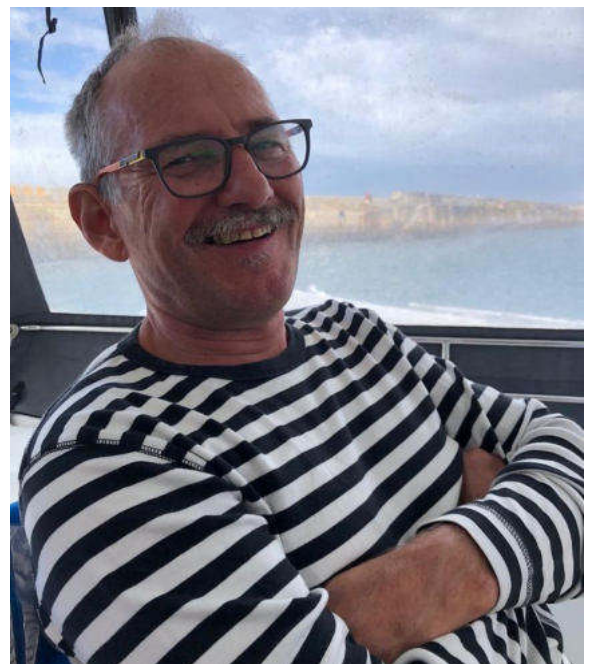
Bojenmanöver – wir kennen sie alle (die Manöver, nicht die Bojen)

Unser Luxus-Katamaran namens Ultimo ist sehr komfortabel. Selbst im Starkwind der ersten Tage krängen wir kaum und gleiten mühelos übers Wasser. Bei etwas weniger Wind, liegen wir im «Netzli» und schauen ins Meer hinab; manchmal tiefenentspannt, manchmal ringend mit Haken, Tau, Bojenfänger oder den blossen Händen. Wir denken, dass es sich an Bojen am besten liegt, nur, wie erwischt man die? Rückwärts geht, bis sie den Schiffsschrauben gefährlich nahekommen. Vorwärts geht auch, solange bis Ultimo drüber treibt. Rundherum Kringel fahren geht auch, darin sind wir besonders gut, nur hilft das nicht, um sicher zu liegen. Gegen Ende des Törn haben wir den Dreh raus, wissen dass HP unser erfolgreichster Bojen-Erwischer ist, und haben alle vermeintlichen Tricks unzählige Male mehr oder minder erfolgreich angewandt.



Von der Adria in die Bretagne und zurück

A propos HP – als zwei Wochen vor dem Törn unser Co-Skipper ausfällt, droht das Abenteuer Bretagne erneut ins Wasser zu fallen – es soll einfach nicht sein. Emsig fragt jeder seine Seglerkollegen – keine Zeit, zu kurzfristig, zu weit, keine Ferien, zu anspruchsvoll – sind die Antworten. Ein sympathischer, erfahrener, gemütlicher Segler mit Skipper-Erfahrung, Zeit, Musse und Sinn für Genuss müsste her, nur, wo findet man den? Der Zufall gibt die Antwort; er ist grad am Prosecco degustieren, wollte schon immer mal segelnd in die Glénans und hat kurzfristig Zeit und Lust die Crew zu komplettieren! HP stösst zur Crew und ergänzt uns perfekt! Seine eigene Yacht an der Adria macht zwei Wochen Pause und HP erkundet mit uns die Bretagne, die er bisher nur vom Land her kannte.



Der Ruhetag

Nach windreichen ersten Tagen setzen wir zusammen mit einer riesigen Mini-Transat-Flotte auf die Glénan-Inseln über. Die wendigen Spitzensegler fahren zum Glück zurück und lassen uns die Schönheit und Idylle der Glénans in Ruhe geniessen. Der nächste Tag verspricht schönes Wetter, es bietet sich an, einen Ruhetag in beschaulicher Umgebung einzuplanen. Einige wollen einen Schwumm wagen, andere den neusten Dupin lesen



oder St. Nicolas erkunden; Lisa findet, etwas Segeln wäre auch schön bei den Verhältnissen. Gut schweizerisch finden wir einen Kompromiss: das Erfrischungs-Bad am Morgen fällt etwas kürzer aus, den Besuch von St. Nicolas verschieben wir auf den nächsten Morgen, im Buch lesen wir vor dem Schlafengehen, dafür umrunden wir einmal die Glénans – wunderbares Wetter, toller Wind, 37 Seemeilen, so die Bilanz des (Ruhe-)Tages.

Aufgetaucht und Fuss gefasst



Als «Gute Seele» mit an Bord ist Brigitte, die bisher lieber unter Wasser unterwegs war. Neue Lebensumstände lassen es zu, dass sie sich aufs Wasser wagt. Und zwar mit Hans Peter, den sie schon lange kennt und schätzt. Wer weiss, ob Hans Peter nach all den Jahren und Verschiebungen überhaupt noch einmal Anlauf genommen hätte für die Bretagne, wenn da nicht sein Versprechen an Brigitte gewesen wäre. Brigittes Seebeine werden Tag für Tag standfester, unsere Kasse ist perfekt abgerechnet, die Logbucheinträge gewissenhaft

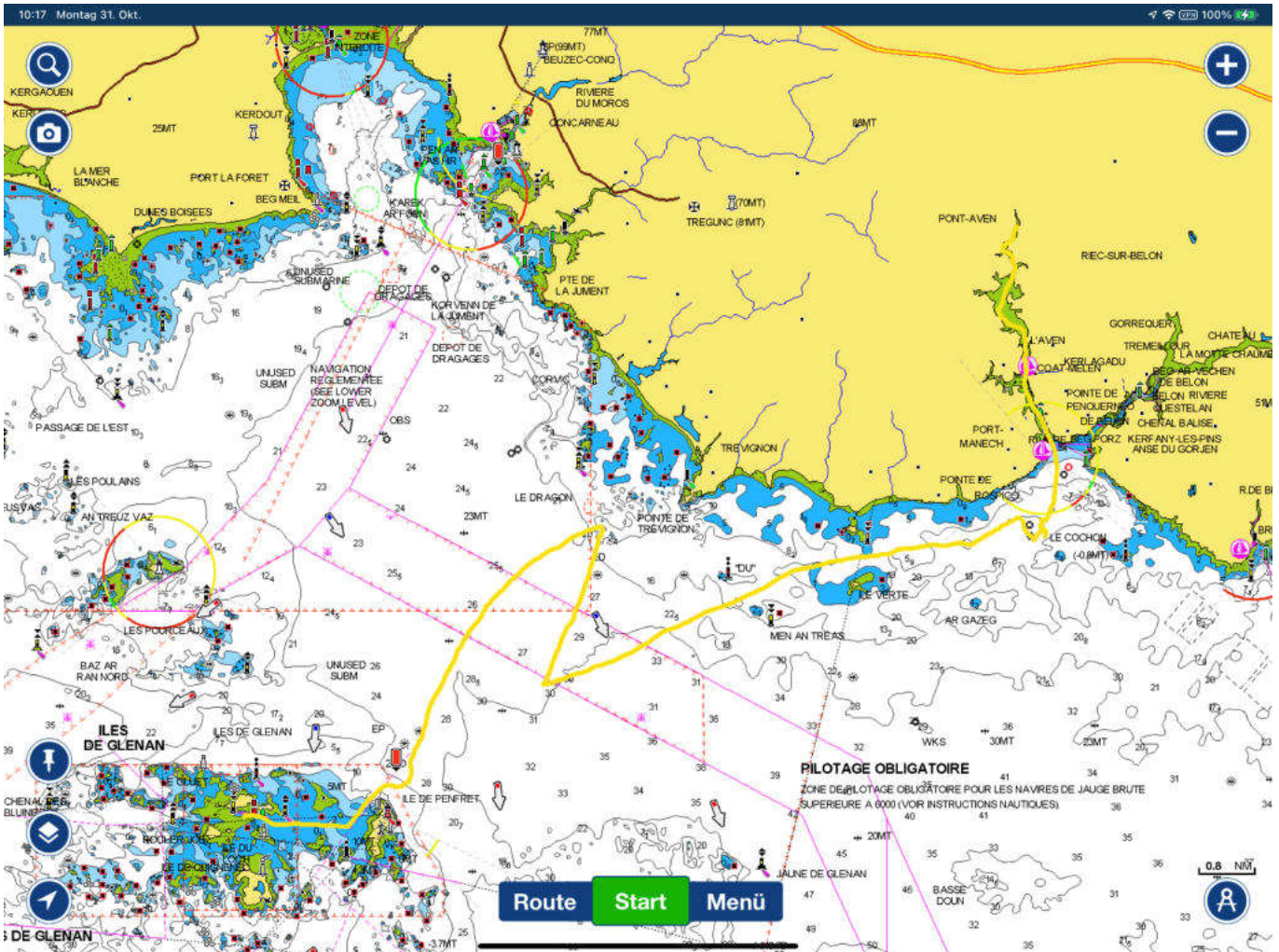
geführt und wir möchten ihren (teils telefonisch erweiterten) Riecher für die besten Restaurants und passendsten Anleger-Trunk-Gelegenheiten nicht missen!

