



**VEREIN
JUGENDPROJEKTE
JAHRESBERICHT
2017**

Inhalt

Jahresbericht 2017	3
Über Wasser zu den Kletterfelsen	8
Facts 2017	12
Eine stürmische Fahrt	14
Freie Fahrt ans Mittelmeer	18
Mit dem Pedalo über den ZH-See	22
Neuer Webauftritt	24
Finanzen	26



Liebe Vereinsmitglieder,

Ein weiteres Vereinsjahr ist um und ich freue mich euch einen kurzen Überblick darüber zu geben. Beim Schreiben des Jahresberichts bin ich immer wieder an den Punkt gekommen, bei dem ich gedacht habe: das ist doch schon die letzten Male im Jahresbericht gestanden. Was eigentlich auch nicht verwunderlich ist, denn seit 15 Jahren besteht unsere Hauptaktivität aus dem Organisieren des FOSsailing Segelbetriebs und aus der Durchführung des FOSvelos Projekts. Gerade die Beständigkeit dieser beiden Projekte machen unseren Verein aus. Und bei genauerer Betrachtung entwickeln sich diese Projekte stetig weiter und sorgen dafür, dass es immer spannend bleibt, jedes Jahr neue Vereinsmitglieder durch diese Projekte zum Verein hinzustossen und wir nach 15 Jahren noch immer ein Jugendverein sind, der mehrheitlich von jungen Erwachsenen geführt wird.

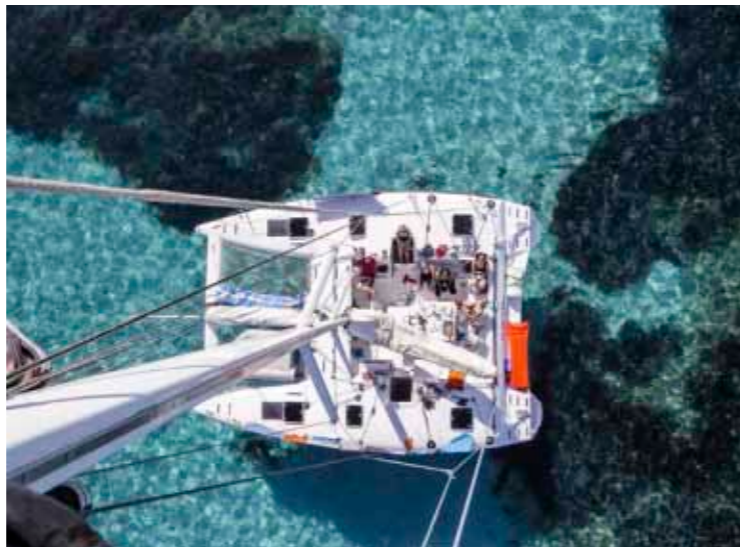
Zu diesen jungen Erwachsenen zählen mittlerweile über 20 Personen, die sich als OK (Organisationskomitee) monatlich treffen, operative Entscheidungen fällen und die Vereinsaktivitäten planen und durchführen. Ohne sie gäbe es keinen Veloausflug, kein Sponso-

renrennen, keinen Segelbetrieb, keine Hochsee-Theoriekurse und kein Vereinsfest zum 15 jährigen Jubiläum.

Auf fünf weitere Jahre FOSpedalos

Beginnen wir bei unserem jüngsten Projekt. Die fünf FOSpedalos sind mittlerweile schon seit sieben Jahren Teil unserer Vereinsaktivität und trotzdem leben sie noch immer ein wenig ein Schattendasein neben den dominanten Projekten FOSsailing und FOSvelos. Aus diesem Grund haben wir bei der Generalversammlung vor einem Jahr dazu eingeladen, die Pedalos für einen Ausflug zu nutzen und anstelle der Nutzungsgebühr einen Erlebnisbericht zu schreiben. Einen solchen Erlebnisbericht findet ihr in diesem Jahresbericht.

Auch das Schiffahrtsamt interessierte sich für die FOSpedalos, jedoch nicht für einen Ausflug sondern um deren Zulassungspapiere für weitere fünf Jahre zu verlängern. Ohne Wenn und Aber bekamen «Aurora», «Yara», «Ideia», «Maila» und «Cadence» die Erlaubnis, auch die nächsten fünf Jahre auf Seen und Flüssen unterwegs zu sein.





Mit Elan zurück im Mittelmeer

Eine tatkräftige Revision über Ostern leitete das FOSsailing Jahr ein. In einer Werft bei Palau wurden die Unterwasserfarbe aufgefrischt und Abnutzungerscheinungen an Schwert und Rudern ausgebessert. Doch bei FOSsailing wird selten nur das Nötigste gemacht, vor allem nicht, wenn viele Ideen und Hände im Spiel sind. Davon zeugen zum Beispiel die Schublade in der Navigation: Früher, als die Zeit noch analog war, brauchte es ein grosses Fach für Seekarten. Beherzt wurde dieses auf ein Minimum reduziert und durch praktische Schubladen ersetzt, in welchen nun Stirnlampen, Werkzeuge und Segelflickzeug jederzeit griffbereit liegen.

