

Carneval Trinidad 2015

Samstag 7. Februar bis Samstag 21. Februar 2015 Martinique – Trinidad – Martinique



Ich habe ein **Facebook** Konto und würde mich wirklich freuen, wenn möglichst viele die Bilder und Beiträge **liken** oder noch besser **teilen** würden.

Träumst Du auch von türkisblauem Meer, schnittigen Segelbooten, Sonnenschein, lauen Nächten, Palmen, unbewohnten Inseln, einsamen Sandstränden, kräftigem Rum, süffigen Drinks, kreolischem Essen und den heissesten Rhythmen der Karibik?



Der **Carneval in Trinidad** gehört zu den **Höhepunkten** der **Karibik**. Laut Kennern soll er sogar denjenigen von Rio in den Schatten stellen. Steelbands mit Hunderten von Musikern und Lastwagen mit Lautsprechern und mehreren Generatoren bringen Port of Spain, die Hauptstadt von Trinidad und Tobago zum Beben. Die halbe Insel scheint dabei zu sein. Es scheint mehr Teilnehmer als Zuschauer am Carneval zu geben.

Der **Katamaran** für diesen Segeltörn ist ein absoluter Leckerbissen: Die **TS 52.8** von www.xlcatamarans.com ist mit 52 Fuss oder 16.10 m deutlich länger und auch breiter als normalerweise angebotene Boote. Doch wirklich der Hammer ist das Gewicht: **6.9 Tonnen**. Zum Vergleich: Eine Catana 52, ein nicht wirklich langsames Boot, wiegt 20 Tonnen. Eine Lagoon 52, ein **verbreitetes Modell** kommt auf über **25 Tonnen**. Da die TS 52.8 so leicht ist, ist sie sehr schnell und wir können mehr Zeit in den Buchten vor Anker verbringen als mit einem langsamen Boot. Zudem benötigt ein leichtes Boot keine riesigen Segelflächen. Das Grosssegel ist sogar kleiner als dasjenige einer Catana 47. Das Boot verspricht ein riesige Menge Spass. Auf www.youtube.com/watch?v=xssz2Sn6_I8 ist unser Boot zu sehen.



Das sieht fast zu gut aus um wahr zu sein? Ist es nicht. Der Hauptunterschied zu anderen Booten liegt in der aufwendigeren Bauweise und dem etwas einfacheren Innenausbau. Doch in der Karibik zählt hauptsächlich der Platz an Deck. Und in diesem Bereich sind die meisten Katamarane praktisch identisch. Der Preis liegt bei EUR 950 pro Woche sogar leicht unter den üblichen Preisen in der Hauptsaison. Meist reserviere ich die Boote ein gutes Jahr im Voraus. Doch dieses Angebot stimmt in jeder Beziehung. Ein solches Boot zu segeln und das erst noch zum Carneval, das ist eine unwiderstehliche Kombination. da musste ich einfach zuschlagen!



Seit 2008 biete ich meine Törns in Zusammenarbeit mit www.solsailing.ch an. Diese Zusammenarbeit hat sich bewährt und wird daher auch für diesen Törn fortgesetzt. Zahlreiche Informationen und Bilder bisheriger Törns sind auf www.steff.cc zu finden.





Wir segeln von Martinique nach Trinidad und zurück. Martinique hat beste Einkaufsmöglichkeiten und Flugverbindungen und ist daher die beste Ausgangsbasis. Die einzelnen Inseln sind auf http://steff.cc/?page_id=78 von Norden nach Süden beschrieben.

Die französischen Inseln wie Martinique besitzen den Status eines „Département outre-mer“. Die Bewohner sind den Leuten im Mutterland politisch und wirtschaftlich gleichgestellt. Die französischen Überseedepartemente sind – nach Korsika – die grössten Subventionsempfänger Frankreichs. Die Unabhängigkeit ist daher kein grosses Thema. Praktisch gleich viele Antillais wie auf den Inseln leben im Mutterland. Besonders aktiv ist die Musikszene und kein Bus fährt ohne lautstarke Musik.

Das britische Empire gab die Kolonien zu einer Zeit auf, da diese noch nach Unabhängigkeit lechzten. Politisch konnten sich die Inseln nicht einigen und jeder Klecks auf der Karte ist ein eigener Staat mit Sitz in der UNO. Manchmal anerkennt einer dieser Ministaaten gegen umfangreiche Entwicklungshilfe Taiwan als einzigen Vertreter Chinas. In jedem dieser Staaten sind bei der Einreise die Formalitäten bei mindestens drei verschiedenen Behörden zu erledigen und ein Obolus zu entrichten. Die Königin ist formell Staatsoberhaupt (wie zum Beispiel in Australien oder Kanada). Die Queen hat daher lautstark (und erfolglos) protestiert als die Amerikaner 1983 in Grenada einmarschierten ohne das formelle Staatsoberhaupt auch nur zu konsultieren. Namen wie „Royal St. Vincent Police Force“ sind ein Überbleibsel. Die Inseln sind mit Ausnahme von Trinidad (Ö!!) recht arm.

