

N°1.25

Bericht
Antibes

Protokoll GV
Neues SM Reglement
Neue Class Rules, Quagga

SWISS Fireball



INHALT

Berichte

2 Antibes

Aus dem Vorstand

8 Protokoll GV

18 Neues SM Reglement

Technik

20 Neue Class Rules

Strategie & Taktik

22 Neuerungen Wettfahrtregeln

Aus der Wissenschaft

26 Gekommen um zu bleiben

Ausschreibungen

30 Training, SM, WM

32 Swiss Fireball

33 Kontakte & Kalender

Kehrseite

34 Sprung ins Bildarchiv

IMPRESSUM

vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan, Auflage 120 Exemplare

Redaktion / Gestaltung Laura Markwalder & Tobias Frey, 8006 Zürich

Cover EM Maccagno, 2024

Bilder Urs Härdi (Cover, 31, 32, 34); Société des Régates d'Antibes (5)

Redaktionsschluss N°2.25 15. Juni 2025, gazette@fireball.ch



WILLKOMMEN AN BORD!

Unsere Skis haben eine Dicke Schicht Wachs auf dem Belag, das heisst, die Segelsaison beginnt! Ein spannendes Jahr steht an: die neuen Boote sind da, WM auf dem Gardasee und das Schweizer Trainingsweekend ist zurück.

Diese Ausgabe der Gazette ist dicht an Informationen, dafür ausnahmsweise mal etwas spärlicher mit Bildern ausgeschmückt. Doch die Themen sind aktuell und wichtig!

Traditionell wird unsere Schweizer Saison in Mammern starten, wir freuen uns schon jetzt auf viel Betrieb auf dem Wasser, viele von euch nach der Winterpause wieder zu sehen und auf den leckeren Süssmost! Wie jedes Jahr wird es spannend zu sehen, was die Teams, die in Port Camargue waren, an Vorsprung mitnehmen konnten.

Zumindest die Starts müssten nach intensiven Sessions im Südfrankreich sitzen. Der Bericht aus Port Camargue folgt in der nächsten Gazette, da braucht es noch etwas Geduld.

Wir wünschen uns für die Saison 2025 viel Wind, faire Wettkämpfe und eine grosse Portion Toleranz — in unserer Welt, die täglich etwas weiter aus den Fugen gerät — ein kostbares Gut.

*Laura & Tobi, SUI 14863
eure Gazette Redaktion*



ANTIBES 24.-26. JANUAR

Ski Voile Antibes oder einfach ein kurzer Ausflug in den Frühling, respektive eine Geschichte von verschwundenen Autos, frischen Pains au Chocolat und ganz viel Fireball-Familie in Südfrankreich.



Lange haben wir damit gerungen, ob wir wirklich für nur 3 Tage nach Südfrankreich reisen sollen. Der Wunsch, als noch junge Fireballcrew diesen Winterevent mal miterleben zu können, war dann aber doch grösser als die Vernunft. Aber wir stellten uns eine Bedingung: wir reisen nur, wenn wir ein anderes Team finden und Doppeltrailern. Das zweite Team und ein Doppeltrailer waren recht schnell gefunden, bei Christina brauchten wir nicht viel Überzeugungsarbeit zu leisten. Nur haben wir nicht daran gedacht, dass der Harbeck-Trolly nicht auf den schlanken 3-fach Anhänger von Christian passt. Daher ging für uns die Vorarbeit deutlich früher los als wir gewohnt waren. Zum Glück durften wir sehr unkompliziert mit Chiara und Imre Anhänger und Trolly für die Zeit tauschen (danke euch!). Aber das war nur der Anfang einer langen Logistikstory...

Mit einem Boot, Ersatzmaterial und Segelausrüstung in einfacher Ausführung hiess unser erster Zwischenstopp am Mittwohabend Küblis. Ein Glück, dass wir eine freundliche Lotsin am Strassenrand aufsammeln konnten. Denn die Wegbeschreibung zum Parkplatz «einmal ums schwarze Haus fahren» kann in der Nacht sehr schwer gefolgt werden. Aber dank der späten Anreise konnten wir nochmals eine erholsame Nacht vor der langen Reise geniessen.

Nun unterwegs mit zwei Booten, $\frac{3}{4}$ Crew und Segelausrüstung fuhren wir vom winterlichen Küblis so langsam Richtung Süden. Mit zwei sehr feinen Kaffeezwischenstopps und regelmässigen Fahrer:innenwechsel kamen wir recht schnell vorwärts. Oder wies Christina wohl zitieren würde: «als Abwechslung mal auf der Rückbank kutschiert zu werden, ist schon sehr angenehm». Ohne grössere Staus kamen wir gegen Abend beim Hafen an. Dank einer rollenden Whatsapporganisation wussten wir, wo wir Boot und Auto direkt beim Club abstellen konnten. Wir waren beeindruckt, dass der Club den ganzen Parkplatz für die Regatta hat absperren lassen.

Wir hatten uns eine Ferienwohnung direkt in der Altstadt, 10min Fussweg vom Clubgelände reserviert. Das hat sich in mehrfacher Hinsicht sehr gelohnt: die schicke Altstadtwohnung hatte genügend Platz, unsere Segelklamotten aufzuhängen, wir konnten ungestresst zu Fuss zum Club laufen, am Morgen gabs frische Pain au Chocolat vom Bäcker um die Ecke und einen heissen Kaffee bei Sonnenaufgang konnten wir auf der Stadtmauer geniessen. Christina meinte, dass die neue Austragungslocation der Winterregatta definitiv noch mehr Charm verleiht. Esteban hat per Whatsapp ein gemeinsames Nachtessen organisiert – ein paar bekannte Gesichter aus Frankreich trafen wir vor der Location an. Nur, dass das Restaurant zu hatte

und Esteban selber (nicht angekündigt) gar nicht dabei war. In der Altstadt gab es aber glücklicherweise eine grosse Auswahl von anderen kleinen, lokalen Restaurants. Der soziale und kulinarische Auftakt ins Wochenende ist definitiv gelungen.

Der Blick aufs Wasser am Freitagmorgen löste nicht besonders viel Hektik aus. Viel Sonne, aber wenig Wind. Ihr vermisst so langsam die Logistik? Kein Problem, nach der Vorbereitung mit Umweg lief es dann doch viel zu rund, wir haben einen weiteren Einschub für euch. Am Hafen wurde nämlich unser Gedächtnis getestet. Tja, dort wo gestern noch der recht auffällige orange Caddy gestanden hat, stand am Freitagmorgen ein weisses Clubbüssli. Oder hatten wir im Dunkeln doch wo anders parkiert? Erster Gedanke: Auto geklaut, typisch Südfrankreich. Zweiter Gedanke: das Auto wurde wegen der Sperrung abgeschleppt. Wir hofften auf Zweiteres, obwohl wir extra noch einen grossen Zettel mit Bootsnummern in die Windschutzscheibe und einen North-Segelsack hinter die Windschutzscheibe gelegt hatten und damit unserer Meinung nach sehr klar machten, dass unser Auto (in Absprache mit dem Club) dort stehen durfte. Daher schien dann Ersteres doch naheliegender. Ein Telefon von einem Clubmitglied bei der Polizei liess uns dann doch aufatmen: das Auto wurde tatsächlich abgeschleppt. Einerseits

gut, andererseits schlecht. Gut, weil das Auto noch da ist. Schlecht, weil all unsere Segelsachen, unsere Wanten sowie die Autopapiere im Auto liegen und das Auto nicht auf dem Polizeiposten, sondern auf einem Autohof ausserhalb der Stadt steht.

In der Zwischenzeit war zwar die Crew nun vollständig. Malcom, der Ersatzvorschoter von Christina, hat sich zu uns gesellt. Nur war jetzt die Segelausrüstung wieder tiefer bei $\frac{1}{4}$. Während Christina, Malcom und Laura das erste Boot aufriggen, machte sich Tobi auf den Weg zum Polizeiposten und von dort mit dem Uber zum Abstellparkplatz ausserhalb der Stadt. Als sich dann herausstellte, dass die Polizei einiges an Logistik verlangt, bot Malcom seine Fahrdienste an. Nur eben, wegen unserer fehlenden Wanten konnten wir unser Boot in der Zwischenzeit nicht auch noch aufriggen. Nach knapp zwei Stunden – eigentlich doch recht schnell fanden wir – kam Tobi mit Caddy wieder zurück zum Hafen. Der Wind hatte Erbarmen mit uns. Er wartete extra noch eine Stunde, damit wir unser Boot auch noch bereit machen konnten. Mit 5–7 kn gab es sogar einige Trapezmomente. Wer sich zu sehr von der Kulisse der Altstadt ablenken liess, verpasste wohl die Winddreher und -löcher. Mit 2 SUI, 1 GBR, 5 ITA und heute 8 FRA Booten konnten zwei Läufe gesegelt werden. Der Abend wurde gesellig im Club ausklingen gelassen.

Der bedeckte Himmel am Samstagmorgen liess nicht viel Gutes heissen. Trotz wenig, aber immerhin stabilem Wind, mit etwas Wellen und in zwischen 21 Booten wurden 4 Läufe gesegelt. Wie gestern waren das nicht unsere Lieblingsbedingungen. Wir erfreuten uns daher lieber, dass wir nach der Segelpause endlich wieder auf dem Wasser sein konnten, das Resultat war zweitrangig. Da wir die Läufe zügig aneinanderreihen konnten, hatten wir ungewohnterweise bereits um 13 Uhr Feierabend. Wir nutzten die Zeit für einen Bummel durch die Altstadt und einen gemütlichen Kaffee, bevors am Abend dann wieder zum gemeinsamen Raclette-Buffer im Clubhaus ging. Heute mal Logistikpause.