Von der Kunst des Manövrierens und auf der Leinwand

Pont-Aven ist ein hübsches Städtchen, das man, gemäss Hans Peter, mit unserer Ultimo anfahren kann – ein Blick auf die Karte zeigt, das wird ein Abenteuer – nichts wie los! Die Mündung des Aven ist breit genug, dass 2-3 Schiffe aufs Mal reinfahren können und das tun sie auch, also fahren wir hinterher. Ein paar Kurven weiter wird es schmaler. Mal geht's am linken, mal am rechten Flussufer entlang, man würde nicht meinen, dass wir mit nur 1.6m Tiefgang andernorts aufsetzen würden, aber probieren wollen wir es nicht. Als wir schon denken, dass Ultimo zu breit ist für die Weiterfahrt, lenkt uns Hans Peter seelenruhig und gekonnt an den



festgemachten Schiffen vorbei und weiter geht's Richtung Pont-Aven. Schliesslich erreichen wir das Künstlerstädtchen tatsächlich per Katamaran. Festgemacht wird an der Mole, lose versteht sich, denn schon wenige Stunden später schwimmt Ultimo nicht mehr, sie steht im Schlick... zum Glück gerade, sonst wär's eine ungemütliche Nacht geworden!



Neue Energie dank perfekter Ergänzung

Simone und ich teilen uns eine Koje, wie schon auf manchem Segeltörn bisher und auf hoffentlich vielen, die noch kommen mögen. Überhaupt teilen wir so einiges, was das Segeln anbelangt, die Faszination, das Abenteuer, die schönen Stimmungen, die Teetasse, das umweltfreundliche Shampoo, die Schränke an Bord, die Vorliebe für Caramel Beurre Salé... Wir haben uns beim Segeln vor rund einem Jahrzehnt kennen gelernt und so manchen Sturm überstanden. Die Sailbox-Sundowner haben wir zusammen geleitet, der Hochsee-Schein war Simones Idee, das Funken zu vertiefen dafür meine. Wir waren schon auf Foils, bei Nacht, auf einem oder zwei Rümpfen und ganz viel neben dem Wasser zusammen unterwegs. Während ich auf See die Freiheit fernab meiner Familie genieße, bleiben bei Simone die Hektik des Jobs und der Alltag an Land. Eine perfekte Kombination, die uns immer wieder auf neue, tolle Ideen für die Zukunft bringt und schon so manches Abenteuer erleben lässt.



Trocken fallen

Nachdem wir ja das Trockenfallen in Pont-Aven schon geübt hatten, sind wir gerüstet für Sauzon! Bei genügend Wasser laufen wir in den Hafen ein, lassen uns helfen, dass wir an allen vier Ecken eine Boje erwischen und warten ab. Später soll das Wasser ganz weg sein, wir sind gespannt! In der Zwischenzeit noch kurz ein Anleger-Trunk und eine Dusche, dann gemütliches Nachtessen an Bord. Drei von uns schwingen sich ins Dingi und fahren rüber ans Land, schnell das Dingi an-



binden und ab unter die Dusche. Als wir 15 Min. später zurückkommen, ist unser Dingi weg! Oh Schreck, wie kann das sein? Wo kann es sein? Kurze Zeit später dämmert es uns: das Dingi hängt unter uns an der Hafenummauer – stimmt, da war doch was mit Gezeiten und so...

DER Bretagne-Kenner



Bei Sturm im Hafen von Concarneau einlaufen, wo die Gasse zwischen den Stegen gefühlt schmaler ist als unsere Ultimo breit – kein Problem! Bei 1.6m Tiefgang noch 1.3m auf der Tiefenanzeige am Steuerstand – «geit scho», ist ja erst in 30 Min. Niedrigwasser! Am Steg anlegen, bei Nacht, zwischen einem Katamaran und einem Zodiak, die eine (zu) kleine Lücke offen gelassen haben – passt und wir sind drin! Hans Peter ist die Ruhe selbst, egal ob jemand von uns am Steuer ist

oder er selber, ob die Sonne brennt oder der Wind pfeift, ob beim Trockenfallen oder wenn uns der Strom mit 12 Knoten in den Morbihan spült; wenn jemand die Bretagne und das Segeln dort im Griff hat, dann unser Skipper! Ein ganz fettes Kompliment und ein herzliches DANKESCHÖN an Hans Peter, dass er diesen Törn so gekonnt organisiert und gelassen durchgeführt hat, dass er so viel Wissen und Erfahrung im Katamaran-Segeln mit uns geteilt hat und dass er in der Bretagne all die schönen Ecken kennt und uns gezeigt hat!



Au revoir

Nach 10 Tagen sind wir zurück in La Trinité-sur-Mer. Wir haben Bretagne pur erlebt, viel und wenig Wind und sogar Flaute, Regen (wenig), Sonne (viel), sind trocken gefallen, haben Bojen-, Hafen-, Anker- und MOB-Manöver geübt, das wohl schönste Logbuch überhaupt geführt (danke Lisa!) und alle 2-3 kg zugenommen, weil das Essen (meist selbst gekocht) so fein war. Jeder nimmt eine Menge toller Erinnerungen und ein paar Souvenirs nach Hause und wird so noch das eine oder andere Mal in Törn-Stimmung schwelgen können. Zum Abschluss noch die obligaten Moules & Frites und dann freuen wir uns auf ein hoffentlich baldiges, nächstes Segelabenteuer!

Suzanne Lehmann



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



HOTEL
RESTAURANT
SEEGARTEN MARINA
SPIEZ

HOLIDAY YACHTING
SUI
CHARTER
WELTWEIT
Seit 1995

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

Praxistörn Ostsee 2022

Endlich wieder auf See segeln! Nach 2 Jahren Corona Pause durften wir am 27. Mai 22 per Bahn in Richtung Heiligenhafen abreisen. Wie es bei der Deutschen Bahn schon fast Tradition ist, konnte der Fahrplan nicht eingehalten werden, wir erreichten das Ziel mit 2 Stunden Verspätung (Aktivisten saßen in Hannover auf den Geleisen...). Das feine Abendessen in Heiligenhafen konnte trotzdem genossen werden – das Restaurant blieb wegen unserer Verspätung länger geöffnet. Danke dem Wirt.

Die Übernahme des Schiffes (Sun Odyssey 449) war problemlos. Die Baltic Fun hat 3 Jahre brav auf uns gewartet. Bis Mittag waren alle Vorräte gestaut, das Schiff der Crew erklärt und wir wären bereit gewesen zum Auslaufen. Aber bei 7 Bf auf die Nase das erste Mal auslaufen mit einem Schiff und einer Crew, die man nicht kennt? Nein! Touristik war angesagt. Der Graswarder und die Seebrücke sind sehenswert!



Tags darauf am Vormittag auslaufen bei 3Bf. Angenehmes Segeln bis der Wind schon bald einschläft. Er bleibt weg, lange schleichen wir, bis wir uns entschließen die Maschine anzuwerfen und nach Marstal zu Motoren. 39 sm in 10.5 Stunden, schon fast ein Negativ Rekord.



Dieses Windverhalten – mal viel, mal wenig oder nichts – hat sich durch den ganzen Törn gezogen. Wir hatten auch viel und lange Regenperioden (ungewöhnlich), aber auch ein paar sehr schöne und sonnige Tage.

Das Wetter in den zwei Wochen war feucht und kühl, 17 °C war das höchste der Gefühle!

Wir hatten eine ganz tolle Crew! Viele Hafenmanöver (mehr oder weniger gut gelungen – aber alle sind am Lernen...). Oft Segel

setzen, reffen und bergen. Einige Male langes Aufkreuzen mit vielen Wendungen.

Der Gennaker konnte leider nie verwendet werden...
Und gegessen haben wir gut und abwechslungsreich!



Alle besuchten Orte konnten auch touristisch genossen werden. In Nyborg und Sønderborg waren viele Vorbereitungen zur Etappenankunft der Tour de France zu sehen. Ganze Brücken wurden in Gelb gehüllt.

Von Corona Massnahmen hat man nur in der Deutschen Bahn und in Deutschen Restaurants (Maskenpflicht) etwas gemerkt.

Am Schluss nur glückliche Gesichter. So soll es sein!