Grundsätzliches zum Hochsee-Segeln

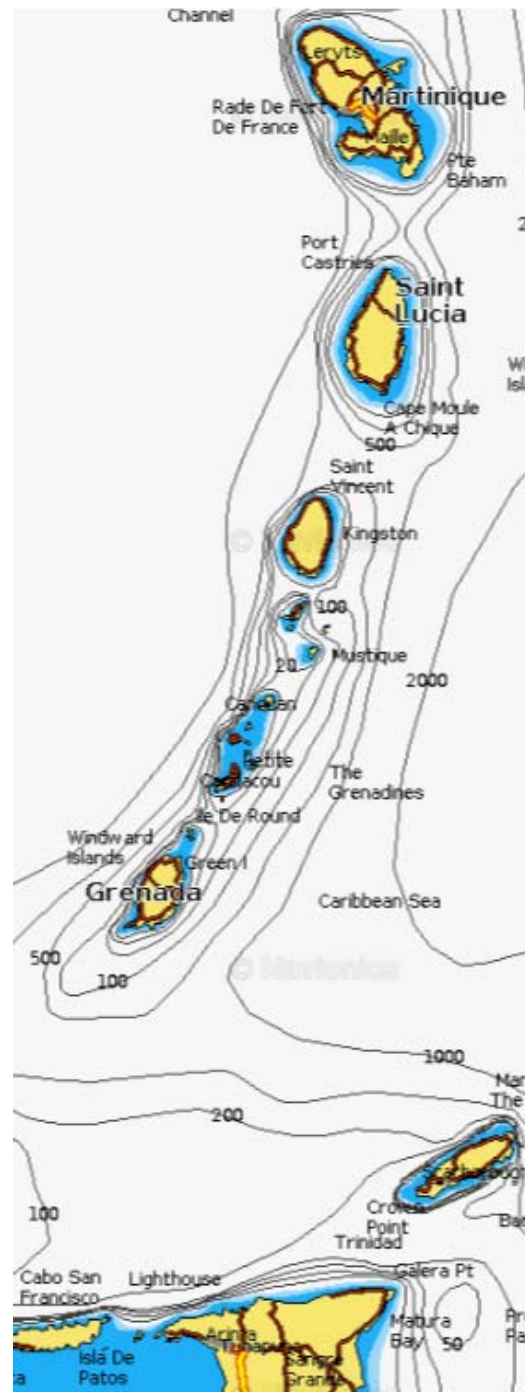
Die Teilnahme setzt Einsatzbereitschaft und Flexibilität voraus. Wir werden aus Sicherheitsgründen gewisse Manöver (Reffen, Mann über Bord, Bedienung der Winschen, Motoren, Toiletten, Seeventil-Gaskocher usw.) mit allen Teilnehmern einüben. Wer dazu nicht bereit ist, ist am falschen Ort. Hochseesegeln – insbesondere in abgelegenen Revieren- hat Abenteuercharakter!

Eine aktive und flexible Einstellung hilft auftretende Probleme zu meistern. Die aktive Teilnahme bezieht sich auf Mithilfe an Bord (Logbuch führen, Seeventile kontrollieren, einkaufen, kochen, reinigen, Havarien usw.). Nötige Reparaturen können zu unvorhergesehenen Unterbrechungen führen.

Segeln ist Natur pur, etwas für Leute, die echte, unverfälschte und ungefilterte Eindrücke lieben. Hochseesegeln ist etwas Faszinierendes, aber mit gewissen Gefahren verbunden. Das Meer kann grausam sein. Doch nicht Stärke, sondern Anpassungsfähigkeit und Durchhaltewillen sind gefragt. Wir müssen uns auf die gegebenen Bedingungen einstellen, denn wir können sie nicht ändern. Wir werden Orte abseits jeder Zivilisation besu-

Die Karibik

Die Karibik ist mit ihren zahlreichen Inseln und den regelmässigen Passatwinden, insbesondere im Winter, ein ideales Segelrevier. Die Inseln sind fast wie auf einer Perlenkette in Nord-Süd-Richtung aufgereiht und lassen sich daher ohne viel Aufkreuzen in beide Richtungen besegeln. Auf Google Earth oder auf den Seekarten von <http://webapp.navionics.com/?lang=en> lässt sich die Reise virtuell nachvollziehen.



In-
In-
di-
le,

chen. Dies hat seine ganz besondere Anziehungskraft, bedeutet aber, dass wir bei Schwierigkeiten auf uns selbst gestellt sind.

Ein gelungener Törn setzt Teamwork und Toleranz als Kernkompetenzen jeden Mitseglers voraus. Diese Eigenschaft ist – im Gegensatz zum Segeln – nicht so einfach lernbar.



