

Gfs



Gazette

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

Folge 97

E 3559 F

Oktober 1999



Einladung:

- zur Jahreshauptversammlung
- zum Wintertreffen
- zur Weiterbildung

Erlebnis:

- Gfs-Messestand Interboot
- Skipper-Seminar Konstanz
- Törn-Berichte Mittelmeer

Liebe Segelfreunde,

„**Es war ein schönes Sommerfest**“, war der allgemeine Tenor der Anwesenden.

Dies freut die Organisatoren natürlich.

Trotzdem kamen nicht nur ich, sondern auch die Wirtin Frau Schweizer und deren Bruder als Koch, ganz schön ins Schwitzen, weil **statt der 78 angemeldeten Mitglieder plötzlich 100** da waren und natürlich auch ihren Anteil vom sehr gut hergerichteten und schmackhaften Buffet haben wollten. – Die langen Schlangen beim Sturm aufs Buffet machten es deutlich.

Aber auch zum Schluß war noch genügend Nachschub vorhanden. Vermutlich hatte sich mancher schon mit dem ersten wohlgefüllten Teller satt gegessen, denn der zweite Ansturm blieb aus.

Ca. 26 Schiffe fielen beim YC Romanshorn ein. Trotzdem hatte **der Hafenmeister Herr Schmid mit Freundlichkeit und eiserner Ruhe alles im Griff.**

Ein herzliches Dankeschön an alle.

Dank auch dem Präsidenten des YCR, Herrn Bruno Müller, für die freundliche Aufnahme. Wir hoffen, daß wir wieder kommen dürfen.

Liebe Teilnehmer des Sommerfestes: Frau Schweizer (Wirtin vom „Hafenglöckli“) hat uns für das warme Buffet nachträglich einen **Sonderpreis von DM 25,- pro Person** gemacht, sodass **pro Teilnehmer DM 5,- übrig** blieben. Wenn Sie einverstanden sind, werden wir den Überschuß für das nächste Freibier o. a. verwenden. Sie können der Geschäftsstelle aber gerne mitteilen, wenn Sie den Betrag zurückerstattet haben möchten.

Beide Schiffe sind in diesem Jahr **ohne nennenswerte Schäden** über die Runden gekommen.

Die Schäden haben sich Dank der kürzeren Überholungsintervalle, der umfangreicheren Arbeiten und der kürzeren Törnstrecken verringert. Nicht zuletzt auch deshalb, weil die Überholungsarbeiten von qualifizierten GfS-Mitgliedern ausgeführt werden.

Ein Dank in diesem Reigen gebührt auch **den Skippern, die unsere Schiffe mit Umsicht führen.**

Die BRIGANTIA hat die (insgesamt) **44ste Atlantiküberquerung** von den USA auf die Azoren unter Skipper Erich Fest – und von den Azoren nach Frankreich unter Skipper Jürgen Adermann wohlbehalten überstanden.

Zur **Hauptversammlung in Lindau am Samstag, den 6. November 1999** lade ich Sie alle herzlich ein. Nehmen Sie Ihr Recht, bei Entscheidungen mitzusprechen, wahr.

Vergessen Sie bitte das Wintertreffen (Skiwochenende) in Bad Reuthe nicht. (Einladung dazu auf Seite 13).

Ihr
..



Roland Schlor

Zum Titelfoto:

Unser Messestand auf der Interboot

Einladung zur Jahreshauptversammlung in Lindau in der Inselhalle

am Sonntag, den 6. November 1999,
Beginn: 14.00 Uhr

Tagesordnung:

1. Rückblick auf das Vereinsjahr 98/99
2. Aktuelles über unsere Schiffe
3. Die vergangene Segelsaison
4. Alte Pflichtanteile BODAN
5. Erläuterung zur Jahresrechnung
6. Anhörung der Kassenprüfer
7. Beschlussfassung über die Entlastung des Schatzmeisters und des Vorstandes
8. Wahlen zum Vorstand der GfS
9. Wahl eines neuen Kassenprüfers
10. Beschlussfassung über den Haushaltsplan
11. Änderung der Satzung
12. Das aktuelle Fahrtenprogramm
13. Aus- und Weiterbildungsprogramm
14. PR-Programme
15. Verschiedenes

Referenten:

- Roland Schlor
Klaus Bonke
Heinz Gutzwiller
- Bettina König
Hannemann / Kleine / Markus / Moll
- Heinz Gutzwiller
Rudi Wüning
Uli Koeber

Anschließend ein Dia-Vortrag von Fred Saueremann

R.Sch.

Satzungsgemäß findet am Vormittag vor der JHV die Skipperversammlung statt.

Einladung zur Skipper- versammlung

Beginn: 10.00 Uhr

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Skipperernennungen
3. GMDSS und Weiterbildung
4. Zustand unserer Schiffe
5. Verschiedenes

Der Skipperobmann

Einladung zum Juniorentreffen

am Samstag, den 13. November
1999 in Lindau, Inselhalle,
Saal Liechtenstein
Beginn: 10.30 Uhr

P Wichtiger Hinweis an die Besucher der Inselhalle:

Der Parkplatz der Inselhalle ist an diesem Wochenende durch Jahrmarkt belegt. Parken kann man deshalb am besten am Karl-Bever-Platz (vor der Seebrücke rechts) oder auf der

„Hinteren Insel“ (an der Inselhalle vorbei geradeaus). Entfernungen:

- vom Karl-Bever-Platz etwa 600 m
- von „Hinterer Insel“ etwa 650 m

Erich Fest

Satzungsänderung

Liebe Mitglieder, die Zeit schreitet voran. Deshalb haben sich einige Punkte in unserer Satzung überholt oder sind nicht mehr den Gegebenheiten entsprechend.

Eine Satzungsänderung kann jedoch nur von der Mitgliederversammlung bei der Jahreshauptversammlung beschlossen werden.

Bisher:

§ 1 Nr. 2

Die GfS ist eine Vereinigung der am Seesegeln interessierten Bodenseesegler

§ 7 Nr. 2

Beendigung der Mitgliedschaft

Der Austritt erfolgt durch schriftliche Erklärung des Mitgliedes gegenüber dem Vorstand und wird zum Ende des laufenden Vereinsjahrs gültig.

Die entsprechende Erklärung muß bis spätestens am letzten Tag des Vereinsjahrs (**30. September**) an den Vorstand verschickt worden sein.

§ 11 Nr. 2.1

Fahrtenkommission

- Fahrtenreferent (Vorstand)
- Belegungswart der Schiffe
- Weitere Skipper

§ 19

Rechnungsjahr, Vereinsjahr

Das Rechnungsjahr ist das Vereinsjahr. Es beginnt am 01. 10. und endet am 30. 09..

Nachfolgend möchte ich Ihnen die einzelnen Änderungen vorstellen, über die Sie bei der Jahreshauptversammlung abstimmen sollen.

Neu:

§ 1 Nr. 2

Die GfS ist eine Vereinigung der am **Hochseesegeln** interessierten Bodenseesegler

§ 7 Nr. 2

Beendigung der Mitgliedschaft

Änderung: Das Vereinsjahr soll zukünftig am **31. Dezember** enden.

§ 11 Nr. 2.1

Fahrtenkommission

– **Belegungswart der Schiffe** –
soll ersatzlos gestrichen werden

§ 19

Rechnungsjahr, Vereinsjahr
Das Rechnungsjahr beginnt am 01. 10. und endet am 30. 09..
Das Vereinsjahr beginnt am 01. 01. und endet am 31. 12..

Skipper-Weiterbildung

In der Gazette Juli 1999 wurde bereits das Training an Geräten für Ende Oktober/Anfang November angekündigt.

Nun steht der Termin fest:

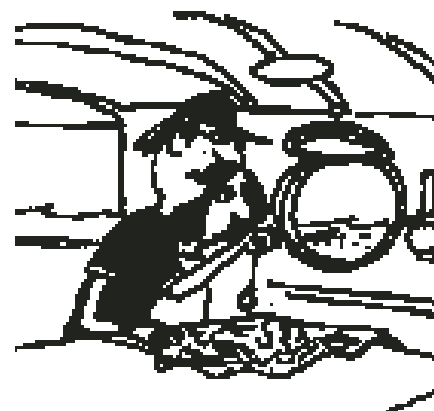
Samstag, 20. November 1999.