Die auf die Revision folgende Segelsaison war schlicht grandios. Von der ersten Juniwoche bis zur letzten Oktoberwoche waren «Solea» und «Planado» ohne Unterbruch mit

Vereinsmitgliedern unterwegs. Für viele Skipperinnen und Skipper war es die erste Segelsaison in leitender Funktion im Mittelmeer. Buchten wurden entdeckt, Manöver geübt, Flautenzeiten mussten durchgestanden werden und ein Sturm in Orkanstärke wurde im Hafen abgewettert (Siehe Seite 14). Nun liegen Solea und Planado in ihrem Winterquartier im Hafen von Portisco und warten auf die nächste Segelsaison, die jetzt schon beinahe ausgebucht ist.

Mit dem Alpentourer über die Alpen

Der Bau der Liegeräder wird von Jahr zu Jahr professioneller und die Arbeitsschritte verändern sich. Es muss nicht mehr so viel geölt und geschliffen und gebogen werden, weil diese Arbeit teilweise von Maschinen übernommen wurde. Das schafft Raum, um sich mit anderen Themen zu beschäftigen. So gab es während der Projektwoche Zeit, spielerisch den Bremsweg bei verschiede-

nen Geschwindigkeiten zu messen, den Roll- und Luftwiderstand zu erleben, zu berechnen, dass man mit der gleichen Energie mit dem Liegerad fast doppelt so weit kommt, wie mit einem Sattelvelo.

Im Mai wurden die 18 «Alpentourer» fertiggestellt und sogleich die FOSvelos Reise nach Korsika angetreten. Die FOSvelos wurden ihrem Markennamen «Alpentourer» gerecht: Über die französischen Alpen nach Nizza, auf Rundtouren über das bergige Korsika und zurück über den Gotthard bewiesen sie ihre Bergtauglichkeit. Doch so einfach, wie ich die Reise nun in einem Satz beschrieben habe, war es nicht. Warum die Rückreise kurz vor dem Gotthard abgebrochen werden musste und wie diese Abschlussprüfung nachgeholt wurde, könnt ihr im Erlebnisbericht von Debora nachlesen (Siehe Seite 18).

Schon sind wieder neue Schülerinnen und Schüler der 11. Klasse mit dem Bau ihrer Liegeräder beschäftigt. Das 16. FOSvelos Projekt ist im Gange.

Ich wünsche euch viel Spass beim Lesen dieses Jahresbericht, beim Studieren der Zahlen und beim Erinnern an die eigenen Erlebnisse mit den FOSvehikeln. *Matthias Jeker*



ÜBERS WASSER ZU DEN KLETTERFELSEN

Auf dem Segelschiff entdeckt ein eingefleischter Kletterer die Gemeinsamkeiten zwischen den beiden Sportarten: Der Weg ist das Ziel.

Dominik Osswald. Im Yachthafen wird Frischwasser getankt und Nahrungsmittel werden gebunkert: Alles, was es braucht, um für mindestens eine Woche keinen Hafen anlaufen zu müssen. Wir wollen schliesslich nur in einsamen Buchten liegen, sie sind unser Ausgangspunkt zu den Kletterfelsen.

Die Idee, sich über dem Wasserweg den Kletterwänden zu nähern, ist einleuchtend. Besonders wenn kein anderer Weg zu den Felsen führt. So zum Beispiel mancherorts an Sardinien Ostküste: diese stürzt über weite Strecken steil ins Meer ab. Der legendäre

Selvaggio Blu, die Route aus alten Hirtenpfaden, ist der einzige Weg, den man hier zu Fuss und teilweise kletternd gehen kann. Er umgeht die Felsen mal entlang dem Strand, dann wieder hoch über dem Wasser. Die nächste Strasse ist weit ins Landesinnere zurückversetzt. So dürfte diese Felsenküste bleiben, was sie schon seit jeher darstellt: eine wilde Bastion, die sich direkt aus dem Meer erhebt.

Jenseits der Hafenmauer ist die See unruhig. Was zunächst noch aussieht wie günstige Bedingungen, um mit einigen Knoten Fahrt die Reise anzutreten,

entpuppt sich bald als das Gegenteil. Als wir startklar sind, ist es verdächtig ruhig im Hafen. Der Wind hat sich verzogen. Was bleibt, sind die grossen Wellen. Und so wird die erste Fahrt auf dem Katamaran für manchen Passagier mit wenig Segelerfahrung zur Tortur. Die Wellen werfen uns hin und her wie ein lausiges Spielzeug und weil wir kaum Fahrt machen, kann sich unser Boot schlecht behaupten zwischen den Wellentälern. Das bisschen Wind, das bleibt, kommt aus der falschen Richtung: von Süden, dort wollen wir hin. Also müssen wir gegen den Wind kreuzen. Das braucht Geduld. Der Blick zur



Küste ist ernüchternd, denn die Festung, die schon vor einer Stunde auf unserer Höhe war, liegt nur unweit hinter uns. Mit der einbrechenden Nacht umkurven wir die Isola Tavolara, die wie ein Tisch im Wasser liegt und finden in einer Bucht der Isola Molara einen geschützten Platz. Das Wasser ist still, der Anker glitzert im Mondlicht, als er sich in den weichen Sandboden gräbt.

