

Gfs Gazette

Mitteilungen der Gemeinschaft für Seefahrt e.V. Fachabteilung für Hochseesegeln im Bodensee-Segler-Verband

Folge 123

B 3559 F

März 2006

www.gfs-hochseesegeln.com

**Wintertreffen
in Bad Reuthe
BODAN „hoch und trocken“
Ein problematischer
Törn**



Liebe Seglerinnen und Segler der GfS,

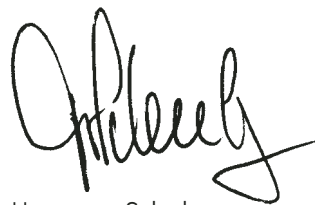
wenn Sie diese Gazette in Händen halten, steht die Segelsaison kurz vor der Tür.

Einige haben den Seesack schon gepackt. Noch nie haben wir Reisen wie in 2006 in Angriff genommen, geht es doch auf die Südhalbkugel! Das alles ist auch 600 Jahre nach Kolumbus nicht selbstverständlich und zeigt, dass Mitglieder und Vorstand noch genauso abenteuerlustig sind wie die Gründungsmitglieder vor 30 Jahren. Mit Freude und Überraschung sahen wir die schnellen Buchungen für die große Reise nach Rio, sind aber beunruhigt über die derzeit lückenhafte Belegung im Mittelmeer. Beides hängt miteinander zusammen. Die über 16 Monate durchgehende Belegung der BRIGANTIA nimmt uns potentielle Mitsegler auf der BODAN in den nächsten Monaten. Deshalb ruft der Vorstand alle diejenigen Mitglieder, welche sich in diesem Jahr noch keinen Törn vorgenommen haben, auf, sich den jetzt geänderten Routenplan der BODAN anzusehen. Griechenland im Sommer ist immer noch ein Traumrevier.

Die jetzt anstehenden Beratungen für einen Schiffskauf, als Ersatz für die betagte BRIGANTIA, im Frühjahr 2008 werden sicher auch davon beeinflusst, ob wir nach wie vor 2 Schiffe wirtschaftlich auslasten. Dies alles werden wir am 25. März 2006 im Rahmen einer außerordentlichen Mitgliederversammlung diskutieren. Der Vorstand wird Ihnen dort die Angebote für ein neues Schiff präsentieren. Bitte kommen Sie in großer Zahl! Beschlüsse für ein neues Schiff sind immer zukunftsweisend für unseren Verein und Sie sollten sich die Möglichkeit zur Mitbestimmung nicht entgehen lassen.

Hinweise für das Sommertreffen finden Sie ebenfalls schon in diesem Heft. Gleich im Terminkalender eintragen!

Mit herzlichen Grüßen
Ihr



Hermann Schulz



Der Fahrtenreferent berichtet: Unsere Törns und ihre Auslastung



Unsere beiden Schiffe liegen derzeit hoch und trocken in ihrem jeweiligen Winterlager. Die BRIGANTIA in der Kälte in Neustadt an der Ostsee in der Lübecker Bucht, die BODAN im vergleichsweise warmen Süden der Türkei in Antalya. Das Team um Hans Wagner hat dort im vergangenen Dezember die Auswasserung teilweise sogar in Shorts und T-Shirts durchführen können.

Zunächst eine erfreuliche Nachricht: Nach vielen Mails und Telefonaten konnten wir bis Ende Januar für alle Törns der BRIGANTIA einen Skipper finden. Von dieser Seite ist das Törnprogramm gesichert. Nun liegt es an den Mitgliedern, diese Törns auch alle zu füllen. Das geht üblicherweise dann sehr zügig, sobald die Skipper für die Törns feststehen. Noch gibt es aber viele freie Plätze. Auf der Strecke durch die Ostsee und zurück über England bis nach Brest zum

Ab sprung über die Biskaya sind bisher nur 2 Törns vollständig belegt. Bei allen anderen Törns der BRIGANTIA sind noch Plätze frei.

Auch für die BODAN sieht die Situation mittlerweile entspannt aus. Vor allem der Start der Saison hat uns aber einige graue Haare (mehr?) beschert. Geplant war, dass die BODAN ab Mitte März durch die Ägäis nach Norden zu den Sporaden segeln sollte. Leider haben sich für die ersten beiden Törns keine Skipper und Crews gemeldet. Unser Skipper Thomas Graf wird daher die BODAN jetzt auf direktem Weg von Antalya nach Thessaloniki überführen und dort das Boot den Folgecrews rechtzeitig übergeben. Ein weiterer Engpass war die Strecke von Alexandroupolis ins Schwarze Meer. Hans Wagner hat seinen Törn so geändert, dass er jetzt statt von Eregli bereits von Istanbul abfährt. Erich Fest hat sich als Skipper spontan bereit erklärt, die BODAN rechtzeitig dorthin zu bringen. In Istanbul wollen wir in Abänderung des Programms die BODAN für einen zweiwöchigen Törn zur Verfügung stellen. Der restliche Teil des Törnprogramms der BODAN aus dem Schwarzen Meer heraus über die türkische Westküste nach Malta und dann ins Winterlager nach San Remo ist gesichert. Für alle Törns sind Skipper eingesetzt. Vier dieser

Törns sind sogar ausgebucht. Das bedeutet allerdings im Umkehrschluss, dass es auf allen anderen Törns noch freie Crewplätze gibt.

An dieser Stelle will ich mich bei allen Skippern – und nicht nur bei den oben bereits genannten – bedanken, die nicht nur geduldig und ohne zu Murren meine Mails und Telefonate über sich ergehen lassen, sondern dann auch noch ihre Urlaubs- und Terminpläne umstellen und zusätzlich Crews suchen, damit die Nachfolgeskipper und Crews termingerecht ihre Törns fahren können und die wohlverdienten Urlaube genießen können. Insgesamt sind es 21 (Vorjahr 23) Skipper, die dieses Jahr unsere beiden Boote bewegen.

Liebe Mitglieder, Sie können es lesen: Unsere Sorgen über die Auslastung der beiden Schiffe sind nicht verflogen. Wir haben zwar fast alle Törns mit Skippern besetzt, aber es gibt noch viele freie Crewplätze. Wir haben weniger Skipper einsetzen können als im Vorjahr, aber wir haben die gute Hoffnung, dass einige wenige Skipperanwärter in der nächsten Zukunft eigenverantwortlich ihre ersten Probetörns segeln werden. Was bleibt ist aber die derzeit schrumpfende Anzahl von Mitgliedern, die auf unseren schönen Schiffen das Blauwasser erleben wollen. Der Vorstand beobachtet diese Entwicklung sehr genau, damit wir rechtzeitig Ruder legen können.

Auf der Karte auf Seite 3 habe ich dieses Mal alle Törns der BRIGANTIA

für 2006 eingezeichnet – bis zu dem Hafen ab dem die BRIGANTIA dann über die Biskaya und die Kanaren nach Brasilien segelt.

In der kommenden Gazette ist dann wieder die Bodan mit einer Karte dran. Dann gibt's auch detaillierte Infos zu den Törns 2007. Um Ihnen/Euch den Mund wässrig zu machen nur soviel: Die BRIGANTIA soll auf ihrer Rückfahrt von Brasilien über Irland und dem Norden Schottlands um die Nordspitze Dänemarks herum in das Winterlager in Neustadt segeln.

Die BODAN soll eine Runde im westlichen Mittelmeer bis Sizilien und Sardinien drehen, um danach über Madeira und die Kanaren zu ihrer ersten Atlantiküberquerung zu starten.