Es geht im Wesentlichen um praktische Übungen / Training an den an Bord unserer Schiffe befindlichen Geräten:

- Fastnet Marine Decoder – Wetterempfang
- UKW-DSC Funkgerät

Darüber hinaus wird ein Video Film über die Funktionsweise des Marine Decoders und ein PC-Programm zur Gezeitenberechnung vorgestellt.

Bitte melden Sie sich beim Ausbildungsreferenten an.



GfS-Sommertreffen 1999 in Romanshorn

Kurz nach einem eigenen Bodenseetörn und unmittelbar vor einem Törn auf der BODAN sind sowohl Termin als auch Treffpunkt ideal für einen Wochenendausflug per Boot nach Romanshorn zum diesjährigen Sommertreffen der GfS am 14. August 1999. Dieser Meinung waren offensichtlich auch sehr viele andere GfS-Mitglieder.

Bereits lange vor dem offiziellen Fassanstich, der für 17.00 Uhr geplant war, konnte man auf den Stegen des neuen Romanshorer Hafens Grüppchen von Angereisten sehen und vor allem hören. Es wurden Freunde begrüßt, alte Bekanntschaften aufgefrischt, Törnbilder ausgetauscht – das „Hallo“ war groß!

Die GfS-ler kamen dieses Jahr in über zwanzig Booten, mit Pkws, mit der Bahn und einer sogar per Drahtesel angereist. Schließlich waren es zusammen dann fast 100 Teilnehmer anstelle der angemeldeten 78.

Das erste (und das zweite und...) Bier aus dem vom Verein gestifteten Fass konnten wir bei gutem Wetter draußen vor dem „Hafen-

glöckli“ im extra für uns aufgebauten Zelt und an den Tischen davor genießen. Anschließend gab 's ein kalt-warmes Bufett im „Hafenglöckli“ drinnen. Vielen Dank an Frau Schweizer und ihr Team für die hervorragende Bewirtung und Organisation.

An allen Tischen wurde kräftig gefachsimpelt und die letzten Törnerfahrungen ausgetauscht sowie Tips für anstehende Törns weitergegeben. Die Stimmung war prima, auch der später einsetzende Regen konnte ihr nichts anhaben.

Nachdem es für die anreisende Flotte am Samstag noch sehr beschwerlich war (man musste motoren), bescherte uns der Bodensee-Rasmus für eine schnelle Heimfahrt am Sonntag 3 – 5 Windstärken.

„Bei diesem Sommertreffen sind heute wahrscheinlich mehr Mitglieder anwesend, als bei mancher GfS-Hauptversammlung in der Vergangenheit“, Zitat von R. Schlor.

Susanne Diehl-Sauer



Bericht über die Skipperweiterbildung in Konstanz

am 4. und 5. September 1999

Rudi rief, und viele, viele kamen! Alle fanden Platz auf den bequem gepolsterten Stühlen des uns freundlicherweise kostenlos zur Verfügung gestellten Schulungsraums im Clubhaus des DSMC in Konstanz – reizvoller Blick über den Hafen mit inbegriffen.

Doch der spielte alsbald keine Rolle mehr. In seiner üblichen launigen Art jagte uns Kapitän Crestani (Eigner der Seefahrtschule Süd in Langenargen und inzwischen vielen GfSlern wohlbekannt) über deutsche Seeschiffahrtsstraßen und ließ uns die seit Oktober 98 gültigen Ausweichregeln üben. **WICHTIG:** Vorfahrt hat generell der dem Fahrwassererlauf Folgende, egal ob Motorschiff oder Segler. Querende Schiffe müssen dies auf kürzestem Weg tun. Schiffe unter 20 m Länge dürfen keine anderen behindern. Das früher einmal als „Manöver des letzten Augenblicks“ gelernte blitzartige Ausweichen nach Steuerbord ist heute „Manöver des VORletzten Augenblicks“. Bei unmittelbarer Kollisionsgefahr gilt es nach den KVR (Kollisionsverhütungsregeln), die dann auch andere Paragraphen außer Kraft setzen, den Schaden möglichst zu begrenzen: also nicht dem Kontrahenten im spitzen Winkel in die Seite brummen, sondern möglichst „schonend“ im Manöver des nun wirklich letzten Augenblicks an seiner Seite entlangschrammen, wenn's nun schon nicht anders geht. Köstlich die Anmerkung von Kapitän Crestani, der jedes Jahr drei Monde „Linie fährt“: Es trifft jeden einmal! Ein weiteres Thema also, mit dem es sich zu befassen gilt.

Damit war die Überleitung geschaffen zum Thema des Nachmittags, dem HAFTUNGSRECHT, für die meisten von uns Neuland. In Deutschland ist die Rechtsgrundlage sowohl für Kauffahrteischiffe (Beförderung gegen

Entgelt) sowie Fischer des HGB (Handelsgesetzbuch) das auch auf Sportfahrzeuge anzuwenden ist (beginnend bei Segelschiffen ab ca. 6 m / 20 m Segelfläche und kleineren Motorbooten)

WICHTIG: Es gilt das Verschuldensprinzip und nicht das Verursacherprinzip, wobei eine Aufteilung der Schuld auf die Kontrahenten durchaus möglich ist, wie z. B. 70:90 oder 60:40.

Geregelt werden durch das HGB die Reeder (= Eigner)-Haftung sowie Kapitänshaftung aus Seeforderungen und deren Absicherung bzw. Beschränkung.

Seeforderungen entstehen aus:

- 1) Kollision
 - a) mit festem Partner (Dalben, Sperrwerk)
 - b) beweglichem Partner (Schiff)
- 2a) Bergeleistung aus einer Notlage oder
 - b) Hilfeleistung (hier hat die Besatzung noch Gewalt über das Schiff)
- 3a) Große Haverei (Haverei bedeutet Opfer, das von jedem der Beteiligten zu erbringen ist)
 - b) Kleine Haverei: z. B. Verteilung der Kosten des Schadens auf die Crew bei gemeinsamer Reise
- 4) Sachschäden oder Personenschäden von Mitreisenden oder Crewmitgliedern.

Ist nun tatsächlich ein Schadensfall (z. B. bei Kollision) eingetreten, ist es von entscheidender Bedeutung, **UNVERZÜGLICH** die richtigen juristischen Schritte einzuleiten. Es gilt zwar: ohne Verschulden keine Haftung, doch dies ist ein weites Feld.

WICHTIG ist: gegenüber anderen **KEINE SCHULD EINGESTEHEN!**

Es ist absolut vorrangig, **SOFORT** die Versicherung zu benachrichtigen, die für den Fall der Schuld ihres Klienten (die hier eingestanden werden muß!) eine Kostenübernahmebestätigung unterzeichnen muß.

Ebenso wichtig ist die sofortige **VERKLÄRUNG**, d. h. die möglichst akribische Beweissicherung für eine eventuelle Verhandlung vor dem Seeamt, die ja ein bis zwei Jahre auf sich warten läßt.

Die VERKLÄRUNG umfaßt

- das Protokoll des Hergangs des Schadensfalles, von den Beteiligten unterschrieben
- sämtliche erreichbaren Zeugenaussagen, ebenfalls schriftlich mit Unterschrift
- Schiffstagebuch, das **DURCHGEHEND** nummeriert sein muß, wie vom Schiffssicherheitsgesetz verlangt. Es ist deshalb wichtig, die „Brückenkladde“ baldmöglichst zu übertragen, obwohl seit neuestem die **FORM** des Tagebuchs nicht mehr vorgeschrieben ist (Widerspruch in sich?)
- dazu möglichst **KOPIE** des relevanten Seekartenausschnitts, selbstverständlich ohne Korrekturen!

Mit diesen Unterlagen sowie Ausweis und Schiffspapieren begibt sich der Skipper (Eigner) / Kapitän **UNVERZÜGLICH** zum nächsten Amtsgericht – im Ausland zum Konsulat – um dort seine Aussage zu machen und die Verklarung zu hinterlegen, die dann zur Beweisaufnahme bei der künftigen Seeamtsverhandlung dient. Das Seeamt fungiert nicht als Gericht, sondern als **GUTACHTER** für nachfolgende Prozesse gemäß Straf- oder Zivilrecht (nach dem Versicherungsfragen verhandelt werden). Man kann auch vom Kontrahenten Verklarung verlangen (statement of fact), ebenso bei Schadensfällen im Ausland auch eine Verhandlung vor einem deutschen Seeamt.