Der Sonntagmorgen war dann zum Abschluss ein ganz anderes Bild als die letzten beiden Tage. Bereits in der Nacht hörten wir heftige Böen um unser Haus ziehen. Am Hafen angelangt, hatte das OK Böen über 30kn gemessen. Daher hiess es vorerst AP, der Wind sollte gegen Mittag etwas abnehmen. Aber zu spüren bekamen wir vor allem immer heftiger werdendere Böen. Entgegen unserer Erwartungen nahm der Wind dann doch etwas ab und wir liefen bei 20–25 kn Grundwind und Böen bis zu 30kn mit 15 Booten aus. Auf einem speziellen Up/Down Kurs, bei dem die Start-/Ziellinie auf halber Höhe auf dem Upwind übersegelt werden musste, wurden 1.5 Läufe gesegelt. Oh ja, bei solchen Bedingungen

macht uns Fireballsegeln Spass. Während der erste Lauf tiptop lief, wurden wir beim zweiten Lauf auf dem ersten Downwind etwas übermütig. Wir haben nicht gemerkt, dass der Wind doch wieder zugenommen hat. An der Luvboje setzten wir den Spi und düsteten an 4. Position Richtung Leetonne. Dann kam die verheerende Halse. Zu schnell, zu viel Wellen, einen heftigen Winddreher und zack lagen wir mit Spi im Wasser. Zum Glück waren wir und das Boot ganz. Es blieb uns nichts anderes übrig, als den Spi im Wasser zu bergen. Wieder aufgestellt, machten wir uns mit einem tollen Schotchaos auf den Weg zur Leeboje. Vergebens. Denn einige Meter vor der Boje wurde diese eingezogen. Wir haben während der Kenterung nicht mitbekommen (und das Committeeboot hatte es uns nicht signalisiert), dass der Lauf abgekürzt wurde. Dabei wären wir wirklich bereit gewesen, weiter zu segeln. Wir liessen es uns nicht nehmen, die langen Schläge Richtung Hafen bei wunderschöner Sonnenstimmung ausgiebig zu geniessen.

Ja, nach diesem Segeltag waren wir definitiv müde und gesättigt mit grossartigen Segelmomenten. Wäre da nur nicht noch die lange Heimfahrt. Bereits aus der Stadt raus standen wir im Stau. Ein liegen gebliebenes Auto zwang alle zu einer Spurverengung und verursachte entsprechend einen langen Stau. Die Fahrerin fragte bei den vor uns liegenden Autos nach

etwas. Wir machten uns bereit ihr zu erklären, dass wir mit Anhänger den Kofferraum nicht mehr öffnen können. Erstaunlicherweise fragte sie uns nicht nach einem Überbrückungskabel, sondern was wir denn für einen Bootstyp auf dem Anhänger transportierten. Wir schmunzelten. Habt ihr schon mal einen 3-fach Trailer seitwärts bewegen können? Wir schon. Als wir in der Nacht zurück bei Christina in Küblis ankamen, war der grosse Parkplatz nämlich ein grosses Eisfeld. Machte die Umladelogistik komplizierter und rutschiger als gewünscht. Aber mit kreativen Lösungen haben wir auch das noch gemeistert. blieb uns nur noch das letzte Stück Autofahrt bis nach Baden. Um 2 Uhr Nachts konnten wir dann endlich todmüde ins Bett fallen.

Unser Fazit: Wetter top, Stadt top, Gastfreundschaft sowieso top, Fireball-

flotte top, viele junge Teams dabei – top. Wir sind dankbar, diese Winterregatta mal erlebt haben zu dürfen. Bei einem nächsten Mal müssten wir aber etwas mehr Zeit mitbringen, damit wir noch etwas mehr geniessen können.

Ach ja, dem Club war die Abschleppgeschichte gar nicht recht. Bis heute steht Aussage gegen Aussage: der Club meint, sie hätten keinen Abschleppauftrag erteilt. Die Polizei hingegen ist sich sicher, dass sie ohne Abschleppauftrag nichts unternommen hätten. Die Auslösekosten hat der Club uns zurückerstattet. In Form eines Checks. Wenn wir den selber eingelöst hätten (danke Malcolm!), dann wäre der Bericht an dieser Stelle wohl noch nicht fertig.

Laura, SUI 14863



PROTOKOLL 8. MÄRZ 2025

SWISS FIREBALL GV

Ort SCH, Beinwil am See
Datum 08. März 2025, 16.10–18.30 Uhr
Anwesend 41 Personen, davon 39 stimmberechtigt

1 Begrüssung

Cedric begrüsst die Anwesenden. Die Einladung zur GV wurde fristgerecht per Mail versandt und auf der Homepage publiziert.

2 Wahl Stimmenzähler:in

Hansueli Bacher wird als Stimmenzähler gewählt.

3 Abnahme Protokoll der GV 2024

Das Protokoll der GV 2024 wurde in der Gazette 1.24 und auf www.fireball.ch publiziert. Das Protokoll 2024 wird einstimmig genehmigt.

4 Jahresberichte und Entlastung des Vorstandes

4.1 Präsident

Ohne auf alle Regatten einzeln einzugehen, freut es mich mit A wie Antibes zu beginnen: Mit Claude konnte sich leider nur eine halbe Schweizer Mannschaft für den Süden motivieren, aber

der Startschuss war gesetzt. Weiter ging es bereits im Februar, allerdings nicht in Europa, sondern Downunder in Geelong, mit 4 Schweizer Booten out of 60 mit teilweise Topplatzierungen. Ein riesen Dankeschön an alle Helfer:innen, ohne die weder der Verlad noch die rechtzeitige Ankunft des Containers möglich gewesen wäre. Alter neuer Weltmeister wurde Gillard/Thompson mit einem Boot, welches erst noch sur place eingefahren werden musste.

Bei den meisten ging es erst in Port Camargue richtig los: So konnten bei zum Teil zu viel Wind die ersten Bäder im Salzwasser genossen werden. Wie immer gab es dank den beiden englischen Trainern viel zu lernen: Tipps, Tricks, Taktik und nicht zuletzt englisches Vocabulary.

Dieses Badesalz konnte an der frühen SM in Kreuzlingen wieder gründlichst abgewaschen werden: Gefühlte 4 Tage Regen, dafür Wind und neue alte

Schweizermeister Claude und Ruedi – jupiii, herzlich Gratulation und Applaus!

Nach Hallwiler Rodeo, Davoser Höhenraining und wie dem EM-Ball drehenden Verhältnissen auf dem Sihlsee standen zur Saisonhalbzeit Venhoda/Zaug zuvorderst auf der Jahresrangliste.

Bei den CZE Nationals stand mit Christina erstmals eine SUI/CZE Mixed Team am Start und konnte Tschechiens Gastfreundschaft in vollen Zügen geniessen.

Darauf folgte schon bald Italiens Meisterschaft im traumhaften Campione del Garda: Rege internationale Beteiligung mit grosser Schweizer Delegation brachte den Italienern das Fürchten und den Meister bei, Claude und Ruedi hatten die nicht grad typischen, drehenden Windverhältnisse bestens im Griff. – Auguri!!

Wetter, Italianità, Essen und Amicitia lassen uns das Wasser im Munde zusammenlaufen und das Herz hüpfen vor Vorfreude auf die kommende WM 2025 in Riva. Wir hoffen, da eine rege Beteiligung der Schweizer:innen erwarten zu können.

Luzern bot typische Schweizer Seeverhältnisse: zwischen Flaute, Regen und kurzem Gewitter war alles möglich. Highlights sind der Club, Freibier, Nachtessen, weniger toll die leider etwas überrissenen Einschreibe- und Parkgebühren.

Auch Murten verwöhnte die Segler:innen nicht mit rauschenden Regatten, dafür gab es als Entschädigung ganz tolles Grillen und Chillen, gemäss dem Motto Work/Life Balance ganz zu Gunsten vom Live. Live nehmen wir auch als Anlass uns zu freuen, dass mit den Brüdern Fähnle zwei weitere Junioren aus Murten am Start waren, um uns alten Säcken zu beweisen, dass der Fireball immer noch attraktiv ist.

Die EM in Maccagno war ganz sicher eines der Highlights dieser Saison. Mit 72 Booten, davon 16 SUI super Beteiligung. Kurz gesagt: Wind gab es, Startregeln und Sanktionen eher weniger, das Feld war sehr international, der Ho Chi Minh Pfad bewährte sich und aus sehr durchmischten Spitzenseglern kristallisiert sich erst im letzten Lauf ein Schweizer Europameisterschaftstitel heraus: BRAVO und Applaus Claude und Ruedi! Glamourös! Phantastisch war aber auch das Abschneiden von Yves Mermod und Hansueli Bacher, die das allererste Mal zusammen segelten und mit zwei Laufsiegen phantastische 10. wurden.

In Romanshorn brachten äusserst drehende Winde nur am Samstag 2 Läufe zustande, am Sonntag ging dann gar nichts mehr. Auch hier gilt: Club und Gastfreundschaft machen das laue Segeln wieder wett.

Thalwil als Abschluss der Swiss Cup Saison hatte auch mit gruselig zufällig drehenden Winden zu kämpfen, dafür war die Temperatur in angenehmen

Bereichen und der Club empfing am Samstagabend wieder mit wohliger warmer Suppe und üppigem Nachtessen. Nicht, dass man die Pfunde zum Segeln gebraucht hätte, aber sie bereiteten den Körper schon auf die kommenden Weihnachtstage vor.