Noch gibt es für weit mehr als die Hälfte unserer Törns 2006 freie Plätze. Der Vorstand, die Geschäftsstelle und die Skipper freuen sich über alle Anmeldungen.

Joachim Sauer
Fahrtenreferent

Wir begrüßen als neue Mitglieder

Name	Vorname	Ort	Eintrittsbemerkung
Rossteuscher	Gerhard	Bodolz	Über Mitglied F.Sauermann
Walliser	Steffen	Friedrichshafen	Über Mitglied R.Schlör
Koch	Jürgen	Tübingen	Über Mitglied R. Schlör
Hubert	Wolfgang	Hohenschäftlarn	Über Mitglied R.Terne
Herber	Christoph	Buochs	Internet
Dicke	Silvia	Bielefeld	Über Mitglied H.Bothe
Hülsmann	Markus	Bielefeld	Über Mitglied H.Bothe
Rieß	Peter	Zell	Über Mitglied E. Lacassa
Holup	Franz Roland	Kressbronn	Über Mitglied M. Keil
Nöltge	Michael	Friedrichshafen	Über Mitglied R. Traub
Rutz	Jörg	Allensbach	Über Mitglied K. Unger
Hamer	Eilert	Ravensburg	Über Mitglied J.Adermann
Hamer	Henning	Ravensburg	Über Mitglied J.Adermann
Schilling	Beat	Frauenfeld	Über Mitglied M. Schilling
Schilling	Cornelia	Winterthur	Über Mitglied M. Schilling
Schiel	Horst	Winterthur	Über Mitglied H. Jacoby
Kardinal	Wolfgang	Ulm	Über Mitglied T. Graf
Martilotti	Sabine	Heerbrugg	Familienmitglied
Stanisz	Jacek	Schlier	Über Mitglied H. Jacoby

Wintertreffen in Bad Reuthe

Die sibirische Kälte hatte Vorarlberg erreicht, als 29 GFS-Mitglieder im Januar 2006 im Bad-Hotel von Bad Reuthe eintrafen. Das Thermometer war nachts auf -20 Grad gefallen. Großes Hallo, man kannte sich! Diejenigen, welche jetzt länger nicht dabei waren, staunten über die neuen Wellness-Einrichtungen und die modernen Zimmer des Hauses. Der erste Weg nach langer Autofahrt führte in die Therme zum angenehmen Relaxen und erstem Redeschwall knapp über der Wasserlinie. Gute Stimmung herrschte von der ersten Minute an, „unser“ Barkeeper trug beim sundowner in der Bar heftig dazu bei. Man diskutierte die Skipisten für den folgenden Tag, spulte kilometerweit Seemanns-



garn ab und programmierte den Kopf um von Planken auf Skibretter.

Trotz verkitterter Gesichter kamen alle zeitig zum Frühstück. Dann ging's los auf die Pisten. Diejenigen, die auf

die Gipfel führen, berichteten von strahlender Sonne und milden Temperaturen. Die anderen im Tal absolvierten ihre Schneewanderungen bei klirrender Kälte aber malerischen Reifbildungen auf jedem Baum. Alle Knochen blieben diesmal heil. Hinterher wurde wieder abgekocht in Sauna und Thermalbad, bevor uns der Luxus eines mehrgängigen Abendessens mit österreichischem Rotwein überrollte.



Es wurde ein langer Klönschnack. Silvia stellte alle auf eine harte Probe, sowohl mit einem Quiz als auch dessen Auswertung. Das Nichtwissen der meisten bestätigte nachdrücklich die Pisastudie. Als die Letzten die Bar verließen, war das Hotelpersonal (mit Ausnahme unseres Barkeepers) längst im Bett. So ist das eben bei Käptens: Man verlässt das Schiff als Letzter. Segler sind dafür bekannt, dass sie immer neue Abenteuer suchen. Nicht so in Bad Reuthe. Das Ganze ruft nach Wiederholung, wie jedes Jahr! Ihr könnt es schon vormerken: In 10 Monaten sind wir wieder dort.



HS

BODAN „hoch und trocken“

Zu dritt sind wir am 9. Dezember nach Antalya geflogen, um unsere Sunbeam auf den Winter vorzubereiten, Hans Wagner, Hermann Schulz und Walter Kleine. Um diese Jahreszeit ist es auch in der Südtürkei nicht mehr so gemütlich. Doch alles ist relativ, d. h. nach dem verschneiten Flughafen von Friedrichshafen war Antalya mit 18 Grad angenehm warm. Die letzte Crew unter Rüdiger Wittig war noch voll des Lobes über das schöne Wetter. So begossen wir am ersten Abend gemeinsam das Ende der Segelsaison 2006 als angenehmen Einstieg in die geplante Arbeitswoche.

Fast vereinsamt wirkten Hotel und Hafen zu dieser Jahreszeit. Zudem liegt die Marina einige Kilometer abseits der Fast-Millionenstadt Antalya. Der Wächter am Eingang der Marina kannte uns schon bald aus der Ferne, wenn wir morgens um 8.30 Uhr zur Arbeit kamen. Schiff kranen und abpallen war das Programm für den ersten Tag.



Bald hatten wir uns dran gewöhnt, dass die BODAN nur auf hölzernen Füßen stand, statt auf einem Stahlrahmen. Es wäre langweilig, jetzt alle Einzelheiten einer Schiffswartung aufzulisten. Obwohl sich die Schäden an der BODAN in Grenzen hielten, nahmen alle Reparaturen und Wartungsarbeiten doch volle 6 Tage in Anspruch. Die organisatorische Vorbereitung des Oberbootsmannes zu Hause kommt dazu. Und im Frühjahr muss das Schiff noch mal gecheckt und eingewassert werden. Rüdiger Lambert aus der Vorcrew hat uns geholfen. Alle Arbeiten konnten bei schönstem Maienwetter ausgeführt werden. Es hat tollen Spaß gemacht.

Aber, liebe Leser, denkt daran, dass wir zwei! Schiffe besitzen. Die ehrenamtlichen Bootsleute verbringen also

im Jahr 4 Wochen vor Ort. Ohne tatkräftige Hilfe von freiwilligen Helfern geht es nicht. Deshalb meine Bitte an jeden, der zwei brauchbare Hände hat, meldet Euch mal bei Hans zu so einer Arbeitswoche an. Es ist erstaunlich, wie viel besser man hinterher das Schiff kennt. Außerdem macht es riesigen Spaß, besonders wenn man wie wir den ganzen Tag mit freiem Oberkörper arbeiten kann, weil die Wintersonne im Süden anders scheint. Ein Lob noch unseren Mittelmeercrews in 2005: Die BODAN machte einen guten Eindruck.

Bis auf wenige Ausnahmen gab es keine unnötigen Schäden. Das bedeutet, dass unsere Mitglieder sich bewusst sind, dass es unser Eigentum ist, was wir da über die Meere steuern. Weiter so! H.S.

Ein problematischer Törn

Auf der Frühjahrsversammlung klagte der Präsident über zu wenig Törnberichte in der Gazette. Wo sollen aber Törnberichte herkommen, wenn beide Schiffe an Land stehen. So kam es zu der Idee, über einen vor vielen Jahren gesegelten Törn zu berichten. Auch im Fernsehen haben ja die (N)ostalgie-shows Konjunktur und für junge GfS-Mitglieder ist es vielleicht interessant zu erfahren, wie vor Jahrzehnten in der GfS gesegelt wurde, als noch keine eigenen Schiffe zur Verfügung standen mit GPS, Radar, Wetterfax und dergleichen.