Von Kletterfelsen ist auch am zweiten Tag noch nichts in Sicht, dazu müssen wir erst den Golf von Orosei erreichen. Das bedeutet einen weiteren Tag lang Aufkreuzen. Der Trip wird zur Geduldprobe für jene, die es gewohnt sind, mit möglichst wenig Aufwand an ihr Ziel zu gelangen. Doch in dieser Hinsicht sind sich Klettern und Segeln ähnlich: die Magie liegt in der Ziellosigkeit. So hat sich das Klettern davon losgelöst, auf einem Gipfel enden zu müssen und Segeln ist längst kein stures Transportmittel mehr. Auf die Art der Fortbewegung kommt es an. Beide Disziplinen erheben den Weg zum Ziel. Hat man sich das verinnerlicht, hat man den Klettertörn verstanden. Was man auch macht, nichts kann mehr zu kurz kommen. Die Reise wird zur Rückbesinnung

auf die eigene beschränkte Mobilität. Wer durch Easyjet und Co. sein Gefühl für Distanzen verloren hat, wird die Weite auf dem Meer neu kennenlernen.

Langweilig ist es nicht, es gibt ständig zu tun: Segel dicht nehmen, Wenden, Kurs halten, Leinen aufnehmen, Genua ausrollen und wieder einholen, wenn sie zusammenfällt. Körper und Wellen werden langsam eins. Ruht man sich im Netz aus, schwebt man dicht über dem tiefblauen Wasser. Stundenlang könnte man die Bugwelle betrachten, wie sie sich leicht an den Rümpfen auflehnt und die rasante Fahrt durchs Wasser spürbar macht. Als sich schliesslich die ersten Felsen aus dem Meer erheben, sind wir zu lethargischen Seegurken gereift. Ob man da noch in der Lage ist, sich dem kraftvollen Klettern hinzugeben? In der Abendsonne steigen wir dicht über dem Wasser auf die Felsen, der Tiefblick fällt in die Bucht, wo die Katamarane beisammen liegen wie ein altes Ehepaar.

Fortan sind unsere Segeldistanzen gering. Im Golf von Orosei reiht sich Bucht an Bucht. Man erreicht sie nur per Boot.



In den Siebzigerjahren hatte die Hippiesszene die Höhlen der Cala Luna zu ihrem Zuhause gemacht. Dann mussten sie dem Tourismus weichen, die Buchten am Golf von Orosei sollten zum Aushängeschild Sardinien werden. Täglich läuft eine kleine Armada von Touristenbooten aus, um Badegäste in den Buchten abzuladen. Am Nachmittag ziehen sie wieder ab, wie sie gekommen sind.

Was uns betrifft, so durchlaufen wir täglich unsere kleine Evolution: wir schwimmen an Land, wandern zu den Felsen und klettern diese schliesslich hoch. Das verlangt die ganze Bandbreite des menschlichen Bewegungsapparats, man ist ein bisschen Fisch, ein bisschen Eidechse. Wenn man vom einen

genug hat, tut man das andere. Sobald die Sonne hoch steht und auf die Felsen brennt, treibt es uns ins Wasser. Und am späten Nachmittag, die Sonne ist weg, doch die Felsen sind noch angenehm warm, klettern wir wieder. Der nächtliche Schwumm zurück zu den Booten ist magisch. Da keine Duschen an Bord der Katamarane sind, schwimmt man mit Vorteil nackt und reinigt sich dabei. Im schwarzen Wasser fühlt man sich entweder verloren oder geborgen. Manchmal erscheint eine seltsame Lichtquelle, überall dort, wo man seinen Körper durchs Wasser bewegt. Das Phänomen des Meeresleuchtens entsteht durch Millionen Kleinstlebewesen, die bei Berührung Lichtsignale von sich geben. Darin zu schwimmen ist ein einmaliges Erlebnis. Klettern und Segeln zu kombinieren bringt echten Mehrwert.