Peter Zoss



Die einzelnen Etappen:

- Heiligenhafen – Marstal 39sm (0 – 3 Bf, ¼ Segeln, ¾ Maschine)
- Marstal – Trønsø 20sm (knapp 1 h 2 Bf, Rest Maschine, Regen)
- Trønsø – Nyborg 25 sm (1 ½ h 3-4 Bf, Rest Maschine)
- Nyborg – Ballen/Samsø 43sm (50 min 2-3 Bf, Rest Maschine)
- Ballen – Anholt 63sm (immer 5-6 Bf, Böen bis 7Bf)
- Anholt – Ebeltoft 57sm (Nachtfahrt bei 3Bf)
- Ebeltoft – Assens 80sm (Nachtfahrt bei 1-3 Bf auf die Nase, viel Maschine)
- Assens – Sønderborg 45 sm (1 – 3 Bf, Segel / Maschine ca. 50 / 50)
- Sønderborg – Svendborg 38sm (3-4 Bf, alles Segeln!)
- Svendborg – Fåborg 44sm (4-6 Bf, Böen bis 7 Bf, viel Starkregen und Wind auf die Nase in engen Fahrwassern - unangenehm, inkontinente Wolken, Segel / Maschine ca. 50 / 50)
- Fåborg – Ærøskøbing 26 sm (2-3 Bf, ½ h Maschine, Rest Segeln, Baden vor Anker bei Ærøskøbing)
- Ærøskøbing – H'hafen 64 sm (0 – 6 Bf, am Vormittag Nebel, Segel / Maschine ca. 50 / 50)
- Heiligenhafen – H'hafen 1sm (Maschine, tanken, Schiff abgeben ohne Probleme)
- Logbuch Ende 553sm (Segel 295, Maschine 258)

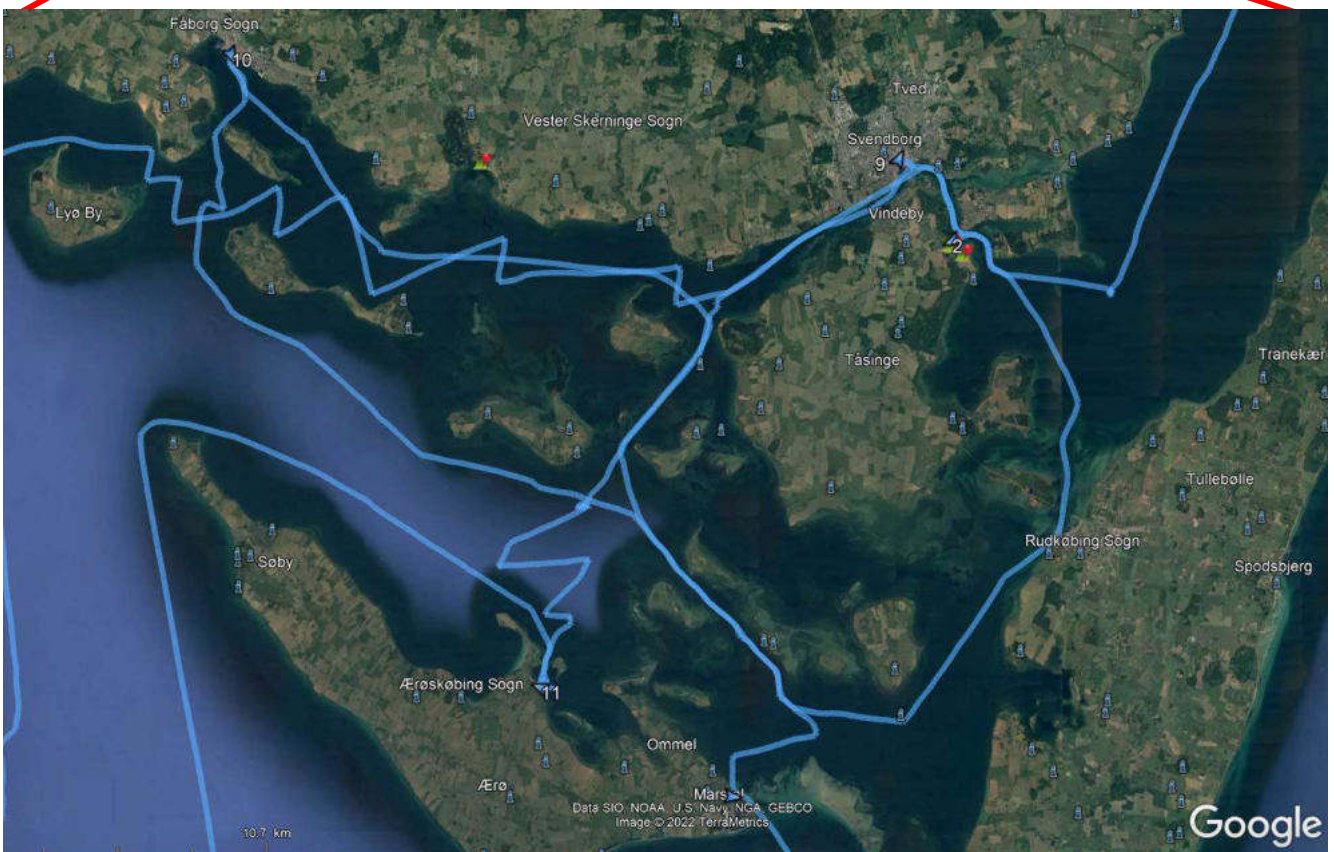
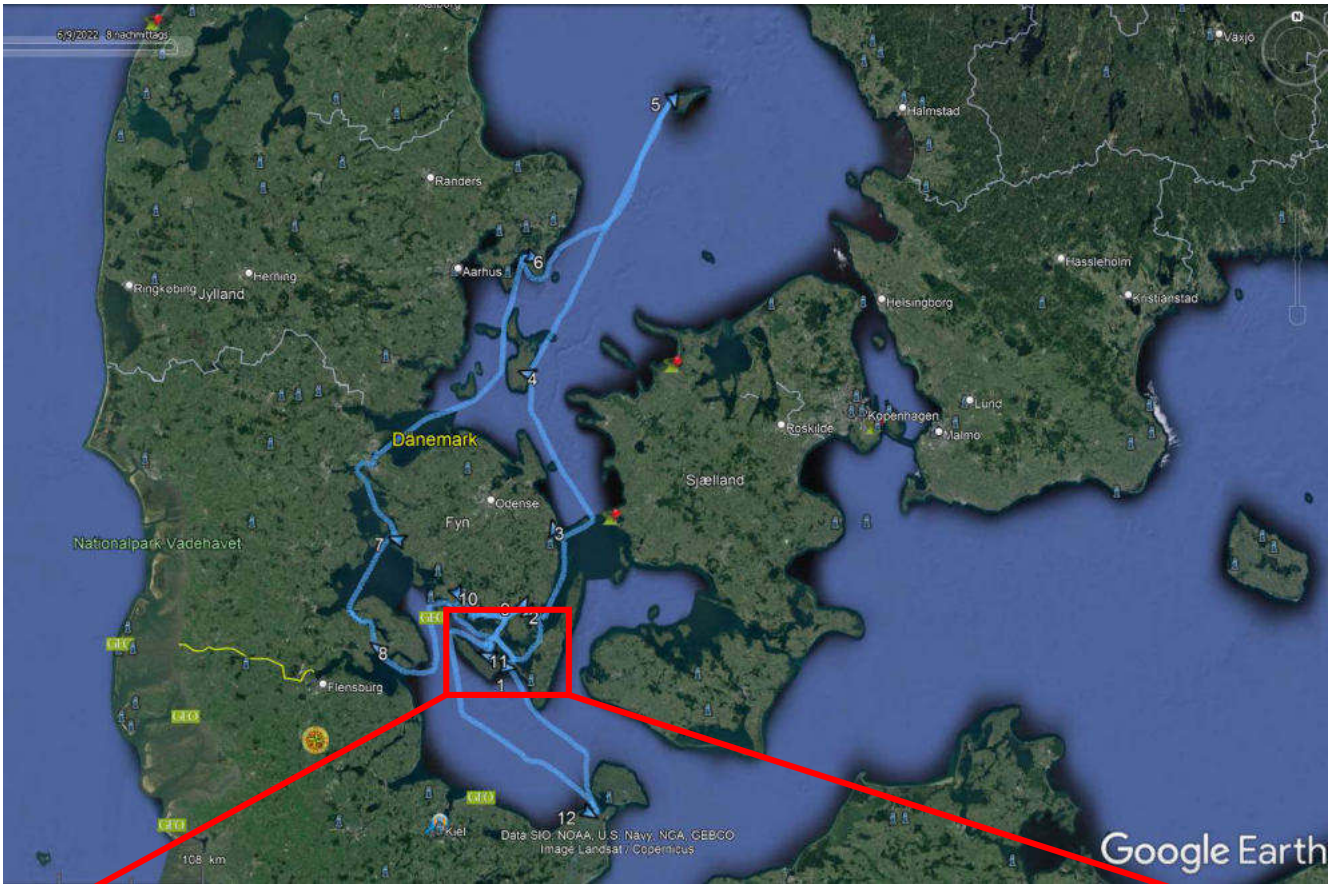


29.Mai bis 9.Juni 2022

Kielerbucht, Belte und Sund, Kattegat

553 sm (295 sm Segel, 258 sm Motor)

Dieserverbrauch: 134 Liter auf 56.1h = 2.4 l/h



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

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

SOS Méditerranée rettet im Schnitt über 5000 Menschen pro Jahr aus Seenot

Fast täglich fahren in Libyen Boote mit Geflüchteten los, um nach Europa zu gelangen. Doch diese Menschen haben kaum eine Chance, aus eigener Kraft heil an ihrem Ziel anzukommen. Immerhin gibt es SOS Méditerranée und weitere private Rettungsorganisationen, die täglich Menschen aus dem Mittelmeer retten. Dies erfuhren die Teilnehmenden am ersten Anlass der Regionalgruppe Thunersee im Jahr 2022.