Ich möchte über einen Törn aus dem Jahre 1973 berichten, von Palermo über Malta, Tunis und zurück nach Palermo und zwar auf dem inzwischen legendären Seeadler. Den Seeadler hatte ich schon im April 1972 kennen gelernt. Aus dem Norden nach Konstanz „verschlagen“, suchte ich auch hier eine Möglichkeit zum Seesegeln und über eine Anzeige kam ich in die erste Seeadlercrew, die das Schiff im April in Glücksburg beim DHH abholte und nach einem Dänemark/Schweden-Törn mit Eigner Axel Paulicke nach Kiel brachte. Von dort wurde es dann ins Mittelmeer überführt, gechartert von der GfS. Es war also für mich schon abgemacht, auch im nächsten Jahr auf diesem Schiff zu segeln. Es wurde auch ein sehr schöner, aber auch komplikationsreicher Törn.

Über die erste Komplikation, schon im Vorfeld der Reise, hörten wir alle

erst viel später Einzelheiten. Elke, die Frau unseres Skippers Rolf Markus, und ebenfalls Mitseglerin, fragte nach Durchsicht der Anmeldungen für den Törn: „Sag mal, wie willst du mit diesen Leuten mit diesem Schiff den Törn gut zu Ende bringen? Da ist als Erstes ein Mathematikprofessor (Bernd Brinkmann), zweitens ein Pastor (Volker Bethge), drittens ein Bürgermeister, viertens ein Mediziner (Horst Jacoby) usw. Die haben wahrscheinlich alle nur linke Daumen, und wer soll dann die Reparaturen am Schiff machen?!“ Also wurden in aller Eile noch Handwerker für die Crew besorgt.

Die Anreise der 11 Besatzungsmitglieder, mit dem Flieger über Rom nach Palermo, kommt einem heute noch ganz modern vor, wurde doch ein Seglermesser aus dem Bordgepäck beschlagnahmt.



In Palermo hatte zunächst der Schirokko das Regiment; heiß, furchtbar schwül, und die Hotels damals noch ohne Klimaanlage. Der wütende Schirokko hinderte uns auch nach der Verproviantierung am Auslaufen, bescherte uns dafür aber die Möglichkeit, ein uriges Schiff zu besichtigen, die „Regentag“ des Malers F. Hundertwasser. Ein fast im Originalzustand erhaltener großer Eichenkutter mit armdicken Decksbalken und zwei Deutschen als Besatzung mit dem Auftrag, das Schiff nach Israel zu segeln. Nach zwei Tagen war der Sturm abgeflaut, und morgens wurden die Leinen losgeworfen – Kurs Straße von Messina. Aber leider hatte der Sturm nur einen Atempause eingelegt und mit voller Stärke legte er um 12.00 Uhr wieder los und zwar ohne Vorwarnung, so dass nicht mehr gerefft werden konnte. Empört verabschiedete sich das Großsegel, indem es längs einer morschen Naht durchriss, Wasser kam in großen Mengen über und zum Teil auch ins Schiff. Mit einem glücklicherweise vorhandenem kräftigen Trysegel und in Richtung Liparische Inseln ablaufend, überstanden wir die Nacht, den Stromboli immer

im Blickfeld. Nachdem der Sturm sich gelegt hatte, konnten wir im Hafen von Lipari die Wunden lecken, mühsam per Hand das Großsegel nähen, alle nassen Sachen einschließlich der Schlafsäcke und Matratzen trocknen und die rebellierenden Mägen mit einer vorzüglichen Fischsuppe besänftigen.

Die Straße von Messina zeigte sich recht friedlich, Taormina, Catania und Syrakus waren die nächsten Stationen. Hier wurde es wieder kompliziert. Zunächst schickte der geschneigelte Hafenkaptän den mit den Schiffspapieren anrückenden Stellvertreter des Skippers wieder vor die Tür. Er fühlte sich durch die schlabbrigen Shorts und die Sandalen an bloßen Füßen in seiner Ehre gekränkt und verlangte für die Anmeldung anständige Kleidung. Die verlangte unser „Taxifahrer“, der die Crew in die Stadt fahren sollte, nicht, hatte aber ein Problem, uns in seinem Gefährt unterzubringen. Eine Dreiradvespa ist dafür ja auch nicht gebaut. Akut wurde hier in Syrakus das Problem der Wasserpumpe unseres Motors. Verlangte sie schon vorher immer einen „Einlauf“ von oben, um zu fördern, so versagte sie hier vollständig. Jetzt zeigte sich der wahre Wert der weisen Voraussicht von „Skipper sin Fru“. Die Handwerker waren in ihrem Element, aber auch sie machtlos gegen völlig zerstörte Lagerschalen. In ganz Syrakus ließen sich keine Lager auftreiben. Oder hielten es die Syrakuser nur mit ihrem Mitbürger aus vorchristlicher Zeit, einem gewissen Herrn Archimedes und seinem Motto



„Störe mir meine Kreise nicht“? Nun, Archimedes wurde dafür von den Römern erschlagen, wir taten so was nicht, hatten aber das Problem: Können wir es wagen, mit einer Maschine, die maximal 5 Minuten lang laufen darf, nach Malta zu segeln? Nach langer Beratung und in der Hoffnung, im britisch angehauchten Malta ein besser sortiertes Lager zu finden, wurden die Segel gesetzt.

Malta, La Valetta – ein großartiger Anblick. Der Hafen voll von Rennyachten, die an der Mediterranean-Week teilnahmen, und auch noch ein Platz für den Seeadler. Dafür musste aber eine Boje aufgenommen werden, vom sehr hohen Vorschiff aus – und die Maschine durfte nur kurz laufen. Wieder ein Problem, das so gelöst wurde: Den großen Stockanker bis dicht über das Wasser gefiert, auf den Flunken stehend und mit einer Hand an der Kette konnte ich die Leine in die Boje einfädeln und an Bord zurückgeben.

Dieses interessante Manöver hatte die halbe Crew aufs Vorschiff gelockt. Ein Unglücksrabe stieß im Gedränge gegen den Kettenstopper und Anker und Draufsteher gingen auf Tiefe. Der Anker auf Grund, ich nur nass und voll Hafendreck. Diese ganze Aufregung brachte ein neues Problem und zwar für den Skipper. Zwei Stunden nach dem Festmachen kamen plötzlich Leute auf das Schiff und wollten ihn festsetzen. Hatte er doch in diesem Trubel das sofortige Einklarieren versäumt und die maltesischen Hafenbehörden waren hier sehr eigen. Bernd Brinkmann gelang es mit behender englischer Zunge, das Drama zu verhindern. Unsere Handwerker machten sich sofort auf die Suche nach Lagern für die Wasserpumpe, wurden auch in einer Mercedes-Autowerkstatt fündig, mussten sie aber in der Werkstatt selbst aufpressen. Bernd wurde noch um eine Lebenserfahrung reicher, als er einem Kerl, der den Bugkorb schweißen sollte, Geld gab und ihn nie wieder sah. Volker dagegen hatte es einfacher. Die Anregung des Skippers, er als Pastor mit guten Verbindungen nach ganz oben, müsse doch etwas für die Maschine