FACTS 2017



Besuchte Länder: **Frankreich, Italien**



Segelwochen: **38 Wochen**



Seglerinnen und Segler: **253**



Im vergangenen Jahr zurück gelegte Meilen: **6823nm**



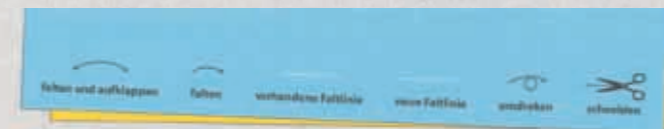
Davon unter Segel: **6345nm**



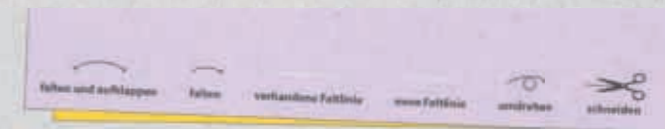
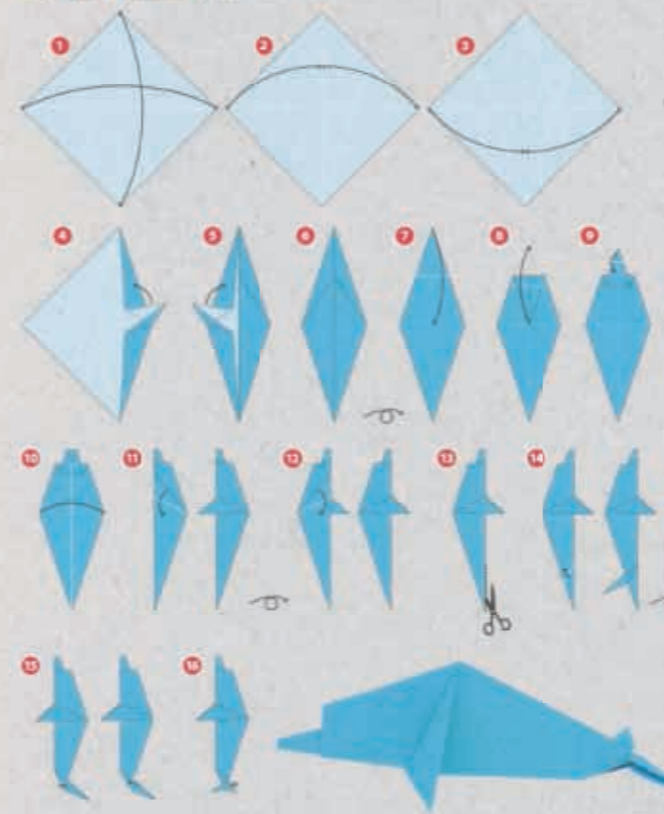
Segelwechsel: **1952**



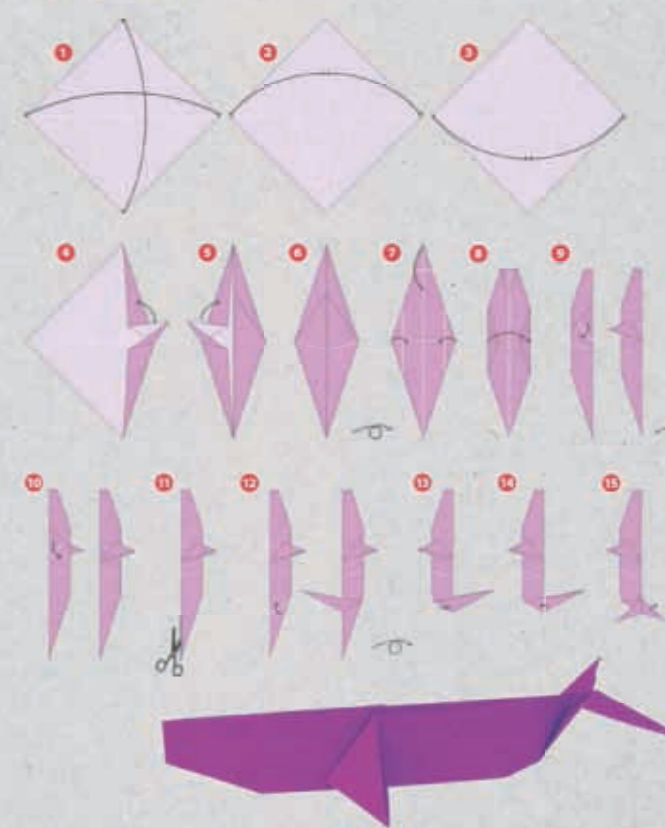
Ankermanöver: **322**



DER DELFIN



DER WAL



EINE STÜRMISCHE FAHRT

Herbstbeginn mit viel Wind, Wellen und kurzfristigen Routenänderungen.

Simon Jäggi. Anfang September, auf dem nördlichen Mittelmeer kündigt sich langsam der Herbst an. Die Temperaturen werden kühler, die Tage kürzer, die Winde stärker. Während den vergangenen Monaten waren die beiden Katamarane Solea und Planado ohne Unterbruch unterwegs. Fuhren durch die Gewässer zwischen Sardinien, dem Golf von Piombino und Korsika. Zu einsamen Buchten, abgelegenen Inseln, durch schäumende Wellen und spiegelglatte See. Jede Woche eine neue Crew, acht Personen auf jedem Schiff. Zuletzt segelten die Schiffe mit Studie-

renden der Universität Zürich von Elba über Capraia nach Saint-Florent im Nordwesten Korsikas. Ankunft am Freitagabend, am Samstag dann das Schiff schrubby und bereits steht die nächste Crew im Hafen. Männer und Frauen zwischen Anfang zwanzig und Mitte dreissig, bereit für den nächsten Törn. Geplant war eine sportliche Segelwoche mit fortgeschrittenen Seglern entlang der abgeschiedenen Westküste Korsikas südwärts nach Sardinien. Doch die Windprognosen zwingen uns, die Route zu ändern : Ein Sturm wird kommen

Düstere Prognosen

Über dem Golf von Lyon an der Südküste Frankreichs baut sich ein starker Mistral auf, es ist eines der vorherrschenden

Wettersysteme in diesem Teil des Mittelmeeres. Dabei strömt Luft von einem Hoch über den Azoren nach Kontinentaleuropa, pfeift durch das französische Rhonetal ins Mittelmeer in Richtung Südosten, nach Sardinien und Korsika, und angesogen von einem Tiefdruckgebiet weiter nach Norditalien. Bereits jetzt bläst eine steife Brise aus Nordwesten durch die Bucht. Bis am übernächsten Tag könnte der Wind Sturmstärke erreichen, so sagen es die Prognosen.