Michael Gerber

«Mein Traum wäre, dass es uns nicht mehr brauchen würde», sagt Eva Ostendarp, die für die Schweizer Sektion von SOS Méditerranée arbeitet. Ende März referierte Eva Ostendarp am ersten Anlass 2022 der Regionalgruppe Thunersee, an dem rund dreissig Mitglieder und Gäste teilnahmen. Der Traum von Eva Ostendarp wird so rasch nicht wahr. Im Gegenteil. Seit Ende der Seenotrettungsmission Mare Nostrum im Oktober 2014 gibt es im zentralen Mittelmeer keine staatliche Seenotrettung mehr. Verschiedene europäische Missionen konzentrieren sich stattdessen auf den Grenzschutz und die Durchsetzung des Waffenembargos in Libyen. Darum hat sich die Situation für Geflüchtete aus Afrika stark verschlechtert. Eva Ostendarp, die in Genf internationale Beziehungen studiert und anschliessend zwei Jahre in Flüchtlingslagern in Griechenland gearbeitet hat, ist seit 2019 bei SOS Méditerranée Schweiz angestellt. Öffentlichkeitsarbeit ist eine ihrer Kernaufgaben, Fundraising ebenso.

Ist das Meer ruhig, fahren die Boote los

Am Vortrag der engagierten Referentin wurde rasch klar, wie schwierig die Lage im zentralen Mittelmeer ist. Ist das Meer ruhig, starten in Libyen fast täglich grosse, aber überhaupt nicht seetüchtige Schlauchboote und auch alte Fischerboote mit Menschen an Bord, die auf eine bessere Zukunft in Europa hoffen. Der Weg ist weit. Rund 180 Seemeilen sind es bis Malta, sogar 240 Seemeilen bis nach Sizilien. Die meisten Geflüchteten sind zuerst einige Wochen oder Monate in libyschen Gefangenenlagern eingesperrt und erleben dort oft Gewalt, Erniedrigung und menschenunwürdige Bedingungen. Obwohl es klar ist, dass die Überfahrt nach Europa extrem gefährlich ist, wählen viele diesen Weg. Sie zahlen Schleppern mehrere tausend Euro, um dann mit viel zu wenig Proviant und Wasser in ein Fahrzeug gesetzt zu werden, das überhaupt nicht seetüchtig ist. «Ihr seid ja selber immer wieder auf dem Meer unterwegs, ihr könnt euch vorstellen, dass die Überfahrt so kaum zu schaffen ist», wandte sich Eva Ostendarp an die versammelten Seglerinnen und Segler des CCS und zeigte aufwühlende Bilder von Situationen und Booten, die die Retterinnen und Retter täglich zu sehen bekommen.



Die Schlepper bleiben an Land

Entfernt sich ein Boot mit Geflüchteten von der libyschen Küste, sind diese auf sich alleine gestellt. Die Schlepper bleiben nämlich an Land. Manche Boote, gesteuert von Personen, die oft noch nie auf einem Schiff waren, werden von der libyschen Küstenwache abgefangen und die Menschen zurück in ein Gefangenenlager in Libyen geschickt. Laut Informationen, die Gerettete mit SOS Méditerranée teilen, kann dies drei- oder viermal passieren, bis die Flucht gelingt. Auf offener See droht zudem Gefahr durch einen Motorschaden, zu wenig Treibstoff, fehlendes Trinkwasser, Kälte im Winter und Hitze im Sommer. Kommen plötzlich Wind und Wellen auf, droht die Kenternung oder das überladene Boot fällt auseinander.

Oft zählt jede Sekunde

«Dann zählt jede Sekunde», sagte Eva Ostendarp und erklärte, dass oft Handelsschiffe, Kreuzfahrtschiffe aber eben auch private Seenotrettungsorganisationen die Rettung der Geflüchteten übernehmen. So wie dies im internationalen Seerecht vorgeschrieben ist. Alarmiert werden die Retter oft durch zivile Akteure, wie zum Beispiel dem Alarm Phone (eine Art Notrufline für Menschen in Seenot) oder von zivilen Flugzeugen, deren Crew die Situation erfasst hat. SOS Méditerranée ist seit Februar 2016 im zentralen Mittelmeer im Einsatz, seit August 2019 mit der 70 Meter langen Ocean Viking, die unter norwegischer Flagge fährt. Kommt das Rettungsschiff in die Nähe der Schiffbrüchigen ist es ganz wichtig, dass die Geflüchteten Ruhe bewahren und ihr Boot nicht noch kurz vor der Rettung zum Kentern bringen. Laut Eva Ostendarp befinden sich neben der nautischen Crew viele Fachpersonen aus ganz verschiedenen Disziplinen auf der Ocean Viking, um die Aufnahme der Geflüchteten möglichst gut handeln zu können. Früher waren dies zum Teil ehrenamtliche tätige Menschen, heute fährt das Rettungsboot ausschliesslich mit bezahlten Profis. «Einmal hatten wir 573 gerettete Personen an Bord – eine riesige Herausforderung», sagt Eva Ostendarp. Sind die Menschen auf dem Schiff, wird ein sicherer Hafen gesucht. Oft gehe es mehrere Tage, bis Italien einen Hafen zuweise. Malta sei seit einiger Zeit kaum bereit, Geflüchtete aufzunehmen und Libyen komme nicht infrage, weil es nicht als sicherer Ort gemäss Seerecht gelte und manche Geflüchteten über Bord springen würden, um zu verhindern, wieder in dieses Land einreisen zu müssen.

Eine Politische Lösung ist nicht in Sicht

Nach dem sehr eindrücklichen Referat und einer angeregten Diskussion war man sich am Anlass der Regionalgruppe Thunersee des CCS einig: SOS Méditerranée leistet eine ganz wichtige Arbeit und kann viele Menschenleben retten. Das Problem der Flüchtlingsströme müsste aber politisch gelöst werden - und eine solche Lösung ist zurzeit überhaupt nicht in Sicht. Seit 2016 wurden von SOS Méditerranée über 35'000 Menschen aus dem Meer gerettet, davon 15 Prozent Frauen und 25 Prozent Minderjährige. Die humanitäre, zivilgesellschaftliche maritime Organisation SOS Méditerranée leistet dank Spenden einen wichtigen Beitrag zur Rettung von Menschenleben. Trotzdem kommen pro Jahr immer noch hunderte von Menschen beim Versuch, übers Mittelmeer von Afrika nach Europa zu gelangen, ums Leben.



Eva Ostendarp von SOS Méditerranée und Markus Dürst, Captain der Regionalgruppe Thunersee des CCS.

Die «Friendship» segelt wieder!

Michael Gerber



Ausflug der RGT auf der „Friendship“ im Juni 2022

Was tun, wenn eine gesamte Hochseetörn-Saison wegen Corona ins Wasser fällt? Eine klassische Segelyacht restaurieren und Hochseefeeling auf dem Thunersee leben. Mit viel Herzblut, Engagement und Idealismus realisierte Barbara Baumann-Falivene von der Segelschule Neuhaus-Thunersee ein Crowdfunding und rettete so die Ketsch „Friendship“ nach über zwanzig Jahren Austrocknung an Land vor dem Verholzen. Nach rund 2'000 Stunden Arbeit mit einem grossen Team an Freiwilligen wurde die Friendship im Frühjahr 2021 im Neuhaus eingewassert. Ein Prozedere, das mehrere Tage in Anspruch nahm und ohne zahlreiche starke Pumpen nicht zu bewerkstelligen gewesen wäre. Diese verhinderten, dass das Schiff sank. Das Holz quellte auf und das Boot wurde nahezu dicht.