Ausgangs- und Zielhafen

Unsere Ausgangsbasis ist die Marina in Le Marin im Süden von Martinique. Ausgangs- und Zielhafen können geändert werden, sofern der grundsätzliche Charakter des Törns beibehalten wird.

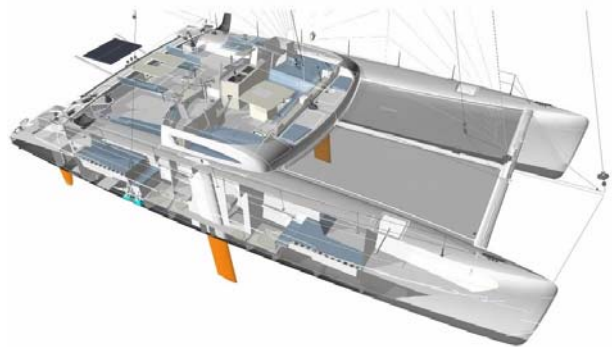
Törnprogramm

Ich lege Wert darauf, dass genügend Zeit zum Tauchen, Schnorcheln, Entdecken der Inseln sowie für das Bordleben verbleibt. Zwei Nachttörns sind aufgrund der Distanzen möglich.

Während des Törns können Änderungswünsche entstehen und Vorschläge von Crewmitgliedern gemacht werden. Bei unterschiedlichen Ansichten werden wir abstimmen.

In den Tropen geht die Sonne im Winter um etwa 18 Uhr unter; der Tag ist also relativ kurz. Die Einheimischen passen sich an und stehen mit der Sonne auf. Wenn wir eine Insel anlaufen, muss dies aus Sicherheitsgründen während des Tages mit möglichst hoch stehender Sonne geschehen. Bei Korallenriffen ist sogar der höchste Sonnenstand zu empfehlen, weil dann die Riffe optimal sichtbar sind. Dies bedingt, dass wir die Abfahrtszeiten unter Beachtung einer Sicherheitsmarge nach den Ankunftszeiten festlegen.

Die grösseren Etappen können Nachtfahrten sein. Nachtfahrten sind etwas Herrliches: die Sonne brennt nicht so heiss, die Temperatur ist angenehm kühl, ein romantischer Sternenhimmel lädt zum träumen ein, Sternschnuppen können beobachtet werden und der beeindruckende Sonnenaufgang entschädigt für die Mühe.



Katamarane*¹

In den Tropen zählt der Raum unter Deck weniger als anderswo. Das Leben und oft sogar das Schlafen finden unter freiem Himmel statt. Kein anderer Bootstyp bietet eine so grosse Deckfläche wie ein Kat.

Ein Zweirumpfboot schleppt keinen schweren Kiel mit und weist nur einen geringen Tiefgang auf. Dies ermöglicht es, näher am Ufer und somit auch geschützter zu ankern. Es können Orte angelaufen werden, die einem Einrumpfboot wegen des grösseren Tiefganges versperrt bleiben. Mehrumpfboote geniessen einen guten Ruf betreffend Geschwindigkeit. Doch Mietboote sind keine Regattaboote. Trotzdem ist ein Mehrumpfboot in der Regel einem vergleichbaren Einrumpfboot überlegen. Bei der Höhe am Wind*² müssen aber je nach Typ zum Teil erhebliche Abstriche gemacht werden. Ein Kat segelt praktisch ohne Krängung*³. Dies ist besonders für nautische Neulinge angenehm. Allerdings schleppt ein Mehrumpfboot keinen Ballast mit und muss mit zwei Rümpfen durch die Wellen. Die Bewegungen im Seegang sind bei Leichtbauten naturgemäss etwas ruppiger als beim Einrumpfboot. mit Blei- oder Eisenballast. Dank der zwei Motoren lässt sich ein Kat beinahe auf der Stelle drehen. Dies ist vor allem in engen Häfen mit uneingespielter Crew ein grosser Vorteil.

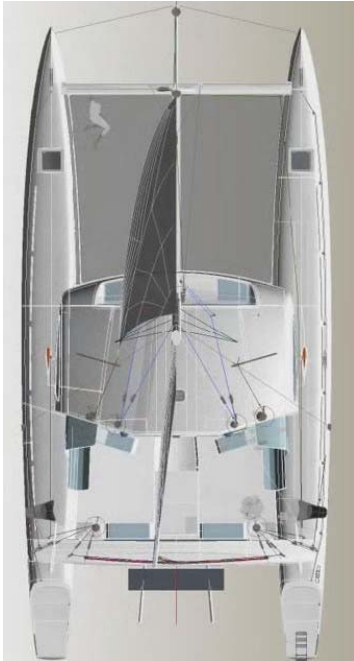
*¹ Zweirumpfboot

*² Winkel zwischen Wind und maximal möglichem Bootskurs. Von Bedeutung beim Segeln gegen die Windrichtung.