Es ist ebenso wichtig, der Versicherung schnellstmöglich Kopien der Verklarung zuzusenden.

Selbstredend gibt es nahezu unzählige Abstufungen von **SCHULD (URSÄCHLICHES**

fehlerhaftes Verhalten) beginnend beim direkten Vorsatz über grobe Fahrlässigkeit, billige Hinnahme eines Risikos (z. B. wenn der Bordfeuerlöscher abgelaufen ist!), bei denen die Versicherung gar nicht oder nur teilweise für den Schaden aufkommt. Anders beim Einstehenmüssen ohne rechtswidriges oder schuldhaftes Tun, d. h. bei „richtigem Verhalten“. Dies umfaßt u. a. den GEHÖRIGEN Gebrauch sämtlicher an Bord befindlicher Navigationsmittel (evtl. mit Ausnahme von Radar, das einer Einweisung bedarf); Ausguck z. B. genügt nicht mit Fernglas, sondern mit Radarunterstützung (s. o.); Ankerwache ist obligatorisch auf Schiffen ab 12 m Länge, sonst Verstoß gegen die Sorgfaltspflicht! Ein evtl. fehlerhaftes Handeln darf NICHT URSÄCHLICH für den Schaden sein!

Darunter fällt auch HÖHERE GEWALT ab 10 Beaufort. Im übrigen muß Befähigung und Erfahrung des Skippers auf das jeweilige Fahrtgebiet und Schiff abgestimmt sein. Revierfahrt ist Skippersache (Sorgfaltspflicht!) Es darf auch nicht ausschließlich nach GPS navigiert werden – da es viele Quellen für starke Strahlung gib – sondern zusätzlich nach der guten alten Koppelnavigation.

Nach Erläuterung all dieser Feinheiten (auf deren Vollständigkeit hier kein Anspruch erhoben werden kann) muß Kapitän Crestani wohl recht bleiche Gesichter vor sich gehabt haben, denn es wurde sofort eine Kaffeepause eingeschoben.

Danach jedoch ging es mit unverminderter Härte weiter zum Kapitel der HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG, die sowohl von der Versicherung wie auch dem Schiffseigner für alle HAFTPFLICHTfälle (nicht für Bergung!) geltend gemacht wird, sofern „richtiges Verhalten“ zugrunde liegt.

Nach dem Stand vom 1. 1. 99 ergibt sich daraus für kleinere Schiffe eine Höchsthaftung für sämtliche Personenschäden (Tod oder Verletzung) von

insgesamt DM 405.000,-
und von DM 200.000,- für Sachschäden
zusammen DM 605.000,-!

Es ist also unbedingt klarzustellen, wieviel die Haftpflichtversicherung im Ernstfall, d. h. mit Haftungsbeschränkung, bezahlt, denn es nützt dann wenig, sich im guten Glauben um ein Vielfaches zu versichern! Würde der Schaden jedoch grobfahrlässig herbeigeführt, erlischt der Haftpflichtversicherungsschutz – lediglich die Kasko muß für eigene Schäden aufkommen.

Ein weiteres heißes Eisen war natürlich auch die BERGUNG. Gemäß Lloyd's Open Form gilt: Entschädigung nur bei Erfolg – NO CURE, NO PAY! Die Leinenübergabe spielt dabei keine Rolle mehr. Für eine Ablehnung angebotener Hilfeleistung müssen jedoch gute Gründe vorliegen, denn Schadensminimierung ist oberstes Gebot, sonst kein VERSICHERUNGSSCHUTZ! Also Abschlepp- / Bergehilfe annehmen! Dabei muß unbedingt die Wahrheit gesagt werden, denn ein Schleppvertrag kann nachträglich aufgehoben werden, wenn sich herausstellt, daß es sich um eine Bergung aus Notlage handelte.

WICHTIG also:

Abschleppen (tow assistance) mit Abschluß eines Schleppvertrages (tow agreement) erfolgt bei nicht direkter Notlage. (Es besteht übrigens NICHT die Verpflichtung zur Hilfe bei materiellem Schaden!)

PAN-PAN-PAN signalisiert eine Notlage. Der Helfer gilt als Berger, kann mit einem ordentlichen Bergevertrag und 10facher Entschädigung rechnen. Fraglich, ob ohne PAN-PAN-Meldung überhaupt einer kommt...

MAYDAY oder Rotschießen signalisiert Gefahr für Leib und Leben – es MUSS geholfen werden. Das bergebedürftige Schiff gilt als Pfand der Vergütung, kann bis zur Klärung arrestiert werden.

Auch Sportboote werden nach dem internationalen SALVAGE AGREEMENT für Hilfeleistung entschädigt. Es gibt keine Beschränkung für Bergungskosten (die maximal den Schiffswert ausmachen können) sondern lediglich für Haftpflichtfälle, die sich aus der Bergung ergeben. Auch hier gilt wieder die Notwendigkeit der sofortigen VERKLÄRUNG

gegenüber Gericht / Konsulat und Versicherung!

Besonders heikel werden die juristischen Aspekte, wenn man als Skipper nicht mit einer zahlenden Crew, sondern mit lieben Freunden fährt. Diese sollten auf jeden Fall selbst eine Unfall-Versicherung haben ohne Ausschluß des Segelns. Eine besondere Absicherung des Skippers könnte nach diesem Muster erfolgen:

„Ich weiß, daß ich durch den Betrieb der von mir benutzten Yacht ..., etwaiger Mängel dieses Fahrzeugs und durch die mögliche Außerachtlassung gesetzlicher Bestimmungen sowie der Umsicht, die nach seemännischer Praxis geboten ist, durch den Eigner, Schiffsführer oder deren Beauftragte Körper- und Sachschaden erleiden kann. Ich nehme diese möglichen Schädigungen – selbst wenn sie durch grobe Fahrlässigkeit vom Eigner, dem Schiffsführer oder deren Beauftragte verursacht werden – in Kauf und fahre auf eigene Gefahr mit. Ich verzichte ggf. auf jegliche Ersatzansprüche gegen die Genannten; dieser Verzicht umfaßt insbesondere die Ansprüche mittelbar Geschädigter, denen ich unterhaltspflichtig bin oder werden kann und denen ich zur Dienstleistung kraft Gesetzes verpflichtet bin.“ (Ort/Datum/Unterschrift)

Am nächsten Tag war der Andrang der Interessenten eher noch größer und statt schreckensbleicher Mienen herrschten rote Backen vor, denn GEZEITENRECHNUNG stand auf dem Plan. Da die BSH (Bundesanstalt für Schifffahrt und Hydrografie) nun mehr selbst ihre zeichnerische Methode der Tidenbestimmung als zu ungenau eingestuft hat, wurde ein relativ aufwendiges, aber äußerst genaues rechnerisches Verfahren dafür entwickelt, das im Normalfall für den GfS-Bedarf gar nicht erforderlich ist. Daher gilt es ab sofort sich mit den britischen ADMIRALTY TIDE TABLES anzufreunden, die zudem internationale Bezugsorte abdecken. Man wird akzeptieren müssen, daß Hamburg – oweh! – nun nicht mehr Bezugsort sondern lediglich Anschlußort (secondary port) zu Dover ist! VIVAT BRITANNIA! Das ATT-Verfahren ist zeichnerisch und rechnerisch ebenfalls recht

aufwendig, aber durchaus nachvollziehbar und spielt – THANK GOD – in dieser Genauigkeit wohl mehr eine Rolle in den entsprechenden Prüfungen oder wenn man nun justament in letzter Minute vor Niedrigwasser noch über eine Barre hopsen will, was gewiß kein vernünftiger Mensch aufgrund derart akribischer Berechnungen tun würde. Denn – wie bekannt – die Natur behält sich da durchaus kleine Abweichungen vor. Wenn man es nicht auf den letzten Zentimeter anlegt, kommt man – wie die Praxis zeigt – ganz gut zurecht mit dem bewährten Interpollieren, nun nach ATT.