Nachdem Barbara an einem ersten Anlass der Regionalgruppe Thunersee im Frühling 2022 packend über die Restaurierung berichtet hatte, folgte im Juni der zweite Streich: Mitglieder der RGT durften ab dem Hafen Hilterfingen auf der Friendship segeln. Die wunderschöne Ketsch gehörte in den 70er Jahren einer Privatperson und wurde von der Segelschule im Neuhaus am Thunersee genutzt. Das Schiff war von Francis Herreshoff entworfen und ist bei der Stähli Werft in der Schweiz 1954 gebaut worden. Herreshoff war Anfang des 20. Jahrhunderts einer der grössten Yachtkonstrukteure weltweit.

Zwei tolle Anlässe über ein schwimmendes Kulturgut, das es auch in Zukunft zu erhalten gilt.

www.segelschule-neuhaus.ch

Die wunderbare Welt der Windjammer

Donnerstag, 19. Mai 2022, 20:00 im Restaurant Kreuz, Allmendingen

Martin Zwahlen und André Zbinden von den «Tall Ship Friends Switzerland» entführen uns in die wunderbare Welt der Windjammer

Erfreulicherweise haben 14 RGT-Mitglieder den Weg ins Restaurant Kreuz in Allmendingen 'gewagt'. Sie wurden nicht enttäuscht. Ich durfte mich schon während dem vorgängigen Nachtessen mit den beiden Referenten austauschen – und es kamen mir viele schöne Erinnerungen an meine selbst erlebte Woche auf der «Alexander von Humboldt» wieder in den Sinn.

Als Windjammer, oder auch «Tall Ships» oder Grossegler bezeichnet man Mehrmaster mit Rahsegeln. Zu früheren Zeiten wurden diese Schiffe als Handels- oder auch Kriegsschiffe eingesetzt. Heute dienen diese Segelschiffe meist als Schulschiffe der Marine und natürlich werden sie auch für touristische Zwecke genutzt. Auch zum Teil mehrtägige Regatten/Rennen «Tall Ship Races», mit jeweils tausenden von begeisterten Zuschauern in den Häfen und auf den sich ausgeputzt präsentierenden Grossegler-Flotten, finden statt. Wirklich einmalige Erlebnisse.

Sie tragen Namen wie «Christian Radich» (1937), «Gorch Fock» (1933,1958), «Eye of the wind» (1911), «Thor Heyerdahl» (1930), «Sedov» (1921, grösster Windjammer der Welt), «Alexander von Humboldt» (1906-1986, dann umfassende Restaurierung und ab 2011 als Alexander von Humboldt II unterwegs.) Zum Teil sind auch noch Nachbauten aus dem 18. Jahrhundert auf den Weltmeeren anzutreffen.

Ein Rahsegel ist ein meist rechteckiges oder trapezförmiges Segel das an einem Rah genannten Rundholz befestigt ist und mit Schoten an den unteren Ecken durchgesetzt wird. Dass mit solchen Segel nicht sehr «hoch am Wind» gesegelt werden kann, versteht sich von selbst.

Ein Rahsegel ist ein meist rechteckiges oder trapezförmiges Segel das an einem Rah genannten Rundholz befestigt ist und mit Schoten an den unteren Ecken durchgesetzt wird. Dass mit solchen Segel nicht sehr «hoch am Wind» gesegelt werden kann, versteht sich von selbst.

Martin Zwahlen berichtet über das heutige Leben an Bord, über die zahlreichen Möglichkeiten auf solchen Schiffen meist als Trainees «anzuheuern», über Schulungen auf solchen Schiffen, über die gewaltigen Kosten, die für den Erhalt und für den Betrieb dieser ehrwürdigen und majestätischen Schiffe anfallen und natürlich auch über den Verein «Tall Ship Friends Switzerland».

Während seinen Ausführungen kommen mir eigene Erlebnisse in den Sinn, die ich auf der Alexander von Humboldt II erleben durfte: Ich war in der Wache 4/8 eingeteilt, das heisst ich hatte Einsätze von morgens um 4 Uhr bis um 8 Uhr, und dann wieder von nachmittags 4 Uhr bis abends um 8 Uhr. Zwischenzeitlich durfte ich im wahrsten Sinne des Wortes die Seele baumeln lassen.



- Morgens um 4 allein am Steuerstand des rund 800 Tonnen schweren Schiff zu stehen, zu versuchen den Kurs zu halten, ohne dass diese Masse von 800 Tonnen nicht ins Schlingern kommt – eine echte Herausforderung.
- Zwischen den Segel in den Himmel zu blicken und bei vollständiger Finsternis (völlig ohne Lichtverschmutzung der Umgebung) den Sternenhimmel zu bestaunen – so kann man das wohl nur entweder mitten in der Wüste oder mitten auf dem offenen Meer erleben.
- Gemeinsam mit sofort liebgewonnenen Trainees Segel zu setzen und eine Kursänderung vorzunehmen – das geht nicht ohne Teamarbeit und ohne gegenseitiges uneingeschränktem Vertrauen.

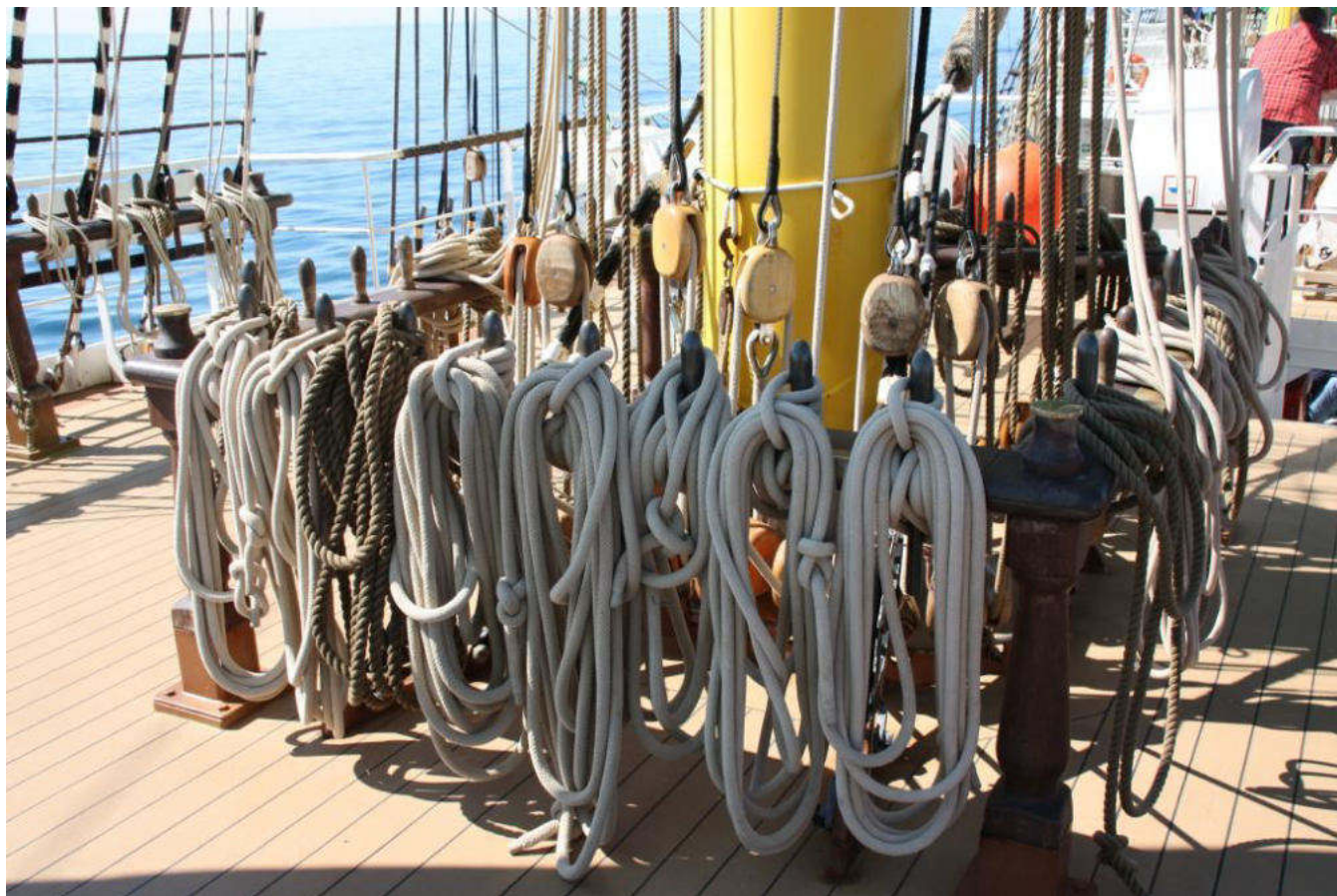
Ich könnte noch haufenweise Gründe aufzählen, die einen Törn auf einem solchen Schiff zu einem einmaligen und unvergesslichen Erlebnis werden lassen.