*³ Schräglage des Bootes

TS 52.8

Unsere Yacht vom Typ TS 52.8 ist der Ferrari auf dem Wasser: Dank aufwändiger Bauweise extrem leicht und daher trotz moderater Segelfläche aussergewöhnlich schnell. Normalerweise wird das Boot nur mit Profiskipper vermietet. Das Boot ist mit **Pinne, drehbarem Karbonmast, Gennaker und asymmetrischem Spinnaker auf einem Klüverbaum** ausgerüstet. Die Segel sind der Motor des Bootes und machen das Boot enorm schnell.



Das Boot gehört Bertrand de Broc http://fr.wikipedia.org/wiki/Bertrand_de_Broc. Bertrand www.bertrand-de-broc.fr ist eine lebendige Legende, seit er sich im Vendée Globe 1992/1993 selbst die Zunge genäht hat. Der Vendée Globe http://de.wikipedia.org/wiki/Vend%C3%A9e_Globe ist der Everest des Segelns. Es geht alleine ohne Hilfe von aussen mit unbequemen Racern einmal nonstop um den Globus. Es ist klar, dass ein solcher Segler für sein eigenes Boot keine faulen Kompromisse eingeht. Beim TS 52.8 liegt im Vergleich zu anderen Katamaranen das Brückendeck weit höher über dem Wasser. Die Wellen schlagen daher nicht so schnell dagegen. Dies macht das Boot schnell und vor allem im Seegang bedeutend angenehmer. Weil das Boot so leicht ist, bleiben die Segelflächen moderat. Zudem muss das Boot nicht ans Limit gebracht werden, damit die Geschwindigkeit hoch bleibt. Die Segelflächen können schneller als bei schweren Booten reduziert werden. Dank den beiden **Schwertern** statt Kielen wie bei den meisten anderen Katamaranen läuft die TS 52.8 eine Einrumpfbooten vergleichbare Höhe am Wind. Die Yacht ist einfach, aber komplett ausgerüstet. Es gibt acht Schlafplätze in vier Doppelkoben an Bord mit je einer separaten Toilette pro Rumpf. Im Brückendeck befinden sich die Küche und drei weitere Schlafplätze. Ich habe sämtliche Optionen gebucht: Das **Beiboot** ist mit einem **8 PS-Aussenborder** ausgerüstet (dafür ist ein Motorbootführerschein notwendig!).

Bootsausrüstung

Yachten sind meist mit zahlreichen High-Tech-Geräten ausgerüstet. Das Funktionieren können weder ich noch der Bootsvermieter garantieren.

Die Navigation beruht daher in erster Linie auf traditionellen Methoden. Ich bringe meinen eigenen Werkzeugkoffer, Ersatzteile und eine grosse Bordapotheke mit. Trotz sorgfältigster Vorbereitung kann immer etwas Unvorhergesehenes geschehen. Solange die elektronischen Hilfsmittel funktionieren, werden wir diese natürlich selbstverständlich gerne benutzen.

Bootsgrösse und Personen an Bord

An Bord gibt es vier Doppelkoben in separaten Kabinen. In Salon gibt es weitere drei Kojen. Ein mässig belegtes Boot – in diesem Fall neun Personen plus Skipper - ist der Schlüssel zu einem erfolgreichen Törn.

Einige Charterboote verfügen über unglaublich viele Kojen. Je mehr Leute, desto billiger! Wenn sich zwölf Leute auf elf Metern, möglichst noch auf einem Einrumpfboot, drängeln und für Gepäck und Lebensmittel kein Platz mehr bleibt, sind Unstimmigkeiten vorprogrammiert. So stelle ich mir meine eigenen Ferien nicht vor.]

Klima

Ausgeprägte Jahreszeiten kennt die Karibik nicht. Reisen sind das ganze Jahr über zu empfehlen. Die Nebensaison liegt im Sommer, die Hauptsaison im Winter. Ab Ende Mai bis Anfangs Dezember treten vermehrt schauerartige Regenfälle auf, doch bei rund 300 Sonnentagen pro Jahr wird kaum jemand zu kurz kommen. Wir segeln zwar in der Trockenzeit, doch Regenschauer sind immer möglich.

In grauen Wolkenfetzen stecken sehr oft kräftige Böen ("squalls") drin. Die Temperatur beträgt im Februar im Durchschnitt 26° und ist gut verträglich. Entlang der Küste und auf dem Wasser ist es sehr angenehm. Der erfrischende



Wind lässt die starke auf dem Wasser reflektierende Sonne oft vergessen. Sonnenschutz ist daher unerlässlich.

Da der stetige Wind zur Auskühlung führen kann, ist eine Faserpelzjacke oder besser -Weste am Abend durchaus zu empfehlen. Wer draussen **unter freiem Himmel** zwischen den Rümpfen auf dem Trampolin schlafen möchte, benötigt einen leichten Schlafsack.