Zu guter letzt noch ein Blick auf den derzeitigen Stand des GMDSS, das sich nicht mit der vorgesehenen Schnelligkeit durchsetzen kann; manche Länder können sich die Umstellung einfach so rasch nicht leisten... Also muß bis 2005 weiterhin Kanal 16 abgehört werden, sollte jedoch nicht mehr benutzt werden. Auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen hat der Revierfunk Priorität, dessen Kanäle den Mitteilungen für Seefunkstellen zu entnehmen sind. Das Handbuch Seefunk gibt es nicht mehr, und der Nautische Funkdienst weicht britischer Literatur. Das MRCC Bremen ist sowohl über seine MMSI als auch weiterhin über Kanal 16 erreichbar.

Nun ist aus dem geplanten Kurzbericht über einen wiederum gelungenen und lohnenden GfS-Event ein umfangreicher Report geworden mit Rücksicht auf jene Segelkameraden, die nicht teilnehmen konnten. Jeder kann sich anhand der zumindest skizzierten Punkte eine

Vorstellung davon machen, welche Fußangeln (oder Handschellen?) in Bereichen versteckt sind, die man bisher eher am Rande zur Kenntnis nahm in der Hoffnung, daß es einen schon nicht treffen werde. Im Gedächtnis bleiben Kapitän Crestanis aufmunternde Worte: Glaubt mir, es erwischt jeden einmal, und wenn er noch so aufpaßt! Sollte NAVIGARE nun nicht mehr nur NECESSE sein, sondern etwa auch PERICULOSUM?

Fazit:

Dieses Seminar hat einmal mehr gezeigt, wie interessant und wichtig die angebotenen Informationen sein können. Herzlicher Dank gebührt daher unserem Ausbildungsreferenten Rudi Wüning sowie natürlich Kapitän Crestani, der sich hier mit Leib und Seele einbrachte mit seinem Know-how aus Theorie und lebendiger Praxis. Zur Freude seiner Zuhörer garnierte er wie stets die Fallbeispiele mit ungezählten Stories aus seinem bewegten Leben. BRAVO!

(Live aus dem Krankenhaus Rothalmünster)

EK

Gefunden:

Wer hat beim Seminar eine blaue Fleece-Jacke (Helly Hansen Twin Sails) liegengelassen? Auskunft über Tel. 01 72 / 7 67 77 48

Gesundheitstips MEDIZIN AN BORD

Kopfschmerzen



eines Crewmitgliedes, welche nicht aus einer vorabendlichen Feier erklärbar sind, muß man ernst nehmen. Nicht immer handelt es sich um Migräne. Besonders bei älteren Seglern sollte man den Grund hinterfragen. Sehr leicht kann der Blutdruck gemessen werden. Sollte er höher liegen als 180/100 kann dies die Ursache für die Kopfschmerzen sein. Jetzt prüfen, ob Schwindel oder Bewegungsstörungen vorliegen. Weitere Ursachen können sein: sehr niedriger Blutdruck, lange Sonneneinstrahlung oder nahende Seekrankheit.

Bei hohem Blutdruck kann man Nifedipin (Adalat) 5 oder 10 mg zum Schlucken geben, dazu täglich 1 Tabl. Aspirin.

Im Zweifel wie immer: MEDICO-Gespräch!!

Neptun verschone Euch vor Skorbut und Pest!

Hermann Schulz

99 INTERBOOT 99

Gemeinsam statt einsam. ... mit uns im Verein!

Unter diesem Motto hat unser bewährtes Team auf der diesjährigen Interboot interessierte Besucher begrüßt und dabei 28 neue Mitglieder für unsere Idee begeistern können. Auf ein positives Miteinander bei unseren Landveranstaltungen und den Törns freuen wir uns sehr.

Karin Moll, Günter Hetka und Rudi Sattler konnten dieses Jahr auf einem von Ralph Rychlik gut gestalteten Stand mit Freude den



Interessenten unsere Schiffe und ihre Ausrüstung vorstellen, die Fahrtengebiete erklären, über die Skipper und die vereinsinterne Ausbildung berichten und ihre eigene intensive Zugehörigkeit zum Verein nach außen tragen.



Thilo Sander war ein toller Auf- und Abbaukollege unter der fachkundigen Hilfe von Ralph Rychlik.

Bei der Verlosung am Abschluss-Sonntag kam noch unser Präsident mit seiner Frau auf



den Stand und überreichte dem Gewinner, Patrik Maurer, den von unserer Glücksfée Karin Moll gezogenen 1. Preis.

Dir, Patrik, wünschen wir einen wunderschönen Törn und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel bei allen Fahrten mit unseren Schiffen.

Wie wir im Gespräch mitbekommen haben, könnte sich Patrik Maurer vorstellen bei uns die Skipperlaufbahn einzuschlagen. Wir würden uns freuen, einen jungen Vereinskollegen in unser Team aufnehmen zu können.

Ich freue mich, nächstes Jahr wieder mit allen Obengenannten auf der Interboot anzutreten und für unseren Verein in alter Frische tätig sein zu können. GUK

99 INTERBOOT 99



Zu verkaufen!

Blauer Offshore-Anzug von „MQP“ mit türkis abgesetztem Schulterbereich und roten Streifen, Grösse 38, einschl. ausknöpfbare Weste und integriertem Lifebelt, zu verkaufen. Der Anzug wurde nur einmal getragen. NP ca. DM 1000,-. Verkaufspreis **DM 500,-**. Auskunft über Tel. 01 71-3 77 25 25

Törn-änderungen

BRIGANTIA:

Wir haben die Törnpläne etwas geändert. Die Schulung in Heiligenhafen wird in 2 Gruppen durchgeführt (je 4 Tage). Der Damentörn ist dann anschließend.

BODAN:

Hier wurde der Törn 7 (Miami/Miami) gestrichen und dafür ein Azorentörn zusätzlich eingefügt. Diese Umstellung war aus 2 Gründen notwendig: Für die Miami/Miami-Törns haben wir bis jetzt noch keine Skipper (nur prov. Zusage) und der Atlantiktörn muß aus terminlichen Gründen vorverlegt werden.

Dringender Aufruf!!!

Für die Törns Nr. 2 und Nr. 6 haben sich noch keine Skipper definitiv gemeldet. Es wurden vorerst nur prov. Zusagen gemacht.

Beide Gebiete sind sehr interessant. Bonaire z. B. ist ein berühmtes Tauchrevier. Zudem kann von dort aus ein Törn an der venezolanischen Küste entlang bis zur Insel Margarita und zurück über die sog. „Inseln unter dem Winde“ gefahren werden. Dieses Gebiet liegt außerhalb der Passatzzone. Bonaire selbst gehört zu Holland und kann aus Europa direkt angefliegen werden.

Von Miami aus bietet sich ein Törn in die Bahamas oder um Florida an. Dank des Hubkiels der BODAN bereitet der Tiefgang keine unlösbaren Probleme für eine solche Reise. Nach Miami gibt es direkte Flüge.

Skipper, die an einem dieser Törns Interesse haben, melden sich bitte beim Fahrtenreferent. Mitsegler bitte Anmeldung an die Geschäftsstelle. Besten Dank.

Die Fahrtenkommission

Regelbelegung und Schiffsbeitrag:

Regelbelegung Pers. inkl.
Skipper

**BODAN und
BRIGANTIA:** 7
Junioren-Törns 8

SCHIFFSBEITRAG

Normal-Törns Preisklasse I
Überführungs-Törns Preisklasse II
Große Fahrt-Törns Preisklasse III

BRIGANTIA

Crew Skipper
I 80,- 50,-
II 70,- 40,-
III 50,- 25,-

BODAN

Crew Skipper
I 70,- 40,-
II 60,- 30,-
III 40,- 20,-

Junioren in Ausbildung

bezahlen auf allen Törns DM 30,-.
Junioren sind Mitglieder bis zur Vollendung
des 27. Lebensjahres.