Die ganz Verbissenen (oder waren es eher die von Olivier weichgehämmerten?) nahmen dann auch noch am Riviera Cup anfangs November in Saint Raphael teil und konnten feststellen, auch hier wird mit manchmal grässlich zögerlichen Winden gekämpft und das Regattakomitee hat noch mehr Mühe als Schweizer Raceverantwortliche einen Lauf zu verkürzen oder gar mangels Winds abubrechen. Wie dem auch sei, ein südlich warmer Saisonabschluss ist doch ganz was anderes als die mittelländische Nebeldecke, die uns dann daheim wieder einpackte.

Seitens der FI kann hauptsächlich vom neuen Boot berichtet werden: Kurz gesagt wurden alle Änderungswünsche angenommen, der erste Prototyp gebaut und bereits in England an einer Bootsausstellung gezeigt. Aktuell sind bereits einige neue Boote bestellt.

Bezüglich Swiss Sailing: ein neues Reglement für die Schweizermeisterschaften während 3 Jahre wurde zur Erprobung verabschiedet. Wesentliche Änderungen:

- Keine Qualifikation durch Anzahl Swiss Cup Regatten mit Mindestzahl an Beteiligungen mehr notwendig. Jede Klasse kann SM beantragen.

- An einer SM ist eine Mindestbeteiligung von 18 Schweizer Booten in unserer Klasse gefordert. Die SM muss über mindestens 3 Tage und 6 Läufe ausgeschrieben sein. An mindestens 4 Läufen müssen sich 18 Schweizer Boote beteiligen (Absprache mit Lucas Landolt, Präsident Swiss Sailing)

Wie es nach den drei Probejahren weitergeht, ist noch ungewiss.

4.2 Sekretariat

<i>Mitglieder per</i>	<i>Ende 2024</i>	<i>2023</i>
Aktive	94	93
Ehrenmitglieder	5	5
Junior:innen	11	4
Passive	25	24
<i>Total</i>	135	126

Die Mitgliederzahl ist konstant, dank den Junioreneintritten letztes Jahr leicht steigend. Folgende Mutationen gab es 2024:

Eintritte Aktive (6)

Fabrizio Ciccaldi, Rolf Gonzenbach, Zora Sormann, Kimberley Schneibel, Fiona Schärer, Christian Stalder

Eintritte Junioren (6)

Noah Nico Baur, Tim Landerer, Nino Frank, Gian Fähnle, Glenn Fähnle, Nick Fähnle, Tim Fähnle

Austritte (6)

Nadja Renggli, Melanie Schürch, Timo Gerdes, Alexander Stricker

Übertritt Passiv zu Aktiv (1)

Brigitte Mauchle

Übertritt Aktiv zu Passiv (2)

Heike Widmer, Fritz Widmer

Mietboote

Das White Magic wurde im vergangenen Jahr von Nino und Tim gesegelt. Sie haben an drei Swiss Cup Regatten und an der EM mitgemacht. Weiter war das Boot in Port Camargue (Fabrizio und Andrea) und an der SM (Mikhallo & Polina).

Das MietMe wurde 2024 nicht gesegelt und nach der Mitgliederabstimmung an Familie Fähnle verkauft.

In der Saison 2025 wird das White Magic nochmal an Nino Frank und Tim Landerer vermietet (unter Vorbehalt der Annahme des neuen Reglements).

4.3 Regattawesen und Trainings

Für jeden einzelnen Start von 2024 hats einen roten Ball auf den Folien, das sind insgesamt tolle 130 Starts. Obwohl wir keine Qualifikation mehr erreichen müssen, ist dies hoch erfreulich. Wir danken allen für die Teilnahme und Aktivität!

Manu dankt insbesondere Gian und Pia für das kurzfristige Ausleihen des Boots und seglerische einspringen in Davos. In Murten waren die Brüder Fähnle spontan auf dem Wasser und an der Startlinie.

Böju war mit 19 Schiffen die stärkste Regatta, an der EM waren 15 SUI-Boote und zum Saisonabschluss 17 Boote in Romanshorn.

Ein herzliches Willkommen an Rolf und Zora. Auch freuen wir uns sehr über die vielen Junioren und hoffen, dass es so weitergeht. Wünsche und

Anregungen z.B. neue Regattaorte dürfen jederzeit gerne an Manu weitergegeben werden.

Vielen Dank an Manu für das Engagement und deinen Einsatz die vielen Jahre!

4.4 Rechnung 2024

Caroline lässt sich entschuldigen. Laura erläutert die Jahresrechnung 2024.

Der Revisorenbericht wird erläutert. Die Jahresrechnung 2024 schliesst mit einem Jahresverlust von CHF 2'533.66 ab. Das Nettovermögen beträgt CHF 23'121.46.

Die Jahresrechnung wird wie folgt präsentiert (siehe Abb. 1)

Die Ausgaben entsprechen dem Budget. Die Abweichung bei der Gazette entstand aufgrund des Übertrags von Rechnungen von 2023 ins 2024. Christina fragt bezüglich Container zur WM 2023. Da diese Rechnung 2023 noch nicht einging, wurde der Betrag 2024 nochmal budgetiert, weshalb dies dem Budget entspricht.

Das Vereinsvermögen betrug per 31.12.2023 CHF 23'121.46. Per 31.12.2024 liegt das Vereinsvermögen bei CHF 20'677.80.

4.5 Medien

Tobi lässt sich entschuldigen. Laura informiert aus dem Ressort Medien.

Das Ziel für 2024 war es, die Wahrnehmung von Swiss Fireball intern und extern zu verbessern. Der Schwerpunkt

Aufwand	budgetiert	Kosten effektiv	offen*	Ertrag	budgetiert	Ertrag effektiv	offen*
Administration	80	101		Beitrag Aktive	6 400	6 890	
Gazette	2 600	3556		Beitrag Passive	800	880	40
Training CH	650	-		Inserate	900	490	350
Training PC, WM	1 000	2 000		Mietboote	1 000	317	1 000
FI/Swiss Sailing	1 000	733					
Preise	600	839					
Aufwand SM	400	77					
Juniorenförderung	1 000	1 008					
Mietboote	2 500	401					
Kontainer WM	2 000	2 000					
Sonstiges	800	115					
Ausserord. Aufw.		60					
PR	300	221					
	11 530		11 111		8 900		8 577
		Differenz:	-419			Differenz:	323

Abb. 1: Jahresrechnung 2024

intern lag bei der Gazette und dem Newsletter. Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass alles Offizielle aus dem Vorstand per Newsletter und über keine anderen Medien versendet wird. Ein grosses Dankeschön geht an Ruedi und Beni für die Führung der Homepage. Wir können dort fast tagesaktuell News aufschalten lassen. Über Social Media soll vor allem das externe Publikum angesprochen werden. International gibt es neu ein Committee Marketing & Fleet Development. Nick Rees möchte damit einen guten Wissensaustausch erzielen. Die Schweiz wird sich im 2025 miteinbringen. Welche Ziele Swiss Fireball darin verfolgen möchte, ist noch nicht definiert. Es geht vor allem darum, übergeordnete

Themen zu koordinieren (Bild- und Videomaterial, Kommunikationsstrategien, Klassenvermarktung, etc.)

5 Entlastung des Vorstandes

Christina liest den Bericht des Revisors stellvertretend vor und beantragt die Entlastung des Vorstands.

Der Vorstand wird einstimmig entlastet und die Jahresrechnung angenommen.

6 Regattajahr 2025

Das provisorische Programm ist im Forum publiziert und wird gezeigt.

Es ist ein sehr ausgeglichenes Programm an meist altbekannten Orten und die internationalen Wettkämpfe gehen an den meisten SwissCup Regatten vorbei.

Port Camargue findet dieses Jahr eine Woche früher statt. François informiert über den Stand. Mündlich ist alles bestätigt. Leider ist diese Jahr Ostern so spät, dass die UPCA in der Woche vor Ostern bereits voll ist. Nun wird die UPCA auch in unserer Woche parallel mit Kids betrieben werden.

In Maccagno wird an 3 Tagen gesegelt. Der Saisonhöhepunkt ist die WM am Gardasee. Da in Italien dann Sommerferien sind, empfiehlt sich eine frühe Unterkunftsbuchung.

Im September gehen wir nochmals nach Luzern, vorläufig das letzte Mal. Manu plant für das nächste Jahr ein paar neue/alte Destinationen.

Wie jedes Jahr an dieser Stelle: Bitte anmelden für Mammern!

Das Training Mammern wird definitiv am 3./4.5.25 in Mammern stattfinden. Die Organisation ist bereits aufgegleist (danke an Kuk und Ruedi), es kann wie immer stattfinden (Boote können gegen ein Entgelt von wahrscheinlich 20.- zwischen SwissCup und Training auf dem Camping stehengelassen werden). Das Programm folgt zeitnah.

7 Ehrungen

Swiss Cup

1. Platz: Claude & Ruedi
3. Platz: Sonja & Kuk
5. Platz: Christina
6. Platz: Cedric

Aktivste Juniorin: Mona (9 Regatten)

Aktivstes Mitglied: Claude (11)

Bestes Mixed Team: Kuk & Sonja

Bullitzer Preis

Roger hat eine Whatsapp-Nachricht von Jörg Nolle erhalten. Er erhebe Anspruch unter anderem auf den Bullitzerpreis (hat noch weitere Ansprüche). Roger fragt weshalb? Nolle habe Berichte geschrieben und habe als erster Star-Interviewer den Preis verdient. Was er denn dafür zahle, fragte Roger. Ja und nun ist Jörg Nolle der diesjährige Preisträger des Bullitzer Preises. Und ihr wisst nun alle: Ein guter Bericht und eine Whatsapp-Nachricht helfen.