Wind

Die ganze Karibik liegt im Gürtel der Passat-Winde (engl. tradewinds). Diese wehen das ganze Jahr über aus Osten oder Südosten, sind aber nach Statistik im Winter besonders stark und regelmässig. Die teilweise flachen Inseln decken den Wind kaum ab, brechen aber meist den Seegang des offenen Atlantiks.

Hurrikans

Bei unserer Ankunft ist die Hurrikan-Saison beendet. Der südliche Teil der Karibik ist zudem von dieser Naturgewalt verschont.

Mitnehmen

Weniger ist mehr! Da sich Koffer an Bord nicht unterbringen lassen, eignet sich eine klein zusammenlegbare Segeltuch-Tasche am Besten.

Grundsätzlich möglichst wenig: Toilettenartikel, Sonnencreme, T-Shirts, Shorts, Badehosen, eine Faserpelzjacke sowie eine Segelhose und -jacke genügen. Wer auf besonders grossem oder kleinem Fuss lebt, sollte auch die Flossen selbst mitbringen. Bettwäsche und Frottätücher sind bereits an Bord. Sämtliche Teilnehmer erhalten vor dem Törn eine detaillierte Checkliste.

Segelschule und Meilenbestätigung

Ich freue mich auf interessierte Mitsegler und bin gerne bereit, meine Kenntnisse und Erfahrungen weiterzugeben.

Wer den (schweizerischen) B-Schein anstrebt, kann sich 300 von total 1'000 geforderten Seemeilen vor Ablegen der Theorieprüfung anrechnen lassen. Wir werden schätzungsweise 600 Seemeilen zurück legen. Wir werden zusammen ein Logbuch führen, dessen Kopie zusammen mit einem unterschriebenen Formular als Meilenbestätigung anerkannt wird. Beiträge zu den Erlebnissen an Bord und an Land sind im Logbuch von allen Mitseglern – auch ohne nautische Vorkenntnisse – willkommen. Wer sich für Astro-Navigation interessiert, muss dies vorher mitteilen, damit die notwendigen Unterlagen an Bord sind.



Seekrankheit

Nur rund 15% der Menschen sind gänzlich unempfindlich auf die Bewegungen einer Yacht. Die Seekrankheit ist im Normalfall nach zwei oder drei Tagen an Bord kein Thema mehr. Seekrankheit hat auch viel mit Psychologie zu tun.



Es gibt verschiedene Tricks, mit denen einer Seekrankheit aus dem Wege gegangen werden kann. Ein sicherer Tipp ist die Übernahme des Ruders. Der Steuermann wird nie Probleme bekommen. Die bewusste Beschäftigung mit dem Boot und seinen Bewegungen lässt im Hirn keinen Platz für Seekrankheit. Wer auf der Kante sitzt, sollte nie in die Nähe, sondern zum unbeweglichen Horizont blicken. Das Deck ist dem geschützten Cockpit, wo man nur das sich bewegende Boot sieht, vorzuziehen. Unter Deck legt man sich am besten hin. Sogar Admiral Nelson litt am Anfang jeder Seefahrt unter der Seekrankheit!

Die bekanntesten Medikamente sind Pflaster, Ingwerkapseln und Akupressur-Bänder. Die Pflaster geniessen einen Ruf als wirksames Medikament mit Nebenwirkungen. Ein Wirkstoff dringt während längerer Zeit ins Blut ein. Müdigkeit und Sehstörungen können die Folge sein. Von den Ingwerkapseln ist nichts Negatives bekannt. Viele schwören auf Akupressur-Bänder, die Wunder bewirkt haben sollen. Unsere Bordapotheke ist mit allem notwendigem ausgerüstet.

Die neuste Theorie macht Histamin für Seekrankheit verantwortlich („Histamin-Intoleranz – Histamin und Seekrankheit“ ISBN 3-13-105 382-8). Gemäss dieser Theorie ist zur Vermeidung der Seekrankheit eine Umstellung der Ernährung erforderlich (kein Rotwein, Weizenbier, Salami, Käse, Tomaten, Dosentunfisch oder andere Lebensmittel mit Konservierungsmitteln. Mit 75 mg Cinnarizin-Kapseln eine Woche vor dem Törn, zwei Gramm Vitamin C täglich und 500 mg Vitamin C-Kautabletten bei Symptomen soll das uralte Problem gelöst sein. Wir haben es ausprobiert und es hat funktioniert! Niemand kann aber mit Bestimmtheit sagen, ob wir *ohne* diese Anwendung tatsächlich seekrank geworden wären...



Schnorcheln

Ein absolutes Muss!! Das grosse Aquarium ist relativ sicher, da die Korallenriffe meist nur wenig unter der Wasseroberfläche liegen. Selbst ungeübte Schwimmer können sich an den farbigen Korallen und Fischen erfreuen.