Erkennungssignal
und Rufzeichen der
BODAN
DNSZ



Erkennungssignal
und Rufzeichen der
BRIGANTIA
DNJZ

Törnborse BODAN und

Nr.	Termin	Wo	Geb	Start / Zielhafen	PK	Skipper	fr. Kojen
01	08. 01. – 29. 01.	3	B	Grenada / Bonaire	I	Meixner	–
02	29. 01. – 19. 02.	3	B	Bonaire / Bonaire	I		4
03	19. 02. – 11. 03.	3	C	Bonaire / Kingston (Jamaika)	II	Schulz	1
04	11. 03. – 26. 03.	2	C	Kingston / Cayman-Inseln	I	Lautenschlager	4
05	26. 03. – 15. 04.	3	C	Cayman-Inseln / Miami	II	Schillinger	1
06	15. 04. – 06. 05.	3	B	Miami / Miami	I		4
	06. 05. – 13. 05.			Ausrüstung			
07	13. 05. – 10. 06.	4	C	Miami / Ponta Delgada (Azoren)	III	Bethge	4
08	10. 06. – 01. 07.	3	C	Ponta Delgada / Ponta Delgada	I	Strohmaier	6
09	01. 07. – 15. 07.	2	B	Ponta Delgada / Ponta Delgada	I	Traub	6
10	15. 07. – 29. 07.	2	C	Ponta Delgada / Vilamoura (Portugal)	III	Köpfer	6
11	29. 07. – 12. 08.	2	B	Vilamoura / Benalmádena	I	Hatt	1
12	12. 08. – 26. 08.	2	A	Benalmádena / Alicante	I	Wagner	6
13	26. 08. – 09. 09.	2	A	Alicante / Palma de Mallorca	I	Bluhm	4
14	09. 09. – 23. 09.	2	A	Palma / Palma	I	Stottmeister	4
15	23. 09. – 07. 10.	2	A	Palma / San Remo	I	Gutzwiller	1
16	07. 10. – 21. 10.	2	A	San Remo / San Remo	I		6
17	21. 10. – 28. 10.	1	A	San Remo / San Remo	I		6

**Nach der Winterüberholung sind Törns im Mittelmeer
(Italien, Griechenland) geplant.**

Unsere Internet Adresse: www.cgnet.de/gfs

BRIGANTIA 2000

Nr. Termin	Wo	Geb	Start/Zielhafen	PK	Skipper	fr. Kojen	
01a	07.04. – 11.04.	A	Heiligenhafen / Heiligenhafen	Schulung	I	3	
01b	11.04. – 15.04.	A	Heiligenhafen / Heiligenhafen	Schulung	I	3	
01c	15.04. – 22.04.	A	Heiligenhafen / Heiligenh.	Damentörn	I	5	
02	22.04. – 06.05.	2	A	Heiligenhafen / Göteborg	I	König	4
03	06.05. – 20.05.	2	B	Göteborg / Stavanger	I	Keil	1
04	20.05. – 03.06.	2	B	Stavanger / Bergen	I	Markus	–
05	03.06. – 24.06.	3	C	Bergen / Färöer-Inseln	I	Maurer	1
06	24.06. – 15.07.	3	C	Färöer-Inseln / Oban (Schottland)	I	Bethge	1
07	15.07. – 05.08.	3	B	Oban / Kinsale (Cork)	I	Moll	1
08	05.08. – 26.08.	3	C	Kinsale / Vigo (Spanien)	II	Wünning	1
09	26.08. – 09.09.	2	B	Vigo / Lissabon	I	Pflug	6
10	09.09. – 23.09.	2	B	Lissabon / Vilamoura	I	Schwörer	4
	23.09. – 30.09.			Überholung			
11	30.09. – 21.10.	3	C	Vilamoura / Tenerifa	III		6
12	21.10. – 04.11.	2	B	Tenerifa / Tenerifa	I		6
13	04.11. – 18.11.	2	B	Tenerifa / Tenerifa	I		6
14	18.11. – 09.12.	3	B	Tenerifa / Tenerifa	I		6
	09.12. – 16.12.			Ausrüstung			
15	16.12. – 13.01.	4	C	Tenerifa / Martinique	III		6

Skipperanmeldungen für neu ausgeschrieben Törns bis zum 30. 11. 1999 werden gleichrangig behandelt.

Törninteressenten
melden sich bei:

Ursel Scharfe
Im Oberwies 13
D-87437 Kempten
Tel. 08 31 / 6 39 60
Fax 08 31 / 6 39 68

Skipper (und Törninteressierte
während der Abwesenheit von
Ursel Scharfe) melden sich bei:

Heinz Gutzwiler
Sonnenhaldenstraße 8
CH-9032 Engelburg
Tel. 0 71 / 2 78 21 33
Fax (00 41) 71 / 2 77 39 33

Nautisches Material:

Hans Wagner
Rosenweg 1
88677 Markdorf
Tel. 0 75 44 / 25 54 P
Tel. 0 75 45 / 8 34 53 B

Terminkalender

Allgemeine Termine

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

06.11.99 14.00 Uhr
in Lindau, Inselhalle
(Einladung auf Seite 3)

SKIPPERVERSAMMLUNG

06.11.99 10.00 Uhr
in Lindau, Inselhalle
(Einladung auf Seite 3)

JUNIORENVERSAMMLUNG

13.11.99 10.30 Uhr
in Lindau, Inselhalle
(Einladung auf Seite 3)

SKIPPERWEITERBILDUNG

20.11.99 10.00 Uhr
Clubhaus des DSMC
Hafen Konstanz
(siehe Seite 4)

WINTERTREFFEN IM HOTEL BAD REUTHE

8./9.1. (siehe Einladung Seite 13)
2000

Abflug München zum GfS-Törn

Wohin mit dem Auto für 2 oder 3 Wochen?

Was tun, wenn das Flugzeug so früh startet, dass kein Zug rechtzeitig in München eintrifft oder so spät ankommt, dass man nicht mehr am gleichen Tag mit dem Zug nach Hause gelangt?

Wir haben das Problem gelöst und für so gut empfunden, daß wir die Lösung weiterempfehlen möchten.

Die Crew ist am Vortag mit ihren Autos gemütlich zum Landhotel Schweiger's Gasthaus nach Wartenberg gefahren, hat die Autos dort für die ganze Urlaubszeit geparkt, hat sich ein letztes bayrisches Nachtessen gegönnt, hat in der absolut ruhigen Gegend gut geschlafen, hat am Morgen gefrühstückt und sich dann bequem mit einem hoteleigenen 9-sitzigen Shuttlebus innerhalb von 10 Minuten zum Flughafen fahren lassen. Weil wir unsere Rückkehrzeit an der Rezeption hinterlassen hatten, stand bei unserer Ankunft der gleiche Bus am Flughafen wieder zur Abholung bereit und brachte uns wohlbehalten zu unseren Autos.

Was das alles kostet? Ja, etwas aufgeschlagen hat man soeben, aber die Preise (gültig bis 31. 12. 99) sind immer noch interessant. Also: Übernachtung pro Person im DZ DM 74,50 und im EZ DM 99,-, Frühstück extra DM 12,-. Die Preise beinhalten den Parkplatz und den Shuttledienst hin und zurück! Übrigens ist es auch möglich, nur Parkplatz und Fahrdienst in Anspruch zu nehmen. Der Preis liegt dann pro Auto bei DM 99,-.

Wer Interesse daran hat, möge genaue Unterlagen mit Lageplan anfordern unter Tel. 0 87 62-7 30 70 oder Fax 0 87 62-73 07 92.

Fred Sauermann

e-mail-Box

Hans-Jürgen Adermann:
adermann@fbe.fh-weingarten.de

Martin Aigner:
MaAigner@aol.de

Bern Radio:
info@bernradio.ch

Volker Bethge:
V.Bethge@t-online.de

Helene Bodenmann:
Helene.Bodenmann@Alcan.com

Albert u. Burgi Bingemann-Frank:
a.bingemann@zeintra.ch

Leonardus P. M. van den Broeke:
lvdb@smile.ch

Tobias Crefeld:
crefeld@gmx.net

Dagmar und Wolfgang Kaifel:
WKaifel@t-online.de

G. A. und G.-U. Koeber:
gkoeber@t-online.de

Uli König:
u-koenig@t-online.de

Beat Langner:
Langner.Beat@t-online.de

Wolfgang Maurer:
w.maurer@meg.ch

Hellmuth Moll:
Hellmuth.Moll@t-online.de

Klaus-Jürgen Müller:
kjmu@uni-freiburg.de

Kurt Müller:
kurt.k.mueller@t-online.de

Fred Sauermann:
fred.sauermann@nikocity.de

Roland Schlor:
Roland.Schlor@t-online.de

Burkhard Schillinger:
BurkhardSchillinger@physik.tu-muenchen.de

Axel Stottmeister:
AxelSto@aol.com

Arrien Tiemon:
Arrien.Tiemon@t-online.de

Roland Traub:
Roland.Traub@dss.dornier.dasa.de

Harald Weyerich:
113500.2320@compuserve.com

Rüdiger Wittig:
r.wittig@lrz.tu-muenchen.de

Weyerich/Derenbach:
angelicad@compuserve.com



Die Redaktion der Gazette bittet um Mitteilung Ihrer e-mail-Adresse zur Veröffentlichung und bei Veränderung: **gkoeber@t-online.de**



Sonne, Schnee und gute Laune

das wünschen wir uns zum Wintertreff
im Hotel Bad Reuthe bei Bezau/Vorarlberg,
am 8. und 9. Januar 2000.
Begrüßungsschluck um 18.00 Uhr
im „Wintergarten“.