François Schluchter,

Mr. Port Camargue

Unser Trainingslager in Port Camargue kommt nicht einfach so zustande. Viele Telefonate und Mails und das auf Französisch und über viele, viele Jahre. Nur ein Dankeschön sind wir der Meinung reicht nicht mehr aus. Der Vorstand überreicht ihm einen Gutschein zur Übernachtung im Wilerbad (Sarnersee) mit gutem Nachesen und Wellness.

8 Mitgliederbeiträge ab 2025

Wie an der letzten GV diskutiert, schlägt der Vorstand eine Erhöhung der Mitgliederbeiträge wie folgt vor:

Status	aktuell	ab 2025
Aktive	80	100
Passive	40	50
Junior:innen	50	50

Letztes Jahr an der GV wurde das angekündigt und diskutiert. Daraus resultierte, dass der Beitrag der Passiven auf CHF 50.- (statt auf 60.-) erhöht wird.

Wenn wir nicht erhöhen, wird die Ertragsrechnung jährlich mit einem Minus abschliessen. Unserer Meinung nach ist dies keine nachhaltige Vereinsführung. Weiter steigen die Kosten überall. Mit der Erhöhung kommen wir im normalen Jahr auf ein ausgeglichenes Budget. Laura präsentiert im Ausblick das Budget 2025. Die Mitgliederbeiträge sind seit über 25 Jahren konstant. V.a. die Kosten für die Gazette sind steigend.

Maya vertritt heute auch die Meinung von Ruedi: Ruedi ist gegen die Erhöhung. Wir haben heute 20'000.- Vereinsvermögen. Sie sind der Meinung, die nächsten 2–3 Jahre werden weniger Ausgaben anstehen, tiefere Kosten durch den Verkauf des MietMe, wenige Investitionen fürs WhiteMagic, keine Übersee-WM. Einen Aufschlag um 25% finden sie überrissen.

Christina meint, dass wir ja über 25 Jahre diese Mitgliederbeiträge hatten. Auch sind Einnahmen aus Sponsoring immer schwieriger. Das Argument von WM-Container ist auch ein sehr kleiner Betrag (nur alle 3 Jahre).

Kurt: Wegen Container von Barbeidos wurde vor ein paar Jahren schon kontrovers diskutiert.

Christina: Wir haben nun recht viele Junioren. Diese sollen auch entsprechend gut gefördert werden (z.B. Startgelder). Diese Förderung muss auch bezahlt werden können. Diese zusätzlichen 20.- werden kaum jemanden schmerzen.

Linus: Wirklich aktiv bei Swiss Fireball dabei sind noch vielleicht 45 Leute. Die restlichen «Aktivmitglieder» sind «aktiv» schlafend. Wecken wir mit dieser Erhöhung schlafende Hunde und riskieren Übertritte zu Passiv und Austritte?

Kuk stellt den Antrag den Beitrag Aktive auf CHF 90.- zu erhöhen. Über diesen Antrag wird abgestimmt.

Der Antrag von Kuk wird mit 24 Ja zu 5 Nein bei 10 Enthaltungen angenommen.

Anschliessend folgt die Abstimmung über die Erhöhung der Beiträge Aktive auf CHF 90.- oder auf CHF 100.-.

Die Erhöhung auf CHF 100.- wird mit 18 Ja gegenüber 14 Ja für die Erhöhung auf CHF 90.- angenommen.

Der Mitgliederbeitrag Aktive wird mit 25 Ja zu 9 Nein bei 5 Enthaltungen auf CHF 100.- angenommen.

Der Mitgliederbeitrag Passive bei CHF 50.- mit 33 Ja zu 4 Nein bei 1 Enthaltungen angenommen.

9 Budget 2025

Das Budget 2025 weist nicht viele Veränderungen auf. Der Aufwand bleibt gleich wie letztes Jahr, ohne den Containerbeitrag. Die Junior:innen-Förderung ist gleichbleibend budgetiert. Letztes Jahr wurde dem Vorstand die Kompetenz über CHF 2'000.- (unter Sonstiges) an der GV erteilt, dies ist so integriert. Die Einnahmen mit der Mitgliederbeitragsерhöhung werden gezeigt. Folgendes Budget wird vorgeschlagen (siehe Abb. 2)

Linus schlägt vor, den Beitrag an Port Camargue zu erlassen. Dieser Antrag wurde vor 2 Jahren diskutiert. Hansueli schlägt eher vor, dies zugunsten der Junior:innen zu verteilen. Der

Vorstand argumentiert, dass SF mit dieser Unterstützung auch grundsätzlich ein Zeichen für die Entwicklung der Klasse setzen möchte.

Das Budget 2025 wird einstimmig angenommen.

10 Reglemente

Fördergelder

Zur Nachwuchsförderung gibt es ein Formular zur Rückerstattung der Startgelder. Dieses kann verschieden ausgelegt werden und wurde auch im Vorstand in den letzten zwei Jahren kontrovers diskutiert. Der Vorstand hat den Auftrag zur Juniorenförderung, jedoch keine Handhabung dazu. Der Vorschlag des Reglements wurde mit der GV-Einladung verschickt und wird durch Cedric erläutert.

Ruedi meint, dass an der GV 2017 die Übernahme des gesamten Startgeldes pro Junior beschlossen wurde. Nun fragt er, warum nur noch 50% zurück-erstattet würden. Ernst schlägt vor, die Startgelderreduktion bereits in der

Aufwand	2024	2025
Administration	80	100
Gazette	2 600	2 600
Training CH	650	650
Training PC, WM	1 000	1 000
FI/Swiss Sailing	1 000	1 000
Preise	600	800
Aufwand SM	400	400
Juniorenförderung	1 000	1 000
Mietboote	1 500	750
Kontainer WM	2 000	0
Sonstiges	400	2 000
PR	300	300
	11 530	10 600

Ertrag	2024	2025 **
Beitrag Aktive *	6 400	8 600
Beitrag Passive	600	875
Inserate	900	600
Mietboot(e)	1 000	500
Verkauf Miet Me		1 000
	8 900	11 575
* inkl. Junior:innen		
** mit Beitragserhöhung		

Abb. 2: Budget 2025

Ausschreibung vorzusehen, sodass der Club die Gelder bei SF zurückfordert. Thomas schlägt vor, die Gelder vor Ort direkt in Bar auszuzahlen als Ansporn, an die nächste Regatta zu kommen. Die Junior:innen würden eine Barauszahlung zur Motivation begrüssen. Ivo weist darauf hin, dass der Aufwand des Kassiers zu berücksichtigen sei. Thomas regt generell an, dass die Verwendung des Vereinsvermögens an einer nächsten GV diskutiert werden soll. Rolf plädiert für die Übernahme der gesamten Startgelder der Junioren, als Investition in unsere Zukunft.

Selina zitiert aus dem GV-Protokoll 2017: «Die GV erteilt dem Vorstand die Kompetenz SF-Junioren finanziell zu unterstützen, z.B. durch Erlass des Startgelds». Somit war bisher nicht fix geregelt, dass 100% des Beitrages für Junior:innen übernommen wird.

Maya stellt folgenden Antrag: Den Juniorenanteil der Swiss Cup Regatten und der SM soll zu 100% durch SF übernommen werden. Dieser Antrag wird mit 23 Ja, zu 3 Nein bei 13 Enthaltungen angenommen.

Das Reglement «Fördergelder» mit der Änderung, den Juniorenanteil zu 100% zu übernehmen gemäss dem Antrag von Maya, wird mit 32 Ja, zu 0 Nein bei 7 Enthaltung angenommen.

Mietboote

Für die Vergabe des Mietboots gibt es kein Reglement, nur den Nutzungsvertrag. Mit dem Reglement soll auch hier

eine einheitliche Handhabung sichergestellt werden. Ralph erläutert den Inhalt.

Das Reglement «Mietboote» wird einstimmig und ohne Diskussionen angenommen.

11 Wahlen Vorstand

Im Turnus von zwei Jahren stellen sich Cedric und Ralph als Co-Präsidenten und Laura und Tobi für die Medien zur Wiederwahl.

Alle vier werden einstimmig wiedergewählt.

Die übrigen Vorstandsmitglieder wurden letztes Jahr gewählt.

12 GV 2026

Ort und Datum der GV 2026 ist noch offen.

Der ZSC war etwas mühsam mit der Organisation. Trotzdem würden wir gerne wieder eine Wechselortschaft einbringen. Thalwil und Luzern würde uns das Clubhaus gratis zur Verfügung stellen. Nach kurzer Diskussion hat jeder Ort seine Vor- und Nachteile. Die Wahl liegt beim Vorstand.

Der Vorstand fragt die Mitglieder, welcher Tag für eine GV gut geeignet ist. Die Umfrage ergibt eine deutliche Mehrheit für den Samstag.

13 Diverses

Antrag Ehrenmitgliedschaft

Maya und Ruedi stellen den Antrag, Christina als Ehrenmitglied aufzunehmen. Zusammenfassung Laudatio:

Christina ist ein Seemädchen vom Zürichsee. Sie hat dort auf dem 420er segeln gelernt und schon jung im Ausland gesegelt. Mit 18 war sie an ihrer ersten Fireball Regatta. 1977 kaufte sie ihren ersten Fireball «Calimero». 1979 erwarb sie einen neuen Fireball «Nepomuk». Dazu kam ihr neuer Freund Urs zur richtigen Zeit – ein versierter Bastler. Bis in die 80er Jahre segelte sie den Nepomuk intensiv. Dann bestellt sie 2004 bei Duvoisin ihren «Fuchur». 2018 krönt sie sich zur Schweizermeisterin. Christinas Segelvirus ist sehr ansteckend. Auch in Italien leistet sie «Entwicklungshilfe». Bei SF war sie in verschiedenen Ämtern aktiv: 1983 – 1990 Kassierin, 2008 – 2022 Gazette Redaktion, seit 2019 Organisation Übersee Container und Mithilfe bei der Organisation von Port Camargue. 2017 – 2023 hat sie das Steuer als FI Commodore in die Hand genommen und eine harmonische FI mit Zusammenhalt erreicht. Noch immer führt sie zu Ende was angefangen wurde. Herzlichen Dank Christina!