Martin Zwahlen weist auch auf alljährlich stattfindende Vereinsnässe hin. Im periodisch erscheinende Heft «Tall-Ship-news» findet man haufenweise Berichte, Impressionen und natürlich News. Man wird feststellen, dass eine riesige Community grosse Freude an solchen Schiffen hat.

Wer sich mit dem Gedanken beschäftigt auch einmal mit einem solchen Schiff zu segeln findet hier alle notwendigen Info's. Auch auf der Webseite www.tallshipfriends.ch findet man haufenweise Info's zu Törnplänen und weitere Links etc. Und mit einer Mitgliedschaft profitiert man oft auch noch von vergünstigten Törnpreisen.

Wir danken Martin Zwahlen und André Zbinden herzlich für diesen gelungenen und äusserst interessanten Abend.

Claude Maier



Die Rettungsweste – das wichtige, aber weitgehend unbekannte Wesen

Wer in der Deutschschweiz eine Fachperson für Rettungswesten und Rettungsinseln sucht, kommt um Daniel Schegg nicht herum. Der Ostschweizer mit dem sympathischen Rheintalerdialekt ist Spezialist für alles, was verhindert, dass man ertrinkt. Am Anlass der Regionalgruppe Thunersee fesselte er zwei Stunden lang das Publikum mit seinen Ausführungen.

Michael Gerber, Text und Fotos

«Jö, was für eine herzige kleine Rettungsinsel», meinte ein Teilnehmer beim Anblick eines etwa siebzig Zentimeter langen Rettungsinsel-Modells. Daniel Schegg, der Inhaber der Texco Swiss war vom Rhein an den Thunersee gekommen, um ebenso unterhaltsam wie fachkundig über Technik und Handhabung von Rettungswesten und Rettungsinseln zu berichten und seine Produkte vorzuführen. Die Modell-Rettungsinsel hatte er mitgebracht, um zu zeigen, was es alles braucht, damit das Überleben der Crew möglich ist, wenn auf hoher See das Boot sinkt oder in Brand gerät.

Im Zentrum des Vortrages standen allerdings die Rettungswesten. Diese gibt es mit festen Auftriebskörpern aber auch mit solchen, die sich automatisch oder von Hand auslösen und mit einer Kohlendioxid-Patrone aktivieren lassen. Als Schwimmhilfe gelten 50 Newton-Westen, die gut 5 Liter Auftrieb haben. Ab 100 N Auftrieb spricht man von Rettungswesten. Eine automatische Weste für Binnen- und Küstengewässer hat mindestens 150 N Auftrieb, für die Seefahrt abseits der Küste wird eine 275 Newton-Weste empfohlen, die es aufgeblasen auf fast 30 Liter Volumen bringt.

Die Weste muss passen

«Die Grösse der gewählten Weste hängt davon ab, ob die Person umfangreiches Ölzeug trägt, wie gross und schwer sie ist und wie gross der zu erwartende Seegang ist», legte Daniel Schegg dar. Lufteinschlüsse im Ölzeug könnten bei einer 150 Newton-Weste die Ohnmachtsicherheit einschränken: «Darum sollte im Zweifelsfall eine grössere Weste gewählt werden.» Da eine Rettungsweste nichts nützt, wenn sie nicht getragen wird, sollte sie möglichst komfortabel sein. Der Tragekomfort sollte vor dem Kauf unbedingt durch Anprobieren getestet werden. Der Sicherheitsprofi zeigte auf, was passiert, wenn der Bauchgurt der Weste zu wenig angezogen wird und das Tragen des Beingurts vergessen geht: Die ins Wasser gefallene Person kann aus der Weste fallen.

Für alle, die noch nie mit einer automatischen Rettungsweste ins Wasser gefallen oder freiwillig gesprungen sind, zeigte Daniel Schegg, was beim Auslösen passiert: Eine Besucherin des Anlasses fasste sich Mut, zog eine Weste an und löste – mangels Wasser – den Aufblasmechanismus von Hand aus. Ein kleiner Bolzen schlug in die CO₂-Patrone, ein Knall und die Weste blies sich wie erwartet auf.

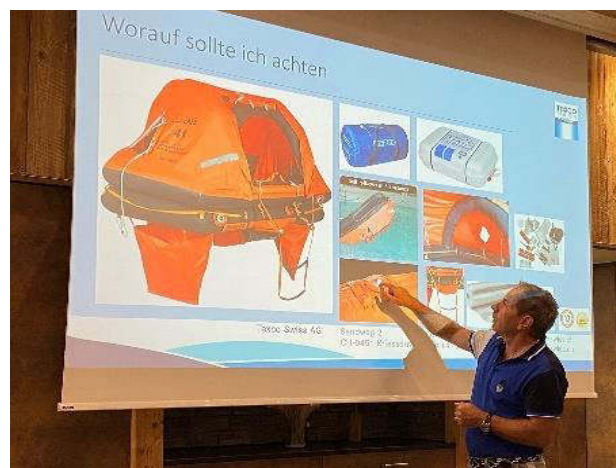
Auch über Rettungsinseln gab es einiges zu erzählen. Im Gegensatz zu Rettungswesten wird sie nicht beim Kontakt mit dem Wasser ausgelöst, sondern beim Zug auf die Leine. Die Auslöseleinen ragen aus der Tasche oder aus dem Container. Wirft man die Rettungsinsel über Bord, muss diese Leine unbedingt am (sinkenden) Boot befestigt sein. Nicht selten liegt die aufgeblasene Rettungsinsel kopfüber im Meer. Dann muss sie aufgerichtet werden, was

je nach Fabrikat unterschiedlich schwierig ist, wie Daniel Schegg erläuterte. Ganz der gewiefte Verkäufer, zeigte er auf, dass billige Rettungsinseln, die beispielsweise der Onlinehandel anbietet, ein paar Nachteile haben könnten, die im Notfall die Chance zu überleben mindern, so etwa wenn sich die Insel bei einer Aktivierung nicht selbst aufrichtet. «Wie viele Unfälle verliefen glimpflich dank einer Ihrer Rettungsinseln?», fragte ein Besucher des RGT-Anlasses? Daniel Schegg musste nicht lange nachdenken: «Gerettete Seglerinnen und Segler sind mir gerade keine bekannt. Aber bei einer Notwasserung eines neuen PC 12 konnten sich die Piloten mit einer Rettungsinsel von Texco Swiss aus dem Pazifik retten.»

Ob Rettungsweste oder Rettungsinsel: Die Wartung ist wichtig. Bei beiden Rettungsmitteln muss schon beim Kauf überlegt werden, wo die regelmässigen Kontrollen erfolgen sollen. In Bezug auf die Rettungsweste gibt es immer wieder Fragen zum richtigen Transport im Flugzeug. Daniel Schegg bietet ein Formular an, das bestätigt, dass die Weste im Flugzeug mitgenommen werden darf. Zudem empfiehlt er, sie mit losgeschraubter CO₂-Patrone ins Handgepäck zu nehmen. Dann könne man bei Problemen mit dem Sicherheitspersonal sprechen. Eine Mitnahmegarantie gebe es allerdings nicht.



Daniel Schegg erklärt am Modell, was alles zu einer Rettungsinsel gehört.



Auf einige Details sollte man bei einer Rettungsinsel achten.



Eine Besucherin zieht eine Weste an, löst sie aus und schiebt das Spraycap über den Kopf, das verhindert, dass der Kopf immer wieder von der Gischt überspült wird.



Nicht für den Ernstfall gedacht, aber mit allen Details ausgestattet. Die Rettungsinsel im Kleinformat.

Segeln im Banne des Nordlichts

Text: Michael Gerber, Fotos: Michael Gerber / zvg

Wenn Simi Züger einen Vortrag über ein Segelrevier hält, hat man das Gefühl, er sei erst gestern vom jüngsten Segeltörn zurückgekehrt – so authentisch erzählt er, dass man meint die salzige Gischt auf den Lippen zu spüren. Mit viel Begeisterung, Sachkenntnis und tollen Bildern berichtete Simi an einem Anlass der Regionalgruppe Thunersee Mitte September über das Segeln im hohen Norden. Der Geschäftsführer der Segelschule Murtensee und von 4-Oceans skipperte sowohl in der Region der Lofoten wie auch um Island. Mit dabei Seglerinnen und Segler, die Meilen für den Hochseeschein sammeln, aber auch eine neues, für sie völlig unbekanntes Revier erkunden wollten.