tun können, setzte er so in die Tat um: Er öffnete den Motorraumdeckel und schleuderte dem unwilligen Motor ein „Goddam, go on“ entgegen. Mit nun wieder funktionierender Wasserpumpe konnten wir Malta verlassen für den langen Schlag nach Tunis. Ohne Probleme? Nein. Auf See hörten wir in der Nacht im Radio, dass der Krieg zwischen Israel und den arabischen Staaten ausgebrochen war. Hatten wir etwa deshalb die ganze Nacht lang kein Schiff gesehen? War auch Tunesien Kriegspartei? Der Kriegsrat entschied dann: Tunesien ist friedlich. Ob die „Regentag“ wohl nach Israel gekommen ist? Sonst noch Probleme? Eigentlich nicht, denn eine um die Schraube gewickelte Schlepppogleine, die einen Tauchgang erforderlich machte oder der Ausfall der Lichter bei der Ansteuerung von Tunis, konnten wir mit unseren Erfahrungen nicht mehr als Probleme bezeichnen. Tunis, Sidi bou Said und die Reste des alten Karthago brachten uns Erholung, bevor es auf den langen Non-Stop-Schlag nach Palermo ging. Mit kräftigem Wind machte der Seeadler gute Fahrt, setzte weich in die Seen ein und die ganze Crew war zufrieden, bis der Wind einschlief, der hohe Seegang aber blieb. Das Schiff rollte wie wild, der Motor sollte nicht zu stark strapaziert werden, und daher war die Seekrankheit vorprogrammiert. Selbst den sonst seefesten Skipper erwischte es. Da Sat-Nav und GPS noch unbekannt waren, musste er auf der langen Seestrecke astronomisch navigieren. Der Bilgengeruch des alten Seeadler ebenso wie ein



leichter Dieseldunst hatten schon gute Vorarbeit geleistet. Als er nun für seine Berechnungen an den Kartentisch wollte, sah er doch zwei Kerle an der Back, die aus einer Dose öltriefenden Thunfisch löffelten. Das war zu viel. Wie ein Kastenteufel schoss er den Niedergang hoch und an die Reling. Mehr als 15 Jahre hat es gedauert, bis man ihn wieder zu einem Thunfischsalat überreden konnte. Aber er erhielt bald Satisfaktion. Sein Astrofix und seine Ankündigung, um X Uhr käme Land in Sicht, wurden mit Skepsis beurteilt (Kann man bei Seekrankheit so gut rechnen?). Zum vor-

berechneten Zeitpunkt erschien dann aber Bernd, einer der Thunfischübeltäter, im Salon, baute sich vor dem Skipper auf und sagte, formvollendet salutierend: „Herr Kapitän, ich melde: Land in Sicht.“ Damit waren die Probleme beendet. Denn es ist wirklich wahr, dass nur der Schmutz der nahen Hafenstadt Palermo die Crew von einem geplanten finalen Bad im Meer abhielt, und nicht der unter dem Schiff stehende riesige Schwertfisch, wie es der Skipper noch heute behauptet. Alle hatten die aufgetauchten Probleme gut gemeistert und auch die linken Daumen hatten sich doch bewährt. Dass es viel schlimmer hätte kommen können, hörten wir zwei Wochen später im Radio. Bei einem erneuten Schirokko hatte sich im Hafen von Palermo ein großer Schwimmbagger losgerissen. Mit einer Spur der Verwüstung war er durch den Hafen getrieben, bis er dann noch ein großes Stück der Mole niedermachte. Da hätten wir erst richtige Probleme gehabt.

Horst Jacoby



Regelbelegung und Schiffsbeitrag:

Regelbelegung	Pers. inkl. Skipper
BODAN	6
BRIGANTIA	7
Junioren-Törns	8

PREISKLASSEN und SCHIFFS- BEITRÄGE / TAG

Karibik-Törns	Preisklasse I
Normal-Törns	Preisklasse II
Überführungs-Törns	Preisklasse III
Damentörn	Preisklasse IV
Große Fahrt-Törns	Preisklasse IV
Skipperschulung	Preisklasse V
Rücküberführung	Preisklasse VI

Schiffsbeitrag / Person für BRIGANTIA und BODAN

	Crew	Skipper
PK I	53 Euro	33 Euro
PK II	48 Euro	28 Euro
PK III	43 Euro	23 Euro
PK IV	30 Euro	15 Euro
PK V	17 Euro	
PK VI	— Euro	

Junioren in Ausbildung

bezahlen auf allen Törns 20 Euro.
Junioren sind Mitglieder bis zur Vollen-
dung des 27. Lebensjahres.



Erkennungssignal
und Rufzeichen der
BODAN

DPVT
211 249 120

Törnborse BODAN und

Nr. Termin	Wo	Geb	Start / Zielhafen	PK	Skipper	fr. Kojen
03	08. 04. – 22. 04.	2	A Antalya / Thessaloniki	IV	Thomas Graf	0
04	22. 04. – 06. 05.	2	A Thessaloniki / Thessaloniki	II	H. Schulz	2
05	06. 05. – 20. 05.	2	A Thessaloniki / Alexandroupolis	II	H. Schulz	2
06	20. 05. – 03. 06.	2	A Alexandroupolis / Istanbul	II	E. Fest	1
07	03. 06. – 17. 06.	2	A Istanbul / Istanbul	II	gesucht	5
08	17. 06. – 01. 07.	2	A Istanbul / Samsun (Schwarzes Meer)	II	H. Wagner	3
09	01. 07. – 15. 07.	2	A Samsun / Eregli (Schwarzes Meer)	II	E. Stürmer	0
10	15. 07. – 29. 07.	2	A Eregli / Istanbul	II	H.-J. Adermann	0
11	29. 07. – 12. 08.	2	A Istanbul / Ayvalik (bei Izmir)	II	H.-J. Adermann	0
12	12. 08. – 26. 08.	2	A Ayvalik (bei Izmir) / Kusadasi	II	A. Balla	2
13	26. 08. – 02. 09.	1	A Kusadasi / Bodrum	II	T. Graf	1
14	02. 09. – 09. 09.	1	A Bodrum / Bodrum	II	R. Terne	0
15	09. 09. – 23. 09.	2	A Bodrum / Malta	III	M. Keil	1
16	23. 09. – 14. 10.	3	A Malta / San Remo	III	R. Wittig	1
17	14. 10. – 21. 10.	1	A San Remo / San Remo	II	R. Schlor	0
18	21. 10. – 28. 10.	1	A San Remo / San Remo	II	R. Schlor	0
2007						
01	21. 04. – 28. 04.	1	A San Remo / Skippertraining – Einweisung	V	–	5
02	28. 04. – 12. 05.	2	A San Remo / Porto Ercole	II	–	5
03	12. 05. – 26. 05.	2	A Porto Ercole / Gaeta	II	–	5
04	26. 05. – 09. 06.	2	A Gaeta / Palermo	II	–	5
05	09. 06. – 23. 06.	2	A Palermo / Malta	II	–	5
06	23. 06. – 07. 07.	2	A Malta / Port El Kantaoui	II	–	5
07	07. 07. – 21. 07.	2	A Port El Kantaoui / Cagliari	II	–	5
08	21. 07. – 04. 08.	2	A Cagliari / Cagliari	II	–	5
09	04. 08. – 18. 08.	2	A Cagliari / Palma de Mallorca	II	–	5
Skipperanmeldungen für neu ausgeschriebene Törns bis zum 20. 05. 06 werden gleichrangig behandelt.						
ständig aktualisiert unter: www.gfs-hochseesegeln.com						
Törninteressenten melden sich bei:		Skipper melden sich bei:		Nautisches Material:		Die vollständigen Adressen
Dagmar Kaifel		Joachim Sauer		Walter Kleine		finden Sie auf der letzten Seite.