Christina wird einstimmig als Ehrenmitglied aufgenommen (3 Enthaltungen). SF überreicht ihr einen pinken «Fire-Ball», einen Gutschein für Kulinarik und Wellness. Christina bedankt sich herzlich für die schönen Worte und die Wertschätzung.

Quagga

Ralph war an einer Fortbildung und informiert über die Umsetzung des

Schutzkonzepts für nautische Anlässe. Wir haben eine Kontroll- und Reinigungspflicht mit Hochdruck und Heisswasser. Noch sind die genauen Bestimmungen nicht publiziert. Dies bedeutet wahrscheinlich, dass wir die Boote zuhause reinigen müssen. Schlussendlich wird die Neobiotaproblematik zunehmen und diese Regelungen wahrscheinlich weitergeführt werden. Wir werden mitmachen müssen und uns daran halten, sonst werden diese Ausnahmeregelungen wahrscheinlich wieder ausgesetzt.

Ralph legt Infoflyer auf. Vielen Dank an Ralph für seine Informationen. Zudem soll in einer der nächsten Gazettes ein Infobeitrag zu Quaggamuscheln folgen.

Bootsentwicklung

Wir zeigen die aktuellen Bilder vom neuen Boot von Windermark Fireball. Winder und Weathermark haben für das Neudesign zusammengespant. Details z.B. zur Bestellung, Kosten und Import kennen wir noch nicht, werden wohl aber in den nächsten Monaten geklärt werden können.

Rolf und Zora offerieren Apéro und Nachtessen als Dank für die herzliche Aufnahme in der Fireball-Klasse. Herzlichen Dank euch beiden!
Cedric schliesst die GV 2025.

Rupperswil, 25.03.2025
Selina Zehnder

Link zum neuen
SM-Reglement →



NEUES SM REGLEMENT

Im vergangenen November wurde an der Swiss Sailing GV ein neues SM Reglement für eine dreijährige Testphase angenommen. Dies hat Auswirkungen auf unsere Klasse. Ruedi hat sich für euch intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt.

Das Ziel des Reglements ist es, einfach und effizient die Mindestanforderungen einer Schweizermeisterschaft zu definieren. Es ersetzt ab sofort das bisherige, lange gültige SM Reglement. Es ändern mehrere Punkte zum Teil massiv. Die grösste Änderung ist wohl der Wegfall der SM-Qualifikation der Klasse. Bis anhin wurde dazu die Anzahl der Starts an Klassenregatten während einer Saison über drei Jahre hinweg beobachtet und gezählt. Nur die Klassen, die die geforderte Minimalzahl in dieser Periode 2 mal erreichten und damit diese Qualifikations-Hürde schafften, waren berechtigt, jährlich eine Schweizermeisterschaft auszutragen. Das fällt nun weg.

Wie kommen Klassen zu einer SM?

Es ist neu nur noch ein fristgerechter Antrag nötig und die berechtigte Annahme, die geforderte Anzahl von SUI Teilnehmenden zu erreichen. Die Bewilligung zur Durchführung erteilt die

Geschäftsleitung von Swiss Sailing. Als SUI gilt weiterhin, wer Mitglied eines Schweizer Segelclubs ist und damit die Swiss Sailing Lizenz besitzt.

Die **Mindestanzahl an teilnehmenden Schweizer Booten** (= bootsverantwortliche Person ist SUI) an einer SM muss wie nachfolgend erfüllt sein:

- Kategorie 1 - Ein-/Mehrrumpfboote ≤ 20 Fuss (6.01 Meter): 18 Boote
- Kategorie 2 - Ein-/Mehrrumpfboote ≤ 1000 kg und > 20 Fuss: 15 Boote
- Kategorie 3 - Ein-/Mehrrumpfboote > 1000 kg und > 20 Fuss: 12 Boote

Demzufolge gilt für die Fireballs weiterhin die Mindestanzahl von 18 SUI Booten.

Was macht eine SM gültig?

Die SM muss mindestens über 6 Läufe an drei aufeinander folgenden Tagen ausgeschrieben sein. Für eine gültige SM sind weiterhin mindestens 4 abgeschlossene Wettfahrten nötig. Dabei

muss in jedem Lauf die geforderte Mindestanzahl SUI-Boote starten (siehe Infobox für Auslegung von Seiten Swiss Sailing).

Bis jetzt galt, dass in mindestens 4 Läufen die Mindestanzahl der SUI-Boote ins Ziel gekommen sein musste. Diese neue Forderung hätte unsere SM in Silvaplana 2023 ungültig werden lassen, weil es in den 12 Läufen viele DNS gegeben hatte.

Wer kann Schweizermeister:in werden?

Alle Teilnehmenden? Nein, das ändert sich. Es können nur noch SUI Teams Schweizermeister*in werden, d.h. das erste Boot mit ausschliesslich SUI Crew (ansonsten ist man Gewinner:in der Schweizermeisterschaft). Doch auch hier tut sich etwas, siehe Infobox.

Was sind die Auswirkungen?

Das neue Reglement bewirkt, dass die Anzahl von Booten an den Swiss Cup Regatten nicht mehr zwingend mindestens 15 sein muss. Es wäre allerdings schön, wenn unsere Regatta-präsenz wie in der vergangenen Saison konstant bleibt und wir die Clubs, die für uns Regatten austragen, weiterhin mit zahlreichem Erscheinen belohnen!

Wir haben bei **Dominik Haitz, Ressortleiter Racing bei Swiss Sailing** nachgefragt, ob die **Mindestanzahl von Booten** wirklich bei allen Läufen zu Stande kommen muss oder die mündliche Aussage von Lucas Landolt (ehem. Präsident Swiss Sailing) gilt, nach welcher die Regel so ausgelegt wird, dass die Mindestanzahl in mindestens 4 Läufen erreicht werden muss.

Die *kurze* Antwort: Es müssen nur 4 sein.

Die *etwas kompliziertere* Antwort: Die Swiss Sailing Geschäftsleitung ist sich bewusst, dass das SM-Reglement nicht sauber geschrieben ist und plant eine 'Auslegung/ Interpretation' der Regel zu schreiben, in welcher die mind. 4 Läufe festgehalten sind.

Im gleichen Zuge hat er uns auch informiert, dass die **Titelvergabe und Auszeichnung** angepasst werden soll. Die Formulierung steht noch nicht, aber im Sinne von: *Der Titel «Schweizermeister» wird dem erstplatzierten Boot (schweizerisch oder ausländisch) verliehen.* Das würde der bisherigen Handhabung entsprechen.

Die geplanten Anpassungen nehmen wir sicherlich gerne so zur Kenntnis!

die vollständigen
class Rules



NEUE CLASS RULES

Seit dem 17. Februar 2025 sind die überarbeiteten Class Rules gültig. Damit gibt es im Bootsbau neue Optionen, die sich zu einem Grossteil in den neusten Schiffen von Windermark (Weathermark & Winder Boats) zeigt.

In einem ersten Schritt wurden die alten Klassenregeln auf die Formulierungs-Anforderungen von World Sailing angepasst. Dabei ist an Boot und Segeln nichts verändert worden. Im zweiten Schritt wurden im Deckbereich ein paar grössere Änderungen vorgenommen, die vorgängig breit diskutiert, wohl überlegt und schliesslich per internationale Abstimmung abgesegnet wurden. Sie können das Aussehen des Cockpits deutlich ändern. Wichtig: Am Rumpf, inklusiv Gewicht, wurde nichts verändert.

Die relevanten Änderungen

R 8.1g & 9.2.2 **Carbon als Baumaterial** ist nun erlaubt mit folgender Spezifikation: *Modulus of elasticity no more than 250 GPa (Giga Pascal).*

Der E-Modulus bezeichnet den Steifigkeitsfaktor eines Kunststoffes. Er wird meist in MPa (Mega Pascal) oder GPa (Giga Pascal) ausgedrückt. Je höher

der E-Modul-Wert, desto steifer ist das Material.

Hinweis Carbon Spibäume: Die vor Februar 2025 produzierten und gekauften Spibäume bleiben auf jeden Fall legal. (Es haben alle bekannten Hersteller bestätigt, dass sie kein höherwertiges Carbon als gefordert verwenden haben. Auch Thomi Gautschi.)

R 9.7.1 **Achtertanklänge:** bis jetzt zwischen 749mm und 1060mm. Boote vor 10.2.2025 bleiben legal.

R 9.7.1a (neu): Achtertanklänge für Boote ab 10. Februar 2025: 537mm bis 846mm. Ältere Boote dürfen dementsprechend umgebaut werden.

R 9.9.3 An der **Innenseite der Seitentanks** darf eine Abschrägung mit einer maximalen Breite von 60mm angebracht sein.

R 9.9.5 Neu dürfen die **Spischoten durch Rohre** (Innendurchmesser

max. 20mm) wasserdicht durch den Achtertank geführt werden.

R 9.9.6 Neu dürfen die **Fockschotklemmen und Umlenkrollen** ins Seitendeck eingelassen sein.