Simi Züger am Vortrag in Thun

Die Inseln vor Nordnorwegen, zu denen auch die Lofoten zählen, bieten im Vergleich zu den Gewässern rund um Island ruhigere Segeltage. Simi berichtete von beiden Revieren, bei denen die Kargheit der Natur immer im Zentrum steht. In beiden Gebieten teilt man den Platz in den Häfen mit den Fischerbooten und es droht kein Dichtestress. Während die vielen Inseln und Fjorde der Lofoten zahlreiche Rückzugsmöglichkeiten bei Starkwind bieten, ist nach den Worten des erfahrenen Seglers Simi Züger rund um Island mit weit härteren Bedingungen zu rechnen. Die Insel inmitten des Nordatlantiks ist richtig wild und wird entsprechend auch nur selten von Seglerinnen und Seglern angesteuert. Auch die Zahl der Charterjachten ist laut Simi sehr klein.

Bei beiden Gebieten stehen Begegnungen mit Walen und Delfinen fast auf der Tagesordnung und wenn man nicht im Hochsommer anreist, sind auch Sichtungen des Nordlichts möglich. Simi zeigte tolle Bilder dieser Lichterscheinung und vergass nicht zu betonen, dass der echte Eindruck vor Ort noch viel bewegender sei. Von den rund 30 Gästen am Anlass



Lofoten: Tolle Berge, weites Meer, rechts im Bild die Yacht vor Anker.



Darauf hoffen alle: Das Nordlicht.

der Regionalgruppe Thunersee waren einige auch schon im hohen Norden unterwegs gewesen. Eine Seglerin berichtet begeistert, dass sie eben von einem zweiwöchigen Törn mit 4-Oceans von Island zurückgekehrt sei und sofort wieder hinreisen würde. Das Segeln in dieser Region sei sehr interessant, lehrreich und ein Grossteil der Crew habe sich auch den täglichen Schwumm im Meer nicht nehmen lassen, bei Wassertemperaturen deutlich unter 10 Grad.



Vergnügte Gesichter beim Lofotentörn.

Simi betonte, dass es beim Segeln im hohen Norden ums Gesamterlebnis ausserhalb der ausgetretenen Touristenpfade gehe. Dabei sei auch eine gewisse Bereitschaft nötig, Kälte und Starkwind auszuhalten oder auch als Teil eines unvergesslichen Törns zu sehen. Die Seglerinnen und Segler, die sich auf ein solches Abenteuer einliessen seien sich dies sehr bewusst. Umso stärker sei dann auch der Zusammenhalt der Crew.

www.4-oceans.ch



Simi der Segler



Wildes Island

René Cellarius: Der Mann für alle Schadenfälle

Wenn René Cellarius an einen Schadenplatz gerufen wird, hat ein Boot meist einen größeren Schaden. Ob Kollision, Blitzschlag, Grundberührung, Schiffsuntergang oder Motorenbrand. Immer geht es um die Frage, wie der Schaden passieren konnte. Am letzten Anlass der Regionalgruppe Thunersee des Jahres 2022 wurden die Mitglieder und Gäste mit den äusserst spannenden Aufgaben eines Schadenexperten vertraut gemacht.

Michael Gerber



René Cellarius stiess am Anlass der Regionalgruppe Thunersee mit seinem Vortrag auf grosses Interesse.

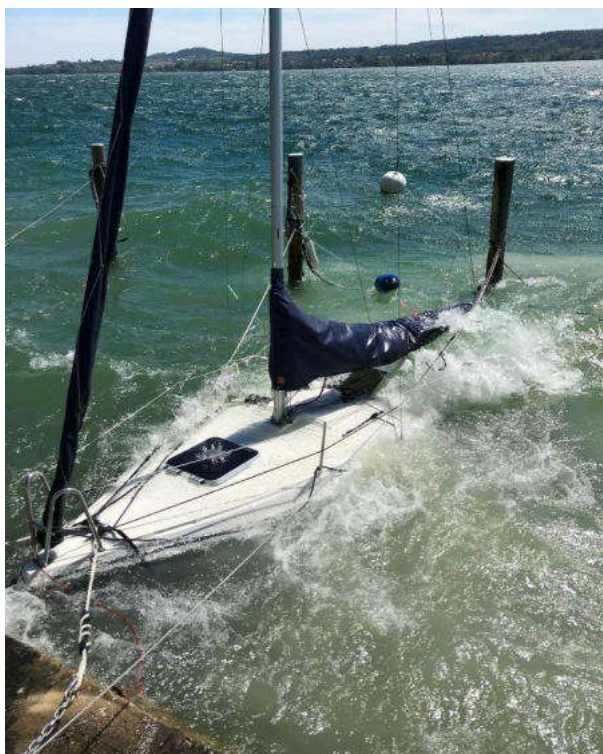
es ihm im Nu, die Aufmerksamkeit des Publikums zu gewinnen. Dies mit sachlichen Erklärungen und eindrucksvollen Bildern. Auf den weit über hundert Fotos, die er zeigte, waren alle erdenklichen Schäden zu sehen. Nicht immer ist die Ursache eines Schadens spektakulär. Meist fangen die Probleme klein an. Zum Beispiel mit einem verlorenen Sicherungsring an einem Wantenspanner. Wantenspanner müssen unbedingt mit Tape davor geschützt werden, an einem Tau hängen zu bleiben, sich zu verbiegen und verloren zu gehen. Ist der Sicherungsring weg, verabschiedet sich kurz darauf der Steckbolzen und der Mast bricht bei der nächsten Wende. Solche Vorfälle gibt es immer wieder, sowohl auf Schweizer Seen wie auch auf dem Meer.

Weit spektakulärer wird es, wenn ein Schiff in Flammen aufgeht. Auch dies passiert immer wieder. Zum Beispiel kann eine schadhafte Kabelverbindungen zu einem Kurzschluss führen und einen Brand verursachen. Wer sich auf die Motorbootprüfung vorbereitet, lernt, dass der Maschinenraum eines mit Benzin betriebenen Wasserfahrzeuges unbedingt vor dem Start des Motors entlüftet werden muss. Geht dies vergessen, wird das Gemisch von Benzindämpfen und dem in der Luft enthaltenen Sauerstoff rasch hochexplosiv. Es braucht dann nur noch eine Drehung mit dem Zündschlüssel und das Boot fliegt in die Luft.

Ein solcher Unfall wird auf einem Segelboot kaum passieren, wie René Cellarius ausführte. Segelyachten werden in der Regel mit Dieselmotoren ausgerüstet. Dieser Kraftstoff ist viel sicherer als Benzin.

René Cellarius hat in seinem Berufsleben schon viel gemacht. Er absolvierte eine Lehre als Bootbauer und war über zehn Jahr lang Eigentümer einer Werft. Er studierte Betriebswirtschaft und war Leiter Wasser- und Luftfahrzeugversicherungen bei einer grossen Versicherungsgesellschaft. Heute ist Cellarius in der ganzen Schweiz unterwegs als unabhängiger Experte. Meist wird er von einer Versicherung aufgeboten. Er soll herausfinden, wie ein Schaden entstanden ist, ob die Geschichte des Besitzers oder der Besitzerin plausibel ist und was die Reparatur kosten wird. Am Anlass der Regionalgruppe Thunersee gelang

Nicht immer sind Führerinnen und Führer von Wasserfahrzeugen in der Lage, ihr Boot sicher zu führen. Am Beispiel eines von vorne bis hinten seitlich aufgeschlitzten Motorbootes zeigte der Schiffsexperte was passieren kann, wenn ein Boot in der Nacht bei rascher Fahrt einer Mauer entlang schrammt. Kaum zu glauben, dass ein so beschädigtes Boot je wieder fahrtüchtig gemacht werden kann. «Das Boot war noch recht neu und so lohnte sich eine Reparatur trotz einiger Zweifel», erzählte René Cellarius. Seine Aufgabe ist es, jeweils auch eine Kostenschätzung zuhanden der Versicherung zu machen und die Werft, die den Reparaturauftrag bekommt, technisch zu beraten.



Viele verschiedene Ursachen können zum Untergang eines Bootes führen.

Manchmal lautet sein Urteil: «Totalschaden». So etwa bei jener Segelyacht, die von einem Blitz getroffen wurde und anschliessend sank. Anhand von Fotos und thermografischen Aufnahmen konnte Cellarius zeigen, welchen Weg der Blitz gewählt hatte und, dass das Boot strukturelle Schäden aufwies, die eine Reparatur unmöglich machten. Der Experte erklärte am Anlass der Regionalgruppe Thunersee ausführlich, welche Aussagen mit thermografischen Aufnahmen möglich sind. Bei Holzbooten werden faule Stellen sichtbar, bei Kunststoffbooten sieht der Profi, wo Reparaturen vorgenommen wurden und ob ein Boot Osmoseschäden hat. Die Spezialkamera misst kleinste Temperaturunterschiede und stellt diese in abgestuften Farben im Bild dar. Wichtig dabei ist, dass das Boot in einer Halle steht und die Aufnahme nicht durch Sonnenlicht gestört wird. Um thermografische Aufnahmen machen zu können, hatte René Cellarius eine spezielle Ausbildung absolviert.