Terminkalender

Allgemeine Termine

**AUßERORDENTLICHE
MITGLIEDERVERSAMMLUNG
in Kreuzlingen
25. März 2006**

**STAMMTISCHE
07. April 2006 und
02. Juni 2006
immer um 19.00 Uhr**

**SOMMERFEST
in Kirchberg 22. Juli 2006**

**JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG
in Lindau
19. November 2006**

**HERBSTREGATTA
In Langenargen
27. – 29. Oktober 2006**

Nr.	Termin	Wo	Geb	Start/Zielhafen	PK	Skipper	fr. Kojen
01	15. 04. – 29. 04.	2	A	Neustadt / Danzig	II	H. Jacoby	2
02	29. 04. – 13. 05.	2	A	Danzig / Riga	II	V. Bethge	2
03	13. 05. – 27. 05.	2	A	Riga / Tallin	II	V. Bethge	1
04	27. 05. – 10. 06.	2	A	Tallin / Helsinki	II	V. Bethge	0
05	10. 06. – 24. 06.	2	A	Helsinki / Stockholm	II	R. Traub	0
06	24. 06. – 08. 07.	2	A	Stockholm / Sassnitz	II	H. Jacoby	0
07	08. 07. – 29. 07.	3	B	Sassnitz / Emden	II	V. Bethge	5
08	29. 07. – 12. 08.	2	B	Emden / Portsmouth	II	R. Terne	3
09	12. 08. – 26. 08.	2	B	Portsmouth / Brest	II	A. Hammesfahr	6
10	26. 08. – 09. 09.	2	B	Brest / La Coruna	II	J. Düweling	4
11	09. 09. – 23. 09.	2	B	La Coruna / Lissabon	II	H. Gutzwiller	2
12	23. 09. – 07. 10.	2	B	Lissabon / Cadiz	II	U. König	1
13	07. 10. – 14. 10.			Überholung		–	
14	14. 10. – 28. 10.	2	C	Cadiz / Teneriffa	III	D. Kaifel	0
15	28. 10. – 11. 11.	2	B	Teneriffa / Teneriffa	II	A. Stottmeister	1
1B	11. 11. – 20. 12.	5,5	C	Kanaren / Recife (Brasilien)	IV	H. Pflug	0
2B	20. 12. – 06. 01.	2,5	C	Recife / Salvador	II	W. Kleine	0
2007							
3B	06. 01. – 27. 01.	3	C	Salvador / Vitoria	II	H. Moll	0
4B	27. 01. – 17. 02.	3	C	Vitoria / Rio	I	A. Tiemon	0
5B	17. 02. – 10. 03.	3	C	Rio / Vitoria	I	J. Düweling	0
6B	10. 03. – 31. 03.	3	C	Vitoria / Salvador	II	A. Hammesfahr	0
7B	31. 03. – 21. 04.	3	C	Salvador / Recife	II	E. Fest	0
8B	21. 04. – 02. 06.	6	C	Recife / Horta	IV	J. Sauer	0
(5 Wo. werden berechnet)							
09	02. 06. – 23. 06.	3	C	Horta / Kinsale Irland	III	–	6
10	23. 06. – 14. 07.	3	B	Kinsale Irland / Oban Schottland	II	–	6
11	14. 07. – 04. 08.	3	B	Oban Schottland / Inverness	II	–	6
12	04. 08. – 25. 08.	3	B	Inverness / Oslo	II	–	6

ständig aktualisiert unter: www.gfs-hochseesegeln.com

Erkennungssignal
und Rufzeichen der
BRIGANTIA

**DNJZ
211 249 130**

Iridium
Tel. 00 88 16 21 41 60 54



Gezeitenberechnung nach den Admiralty Tide Tables

Wir schreiben den 11. Februar 2006 – herrliches Wetter, Sonne, blauer Himmel und ein zugefrorener See. Beste Voraussetzungen zum Schlittschuhlaufen! Machen wir aber nicht! Wir hatten einen viel wichtigeren Grund, um uns im Radolfzeller Yachtclub zu treffen. Hier wollte uns unser Ausbildungsreferent Eberhard Stürmer anhand von Gezeitentafeln und Tidenkurven zu der berühmten Handbreit Wasser unter dem Kiel verhelfen.

Die kurze Aufwärmphase unserer Gehirnzellen bestand aus Physik. Wie Ebbe und Flut entstehen, wie das Wechselspiel von Gravitations- und Zentrifugalkraft funktioniert und dass der Mond der Hauptschuldige ist, haben wir alle schon einmal in der Schule gehört. Aber nicht nur Mond und Erde drehen sich um einen gemeinsamen Schwerpunkt. Wir taten das heute auch! Nur unser Schwerpunkt hieß Gezeitenberechnung nach den Admiralty Tide Tables.

Dabei sind insbesondere zu berechnen: Alter der Gezeit und Gezeitenverhältnis, Zeitpunkt des Eintritts von Hoch- und Niedrigwasser und dessen Wasserstand und das Verhalten der Gezeitenströme. Und wie die Gezeitentafeln (BSH) enthalten die ATT ebenfalls Gezeitentafeln und im Anhang ein Register der verzeichneten Orte, die sich in Bezugsorte (Standard Ports) und Anschlussorte (Secondary Ports) unterteilen. Die ausführlichen Gezeitenvorausberechnungen findet man bei den Bezugsorten, die mittleren

Gezeitenunterschiede bei den Anschlussorten. Zeitangaben sind grundsätzlich in der gesetzlichen Zeit des Landes im Winter angegeben. Zu berücksichtigen ist noch eine Springverspätung, die über den mittleren Tidenkurven für jeden Bezugsort angegeben wird. Soviel zu unserer geistigen Ausrüstung.

Eberhard brachte Unmengen an Material mit und verteilte es großzügig an uns. Da saßen wir nun und versuchten den Gedankengängen unseres Ausbilders zu folgen. Step by step erklärte er uns den Weg zur Höhe der Gezeit oder zur Zeitbestimmung der angegebenen Höhe der Gezeit. Und dazu benutzten wir auch gleich die Admiralty Tide Tables. Die ersten Aufgaben rechnete Eberhard gemeinsam mit uns. Schließlich mussten viele Zahlen vielen Buchstaben zugeordnet werden, und da wir keine schönen vorgefertigten Tabellen hatten, wurde es manchmal auch etwas unübersichtlich. Wir suchten Bezugs- und Anschlussorte in den ATT, errechneten die Zeitunterschiede, Wassertiefen, überlegten, rechneten... und freuten uns, dass es zentrale Formeln der Gezeitenberechnung gibt! Was würden wir bloß ohne sie anfangen! Auch die britischen Abkürzungen waren anfangs gewöhnungsbedürftig. Etwas Verwirrung stiftete das + oder - bei der Angabe zur „Time Zone“. Aber je mehr Aufgaben wir machten, desto klarer wurde alles.

Hatten wir dann endlich die Rechne-

rei geschafft, ging es weiter mit der Auswertung der mittleren Tidenkurven. Das war nicht so schwer, weil man dazu nur ein Lineal benötigt, um alle hier eingetragenen Punkte durch Linien zu verbinden. (Bei Seegang auch nicht schlecht.)

Die Bedienung holte uns wieder in die Wirklichkeit. Das Essen war fertig und duldeten keinen Aufschub. Nach der Stärkung ging es aber gleich weiter. Die letzte Aufgabe durften wir allein rechnen. Totenstille! Die rechnerischen Verfahren mit Hilfe entsprechender Formeln waren nun abgeschlossen und Eberhard wollte uns noch die zeichnerischen Lösungswege erklären. Damit meinte er das Interpolieren.