Am Abend setzen sich die beiden Crews und die Skipper zusammen. Essen Pizza und besprechen die nächsten Tage. Die geplante Route ist aufgrund der Windverhältnisse nicht mehr möglich, zu ungeschützt wären Schiffe und Crews



dem Wetter ausgesetzt. Stattdessen geht es gegen Nordosten.

Nur wenige Meilen entfernt liegt das Cap Corse, das Schutz bietet vor den Wellen. Am kommenden Morgen ist es noch dunkel, als die Crewmitglieder aufwachen. Jemand holt in der Bäckerei die bestellten Sandwiches und frische Croissants. Kurz vor sieben sind die Leinen gelöst, Solea und Planado nehmen Kurs auf in Richtung Cap Corse. Der Anfang einer windigen Segelwoche mit Böen in Orkanstärke und einer anspruchsvollen Routenplanung.

Mit 13 Knoten dem Horizont entgegen

Zuerst lässt der Wind auf sich warten. Die ersten zwei Stunden bläst er nur schwach, dann dafür stärker als prognostiziert. Bei schäumenden Wellen und mit gerefften Segeln fahren Solea

und Planado in Richtung Kap, Kurs 5 Grad Nord. Die Schiffe segeln die Wellenkämme hinab und erreichen dabei Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 13 Knoten. Möwen und Seeschwalben jagen durch die Wellentäler, am Horizont verfangen sich graue Wolken in den Gipfeln Korsikas.

Bastia, die Inselhauptstadt, ist das Ziel der Tagesetappe und liegt noch in weiter Entfernung. Knapp acht Stunden später taucht die Stadt am Horizont auf. Böige Winde mit bis zu acht Beaufort blasen von den Bergen meerwärts, während Solea und Planado sich der Hafeneinfahrt nähern. Im Hafenbecken sind zwei Plätze für die Katamarane reserviert.

Es ist Sonntagabend, als die beiden Crews im Hafen estmachen. Was zu diesem Zeitpunkt noch niemand weiss:

Aufgrund der Windbedingungen werden die Schiffe nicht vor Mittwochmorgen wieder auslaufen können.

Warten auf guten Wind

Die Crew verbringt drei Nächte im Hafen von Bastia. Am Abend spielt der Hafenmeister mit Gitarre auf seiner Segelyacht französische Chansons, während der zunehmende Wind zwischen den Masten hindurchgeht. Solea und Planado sind mit zahlreichen Leinen befestigt, für die Nacht sind Böen in Orkanstärke prognostiziert. Während den folgenden 24 Stunden fegen Fallwinde durch den Hafen. Der Wind bläst ohne Unterbruch, reisst Leinen los und wirft Tische um. Die Crews auf den beiden Katamaranen halten Nachtwache, alles hält.

Nach einer abermals kurzen Nacht

starten die beiden Schiffe am frühen Mittwochmorgen zur nächsten Etappe. Der noch immer kräftige Wind bringt Solea und Planado in Richtung Süden. Im Morgengrauen beißen zwei Fische an den nachgezogenen Schlepplein. Erneut ein langer Tag, es dämmt bereits, als die beiden Schwesterschiffe im Südosten Korsikas in einer kleinen Bucht vor Anker gehen. Makrele und Sardine landen zum Abendessen in der Bratpfanne.

Auch am kommenden Morgen bleibt keine Zeit zum Ausschlafen. Bis nach Sardinien bleibt noch eine grosse Etappe. Und der Tag bringt abermals mehr Wind als erwartet. Der Mistral hat nicht aufgehört und bläst mit sechs Windstärken durch die Strasse von Bonifacio, welche Korsika und Sardinien voneinander trennt. Der Himmel ist strahlend blau.

Zwei Stunden nachdem die Crews den Anker gelichtet haben, sind die Segel wieder voll gerefft. Das Wasser spritzt übers Deck, die Sonne scheint, die Stimmung ist gut. Das Ziel des Tages heisst Caprera, eine kleine Insel zwischen Sardinien und Korsika mit abgeschiedenen Felsenbuchten.

Die letzte grössere Etappe folgt am nächsten Tag. Das Festland von Sardinien ist längst in Sicht, als die beiden Schiffe zu einer Regatta starten. Die Skipper halten sich zurück, es sind die Törnteilnehmer, welche für das Rennen die Entscheide treffen. Kopf an Kopf segeln die beiden Schiffe gegen den Wind in Richtung Sardinien.

Mit kleinem Vorsprung fährt Planado zuerst über die vereinbarte Ziellinie. Dann drehen die Katamarane ab in die letzte Bucht für diese Woche. Weisser

Sandstrand, ein letztes Essen auf dem Schiff, der letzte Rum, Lieder singen bis spät in die Nacht. Von hier bis Portisco, dem Endziel des Törns, ist es noch eine halbe Meile.