Ein paar Regeln sind dabei zu beachten, die ich am Anfang allen erklären werde. Mit unserem motorisierten Dinghy*⁴ sind wir vom Ankerplatz schnell beim Riff und können selbst an Orte hinfahren, wo eine Yacht wegen ihres Tiefgangs nicht mehr hinkommt. Schnorchel, Brille und Flossen sind in den Standardgrössen an Bord. Da Wasser auch mit 25°C nach kurzer Zeit zu Auskühlung führt, empfehle ich einen ärmel- und beinlosen Neoprenanzug (Shorty). Wer bisher lebendige Haifische nur im Aquarium gesehen hat, wird die Möglichkeit haben, diese eleganten Fische in ihrer natürlichen Umwelt zu beobachten.

Es ist mir ein grosses Anliegen, dass wir auch in Zukunft die Unterwasserwelt geniessen dürfen. Korallen sind äusserst fragile Lebewesen und brauchen teilweise Jahrhunderte bis sie ein Riff gebildet haben. **Korallen dürfen nicht berührt werden!**



Fischen

Fürs Fischen sind wir bestens ausgerüstet. Beim Segeln in tiefem Wasser schleppen wir eine Leine mit einem Köder nach.

Es kann sein, dass wir während einer ganzen Woche nichts fangen und dann plötzlich an beiden Leinen gleichzeitig ein zünftiger Thunfisch zappelt. Leider gibt es keine verlässlichen Regeln! Hauptsächlich werden Goldmakrelen, Thunfische und Barrakudas gefangen, die in der Pfanne zubereitet sehr gut munden. Unser Rekord für den grössten Fisch liegt immerhin bei 1.56 Meter! Es gilt dabei, je nach Gegend, Saison, Fischart und -grösse aufzupassen.

Nicht überall kann jeder Fisch gegessen werden. Wegen der Ciguatera, einer gefürchteten Fischvergiftung, verzichten wir auf Experimente und essen nur, was bekannt ist.

Geld

Alle touristischen Dienstleistungen sowie die Bordkasse müssen in Euro oder USD-Dollar bezahlt werden.

Mit einem grösseren Bargeldbestand in kleinen Noten und einer Kreditkarte ist man gut bedient. In wenigen grösseren Städten gibt es Geldautomaten. Kreditkarten befreien beim Automieten vom Hinterlegen einer Kautions. Grundsätzlich besteht jedoch während des Törns nur eine beschränkte Möglichkeit, Geld zu beziehen oder auszugeben.

Auf der französischen Insel Martinique zahlt man wie in Frankreich mit Euro und holt sich mit jeder Maestro Karte Geld am Bancomat. Auf den ehemals englischen Inseln gibt es trotz der politischen Vielfalt auf den meisten Inseln eine gemeinsame Währung, den East Caribbean Dollar, kurz EC genannt. An Bargeld zu kommen ist hier schwieriger, doch der US-Dollar wird als Zweitwährung überall akzeptiert.



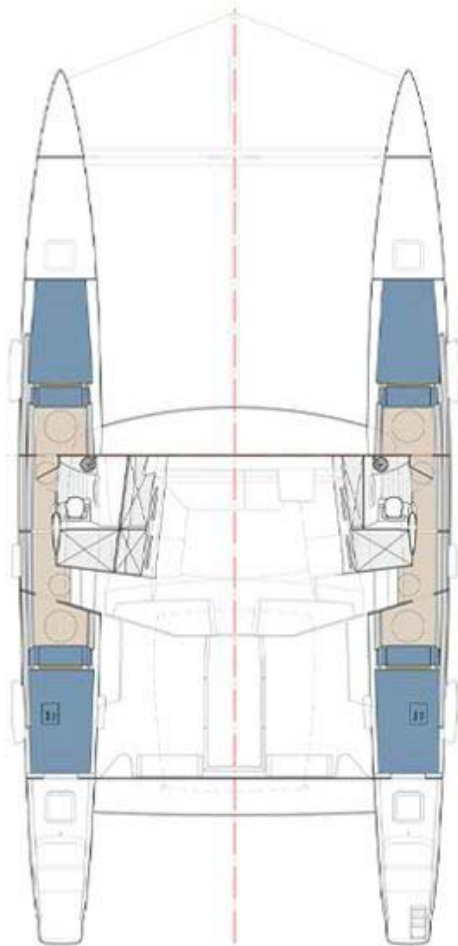
*4 Beiboot

Skipper

Über Routenwahl, Törnprogramm usw. entscheidet die gesamte Crew gemeinsam in offener Abstimmung. Für Sicherheitsfragen und seemannische Aspekte hat der Skipper ein Veto. Der Skipper ist von den Teilnahmekosten und der Bordkasse freigestellt.