Er zeigte uns das zeichnerische Interpolieren des ZUG und HUG. Zunächst konstruierte er ein Koordinatensystem (leider nicht auf Millimeterpapier), trug die Werte ein und verband diese durch eine Gerade, an der man dann das tatsächliche Ergebnis ablesen kann. Je feiner die Unterteilung, desto genauer das Ergebnis.

Zum Thema Gezeitenströme gab es noch ein paar Worte und dann war Eberhard auch schon durch mit seinem Programm. Und wir haben wieder dazugelernt. Applaus für unseren Ausbilder! Jetzt kann nichts mehr schief gehen, es sei denn, der Wind macht uns einen gewaltigen Strich durch die Rechnung. Alles wird gut!

Silvia Vander

GfS-Herbstregatta 2006 auf dem Bodensee

Hallo Regattafreaks in der GfS, nach dem Erfolg der letztjährigen Herbstregatta werden wir die Veranstaltung auch in diesem Jahr anbieten. Ein paar Dinge haben wir verändert.

Wir segeln nicht mehr auf den Bavaria 32, sondern auf den sportlicheren Scholz 24 des Wassersportzentrums Schattmaier, Gennaker inklusive.

Da diese Boote nicht fürs Übernachten geeignet sind, haben wir im Wassersporthotel eine entsprechende Anzahl Betten für uns reserviert.

Als Datum steht uns in diesem Jahr das Wochenende vom 27.10. – 29.10.2006 zur Verfügung. Im Teilnahmepreis von 140,00 € ist enthalten:

- Bootscharter
- Übernachtung im Doppelzimmer
- 2 x Frühstück und
- 2 x Abendessen.

Der Ablauf wird wieder sein:

- Treffen am Freitagabend in Langenargen
- Samstag: Einweisung in die Regeln, möglichst viele Wertungsläufe, abends Seglerhock
- Sonntag: Möglichst noch viele Wertungsläufe, Siegerehrung.

Die Anzahl der Wertungsläufe ist natürlich vom Wetter abhängig. Die Crews werden wir wieder auslosen, sodass eine interessante Mischung in den Crews entsteht, und der gesellige Charakter der Veranstaltung nicht zu kurz kommt.

Wir freuen uns schon heute auf eine rege Teilnahme an dieser sicher wieder unterhaltsamen, geselligen und trotzdem spannenden Regatta.

Für weitere Fragen stehe ich gerne während der Frühjahrsversammlung zur Verfügung.



Bitte melden Sie sich verbindlich bei unserer Geschäftsstelle an, die begrenzten Plätze werden nach der Reihenfolge der Anmeldungen belegt.

Ulrich König

Anmeldung zur GfS-HERBSTREGATTA auf dem Bodensee

Datum: 27. – 29. Oktober 2006

Ort: Langenargen, Wassersportschule Schattmaier

Hiermit melde ich mich/uns zur GfS-Herbstregatta an.

Name: _____ Vorname: _____

Straße: _____

Ort: _____

Den Kostenbeitrag von 140,00 € überweise ich bis zum 1.10.2006 auf eines der Vereinskonten.

In dem Kostenbeitrag ist enthalten:

- Regattaorganisation
- Einführung in die Wettfahrtregeln
- Bootscharter
- 2 x Frühstück
- 2 x Abendessen
- Übernachtung im DZ

Datum

Unterschrift

Mittelmeer-Wetterbericht der Deutschen Welle

Es ist leider wirklich so, wie einige Ticker-Leser bereits vermutet und uns geschrieben hatten: Die bei den Seglern seit Jahren so beliebten Seewetterberichte für das Mittelmeer und für die Nord- und Ostsee werden seit 1. Januar 2006 nicht mehr ausgestrahlt. Allerdings werden sie auf der Internetseite

www.dw-world.de/seewetter

weiterhin veröffentlicht. Bereits vor Jahren stand die Ausstrahlung der Wetterberichte kurz vor dem Aus – dies konnte aber durch massive Höreranfragen abgewendet werden. Vielleicht klappt es auch diesmal, wenn sich nur genügend Radiohörer bei der Mailadresse für Hörer-Anfragen radio@dw-world.de melden und sich um die Wiederaufnahme dieser wichtigen Sendung bemühen. Sonst bleiben den Mittelmeer-Skippern nur die Wetterberichte der Küstenfunkstellen, NAVTEX oder Internet-Angebote wie

http://weather.gmdss.org/navimail/GMDSS_METAREA3-E_INMARSAT

für Griechenland oder

<http://www.meteomalaga.com/wap/index5.wml>

für WAP-Handys (wenn man die Datei in „.html“ umbenennt, kann sie auch im Webbrowser angezeigt werden).

Wichtig!

Die Geschäftsstelle benötigt die E-Mail-Adressen der Mitglieder, damit wir Geld und Zeit sparen und damit noch mehr Mitglieder aktuelle Informationen sofort erhalten.

Achtung: Alle Mitglieder, die am **23. Dezember 2005** keine Mail der Geschäftsstelle erhalten haben, bitten wir, ihre Mailadresse an gs@gfs-hochseesegeln.de zu senden.

Die Geschäftsstelle

Aufruf!

Liebe GfS-Segler,

wie in jedem Jahr werden wir uns auch 2006 auf der Interboot mit eigenem Stand präsentieren. Es ist wichtig zu zeigen, dass es uns gibt und was wir interessierten Seglern bieten können.

Natürlich ist der Aufwand immer erheblich. Der Stand muss aufgebaut, eine Woche lang betreut und auch wieder abgebaut werden.

Dafür suchen wir Helfer.

Wir melden uns bereits jetzt, damit für alle Beteiligten und Betroffenen eine langfristige Planung möglich wird.

Die Termine:

Aufbau: Freitag, den **22. September**

Betreuung:

23. September bis 1. Oktober

von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr
jeweils pro Tag 1 – 2 Personen

Abbau: **1. Oktober** abends

Bitte informiert mich unter
segeln@id-services.de
oder telefonisch unter
00 49 / 75 42 65 52

darüber, wer wann welche Unterstützung anbieten kann.

Ich freue mich über jedes Engagement.

Wir suchen dringend einen trockenen und sicheren Raum für die Lagerung unseres Interboot-Materials in der Umgebung von Friedrichshafen. Der erforderliche Platz beträgt nur ca. 5 m²!

Wer kann helfen?

Friedhelm Schumacher

Einladung

Liebe GfS-Mitglieder,

hiermit lade ich Sie im Namen des Vorstandes der GfS herzlich ein zu einer

Außerordentlichen Mitgliederversammlung

am Samstag, 25.03.2006 um 14.00 Uhr
im Zentrum zum Bären in Kreuzlingen
Bärenstr. 38

TAGESORDNUNG

Begrüßung

Kurzberichte: Fahrtenreferent,
Ausbildungsreferent, Oberbootsmann

Darstellung von drei vorliegenden
Schiffsangeboten (Präsident)

Darstellung der aktuellen Finanzlage und
eines Finanzierungskonzeptes (Schatzmeister)
für ein neues Schiff

Diskussion und Abstimmung über
den Kauf eines neuen Schiffes

Sonstiges

Hermann Schulz
Präsident

Gemeinsames Mittagessen vor der Versammlung
von 12.30 – 13.45 Uhr im Hause.

Je nach Zeitablauf bieten wir hinterher noch einen
Törnbericht in wunderbaren Bildern an.