Diese Yacht wurde von einer extremen Windböe vom Lagerbock gerissen.

Der Experte aus Unterseen hat schon viele Schäden gesehen und beurteilt. Trotzdem kommt er immer wieder ins Staunen. Zum Beispiel, wenn am Ufer des Urnersees eine extreme Sturmböe eine Segelyacht von einem Lagerbock weht und diese beim Umkippen auch noch gerade einen Pickup zerstört. Oder wenn sich eine grosse Motoryacht innert 24 Stunden zweimal von einer Boje losreisst. Dies war nur möglich, weil auch beim zweiten Befestigungsversuch eine untauglich dünne Trosse benützt wurde. So oder so: Am Anlass des Experten gab es viel zu lernen. Nicht selten stand dabei auch die Frage im Raum: «Wie kann man sich nur so dumm anstellen?»



Allg. Notrufnummer 112
Sanität 144
REGA 1414

www.police.be.ch/de/start/dienstleistungen/notrufnummern.html



Notfall

Immer Notrufnummer

112

Kein Notfall

Servicenummer
Seerettung Thunersee

079 4 140 140

Sturmwarnung

Starkwindwarnung 40 Blitze pro Minute

Wetter beobachten und Lage laufend beurteilen, sicherheitsrelevante Punkte überprüfen (Schwimmwesten/Reff/Hafen).

Sturmwarnung 90 Blitze pro Minute

Sofort alle Sicherheitsmassnahmen für Mannschaft und Schiff umsetzen, geschütztes Gebiet oder Hafen aufsuchen.



Kantonspolizei Bern



Seepolizei Thunersee, Faulensee Gütital
031 638 86 30 / fss@police.be.ch

Funkkanäle

Polycom Ausschliesslich für offizielle Blaulichtorganisationen

L Regattakanal
Arbeitskanal der Segel- und Yachtclubs

S Seerettung (intern)
Arbeitskanal der Seerettung



Für Sie auf dem Thunersee im Einsatz



75 Jahre
seerettung thunersee
seit 1945

- www.seerettung-thunersee.ch
- www.facebook.com/seerettungthunersee
- www.instagram.com/seerettungthunersee
- praesidium@seerettung-thunersee.ch
- Service-Nummer 079 4 140 140



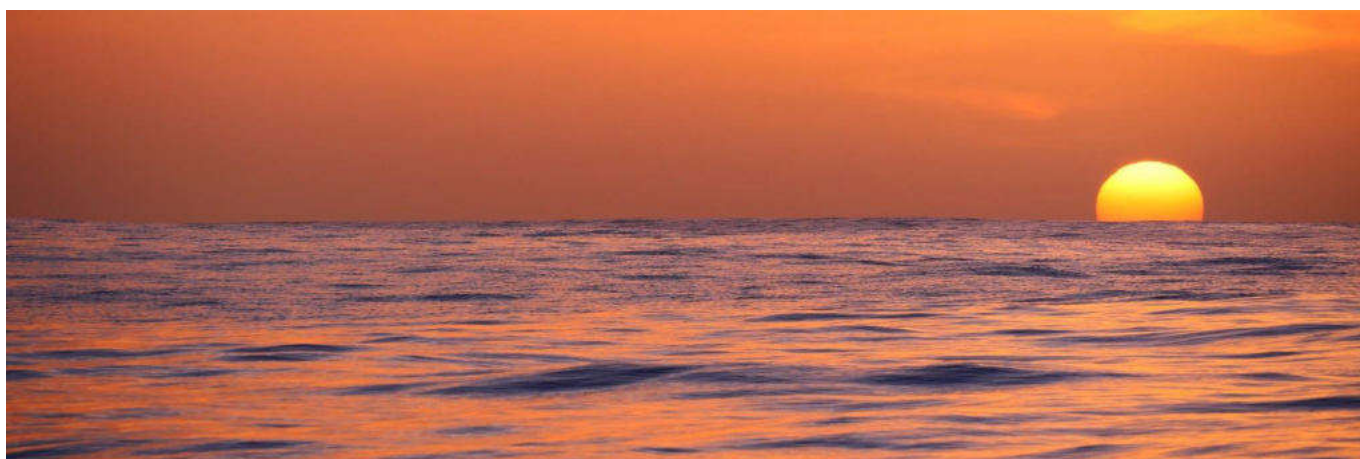
Wichtige Adressen

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)
Murette AG	Yachtversicherung CCS Thunstrasse 18 Postfach 3000 Bern 6	Tel: G 031 357 40 40 Fax: G 031 357 40 49 info@murette.com www.murette.com www.charterpass.ch
Schweizerisches Seeschiffahrtsamt SSA (Hochseejachten und Kleinboote)	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt – SSA Elisabethenstrasse 33 Postfach 4010 Basel	Tel: G 058 467 11 26 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 Fax G: 058 463 18 24 info@bakom.admin.ch www.bakom.admin.ch
Trans-Ocean	Trans-Ocean e.V. Bahnhofstr. 26, Atlantic Haus Postfach 728 D-27472 Cuxhaven	Tel: G +49 4721 51800 Fax: G +49 4721 51874 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 Fax:G +49 421 53 707 690 info@seenotretter.de http://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 Co-Präsidium Wyss Larissa 3600 Thun	Tel: M 079 740 16 40 info@slrg-thunoberland.ch www.slrg-thunoberland.ch
Thuner- und Brienersee-Segler- Verband TBSV	TBSV Ernst-Peter Burger Bellevuestrasse 17 3600 Thun	Tel: M 079 953 87 82 info@tbsv.ch www.tbsv.ch
Thunersee-Yachtclub TYC	Thunersee-Yachtclub Dominik Gubelmann Sonnmattweg 19 3604 Thun	Tel: M 079 743 52 16 info@tyc.ch www.thunersee-yachtclub.ch



Yacht-Club Spiez YCSp	Yacht-Club Spiez Thomas Baumann Schachenstrasse 17 3700 Spiez	Tel: M 079 283 19 70 praesident@ycsp.ch www.ycsp.ch
Segelclub Neuhaus Interlaken SCNI	Segelclub Neuhaus Interlaken Barbara Baumann Falivene Vorholzstrasse 50 3800 Unterseen	Tel: P 033 822 05 75 Tel: M 079 255 17 23 praesidentin@scni.ch www.scni.ch
Regatta Club Oberhofen RCO	Regatta Club Oberhofen Stefan Pulfer Postfach 83 3653 Oberhofen	Tel: M 079 699 89 45 praesident@regattaclub-oberhofen.ch www.regattaclub-oberhofen.ch
Segelclub Wendensee SCWe	Segelclub Wendensee Paul Münger Wagnerweg 1 C 3114 Wichtrach	Tel: M 079 208 99 52 praesident@scwe.ch http://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 Bernhard Schmocker Seestrasse 30 3852 Ringgenberg	Tel: M 078 616 85 76 jjbenjey@gmail.com www.segelclub-brienersee.ch
CCS Regionalgruppe Thunersee RGT	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 SSVBG	Badhuus-Gunten Florian Pfister Seestrasse 30 3654 Gunten	Tel: P 033 453 29 26 Tel: M 078 668 90 60 info@badhuus-gunten.ch www.badhuus-gunten.ch
Windsurfclub Thun WSCT	Olivier Hammel Einschlagweg 5 3604 Thun	Tel: P 033 336 99 33 Tel: M 078 601 99 33 oli@wsct.ch www.wsct.ch

(Stand 15.10.22)



Europas grösstes Versandhaus für Motorboot & Segelsport

compass[®]



*Bei uns lacht
das Skipperherz!*

- **Ihre Nr. 1 seit 40 Jahren am Zürichsee**
Entdecken Sie unsere riesige Auswahl an Ausrüstung und maritimer Mode.
- **Katalog jetzt gratis anfordern unter**
055 451 20 50
- Die grosse Welt des Wassersports mit über **35.000 Artikeln** online unter **www.compass24.ch**

Herzlich Willkommen im Maritim-Shop!

Unser **Maritim-Shop Altendorf** wird Sie begeistern!

Die ganze Compass-Welt des Wassersports auf über **400 m²**.

Kommen Sie vorbei, die Maritim-Shop-Crew freut sich auf Ihren Besuch!



Wir sind für Sie da!

Compass Yachtzubehör AG
Zürcherstrasse 22 / Seepark
8852 Altendorf

Telefon 055 451 20 50

Fax 055 451 20 51

info@compass24.ch

Riesige Auswahl unter
www.compass24.ch



**Beruhigt
ablegen.**

In jedem Fall
optimal versichert.

MURETTE
Yachtversicherungen CCS



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