Traditionsgemäß haben wir das Wintertreffen wieder auf die zweite Januarwoche gelegt. Die Zimmer sind ebenfalls entsprechend der bisherigen Erfahrungswerte reserviert worden.

Wie bei den vergangenen Treffen wird für alle, ob Abfahrts-, Langläufer oder Fußgänger ein Programm mit netten Überraschungen vorhanden sein. Vergessen Sie bitte das Badezeug nicht, denn sonst entgeht Ihnen der Spaß im Whirlpool und die Möglichkeit vom Hallenbad ins Freie zu schwimmen. Die Preise liegen unverändert bei ÖS 935,- pro Person

im Doppel- bzw. Einzelzimmer. Das Gesamtarrangement umfaßt: Empfangscocktail, Abendessen am Samstag, Übernachtung, Frühstücksbuffet und Abendessen am Sonntag. Der Halbpensionspreis für die am Freitag Anreisenden beträgt ÖS 865,-. Sie wissen ja, der Freitagabendstammtisch wird immer größer. Bitte melden Sie sich möglichst bald zur Teilnahme unter Verwendung des unten stehenden Talons schriftlich an. Da das Zimmerkontingent nicht unbegrenzt ist, entscheidet der Eingang Ihrer Anmeldung.

R.Sch.

Anmeldung zum GfS-Wintertreffen Hotel Bad Reuthe 8. / 9. 1. 2000

Ich werde kommen und bitte um Reservierung von

- Doppelzimmer, Anreise Freitag oder Samstag* * Bitte Nichtzutreffendes durchstreichen
- Einzelzimmer, Anreise Freitag oder Samstag*

Bitte angeben wieviele Personen bei welcher Gruppe teilnehmen werden.

- Fußgänger Alpinski Langlauf

Ich lege einen Eurocheck bei über DM (pro Person DM 100,-).

Einzusenden an die Geschäftsstelle der GfS

c/o **Ursel Scharfe**
Im Oberwies 13
87437 Kempten



Wegen begrenzter Zimmerkontingente erfolgt die Reservierung in der Reihenfolge der Poststempel.



1999

*25 Jahre Mitglied
in der GfS*

Dr. Reimer Bonhage

Helmut Braun

Armin Eigenmann

Dr. Axel Hammesfahr

Klaus Hoffmann

Dr. Horst Jacoby

Herbert Kiesel

Rolf Kurzweg

Reiner Lang

Rudi Magg

Martin Maier

Gerhard Manz

Dr. Walter Sprondel

Konrad Weyerich

Wir bedanken uns für die Treue.

Kalimera BODAN – Bye Bye Wenn die Griechen Trauer tragen...

Wie immer vor einem neuen Törn ging er im Geiste nochmals alles durch – die neue Crew mußte in die GfS-Rituale eingewiesen, die Wachen eingeteilt, die Aufgaben verteilt und der Kurs besprochen werden. Wie wird er werden der Törn Athen – Korfu? Skipper Hemo strich sich bedächtig über den angegrauten Bart. Das vertraute Schaukeln der BODAN kündigte die einlaufende Crew an – sie sollten die nächsten 14 Tage das Schiff bewegen:

Skipper Hemo: passionierter Atlantiküberquerer, Co-Skipperin Dagmar: engagiert, schnell, multifunktional, Wolfgang: segelt gern (ob in der Luft oder im Wasser), Klaus: Globetrotter und -segler, Dieter: „ich bin ein Berliner“, Dorothea: Kennzeichen Rauchzeichen und Karin: chemisch vorbelastet aber frei von seglerischen Rückständen.

Gegen jede Erwartung stand keine griechische Schöne singend am Hafen in Piräus (Weiße Rosen aus Athen...) als die BODAN auslief. Ein gutes oder schlechtes Omen? Die Zeichen auf und um das Schiff mehrten sich: was sollte der mit Süßwasser gefüllte Plastikbeutel in der Kombüse? Welche Segelbedingungen brachten die Brigg „SOLIDE“ im Salon zu der abgebildeten Segelstellung? Wem gehörte der Herrenhut, der plötzlich in der Koje der Co-Skipperin auftauchte? Einzig positives Zeichen – spielende Delphine am Bug. Die Ruhe an Bord täuschte. Dagmar stellte sich als



luvgerige Niedergangsblockiererin jedem als unüberwindbares Hindernis entgegen. Wie lange würden sich die anderen blockieren lassen? Entspannt blickte Skipper Hemo beim abendlichen griechischen Salat und der obligatorischen Schüssel Tzaziki in die Runde: noch beherrschte die Diskussion um die literarische Bedeutung des Nautischen Jahrbuchs an der Schwelle zum 21. Jahrhundert die Pausen zwischen den einzelnen griechischen Nationalgerichten.



Positiv den Tag beginnen – frei nach der Botschaft der Radiotherapeutin Frau Dr. Eberlein – schrammte Wolfgang der Schulter entlang den Niedergang hinab, rutschte Dieter mit dem Fuß auf ein bewegliches Bodenstück und blieb darin stecken, hingen an Klaus die Hautfetzen nach Touchieren diverser Bordwände herunter – nicht Kobra sondern Karin übernehmen Sie!

Ansonsten verlief das Bordleben wie immer, resümierte der Skipper. Drinks wurden verschüttet und nicht gerührt, die seglerischen Geheimnisse wurden eisern gewahrt (z.B. die Kombination exotischer Gewürze mit mechanischen Schiffsteilen = Curryklemme). Die Ruhe war trügerisch. Navtex meldete: „Three red and three white distress rockets sighted at sea area, ships in vicinity are kindly requested

to keep a sharp lookout and render assistance if necessary reporting rcc/piraeus“. Nichts, rein gar nichts konnte Klaus und Dieter abhalten, mit dem Schlauchboot trotz Kälte und Böen ein reichhaltiges Mahl aus der nächsten Taverne zu holen. Geisterter nicht zu oft Meldungen durch die Presse über seltsame Todesfälle in Gegenwart von Pharmazeuten?

Methoni, in einer traumhaft schönen Bucht von Kastellmauern beschützt, ließ Schiff und Mannschaft Zeit zum Entspannen und Genießen. Paddel, Pütz und griechische Nationale wurden gekauft und damit die BODAN



herausgeputzt. Wenig Wind drängte die Crew, die Götter gnädig zu stimmen. Aber wie? 4 machten sich auf nach Olympia – der Rest übte Demut, indem er am Schiff normale und außergewöhnliche Schraubereien verrichtete. Obwohl es die falsche Reglerschraube war, die raus und rein geschraubt wurde, die Götter waren überredet – alles funktionierte wieder. Im richtigen Leben müsste jetzt die erste Leiche auftauchen, sinnierte Skipper Hemo, aber es war nur eine leere Luftmatratze, die vor dem Schiff im offenen Meer trieb. Eine bequeme Unterlage und Anlaß für die Crew, sich mit dem amourösen Leben der antiken Griechen zu beschäftigen – sei es auf Glasuntersetzern oder Kalendern, das Interesse war geweckt. Abkühlung versprach die traumhafte Bucht in Ithaka. Baden und handgeschabte Gurkenspäzle brachten das seglerische Feeling zurück. Pax-Paxos, von wegen Frieden! Italienisches Yachting mit Borddisco – dagegen kam nur die Rattenwarnung vom Nachbarschiff an, die einen possierlichen Vertreter dieser beliebten maritimen Spezies auf unserem Festmacher sichteten. Mit Geduld, Suchscheinwerfer, Duftkerze, Papptellern und aufgeschnittenen Wasserflaschen wurden die



Tiere zum Fernbleiben überredet. Die Nacht blieb ruhig.