R 10.1 Neu dürfen **Wantenverstellungen** ins Cockpit umgelenkt werden.

R 17.6.5 Neu muss **am Mast eine Stoppeinrichtung** sein, die verhindert, das Grosseegel über die oberste Messmarke zu ziehen, wie in 17.6.4 verlangt. Nicht nötig, wenn das Grossfall an einer Hakenplatte oder oben in einem Schloss fixiert ist.

R 18.4.1 Neu muss **im Baum eine Stoppeinrichtung** sein, die verhindert, das Unterliek über die Messmarke zu strecken, wie in 18.4 verlangt.

R 19 **Max. 2 Spibäume** sind erlaubt.

R 20 Sails: Appendix 5, A1.4 **Spi**: Neu keine Segelnummer und keine Nationen-Buchstaben mehr nötig.

Einige Neuerungen in den Regeln wurden beim ersten Fireball mit neuem Decklayout umgesetzt (siehe Abb.)

Ruedi





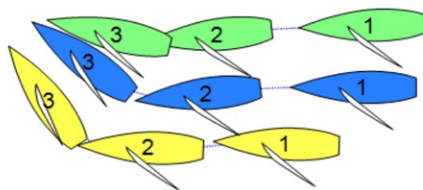
NEUERUNGEN 2025-2028 WETTFAHRTREGELN

Nach den olympischen Spielen ist es üblich, dass die Revision der Wettfahrtregeln (Racing Rules of Sailing = RRS) im Jahr danach für die folgende Olympiade (= 4 Jahre) in Kraft treten. Das ist 2025 nun der Fall.

Die neuen Regeln 2025 – 2028 beinhalten viele Änderungen in der Formulierung und Struktur, die jedoch nur in wenigen Fällen in Regatten praktische Auswirkungen haben werden, sondern nur dem leichteren Verständnis dienen sollen. Ebenso sind einige Begriffe neu definiert worden mit dem Ziel der Vereinfachung.

Die für uns wesentlichen Änderungen und ein wirklicher Game Changer:

auf den es Anspruch hat, braucht nichts tun, um eine Berührung zu vermeiden, bis klar ist, dass das andere Boot sich nicht freihält oder keinen Raum oder Bahnmarken-Raum gibt.



WR 14 Berührung vermeiden

Wenn es vernünftigerweise möglich ist, muss ein Boot

- (a) eine Berührung mit einem anderen Boot vermeiden,*
- (b) keine Berührung zwischen Booten verursachen, und*
- (c) keine Berührung zwischen einem Boot und einem Gegenstand, der vermieden werden soll, verursachen. Ein Boot das Wegerecht hat oder innerhalb des Raums oder Bahnmarken-Raums segelt,*

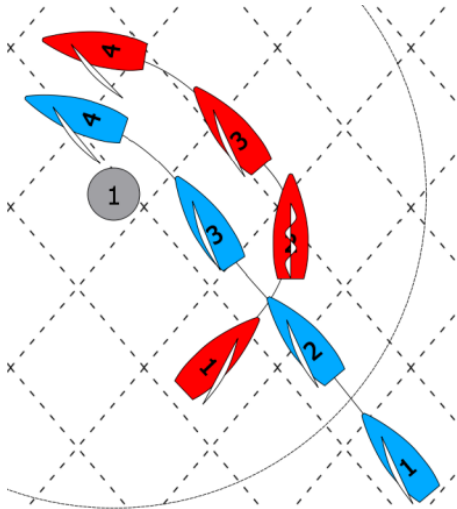
Wegen neu zugefügtem (b) kann Gelb - auch wenn es keine Berührung mit Blau hatte - bestraft werden. Genauso, wenn ein Gegenstand (c) involviert ist. Die Absicht der Regel-Autor:innen ist klar: Es sollen weniger Berührungen provoziert werden!

WR 17 Auf gleichem Schlag – richtiger Kurs

Wenn ein zuerst klar achteraus liegendes Boot mit einem Boot auf

gleichem Schlag innerhalb eines Abstandes von zwei seiner Rumpflängen in Lee überlappt, darf es nicht höher als seinen richtigen Kurs segeln, solange die Boote auf gleichem Schlag und innerhalb dieses Abstands überlappt bleiben, außer es segelt dadurch unverzüglich achteraus des anderen Bootes. ~~Diese Regel gilt nicht, wenn die Überlappung beginnt, während das Luvboot verpflichtet ist, sich nach Regel 13 freizuhalten.~~

Der letzte Satz ist weggefallen, was die Situation geringfügig ändern wird:



In diesem Fall wäre nach den alten Regeln Blau nicht der Regel 17 unterlegen und hätte luvén können. Jetzt muss Blau in Position 3 auf seinen richtigen Kurs gehen.

Die **Definition „Richtiger Kurs“** ist ebenfalls umformuliert worden:

Ein Kurs, den ein Boot wählen würde, um den Schenkel, auf dem es sich seiner Meinung nach befindet, so schnell wie möglich zu beenden (und nicht mehr: [...]) so schnell wie möglich durchs Ziel zu gehen), wenn die anderen Boote, auf die sich die Regel bezieht, nicht anwesend wären. Ein Boot hat vor seinem Startsignal keinen richtigen Kurs.

WR 18 Raum an Bahnmarken – Der Game Changer!

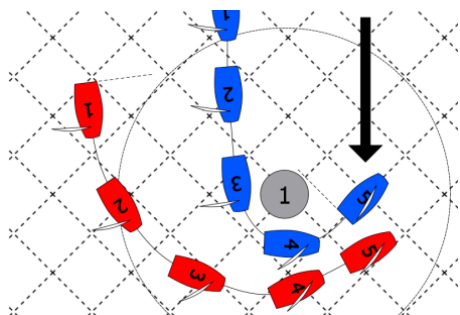
Die Regel 18, die das Raumgeben an Bojen regeln soll, wurde stark umstrukturiert und -formuliert. Der neue Wortlaut klärt Interaktionen der an der Bahnmarke ankommenden Boote genauer. Dies soll zukünftig Stau, Diskussionen und Proteste reduzieren.

WR 18.2 Bahnmarken-Raum geben

- (a) Wenn das erste von zwei Booten die Zone erreicht,
- (1) und sofern die Boote überlappen, muss das zu diesem Zeitpunkt außen liegende Boot anschließend dem innen liegenden Boot Bahnmarken-Raum geben.
 - (2) und sofern die Boote nicht überlappen, muss das Boot, das zu diesem Zeitpunkt die Zone noch nicht erreicht hat, anschließend dem anderen Boot Bahnmarken-Raum geben. Wenn ein Boot nach dieser Regel verpflichtet ist, Bahnmarken-Raum

zu geben, muss es dies so lange tun, wie diese Regel gilt, auch wenn später die Überlappung gelöst oder eine neue Überlappung entsteht.

- (b) Die Regel 18.2(a) hört auf zu gelten, wenn das Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum mit dem Bug durch den Wind geht oder die Zone verlässt.
- (c) Wenn Regel 18.2(a) nicht gilt und die Boote überlappen, muss das außen liegende Boot dem innen liegenden Boot Bahnmarken-Raum geben.
- (d) Erlangte ein Boot von klar achteraus oder durch eine Wende auf der Luvseite des anderen Bootes eine innere Überlappung und ist ab dem Zeitpunkt des Beginns der Überlappung das außen liegende Boot nicht in der Lage, Bahnmarken-Raum zu geben, so gilt Regel 18.2(a) und 18.2(c) nicht zwischen ihnen.
- (e) Gibt es berechtigten Zweifel, ob ein Boot eine Überlappung rechtzeitig hergestellt oder gelöst hat, ist anzunehmen, dass es dies nicht tat.



Zwischen Blau und Rot besteht keine Überlappung. Blau erreicht die Zone zuerst. Blau kann nun ohne Diskussion Raum an der Boje beanspruchen! Wer zuerst die Zone erreicht, hat Vorfahrt.

WR 18.3 Wenden in der Zone

Wenn ein Boot in der Zone einer Bahnmarke, die an Backbord zu lassen ist, mit dem Bug durch den Wind geht von 'Wind von Backbord' auf 'Wind von Steuerbord', gilt Regel 18.2 nicht zwischen ihm und einem Boot auf 'Wind von Steuerbord', das die Bahnmarke anliegen kann.

Wenn das andere Boot seit Erreichen der Zone auf 'Wind von Steuerbord' war, darf das Boot, das mit dem Bug durch den Wind gegangen ist

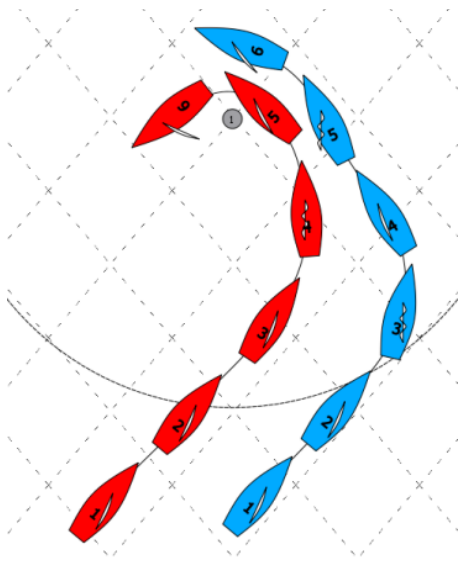
- (a) nicht das andere Boot veranlassen, höher als am Wind zu segeln, um eine Berührung zu vermeiden, und
- (b) muss diesem Boot Bahnmarken-Raum geben, wenn es eine innere Überlappung zu ihm erhält.