FREIE FAHRT ANS MITTELMEER

Die FOS-Schüler reisten mit dem selbstgebauten Liegerad von Basel bis nach Koriska. Eine unvergessliche Reise mit steilen Aufstiegen, schmerzenden Beinen und märchenhaften Buchten.

Debora Böttcher. 4. Juni, 10:07 – Alle Reifen sind gepumpt, die Velolichter aufgeladen, die Gepäcktaschen sind montiert und die Helme auf dem Kopf. Ein letztes Foto, eine letzte Umarmung, dann heisst es Tschüss! Es kann losgehen! Acht Monate früher, im Oktober 2016, begann das Bauen: Sägen, brechen, schneiden, löten, zentrieren, nähen, schleifen. Unzählige Schritte mussten vorgenommen werden, bis unser Velo endlich Form annahm. Doch sobald die farbig beschichteten Rahmen in der Werkstatt eintrafen, ging es wie am Schnürchen. Schon bald hatten wir

unser eigenes, selbstgebautes, fertiges Liegerad. Was für ein Gefühl!

Die erste Etappe liegt vor uns: Von Basel nach Nizza in sieben Tagen. Schon nach den ersten Kilometern Richtung Solothurn, kurz nach dem Hauenstein, verfahren wir uns. Doch durch den falschen Weg kommen wir an einem Erdbeerfeld vorbei und versüssen uns damit die Weiterfahrt. Von jedem Tag könnte ich ähnliche Geschichten erzählen – jeder Tag hat seine Schwierigkeiten, welche aber (fast) immer von wunderbaren, lustigen und unvergesslichen

Erlebnissen übertrumpft werden. So ist zum Beispiel die Fahrt auf den «Col de la Croix Haute» extrem heiss und anstrengend mit viel Lastwagenverkehr, doch die Abfahrt danach ist traumhaft und der Camping endlich einer mit Waschmaschine.

Als wir unser erstes Ziel erreichen, fahren wir jubelnd am Strand von Nizza entlang. Manch einer schaut uns verständnislos nach – vor allem, als wir am Hafener in drei Töpfen gefühlte 47 Kilo Teigwaren kochen. Auf der Fähre nach Korsika schlafen wir schliesslich glück-



lich, erschöpft und voller Vorfreude auf die Insel und das Segeln auf dem Boden ein.

Da wir nicht alle gleichzeitig auf den Schiffen Solea und Planado sein können, teilen wir uns in drei Gruppen auf, wovon abwechselnd eine Gruppe durch die korsischen Bergen fährt. Auf den Katamaranen geniessen wir das Meer, die Sonne und den Fahrtwind. Wir erkunden märchenhafte Buchten, lieben es, das Schiff zu steuern, die Segel zu wenden und Knoten zu üben. Wir essen, schlafen und spielen Tichu. Am meisten Freude haben wohl unsere Beine, die sich in diesen Tagen vollständig erholen. Der Umstieg von den Schiffen wieder auf die Liegeräder ist demnach nicht einfach. Als letzte Gruppe durchqueren wir Korsika in sechs Tagen. Es ist die anstrengendste, gleichzeitig jedoch eine der persönlich besten Zeiten der

Veloreise. Wir fahren durch unglaublich schöne Landschaften, gewöhnen uns an Schweine auf der Strasse und es ist sehr angenehm, nur mit einem Drittel der Gruppe zu fahren. Trotzdem freuen wir uns auf die anderen und die letzte Etappe von Genua nach Basel.

Der erste Tag mit wieder allen ist lange, sehr lange. Die Po-Ebene findet kein Ende, es ist heiss und hat viel Verkehr. Dazu überrascht uns gegen Abend ein Gewitter mit starkem Regen – doch wir wollen bis an den See. Nach knapp 200 Kilometern an einem Tag haben wir es endlich geschafft. Wir sind am Lago Maggiore. Die Schweiz, der Gotthard und das finale Eintreffen in Muttenz rücken immer näher. Doch ganz so weit kommt es nicht. Kurz nach Bellinzona müssen wir die Reise wegen einem schweren Unwetter unerwartet abbrechen. Enttäuschung und Frustra-

tion machen sich breit, und während der ganzen Zugfahrt herrscht eine bedrückte Stimmung. Dieser Schluss passt so gar nicht zum Rest der Reise. Wir sagen uns, die letzte Etappe wird nachgeholt, allerdings glauben wenige wirklich daran.

Dann, kurz vor den Herbstferien, klappt es doch! Um 8:30 sind wir in Airolo, bereit, das Finale zu meistern. Gemütlich fahren wir die Tremola hoch, verweilen oben aber nicht lange und sausen sofort den Berg hinunter. Es ist toll, wieder in der Gruppe fahren zu können und das Wetter ist perfekt. Einmal quer durch die Schweiz treffen wir kurz vor zehn Uhr abends todmüde und ausgelaugt aber glücklich in Muttenz ein. Unsere Veloreise ist komplett. Eine unvergessliche Zeit.

Karte: www.fosvelos.ch/karte



MIT DEM PEDALO ÜBER DEN ZÜRICHSEE

Nach langer Vorfreude holen wir am 14. August 2017 das Pedalo in Muttenz beim Verein Jugendprojekte ab. Wie immer ist die Begrüssung äusserst herzlich und schon bald stehen wir vor dem schon bereitgestellten Gerät.