Diesen Törn werde ich selbst leiten. Ich habe mit 14 Jahren mein erstes Segelboot gekauft und segle seit 1986 in tropischen Gewässern. Auf drei Atlantiküberquerungen und zahlreichen Segeltörns in der gesamten Karibik, Venezuela, den Bahamas, Kuba und im Südpazifik sind über 35'000 Seemeilen zusammengekommen. Verschiedene Törnberichte und Fotos sind auf www.steff.ch zu finden und in diversen Segelmagazinen abgedruckt worden.

Falls ich aus irgendwelchen Gründen ausfallen sollte, werde ich versuchen, einen Ersatzskipper für den Törn zu organisieren.



Teilnahmekosten

Die Teilnahmekosten von EUR 1'900.00 pro Person für die gesamte Dauer des Törns sind für die Bootsmiete bestimmt. Der Betrag für die Teilnahmekosten ist bei Nichtteilnahme grundsätzlich nicht rückzahlbar.

Falls der Törn nicht im vorgesehenen Umfang durchgeführt werden kann, reduzieren sich die Teilnahmekosten im Verhältnis des tatsächlichen zum geplanten Zeitraum. Eine Vertretung durch eine Drittperson ist möglich, wenn diese den Anforderungen für einen Segeltörn mit Abenteuercharakter entspricht. Ich empfehle den Abschluss einer separaten Annullierungskosten-Versicherung (ist im TCS-ETI-Euro-Schutzbrief enthalten, Erweiterung Welt notwendig).

Bordkasse

Zusätzlich zu den Teilnahmekosten fallen pro Person und Woche rund EUR 250 für die Bordkasse an.

Aus der Bordkasse werden alle gemeinsamen Ausgaben wie Lebensmittel, Diesel, Wasser, Formalitäten, Hafengebühren, Mietautos und Restaurants bezahlt (falls alle Teilnehmer an den Aktivitäten teilnehmen). Die Bordkasse sollte ausreichend sein. Diese Bordkasse wird von einem Mitsegler geführt. Der Betrag in die Bordkasse wird im Voraus einbezahlt. Überschüsse werden zurückvergütet, fehlende Beträge zusätzlich einbezahlt.

Anmeldung

Die vollständige Einzahlung des Teilnahmekosten auf mein EUR-Postkonto 91-25716-5, IBAN CH54 0900 0000 9102 5716 5, BIC / SWIFT POFICHBE, Clearing Nr.: 09000 gilt als definitive Anmeldung und Anerkennung dieser Bestimmungen.

In diesen Preisen **nicht** inbegriffen sind die Flüge, Hotelübernachtungen, Inseltouren sowie Mietwagen vor dem Segeltörn.

Vertragskündigung

Der Törnvertrag ist ohne Einhaltung einer Frist durch Stefan Wieser entschädigungslos kündbar, falls die Yacht aus irgendwelchen Gründen nicht zur Verfügung steht oder sich in einem unakzeptablen Zustand befindet.

Während des Törns ist eine fristlose und entschädigungslose Kündigung nur möglich, wenn sich der Mitsegler trotz Mahnung vertragswidrig verhält oder den Törn nachhaltig stört. Eine fristlose und entschädigungslose Kündigung ist ebenfalls möglich, wenn höhere Gewalt den Törn erheblich gefährdet, erschwert oder beeinträchtigt.

Haftung Dritter

Für die Leistungen der Vertragspartner, insbesondere des Bootsvermieters, Fluggesellschaft und Hotels, kann ich keinerlei Garantie übernehmen.

Vertragspartner für den Flug und die Hotels bleibt auf jeden Fall das Reisebüro, bzw. die Fluggesellschaft, bei der die Buchung stattfindet. Es handelt sich lediglich um einen Service, damit alle Teilnehmer zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort sind und vom optimalen Flug und günstigen Hotels profitieren können.

Haftung Teilnehmer

Die Teilnehmer inklusive Skipper verzichten im Voraus auf die gegenseitige Geltendmachung eines Haftpflichtanspruches für Sach-, Vermögens- und Körperschäden.

Versicherung

Versicherung ist Sache der Mitsegler.

Flüge

Suchmaschinen wie www.skyscanner.ch bieten zahlreiche günstige Flüge nach Martinique. Dank der Zeitverschiebung ist ein Abflug am Samstag des Beginns des Segeltörns und ein Rückreise bis am Sonntag nach Schluss des Törns möglich. Somit reichen zwei Wochen Ferien für den Törn.

Linienflüge haben den Vorteil, dass die Flüge fix reserviert werden können. Eine An- und Abreise ein paar Tage früher oder später oder eine Umbuchung - sofern noch Plätze vorhanden sind - ist kein Problem.

Vertragspartner für den Flug bleibt auf jeden Fall das Reisebüro, bzw. die Fluggesellschaft, bei der die Buchung stattfindet. Ich kümmere mich lediglich als zusätzlichen Service um einen möglichst billigen Flug.