(Diese Einladung wurde satzungsgemäß
allen Mitgliedern postalisch zugestellt)

Gebührenregelung für die Benutzung des Iridium- Satelliten-Telefons

1. Das Iridium-Telefon dient in erster Linie der Optimierung der Sicherheit außerhalb der Reichweite des UKW-Funkdienstes.
2. Die Gesprächskosten sind grundsätzlich vom jeweiligen Benutzer zu tragen.
3. Ausnahmen sind Gespräche im Rahmen eines Notfalls analog zu MAYDAY und PAN PAN Rufen im Seefunkdienst. Diese Gespräche sind im Logbuch einzutragen und sind für den Benutzer kostenfrei.
4. Der jeweilige Skipper ist für die Abrechnung der Gespräche seines Törns verantwortlich und erhält vom Schatzmeister eine Rechnung der angefallenen Gesprächskosten, die umgehend an die GfS zu begleichen ist. Auf Verlangen kann er eine Kopie des Einzelverbindungsnaachweises vom Schatzmeister erhalten.
5. Die Gebühren betragen zur Zeit:
 - 4,99 €/min. von einem Telekom-Festnetzanschluss zum Iridium
 - 1,99 €/min. vom Iridium zu einem Festnetz oder Mobilanschluss
 - 0,69 €/SMS für SMS von Iridium an andere Netze
 - Kostenlos SMS via Internet (www.iridium.com) max. 120 Zeichen
 - Kostenlos SMS via E-mail (xxxxxxxxxxx@msg.iridium.com) max. 120 Zeichen

Salem, den 20.02.2004

Schatzmeister
Ulrich König

Bücher Bücher Bücher

für Haus- und Bordbibliothek

Für die Unterhaltung

„**Segeln in der Karibik 2**“ von Bernhard Bartholmes, Das Karibik-Sinnbild für weiße Sandstrände, romantische Sonnenuntergänge, türkisfarbenes Wasser, Fische in allen Farben des Regenbogens und ein Lebensgefühl, so leicht wie eine Brise auf dem Meer. Der nautische Reiseführer von Bernhard Bartholmes liegt nunmehr in der fünften überarbeiteten und erweiterten Auflage vor. Damit schließt er die bisherige Lücke zwischen der Insel Martinique im Süden und den Virgin Islands im Norden. Vorgestellt werden: Anguilla, St. Martin, St. Barthelemy, Barbuda, Nevis, St. Eustatius, St. Christopher, Antigua, Monserrat, Guadeloupe, Marie Galante und Dominica. Der erfahrene Blauwassersegler Bartholmes weiß, wovon er spricht, wenn er das Fahrtgebiet um die Leeward Islands, der „Inseln unter dem Wind“ als seglerisch sehr anspruchsvoll bezeichnet. Schon mehrmals hat er die Karibischen Inseln befahren und kennt ihre oftmals unterschätzten Tücken. Romantische Kulissen können über wenig geschützte Häfen, oder dass der Strom, was Richtung und Stärke betrifft, unterschiedlich setzen kann, hinweg täuschen. Trotz alledem ist und bleibt die Karibik ein Traumrevier, für das sich einiges in Kauf zu nehmen lohnt. 5. Auflage, 272 Seiten, 92 Farbfotos, 60 farbige Pläne, Format 18 x 24 cm, Euro (D) 34,90 / Euro (A) 35,90 / sFr 60,40 (ISBN 3-89225-320-X) Edition Maritim, Hamburg.

„**Weltatlas der Flaggen**“ von Brian Johnson Barker. Ob man Flagge zeigt oder lieber von der Fahne geht, kann eine Frage des Geschmacks sein oder des Gewissens. Auf jeden Fall ist so ein buntes Tuch weit mehr als bloß ein Stückchen Stoff. Fahnen sind Symbole, die informieren, imponieren und

faszinieren. In diesem großformatigen Band finden sich die Flaggen sämtlicher selbständiger und abhängiger Staaten der Welt (es sind mehr als 200!) sowie auch der großen internationalen Organisationen. Jeder Flagge ist eine Erläuterung zu ihrer Geschichte und Symbolik beigegeben. Hinzu kommen die Basisdaten und wichtigsten Informationen zu allen Ländern, und zwar für jedes Gebiet in genau gleichem Umfang. Die Aufteilung der Länder erfolgt nach Regionen, wodurch Zusammenhänge deutlich werden, die in einer alphabetischen Sortierung (Afghanistan bis Zypern) verloren gehen würden.

Der „Weltatlas der Flaggen“ bietet darüber hinaus noch eine Menge mehr: Der erste Teil des Bandes enthält eine kleine Flaggenkunde, die die Geschichte des Sujets skizziert und auch eine kleine Etiketten-Lehre enthält: Man lasse niemals eine Fahne über den Boden schleifen! Hinzu kommen Ausführungen über nichtstaatliche Fahnen, wie sie beim Militär oder im Sport gebräuchlich sind oder in der Seefahrt Verwendung finden. Da fehlt auch das Internationale Signalfachbuch nicht, wo der Notruf nach einem Arzt ausgerechnet mit „Whisky“ abgekürzt wird. 160 Seiten, 39 Farbfotos, 248 farbige Pläne, 420 farbige Abbildungen

Format 21,5 x 28 cm, gebunden, Euro (D) 24,90 / Euro (A) 25,60 / sFr 43,70 (ISBN 3-89225-510-5) Edition Maritim, Hamburg

Einsendeschluss der Manuskripte für die GfS-Gazetten 2006

Juni	24. Mai 2006
September	28. August 2006
Dezember	27. November 2006

Einladung zur Skipper- versammlung

Samstag, 25. März 2006
Zentrum zum Bären, Kreuzlingen
Beginn: 10.00 Uhr

TAGESORDNUNG

1. Begrüßung und Aktuelles aus dem Vorstand
2. Weiterbildung (Ausbildungsreferent)
3. Fahrtenprogramm und Törnvergabe (Fahrtenobmann)
4. Über unsere Schiffe (Oberbootsmann)
5. Geplanter Brigantia Ersatz – Status (H. Schulz) und Diskussion

Eingeladen sind alle Skipper und aktiven Skipperanwärter.

Der Skipperobmann
Roland Traub

Aufnahmeantrag

GfS



GEMEINSCHAFT
FÜR SEEFAHRT

Aufnahmegebühren und Beiträge gemäß Beschluss vom 02.12.2001

Mindestalter: 16 Jahre	Aufnahmegebühr Zahlbar nach Ablauf des Probejahres	Jahresbeitrag sofort fällig
1. Ordentliche Mitglieder	100,- Euro	80,- Euro
2. Außerordentliche Mitglieder	125,- Euro	80,- Euro
3. Juniorenmitglieder in Ausbildung	50,- Euro	40,- Euro
4. Familienmitglieder	0,- Euro	20,- Euro
5. Passive Mitglieder	0,- Euro	40,- Euro

1. Ordentliche Mitglieder sind solche, die zugleich einem Verbandsverein des Bodensee-Segler-Verbandes (BSVb) angehören.
2. Außerordentliche Mitglieder sind solche, die diese Voraussetzung nicht erfüllen.
3. Juniorenmitglieder sind Ordentliche und Außerordentliche Mitglieder, die das 27. Lebensjahr nicht vollendet haben.
4. Familienmitglieder sind Ehegatten oder Lebenspartner (Eheleute ohne Trauschein mit gemeinsamen Haushalt und Wohnadresse) oder deren Kinder. Für letztere ist zusätzliche Voraussetzung, dass sie das 27. Lebensjahr nicht vollendet haben, in Ausbildung stehen und wirtschaftlich abhängig sind. Sie gelten nicht als Familienmitglieder, wenn sie selbst ein Ordentliches oder Außerordentliches Mitglied sein wollen.
5. Passive Mitglieder sind Mitglieder, die ehemals aktiv waren.