Regula Birkenstock. Von Thomas Wolf erhalten wir eine gründliche Einführung über die Handhabung des Pedalos und sind erstaunt, wie einfach dieses Boot zusammensetzbar ist und wie durchdacht die Lösungen sind.

Da wir auch unseren Freunden eine Bootsfahrt ermöglichen wollen, laden wir gleich zwei Boote auf den Anhänger und machen uns auf Richtung Rapperswil am Zürichsee. Der Anhänger wird deponiert und wir machen uns auf die Suche nach einer Stelle zum Einwasern. Mit dem Velo rekognoszieren wir

alle möglichen Stellen aus der Pedalobesitzer-Sicht. Neben dem Yachthafen Stampf finden wir eine geeignete Stelle im Badewiesenbereich.

Der Aufbau funktioniert problemlos und wir rollen das Pedalo ohne Mühe an den See. Nach kurzem Paddeln - da der See an der gewählten Stelle noch un-
tief ist - klappen wir die Antriebe in Position und beginnen mit unserer Ausfahrt. Sofort bemerken wir, wie effizient die Antriebe sind und geräuschlos gleiten wir auf den See hinaus. Die Lenkung braucht jedoch Angewöhnungs-

zeit, da sie gegengleich reagiert wie das gewohnte Steuern mit Pinne auf dem Segelboot. Doch auch dies ist bald geschafft.

Ein weiteres Mal benützen wir beide Pedalos und fahren mit Freunden auf dem Zürichsee von Rapperswil in Richtung Schmerikon. In Bollingen ankern wir vor einer Wiese mit Grillplatz, wo wir ein Feuer machen und eine feine Wurst grillieren.

Unser Gepäck inklusive Material für das Boot, hat auf der hinteren Ladefläche der Pedalos wunderbar Platz, so dass wir vorne viel Bewegungsfreiheit haben.

Gegen den Wind fahren wir zurück. Wir



machen noch einen Abstecher durch Buchten und besichtigen die vielen Ferien- und Wochenendhäuschen, welche vom Land her kaum zu sehen sind. Am Land angekommen, werden die Boote relativ schnell auseinandergebaut und verladen, was schon viel schneller geht mit ein wenig Übung.

Es war herrlich, den See auf eine andere Art zu erleben und fast geräuschlos dahin zu gleiten. Das Dach spendete Schatten und gab zusätzlich ein Gefühl von Geborgenheit.

Wir bedanken uns ganz herzlich, dass wir die Möglichkeit erhielten, dieses Erlebnis zu geniessen.

WIR HABEN EINEN NEUEN WEBAUFTRITT!

Wie soll der Verein Jugendprojekte in der digitalen Zeit an die Öffentlichkeit treten? Als Antwort auf diese Frage, haben wir unter anderem die Webseiten aller Projekte des Vereins in diesem Jahr überarbeitet.

Daniel Böttcher. Begonnen hat alles im Januar 2017. Nachdem die Idee der Überarbeitung vom Organisationskomitee abgesegnet wurde, hat sich ein kleines Team während rund einer Woche zusammen gesetzt und die neuen Webseiten in verschiedenen Schritten aufgebaut. Zuerst ging es darum, das Grundgerüst der Webseiten zu legen. Wir haben uns dafür eines Systems bedient, welches uns ermöglichte, ohne grosse Programmierkenntnisse die Webseiten aufzusetzen. In einem zweiten Schritt ging es darum, das Design

und die Strukturierung der Webseite festzulegen. Die dritte Phase – das detaillierte Ausarbeiten des Inhalts und der Darstellung – dauerte an. Anfangs Juli 2017 konnten wir die Webseiten dann schliesslich aufschalten.

Das Resultat der neuen Webseiten lässt sich sehen. Die Akzentfarben jedes Projektes geben den Webseiten ihr grundlegendes Aussehen. Dabei haben wir besonders auf ein schlichtes und übersichtliches Erscheinen geachtet. So versuchten wir beispielsweise, nicht mehr

als eine Unterebene in die Webseitenstruktur einzubinden. Besonders auffällig an den neuen Webseiten ist, dass sie «responsive» sind. Das bedeutet, dass sich das Webseitenformat den jeweiligen Geräten anpasst. Die Webseiten werden also auf einem Tablet anders dargestellt als auf einem Smartphone oder einem Computer und erfüllen damit unseren Anspruch an einen angemessenen Auftritt in der heutigen digitalen Zeit. Schlussendlich bringen die neuen Webseiten einen Vorteil, der nach aussen nur bedingt sichtbar ist.

Aufgrund des darunterliegenden Systems sind sie nahezu unbegrenzt ausbaufähig, was uns ermöglicht, verschiedenste Zusatzoptionen einzubauen.

Wie bei jeder neuen Webseite werden sich auch bei unseren Seiten noch kleine Fehler verstecken. Wir sind allen dankbar, die solche Fehler finden, oder uns darüber hinaus ein Feedback zu den Seiten geben.