Langstreckenflüge sind für das Klima besonders schädlich. Ich persönlich kompensiere das dabei ausgestossene CO2 mit einem Windenergieprojekt in Madagaskar via www.myclimate.org und empfehle sämtlichen Teilnehmern, ihren CO2-Ausstoss ebenfalls zu kompensieren.

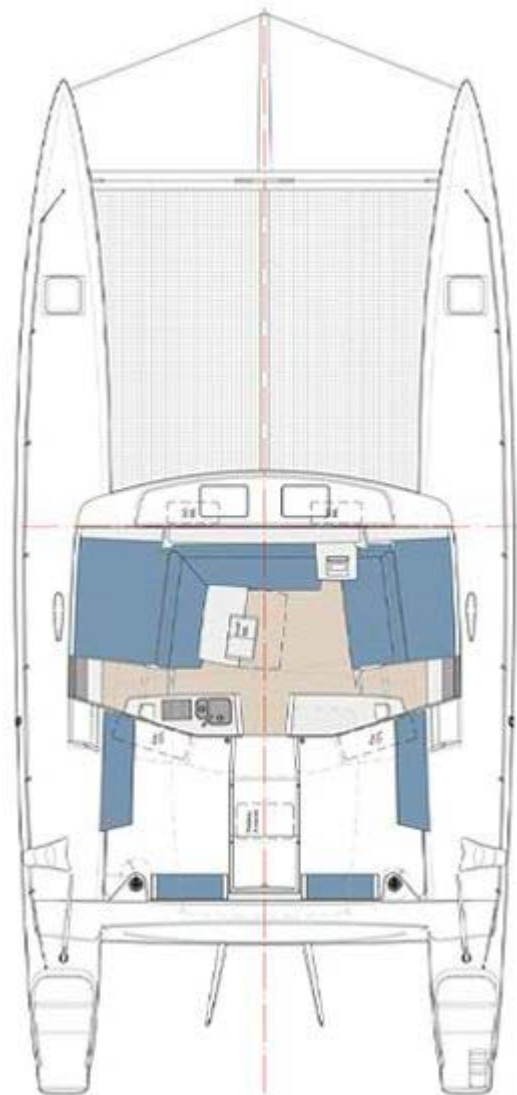
Frühere Anreise oder spätere Rückreise

Martinique ist eine der grössten Inseln der Karibik und bietet sich für eine Verlängerung geradezu an. Der Aufenthalt in Martinique lohnt sich auf jeden Fall.

Ich werde – wie bereits mehrmals gemacht – ebenfalls vor dem Segeltörn anreisen, um von der kreolischen Atmosphäre in Martinique zu profitieren. Gerne stehe ich mit Rat und Tat zur Seite, um auch Deinen Aufenthalt zu einem unvergesslichen Erlebnis zu machen. Gemeinsame Aktivitäten oder Hotelreservierungen können wir am Crewabend absprechen, sobald sämtliche Teilnehmer beisammen sind.

Weitere Auskünfte

Für weitere Auskünfte stehe ich gerne zur Verfügung. Anlässlich des Crewabends besteht ebenfalls die Möglichkeit, Fragen zu stellen.



===== ✂ bitte möglichst rasch einsenden =====

DEFINITIVE ANMELDUNG

(wird bestätigt, sobald genügend Mitsegler zusammen sind)

Ich melde mich an für den beschriebenen Segeltörn Martinique – Trinidad – Martinique (Daten OHNE Anreise)

Törn mit Katamaran TS 52.8. Skipper Steff Wieser. Maximal zehn Personen inklusive Skipper.

Übernahme Boot Samstag 07.02.2015 15:00 Le Marin, Martinique

Rückgabe Boot Samstag 21.02.2015 12:00 Le Marin, Martinique

Preis für Boot pro Person EUR 1'900.00.

NAME, Vorname: _____

Adresse: _____

Telefon privat: _____ Telefon Geschäft: _____

Mobiltelefon: _____

E-Mail: _____ Geburtsdatum: _____

Heimat-/Geburtsort _____ Grösse T-Shirt (S/M/L/XL/XXL): _____

Passnummer: _____ Gültig bis: _____

(bitte **sämtliche** Ziffern notieren, falls kein CH-Pass: zusätzlich Nationalität angeben)

Mit meiner Unterschrift bestätige ich, dass ich von den Törninformationen Kenntnis genommen habe und mich damit einverstanden erkläre. Im Weiteren bestätige ich, dass ich schwimmen kann, mich über die Risiken im Hochsee-Segelsport informiert habe und auf eigenes Risiko und Gefahr am Törn teilnehme. Eine trotz vorstehenden Ausschlüssen bestehende Haftung bleibt in jedem Fall auf die Teilnahmekosten beschränkt. Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen hat nicht die Unwirksamkeit des ganzen Vertrages zur Folge. Gerichtsstand ist St. Gallen. Schweizerisches Recht gilt als vereinbart.

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____