Bitte senden Sie den Aufnahmeantrag unterschrieben per Post oder Fax an:

GfS Geschäftsstelle
c/o Dagmar Kaifel
Am Graben 65/3

Tel: +49 7732 9423380
Fax: +49 7732 9423369
gs@gfs-hochseesegeln.de

D-78315 Radolfzell



Aufnahmeantrag zur Gemeinschaft für Seefahrt e.V.

Ich möchte GfS-Mitglied werden und mache daher zu meiner Person folgende Angaben:



Name: _____	Land/PLZ: _____	Telefon-Privat: _____
Vorname: _____	Wohnort: _____	Telefon-Geschäft: _____
Geburtstag: _____	Straße: _____	Fax: _____
Beruf: _____	Mitglied im Segelclub: (ausschreiben) _____	E-Mail: _____
Segelführerscheine: _____	Gesegelte Seemeilen: _____	In welchem Seegebiet und wann? _____ _____
Funksprechzeugnis: _____		

Ich beurteile meine eigene Segelerfahrung folgendermaßen:

- kaum/keine nur Bodensee auf See als Mitsegler als Wachführer als Skipper ich bin seefest

Mein Ehegatte oder Lebenspartner bzw. mindestens ein Elternteil ist bereits GfS-Mitglied.
Die Beitragszahlungen sollen zusammengefasst werden.

Ich bin noch in Ausbildung und weise dies durch beigefügte Bescheinigung nach.

Zur Erleichterung der Beitragsabwicklung erteile ich hiermit die Ermächtigung zum Banklastschriftverfahren, doch nur für die Aufnahmegebühr und die Beitragszahlungen:

Name der Bank: _____

Bankleitzahl: _____

Kontonummer: _____

Ich wurde folgendermaßen auf die GfS aufmerksam:

- Internet Messe Fachzeitschrift Durch das GfS-Mitglied (Name): _____

Ihre obigen Angaben werden elektronisch gespeichert und nur für Zwecke des Vereins verwendet. Ich nehme dies zur Kenntnis und bin damit einverstanden. Mit der Veröffentlichung meines Namens und meiner Adresse in der Mitgliederliste bin ich einverstanden. Ich bin weiterhin damit einverstanden, dass die Deutsche Bundespost meine eventuell geänderte Anschrift (z.B. durch Umzug) an die Geschäftsstelle mitteilt. (§4 Abs. 3 Postdienst-Datenschutzverordnung).

Ort und Datum

Unterschrift

Bei Minderjährigen wird die Unterschrift des Erziehungsberechtigten zusätzlich erbeten.

GfS-Gazette Impressum

HERAUSGEBER DER GfS-GAZETTE:

Gemeinschaft für Seefahrt e.V.
Internet-Adresse: www.gfs-hochseesegeln.de

VERLAG UND REDAKTION:

Arthur Miserez, Rosenhuben 16, CH-8500 Frauenfeld
Tel. +41 (52) 720 34 48, Fax +41 (52) 723 56 57
e-mail: a.miserez@huber.ch

Ständige Redaktionsmitglieder:

Friedhelm Schumacher (FS), Dagmar Kaifel (DK),
Gert-Ulrich Koeber (GUK), Ulf Podlesch (UP),
Hermann Schulz (HS)

GfS-Adressen

VEREINSGESCHÄFTSSTELLE:

c.o. Dagmar Kaifel, Am Graben 65/3, D-78315 Radolfzell
Telefon +49 (77 32) 9 42 33 80
Fax +49 (77 32) 9 42 33 69
e-mail: gs@gfs-hochseesegeln.de

EHRENPRÄSIDENT

Fred Sauerermann, D-88131 Lindau

DER VORSTAND:

Präsident: Dr. Hermann Schulz
Mezgerwaidring 50, D-78315 Radolfzell
Telefon +49 (77 32) 97 16 13, Fax +49 (77 32) 97 16 15
Mobil: +49 (0) 171 6 5197 78
e-Mail: hermkrok@gmx.de

Oberbootsmann: Hans Wagner
Rosenweg 1, D-88677 Markdorf
Telefon +49 (75 44) 25 54, e-mail: wagmarkd@web.de
Fax + (75 44) 9 34 99 00

Fahrtenreferent: Joachim Sauer
Mohlstr. 8, D-78532 Tuttlingen
Telefon +49 (74 61) 7 50 10, Mobil: +49 (1 72) 84 716 48
Fax +49 (74 61) 91 11 07
e-Mail: joachimsauer@t-online.de

Schatzmeister und Vizepräsident: Uli König
Brühlstraße 30, D-88682 Salem
Telefon +49 (75 53) 9 13 25, Mobil: +49 (1 72) 6 36 32 58
Fax +49 (75 53) 9 13 26, e-Mail: u.koenig@t-online.de

Ausbildungsreferent: Eberhard Stürmer
Markgrafenstr. 29, D-88697 Bermatingen
Telefon +49 (75 44) 41 83
e-Mail: e.stuermer@onlinehome.de

DIE SKIPPERVERSAMMLUNG:

Skipperobmann: Roland Traub
Heimatstraße 36, D-88046 Friedrichshafen
Telefon + 49 (75 41) 55596 (P)
e-Mail: traub-fn@t-online.de

Referent für Öffentlichkeitsarbeit:

Friedhelm Schumacher, Im Hagen 14, D-88069 Tettngang
Telefon +49 (75 42) 65 52, Fax +49 (75 42) 65 38
E-Mail: segeln@id-services.de

Nautisches Material:

Walter Kleine
Hochbacher Weg 48, 88331 Lindau
Tel. +49 (83 82) 2 24 32, Fax +49 (8 05) 6 24 56 22 18 81
E-Mail: walter.kleine@tiscali.de

DIE JUNIORENVERSAMMLUNG:

Sprecher: Jens Adermann
Panoramastr. 207, D-88276 Berg bei Ravensburg
Tel. +49 (7 51) 95 47, Fax +49 (7 51) 95 92
E-Mail: adermann@web.de

BANKVERBINDUNGEN:

Sparkasse Bodensee
Konto Nr. 1 011 600, BLZ 690 500 01
IBAN: DE78 6905 0001 0001 0116 00
SWIFT-BIC: SOLADES1KNZ

Schweiz: Postkonto Nr. 91-22 25 94-9

Der Bezugspreis der Gazette ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

email: feltz@moritzsail.de
www.moritzsail.de



MORITZ
SEGELTECHNIK
FELTZ GMBH

Klasse Segel für Fahrten- und Regattasegler
23556 Lübeck-Roggenhorst · Taschenmacherstrasse 2 · Telefon: 0451-87 996 50 · Fax: 0451-87 996 51

wenn sie denken,
sie sind am *meer*,
dann sind sie da



ULTRAMARIN

DIE MEICHLE + MOHR MARINA. WASSERSPORT IM GROSSFORMAT

Sportswear, Bade- und Frei-
zeitmode - alles was den
Sommer komplett macht

Gehen Sie großzügig mit Ihrer Freizeit um.
Und finden Sie alles, was Sie suchen, an einem
Ort, der den Namen Marina wirklich verdient.
Das wird eine ultrakomplette Wassersportsaison!

ULTRAMARIN / MEICHLE + MOHR MARINA / POSTFACH 92 55 / 88076 KRESSBRONN
FON 07543-9660-0 / FAX 07543-9660-40 / INFO@MEICHLE-MOHR.DE / WWW.ULTRAMARIN.COM