Letzter Segeltag, windstill und heiß! Eintöniges Motorengeräusch, Tanken, Schiffputzen wurden die letzten Höhepunkte im Zielhafen in Korfu. Zum letzten Mal griff die Crew zu Messer und Gabel und endlich zum Glas, um die letzten Vorräte zu vernichten. Wenn es bloß das ist, denkt Skipper Hemo, fahr ich nächstes Jahr wieder mit der GfS, und streicht sich über seinen angegrauten Bart. Ja, wenn die Griechen Trauer tragen, hat wieder ein freundliches GfS-Schiff ihr Gewässer verlassen. Bye-bye, BODAN!

Karin Moll

Bücher Bücher Bücher

für Haus- und Bordbibliothek

– Für den Praktiker –

„**Karibik-Küsten aus der Luft**“ von Bernhard Batholmes.

Der Bildband zeigt die Karibik, das Traumrevier aller Segler, in herrlichen Luftaufnahmen. Der Experte Bartholmes hat den atemberaubenden Schönheiten des Inselarchipels mit der Kamera aus der Vogelperspektive nachgespürt. Neu hinzugekommen in diese Auflage sind Barbados, die östlichste Insel der kleinen Antillen und die Spanish Virgin Islands. 192 Seiten, 233 Farbfotos, 13 Pläne; DM 68,- / ÖS 496,- / sFr 62,-; Verlag Delius Klasing, ISBN 3-7688-0697-9.

„**Sportküstenschifferschein und Sportbootführerschein See**“ von Rolf Dreyer, das Lehrbuch zum neuen freiwilligen, amtlichen Führerschein SKS und zum Sportbootführerschein See. Schrittweise werden Seesegler und Motorbootfahrer an die moderne Praxis herangeführt und auf beide Prüfungen intensiv vorbereitet.

Mit BR-Prüfungsstoff und amtlichen Fragenkatalogen. 300 Seiten, 500 farbige Abbildungen, 20 farbige Seekarten-Ausschnitte. DM 59,80 / ÖS 437,- / sFr 54,-; Verlag Delius Klasing, ISBN 3-7688-1137-9.

„**Kunststoff Yachten**“ von Hugo de Plessis, Konstruktion und Bau, Materialkunde Reparatur und Pflege.

Für alle, die mehr über glasfaserverstärkte Kunststoff (GFK)-Boote wissen möchten: Das Buch gibt Informationen und praktische Hinweise zu Konstruktionsdetails sowie Verarbeitungstechniken und hilft, Verarbeitungsfehler und Kostruktionsschwächen zu erkennen.

288 Seiten, 539 Einzelzeichnungen, 74 Fotos, 28 Tabellen, DM 49,80 / ÖS 364,- / sFr 46,-; Verlag Delius Klasing, ISBN 3-7688-1142-5.

Es war kein Schiff der GfS! Motorschaden und was tun?

Alle hatten sich so auf eine schöne Segeltour von El Kantaoui (Tunesien) nach Lampedusa, Malta, Pantelleria und zurück gefreut. Das Schiff, eine Amel Sharki, war von unseren Freunden Hartmut und Mechthild vor ca. 1/2 Jahr gebraucht gekauft und hergerichtet worden. Wir waren eingeladen die erste größere Fahrt zusammen zu erleben. Alles war gut geplant; Hartmut und Mechthild waren bereits einen Tag vor uns auf dem Schiff, als wir am Mittwoch früh im sommerlich warmen Tunesien eintrafen. Der Nachmittag verging wie im Flug mit Schiff klar machen, alles stehende und laufende Gut, die elektronischen Geräte prüfen, Segel ausrollen, dem Außenborder das Laufen beibringen, Verpflegung, so weit wie möglich für einen 3-wöchigen Törn einkaufen. Als dann am Donnerstag Vormittag noch der letzte Fehler am korrodierten Stecker beim Schalteranschluß für den elektrischen Fockausroller beseitigt war, konnten wir uns am Zoll und bei der Polizei abmelden: Ziel Lampedusa. Dann ging es unter Maschine los, denn inzwischen hatte der für die Jahreszeit am Nachmittag typische thermische Ostwind eingesetzt. So wollten wir bis in Höhe Monastir mit Kurs Ost motoren, um dann auf Nord zu gehen und zu segeln.

Die erste Abfahrts-Aufregung hatte sich gerade gelegt – Neptun einen kräftigen Schluck Burekorn mit der Bitte um gute Fahrt bekommen, als plötzlich die Maschine abrupt stehen blieb. Was war los? Hartmut am Ruder, checkte sofort die Motortemperatur. 80 °C, also ok. Maschine ausgekuppelt – Startversuch. Man hörte das typische „Klick“, als der Anlasser einrastete, aber kein drehen. Was kann das sein? Motorabdeckung auf – Blick in den Maschinenraum – etwas Geruch, aber keiner der Keilriemen war defekt. Läßt sich die Schraubenwelle von Hand drehen? Ja. Wir schauten uns ratlos an. Zahnriemen?? Na dann prost

Mahlzeit. Was jetzt? Wohin fahren, segeln wir jetzt? Wo kann uns am besten geholfen werden?

Entschluß: zurück in den Heimathafen, denn von dort waren wir erst ca. 5 Meilen entfernt und dort kennt man die Bootsnachbarn, die Marina Leute, die Örtlichkeiten, wenn auch nicht die Güte der Mechaniker der Werft. Da Hartmut wegen der schmalen Einfahrt, bei der außerhalb des Tonnenstrichs Felsen liegen sollen, Bedenken hatte in den Hafen zu segeln, nahmen wir Kontakt mit der Capitaneria auf. Auf UKW hörte niemand. Erst mit unserem Handy kam der Kontakt zustande (klar, wenn keiner der Marineos im heißen Büro ist, sondern lieber draußen im Schatten steht und redet).

Im Hafen machte sich der Mechaniker der Werft gleich an die Arbeit. Prüfte alles, was wir auch schon geprüft hatten, einschließlich des Zahnriemens. Alles ok. Also kam er zu dem Schluß: in der Maschine hat sich etwas fest gefressen. Die Maschine muß raus, erst dann kann er sagen, was es ist. Er würde das heute (Donnerstag nachmittag) noch machen, dann wüßten wir am Freitag, was es ist und dann könnte man die Ersatzteile besorgen. Nur das sollten wir besser über Deutschland machen, denn Ersatzteile gibt es in Tunesien so gut wie nicht. Um den Motor auszubauen, sollte das Schiff von dem Liegeplatz in die Werft verholt werden. Hierzu war die Hilfe des Motorbootes des Hafenmeisters notwendig. Aber bei dem mittlerweile starken Wind wollten die Marineos das erst am nächsten Morgen machen, wenn der thermische Wind noch nicht weht.

Freitag: Wer weiß die Telefonnummer von Perkins in Deutschland?? An Bord sollte ein Handbuch mit der Adresse und Telefonnum-

mer sein, es wurde aber im Moment nicht gefunden. Weil zuhause auf dem Schreibtisch noch eine Perkins-Quittung liegen müsste, ruft Mechthild ihre Kinder an und bittet sie nachzusehen. Nichts.

Gut dass Tunesien seit diesem Jahr auch über Handy zu erreichen ist und El Kantaoui eine starke Empfangs- und Sendestation hat, sonst wären die in den nachfolgenden Tagen endlosen Telefonate ganz schön aufwendig geworden.



Zwischenzeitlich wurden wir in die Werft geschleppt und der Motor ohne große Komplikationen innerhalb von 4 Std. ausgebaut. Am Nachmittag fing Josef, „unser“ Monteur an, ihn zu zerlegen. Am späten Abend führte er einen Feixtanz auf. Nicht im Motor war etwas kaputt, sondern das Getriebe war seit undenklicher Zeit ohne Öl. Damit hatten sich zwei Lager festgefressen und den Motor abrupt gestoppt. Da aber der Motor jetzt auch zerlegt war, brauchten wir natürlich eine Zylinderkopfdichtung und der Zahnriemen sollte auch besser getauscht werden und wenn man dabei ist, können auch andere Dichtungen gleich ausgetauscht werden.

Wie sollte es weitergehen? Josef meinte, dass er die festgefressenen Lager besorgen könne und dann wäre das Getriebe wieder ok. Aber für die Zylinderkopfdichtung hat er keinen annehmbaren Vorschlag. Also müssen wir ein Reparatur-Kit aus Deutschland per UPS herbringen lassen.