Wenn das andere Boot auf 'Wind von Steuerbord' die Zone erreicht hat, gilt für Rot, was bisher schon galt: Rot darf das andere Boot nicht veranlassen, höher als am Wind zu segeln.

Definition Bahnmarken-Raum

Raum für ein Boot

- (a) um zur Bahnmarke zu segeln, wenn sein richtiger Kurs ist, nahe an der Bahnmarke zu segeln



(b) die Bahnmarke an der vorgeschriebenen Seite zu runden oder zu passieren

(c) und sie achteraus zu lassen

Anstelle des bisherigen Zusatzes „wie zum Absegeln der Bahn notwendig“ steht nun (c): Bahnmarken-Raum ist fertig, wenn die Boje mit dem Heck passiert ist.

WR 19.2 Raum geben an einem Hindernis

(a) Ein Boot mit Wegerecht kann wählen, ob es ein Hindernis auf seiner Backbord- oder Steuerbordseite passieren will. Wenn ein Wegerechtboot seinen Kurs bei der Wahl auf welcher Seite es passieren will, ändert, muss es dem anderen Boot Raum zum Freihalten geben.

19.2(a) ist kein Game Changer. Die Änderung und der eingefügte zweite

Satz sind nur Verdeutlichung, für was bis anhin schon galt.

WR 20 Raum zum Wenden an einem Hindernis

20.1 Zuruf

Ein Boot kann durch Zurufen Raum verlangen, um zu wenden und einem auf gleichem Schlag segelnden Boot ausweichen zu können, indem es *‘Room to tack’* ruft. [...]

20.2 Zuruf

(c) Ein angerufenes Boot muss reagieren, indem es entweder so bald wie möglich wendet oder sofort antwortet: *‘You tack’* und dann dem rufenden Boot den Raum gibt um zu wenden und ihm auszuweichen. [...]

Neu ist der zwingende Wortlaut der Zurufe. Allerdings können sie auch mit gleichen Worten in einer anderen Sprache gemacht werden, sofern davon ausgegangen werden kann, dass sie verstanden werden* (siehe Introduction: Hails).

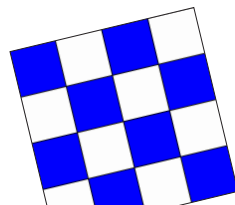
Der Gebrauch der Flagge N (Abbruch) ist neu definiert, analog zum Hilfsstander AP (Verschiebung):

N: Alle laufenden Rennen sind abgebrochen.

N über H: Alle laufenden Rennen sind abgebrochen. Weitere Signale an Land.

N über A: Alle laufenden Rennen sind abgebrochen. Keine weiteren Rennen heute.

genau, das ist →
die Flagge N



GEKOMMEN UM ZU BLEIBEN

DIE QUAGGAMUSCHEL

Spätestens seit letzter Saison sind die Quaggamuscheln eines der ganz grossen Themen in der Schweizer Segelwelt. Deshalb haben wir uns mit Julie Conrads, die an der Eawag zum Thema Quaggamuscheln doktoriert, unterhalten.

Im Laufe der Saison haben sich bei uns so einige Frage angesammelt, auf die wir Teils sehr widersprüchliche Antworten erhalten haben. Vielen Dank, dass du dir die Zeit für uns und unsere Frage nimmst Julie. Die erste Frage ist vielleicht nicht so relevant, aber interessieren tut es uns trotzdem: Erkennt man eine Quaggalarve von blossen Auge?

Nein, Quaggamuschellarven sind mikroskopisch klein. Sie messen nur etwa 70 bis 400 Mikrometer und sind damit für das menschliche Auge nicht sichtbar. Nur mit einem Mikroskop lassen sich diese Larven erkennen und eindeutig identifizieren.

Ihre Winzigkeit ist einer der Gründe, warum sie so leicht unbemerkt von einem Gewässer ins nächste verschleppt werden können, zum Beispiel im Restwasser von Booten oder Ausrüstungen.

Wie kann man das Vorkommen von Quaggamuscheln in Seen nachweisen?
Das Vorkommen lässt sich auf verschiedene Weise nachweisen:

- Planktonproben: Mit speziellen Netzen wird Wasser aus dem See entnommen und unter dem Mikroskop auf Larven untersucht.
- DNA-Analyse (eDNA): Dabei wird Umwelt-DNA aus Wasserproben analysiert, um festzustellen, ob genetisches Material der Quaggamuschel vorhanden ist – eine sehr sensitive Methode.
- Taucheruntersuchungen und Siedlungskörper: Fachleute überprüfen Seeufer und Infrastrukturen wie Wasserrohre oder Reusen visuell auf erwachsene Muscheln.

Worst und Best Case Szenario in 10 Jahren?

Worst Case: In zehn Jahren könnten Quaggamuscheln fast alle grösseren Seen der Schweiz besiedelt haben.

Ihre starke und schnelle Vermehrung würde zu ökologischen Veränderungen führen, etwa durch das Filtrieren grosser Mengen Plankton, was die Nahrungsgrundlage vieler Fischarten schwächt. Zusätzlich verstopfen sie Einlassrohre von Wasserkraftwerken, Trinkwasserversorgungen oder Kühlsystemen, mit hohen wirtschaftlichen Folgen. Die Kosten für Reinigung und Schutzmassnahmen könnten in die Millionen gehen.

Best Case: Durch konsequente Prävention, gezielte Kontrollen und einheitliche Reinigungsmassnahmen gelingt es, die Ausbreitung deutlich zu verlangsamen. Einige empfindliche oder isolierte Seen bleiben frei von Quaggamuschneln. Die Schäden an Infrastruktur und Ökosystemen bleiben begrenzt. Je länger nicht betroffene Seen "quaggafrei" bleiben, desto mehr Zeit wird gewonnen, um Massnahmen zum Schutz von Infrastruktur und Ökosystem zu verbessern.

Gibt es irgendeinen positiven Aspekt der Quaggamuschneln in unserem Ökosystem?

Quaggamuschneln können theoretisch positive Effekte haben, etwa durch die Verbesserung der Wassertransparenz: Sie filtern grosse Mengen Wasser und reduzieren so das Algenwachstum. In einigen Gewässern hat dies zu klarem Wasser geführt. Allerdings ist dieser Effekt trügerisch: Das Ökosystem wird gestört, und es profitieren meist

nur bestimmte Arten, oft auf Kosten einheimischer Biodiversität. Der Gesamteffekt ist daher aus ökologischer Sicht überwiegend negativ.

Gibt es Seen in der Schweiz, die auf Grund ihrer Eigenschaften ziemlich sicher nie Quaggamuschneln haben werden?

Es gibt tatsächlich Seen, bei denen das Risiko deutlich geringer ist:

- Hochgelegene Bergseen mit tiefen Temperaturen, kurzer Vegetationsperiode und niedrigem Nährstoffgehalt bieten für Quaggamuschneln weniger geeignete Lebensbedingungen.
- Stauseen mit stark schwankendem Wasserspiegel oder sehr schneller Wassererneuerung (z. B. durch starke Zuflüsse) sind ebenfalls weniger attraktiv. Allerdings bedeutet „geringes Risiko“ nicht „keine Gefahr“ unter veränderten Bedingungen könnten auch solche Seen irgendwann betroffen sein. Deshalb ist auch hier Vorsicht geboten.

In welchem Lebensstadium sind die Quaggamuschneln besonders gefährlich für die Übertragung in andere Gewässer?

Das gefährlichste Stadium für die Verbreitung ist das Larvenstadium (Veliger). Diese winzigen Larven schwimmen im freien Wasser und sind kaum zu entfernen, da sie nicht sichtbar und widerstandsfähig sind. Sie können leicht in Wasseransammlungen, in

Booten, Kühlkreisläufen oder Segelausrüstung überleben. In der kurzen Zeit von 5 bis 6 Stunden, in denen ein Boot auf dem Wasser ist, können sich zwar keine Muscheln festsetzen, aber Wasser mit Larven kann dennoch unbemerkt transportiert werden.

Wie lange können die Larven im Trockenen überleben? Würde es ausreichen, wenn unser Boot zwischen den Regatten genügend lange trockenstehen würde?

Auch wenn Quaggamuschellarven auf trockenen Oberflächen nach einigen Tagen absterben können, ist das reine Trocknenlassen nicht die empfohlene Massnahme, um eine Übertragung zu verhindern. Der Grund: Es lässt sich nie vollständig garantieren, dass sämtliche Wasserreste und feuchte Stellen am Boot, in Hohlräumen, Schläuchen oder Planen wirklich vollständig getrocknet sind. Selbst kleinste Wasseransammlungen können Larven enthalten und zur Verbreitung beitragen.

Daher raten wir ausdrücklich davon ab, sich allein auf das Trocknen zu verlassen. Die empfohlenen Reinigungsannahmen des jeweiligen Kantons haben Vorrang. In der Regel verlangen sie eine Kombination aus Hochdruck- und Heisswasserreinigung, da nur so die Larven zuverlässig entfernt bzw. abgetötet werden, selbst an schwer zugänglichen Stellen.

Wir empfehlen daher dringend, die offiziellen Vorgaben konsequent

umzusetzen, um einen aktiven Beitrag zum Schutz unserer Gewässer zu leisten.

Warum ist es wichtig, dass Heisswasser verwendet wird? Reicht Hochdruck nicht aus, um die Larven abzuspielen? Hochdruck allein entfernt nur sichtbare Verschmutzungen, aber viele Larven und juvenile Muscheln haften sehr fest oder verstecken sich in Spalten. Heisswasser über 60 °C tötet die Larven zuverlässig ab, auch in unzugänglichen Bereichen. Deshalb ist die Kombination aus Hochdruck und Heisswasser die sicherste Methode, um eine Verschleppung zu verhindern. Sie wird deshalb auch in offiziellen Empfehlungen und Vorschriften verwendet.