An dieser Stelle sei auch allen gedankt, welche in irgendeiner Weise – sei es durch Entwicklung des Grundgerüsts, durch Redigieren von Texten oder durch das zur Verfügung stellen von Aufnahmen – an der neuen Webseite mitgewirkt haben.

Wir freuen uns auf euren digitalen Besuch und Anregungen, wie wir unseren Auftritt weiter verbessern können.

www.verienjugendprojekte.ch
www.fossailing.org
www.fosvelos.ch
www.fospedalos.ch



	2016	2015
Bilanz Aktiva		
Umlaufvermögen		
Kasse, Postkonti, Bankkonti	80 822	26 452
Debitoren, Vorschüsse, Anzahl.	51 480	31 508
Aktive Abgrenzung	217	
Total Umlaufvermögen	132 518	57 960
Anlagevermögen		
Anlagevermögen		
Mobilien, Werkstatt, Räumlichkeiten	2 048	3 385
Schiffe, Fahrzeuge	118 420	134 222
Total Anlagevermögen	120 468	137 607
Total Bilanz Aktiva	252 986	195 567
Bilanz Passiva		
Fremdkapital kurzfristig		
Kreditoren, Anzahlungen		11 449
Passive Rechnungsabgrenzung	57 960	26 500
Total Fremdkapital kurzfristig	57 960	37 949
Fremdkapital langfristig		
Darlehen	78 119	64 369
Rückstellungen, Projektfond	21 800	19 800
Total Fremdkapital langfristig	99 919	84 169
Eigenkapital		
Eigenkapital	31 776	43 538
Projektreserven	22 000	22 000
Überschussvortrag / Defizitvortrag	19 674	-11 761
Total Eigenkapital	73 450	53 776
Überschuss	21 657	19 674
Total Bilanz Passiva	252 986	195 567

	2016	2015
Erfolgsrechnung		
Ertrag		
Mitgliederbeiträge	17 055	17 940
Sponsoring Stiftungsbeiträge, Spenden	7 430	14 135
Übriger Ertrag	4 839	10 449
Schiffsnutzung	88 158	55 431
Projektgeld Teilnehmer	22 000	52 700
Reisebeiträge	4 450	18 567
Total Ertrag	143 931	169 222
Aufwand für Material und Dienstleistungen		
Material für Schiffe und Projekte	-39 339	-121 598
Reisekosten	-33 263	-32 352
Total Aufwand für Mat. und Dienstl.	-72 602	-153 950
Personalaufwand		
Sozial und Personenversicherungen	-409	-360
Spesen	-7 399	-15 064
Total Personalaufwand	-7 808	-15 424
Sonstiger Betriebsaufwand		
Betriebsaufwand Schiffe exkl. Mat.	-6 646	-8 915
Fahrzeug- und Transportkosten	-184	-2 052
Gebühren, Sachversicherungen	-4 944	-8 537
Administration, Public Relation	-11 069	-4 727
Übriger Betriebsaufwand	-1 881	-4 565
Total Sonstiger Betriebsaufwand	-24 724	-28 795
Abschreibungen		
Abschreibungen auf Mobilien	-1 337	-1 584
Abschreibungen Schiffe, Fahrzeuge	-15 802	-9 795
Total Abschreibungen	-17 139	-11 379
Aktivierungen Schiffe		60 000
Total Überschuss	21 657	19 674

Aufschlüsselung der Erfolgsrechnung nach Projekte

(Zahlen 2016 und darunter in Grau die Vorjahreswerte)

	Verein	FOSsailing I (Hochsee)	FOSsailing II (Binnen)	FOSvelos	FOSpedalos	Admin. & Verwaltung	Public- Relations	Infra- struktur
Ertrag	17 255	99 820	400	23 467	1 208		1 782	
	19 534	72 690	2 640	56 689	511			781
Aufwand	-5 723	-80 918	-1 203	-23 964	-1 342	-866	-6 836	-1 422
	-2 677	-80 966	-1 513	-41 041	-691	-1 898	-3 647	-2 476
Projekt- verrechnung		3 000		-3 000				
Ergebnis	11 532	18 902	-803	-498	-134	-866	-5 054	-1 422
	16 857	-5 276	1 127	12 648	-181	-1 898	-3 647	-1 695
Gemeinkosten	-891	-5 156	-21	-1 212	-62			
Verteilung nach Umsatz	-840	-3 124	-113	-2 437	-22			
Ergebnis I	10 641	13 746	-824	-1 710	-197	Total Überschuss		
	16 017	-8 401	1 014	10 211	-203			-40 326
Bildung von Reserven und Aktivierungen								60 000
Ergebnis II	10 641	13 746	-824	-1 710	-197	Überschussvortrag		
	16 017	-8 401	1 014	10 211	-203			19 674
Projektreserven								
2016		16 000		5 000	1 000			22 000
2017		16 000		5 000	1 000			22 000



Verein Jugendprojekte
Gründenstrasse 95
4132 Muttenz
PC 40-556751-3

Jahresbericht 2017

VEREINJUGENDPROJEKTE.CH



VEREIN
JUGEND
PROJEKTE



FOS
SAILING



FOS
VELOS



FOS
PEDALOS