Es gibt ja verschiedene Neophyten in unseren Gewässern, weshalb sind Quaggamuscheln so viel präsenter in der Politik und den Medien?

Das stimmt, es gibt viele weitere invasive Arten in Schweizer Gewässern, z. B. die Zebramuschel, die Signalkrebse, grosser Höckerflohkrebs oder bestimmte Wasserpflanzen wie das Krause Laichkraut. Allerdings sind Quaggamuscheln aktuell besonders präsent, weil sie:

- extrem invasiv sind,
- grosse wirtschaftliche Schäden anrichten (z. B. in Wasserkraftanlagen),
- sich rasant verbreiten und schwer zu bekämpfen sind,

- sowie sichtbare Auswirkungen auf Ökologie und Wasserqualität haben. Ihr „medialer Erfolg“ ist daher leider die Folge ihrer biologischen Effizienz. Man fragt sich vielleicht, warum die Zebrauschel medial nie so viel Aufmerksamkeit erhalten hat wie jetzt die Quaggamuschel. Der Unterschied liegt in mehreren entscheidenden Punkten: Zebrauscheln besiedeln vor allem steinige und harte Oberflächen und kommen in vergleichsweise geringeren Mengen vor. Im Gegensatz dazu kann sich die Quaggamuschel auch auf weichem Sediment ansiedeln – und damit auf einem viel grösseren Teil des Seegrundes. Das grösste Problem aber betrifft unsere Trinkwasserversorgung: Als die Wasserfassungen in den Schweizer Seen geplant wurden, ist man davon ausgegangen, dass invasive Muscheln nicht in grossen Tiefen vorkommen. Deshalb wurden viele Trinkwasserleitungen in Tiefen von etwa 60 Metern verlegt – weit unterhalb der maximalen Lebenszone der Zebrauschel, die normalerweise nur bis ca. 20 Meter Tiefe vorkommt. Die Quaggamuschel jedoch besiedelt Tiefen von über 300 Metern, wie man etwa im Genfersee beobachtet hat. Dadurch können nun auch unsere tiefen Wasserfassungen massiv befallen werden, was ganz neue Herausforderungen mit sich bringt. Weil Quaggamuscheln solche Tiefen nutzen können, ist ihre Gesamtpopulation im See ungleich grösser, und damit auch ihr Einfluss auf

Ökosysteme und Infrastruktur deutlich gravierender als bei der Zebrauschel. Das zwingt uns dazu, neu zu denken, insbesondere in Bezug auf unsere Versorgung mit sauberem Trinkwasser und die technische Planung künftiger Wasserfassungen.

Gibt es etwas zu den Quaggamuscheln, das du uns noch weitergeben möchtest/kannst, wonach wir nicht gefragt haben?

Ja, vielleicht zwei wichtige Punkte: Prävention ist der wichtigste Hebel. Sobald Quaggamuscheln einmal in einem See sind, lassen sie sich praktisch nicht mehr ausrotten. Darum ist jede Massnahme, die ihre Verbreitung verhindert – sei es Reinigung, Trocknung oder Aufklärung – entscheidend.

Koordination über Kantonsgrenzen hinaus ist essenziell. Da sich Quaggamuscheln nicht an Verwaltungsgrenzen halten, braucht es eine nationale Strategie und enge Zusammenarbeit aller Akteure: Behörden, Wassernutzer, Vereine, Sportlerinnen und Sportler.

Zur Person

Julie Conrads ist PhD Studentin an der Eawag, dem Wasserforschungsinstitut der ETH. Sie forscht und schreibt ihre Doktorarbeit zur Biologie, Ökologie und Anpassungsmechanismen von Quagga-Muscheln in Schweizer Seen.

DUVOISIN NAUTIQUE

& SPORTS

Alles für Ihr Boot und für Sie



www.duvoisinnautique.ch



tedag

Ihr

TEDAG Dichtungstechnik
und Industriebedarf AG

Innovations Partner

Dichtungssysteme – von
der Idee zum Endprodukt

www.tedag.ch

+41 52 212 06 45

info@tedag.ch

CH-8400 Winterthur

SCHWEIZ

Einschreibung ist offen für
Swiss Cup Mammern
Swiss Cup Beinwil am See
Swiss Cup Thun
Swiss Nationals Neuenburg
Swiss Cup Sihlsee
Swiss Cup Walensee

Hast du selber kein Boot oder suchst noch Crew? Melde dich bei Manu unter regatta@fireball.ch, sie hilft gerne weiter und hat oft einen passenden Kontakt zur Hand.

TRAINING SCHWEIZ

Mammern 2025

3./4. Mai, Interessierte wenden sich an supidu@bluewin.ch

Das internationale Training in Frankreich war für dich zu lange oder zu weit weg? Kein Problem: Ruedi & Kuk organisieren dieses Jahr wieder ein Trainingsweekend in der Schweiz!

INTERNATIONAL

WM Lago di Garda 2025

22.–30. Aug, das Saisonhighlight!



Informationen
← Garda 2025

Die Campingplätze sind schon sehr gut ausgelastet, wir raten euch schon jetzt eure Unterkunft zu organisieren.





FAST – FUN – FRIENDLY

SWISS FIREBALL-MITGLIED, SCHON ANGEMELDET?

**Weitere Informationen und Anmeldung auf fireball.ch
oder nimm mit unserem Sekretariat Kontakt auf!**

DEIN BOOT FÜR EIN JAHR

Der ideale Einstieg in die Klasse und das Regattasegeln:

Swiss Fireball vermietet jede Saison ein Regattaboot an Juniorinnen, Einsteiger oder erfahrene Taktikfüchse. Auf dich wartet eine aktive, segelbegeisterte Klasse mit **10–12 Schweizer Regatten inklusive Schweizermeisterschaft, dazu EM, WM und Trainingsmöglichkeiten im In- und Ausland.**

Mehr Informationen findest du auf fireball.ch oder melde dich direkt bei unserem Sekretariat, es finden sich immer Lösungen!

Präsidium

praesidium@fireball.ch

Cédric Landerer / Ralph Landerer

Sekretariat & Postadresse

sekretariat@fireball.ch

Selina Zehnder

Höhenweg 15

5102 Ruppenswil

Kasse

kasse@fireball.ch

Caroline Neuhaus

CH32 0900 0000 8006 1962 5

Swiss Fireball

Feldweg 21 A

8134 Adliswil

Regatten

regatta@fireball.ch

Manuela Liechti

Gazette & Medien

gazette@fireball.ch

medien@fireball.ch

Laura Markwalder / Tobias Frey

Web

fireball.ch

📘 facebook.com/swissfireball

📷 instagram.com/swissfireball

							1	2	
MAR	3	4	5	6	7	8	9		GV SCH Beinwil am See 8.3.
	10	11	12	13	14	15	16		
	17	18	19	20	21	22	23		
	24	25	26	27	28	29	30		
	31	1	2	3	4	5	6		SUI Training Port Camargue 6.–11.4.
APR	7	8	9	10	11	12	13		
	14	15	16	17	18	19	20		
	21	22	23	24	25	26	27		Swiss Cup Mammern 27.–28.4.
	28	29	30	1	2	3	4		
MAY	5	6	7	8	9	10	11		Swiss Cup Beinwil 10.–11.5.
	12	13	14	15	16	17	18		Swiss Cup Thun 17.–18.5.
	19	20	21	22	23	24	25		ITA Nationals San Remo 23.–25.5. ¹
	26	27	28	29	30	31	1		¹ UK Nationals Looe 24.–27.5.
JUN	2	3	4	5	6	7	8		SM Neuenburg 6.–9.6.
	9	10	11	12	13	14	15		
	16	17	18	19	20	21	22		
	23	24	25	26	27	28	29		Swiss Cup Sihlsee 28.–29.6.
JUL	30	1	2	3	4	5	6		
	7	8	9	10	11	12	13		Swiss Cup Walensee 12.–13.7. ²
	14	15	16	17	18	19	20		² FRA Nationals Douarnenez 9.–12.7.
	21	22	23	24	25	26	27		SUI-ITA Cup Maccagno 25.–27.7.
	28	29	30	31	1	2	3		
AUG	4	5	6	7	8	9	10		IRL Nationals Fenit 8.–10.8.
	11	12	13	14	15	16	17		
	18	19	20	21	22	23	24		WM Arco, Gardasee 22.–30.8.
	25	26	27	28	29	30	31		
SEP	1	2	3	4	5	6	7		Swiss Cup Luzern 6.–7.9.
	8	9	10	11	12	13	14		
	15	16	17	18	19	20	21		Swiss Cup Murten 20.–21.9.
	22	23	24	25	26	27	28		CZE Nationals Nove Mlyny 25.–28.9.
	29	30	1	2	3	4	5		Swiss Cup Romanshorn 4.–5.10.
OKT	6	7	8	9	10	11	12		
	13	14	15	16	17	18	19		
	20	21	22	23	24	25	26		
	27	28	29	30	31	1	2		Swiss Cup Thalwil 1.–2.11.
NOV	3	4	5	6	7	8	9		FRA Riviera Cup St. Raphaël 8.–9.11.
	10	11	12	13	14	15	16		
	17	18	19	20	21	22	23		
	24	25	26	27	28	29	30		Eiserne Konstanz 29.11.

KEHRSEITE

Eine Idee, wo und wann dieses Bild aufgenommen wurde? Gefunden bei Urs im wohl umfangreichsten Fireball Bildarchiv der Welt auf vet-sailing.ch.