Aber erst einmal war die Frage: wie kommen wir an die Telefonnummer einer Perkins Vertretung ran? Wir diskutierten am Freitag abend alle möglichen Varianten durch und kamen zum Schluß am Samstag morgen alle Kinder der Familie in Deutschland einzuspannen, sie sollen über Internet und Auskunft alles versuchen, um möglichst die Adresse, Telefonnummer der Perkins Zentrale Deutschland herauszufinden oder zumindest einer Vertretung.

Mir fiel unser GfS Oberbootsmann Klaus ein.

Samstag: Nachdem ich Klaus angerufen und ihm das Problem erklärt hatte, kam seine Antwort wie aus der Pistole geschossen: Perkins Vertretung? Klar in Lindau, wende Dich an Herrn xyz und das ist die Tel.-Nr. und die Fax-Nr. Super!!!

1/2 Std. später hatten Mechthilds Söhne eine Perkins Vertretung in Limburg herausgefunden. Nur heute am Samstag war natürlich nichts mehr zu machen.

Heute fand sich dann auch das Perkins Handbuch und die Quittung mit den in Limburg gekauften Teilen wieder. Im Buch stand außerdem eine Tel.-Nr. für eine Vertretung in Tunis.

Ein Anruf dort: „Ja, wir haben für Perkins einiges an Ersatzteilen da. Aber rufen Sie besser am Montag noch mal an.“

Eigentlich gibt es in Tunesien – jedenfalls in Touristenorten – kaum Sprachprobleme. Die Landessprache ist arabisch und französisch. Und viele sprechen sogar etwas deutsch oder englisch. Später stellten wir dann fest, sobald man etwas reklamieren wollte, verstanden Tunesier auch kein französisch mehr! So brauchten und hatten wir zum Glück sehr hilfsbereite Tunesier, die dann in langen arabischen Wortschwallen so manche Hürde nahmen.

Hartmut und Mechthild waren bei ihren vorhergehenden Besuchen mit einem freiberuflich arbeitenden Taxifahrer etwas näher bekannt geworden. Mit diesem wurde gleich eine Fahrt nach Tunis für Montag Vormittag ausgemacht.

Doch noch Hoffnung, wenigstens einen Teil des geplanten Malta-Törns zu segeln.

Montag: Nach dem Anruf in Tunis hatten Mechthild und Hartmut große Hoffnung dort die benötigte Zylinderkopfdichtung zu bekommen. Sie fuhren nach Tunis, während ich mit Renate zum Arzt ging. Ihren Ausschlag diagnostizierte er als „Gürtelrose“ – heute und morgen eine Spritze, Tabletten 3-mal täglich und pudern. Na toll. So hält uns nicht nur ein Motorschaden in El Kantaoui fest, sondern auch noch eine Krankheit.

Mechthild und Hartmut kamen am Abend aus Tunis zurück und berichteten, dass sie keine Ersatzteile bekommen hätten, dafür aber eine schöne Ausflugsfahrt gemacht haben.

Mit dem Verkäufer der Vertretung in Limburg wurde abgesprochen, dass das Ersatzteil-Kit geschickt wird. Er müsse nur noch herausbekommen mit welchem Spediteur das geschehen solle und dann muß die Bezahlung sicher gestellt sein.

Dienstag: Anruf beim Verkäufer der Perkins Vertretung: „Ja, die Teile sind hier, wir können sie auch schicken, aber ich muß erst die Bezahlung (ca. 300,- DM Teile und ca. 280,- DM Versand) durch ihre Bank bekommen“. Erneuter Anruf: „Bezahlung geregelt, wie schicken sie die Teile?“ „Per UPS, können in 3 bis längstens 5 Tagen bei Ihnen sein.“ „Aber bitte noch mal die genaue Adresse, da Port El Kantaoui in Tunesien für UPS nicht zu finden ist.“ Es wurde ein Fax mit genauer Beschreibung des Ortes, des Hafens, des Hafenmeisterbüros, des Schiffsnamens und des Eignernamens geschickt. Nun hofften wir, dass alles klar ginge.

Inzwischen hatte Josef – unser Werft Mechaniker – die Lager für das Getriebe besorgt und das Getriebe wieder zusammengesetzt.

Donnerstag: Anruf bei UPS in Tunis, wo das Paket bleibt. „Ja, das Paket kommt morgen.“ Um das aber herausfinden zu können, war eine hektische Telefoniererei nach Deutschland notwendig gewesen. UPS hat zwar eine Service Nummer, unter der man von Deutschland aus anrufen kann, jedoch nicht aus dem Ausland. Somit bestand keine Möglichkeit von hier aus Nachforschungen zu betreiben, wo sich das Paket befindet. Die Paketnummer hatte uns die Versand-Firma gegeben. Inzwischen wurden wir von allen Hafendienstleistern immer wieder gefragt: „Was ist mit den Teilen? Wann kommen sie?“ Alle fühlten mit uns.

Später stellt sich heraus, daß es kein UPS in Tunesien gibt und wir mit der Post Kontakt hatten. Wobei es eine normale Post und eine Express Post gibt. Und demnach auch mehrere Telefon Nummern, zu denen wir geschickt werden.

Freitag: Mechthild wurde es jetzt zu viel. „Wo bleibt denn das Paket?“ In Tunis nachgefragt: „Es kommt heute.“ Woher wollen die das wissen? Mechthild macht ihren Sohn Guido heiß. Der findet über das Internet heraus, daß das Paket in England gelandet ist. Die Service Stelle in Deutschland wird angerufen: „Ja wir haben das Paket gefunden, es ist leider nach England gegangen. Wir leiten es jetzt um nach Port El Kantaoui. Aber das könnte 3 Tage dauern. Wenn Sie eine Ersatzlieferung geschickt haben wollen, dann würde diese morgen bei Ihnen sein.“ Wir rätseln über diese Philosophie: Die Original-Lieferung aus England dauert 3 Tage, eine Ersatz-Lieferung aber nur einen Tag???

Nur kann uns am Freitag Nachmittag niemand mehr in der Liefer-Firma ein Ersatzteil-Kit verschicken! „Ja, am Montag geht das wieder!“

Außerdem ist die Paketnummer eine andere geworden. Wir notieren die neue Nummer.

Wir versuchen das schöne Wetter, das warme Wasser, die Freundlichkeit der Menschen hier zu genießen.

Sonntag: Mechthild ruft eine Bekannte an, deren Sohn in der UPS-Zentrale in Brüssel arbeitet. Bittet ihn sich einzuschalten. Er ruft

auch gleich zurück und will sich sofort am Montag um die Angelegenheit kümmern.

Eine Telefonnummer zur UPS Zentrale in Brüssel ist für uns nicht heraus zu bekommen. Für Deutschland gibt es nur die zentrale Service Nummer, die wie bereits geschildert, vom Ausland nicht anwählbar ist.

Montag: Mechthild rotiert; ruft ihren Firmen Anwalt in Deutschland an. Er soll sich mit der Zentrale in Brüssel in Verbindung setzen – Regressansprüche anmelden. Plötzlich wird es mobil im Telefonnetz. Ihr Bekannter aus Brüssel meldet sich: „Die Lieferung muß bereits seit Donnerstag in Tunesien sein. Aber sie wurde nicht angenommen.“ Für uns ein großes Fragezeichen. Hier war niemand und

wir dauernd auf dem Schiff. Der Hafenmeister und alle Bediensteten wussten Bescheid. Das kann nicht sein.

Anruf in Tunis: „Nein unter der Paketnummer haben wir hier nichts.“ Später stellt sich heraus, daß die in Tunis notierte Paketnummer nicht vollständig war. Somit konnten sie auch gar nicht die gesuchte Paketnummer finden.

Es folgen weitere Anrufe nach Tunis und Deutschland. Hier mit Hilfe unseres Taxifahrers, dem wir in deutsch, englisch, französisch klarmachen, was wir wollen und er das in arabisch den verschiedensten Stellen in Tunis klarmacht. Auf einmal überrascht er uns mit der Aussage: „Die Express Post ist hier zu-

ständig und hat das Paket gefunden, es liegt in Sousse.“ Warum in Sousse?

Dann auch ein Anruf aus Brüssel: „Das Paket ist in Sousse.“

Auf nach Sousse. Während Hartmut und Mechthild per Taxi dorthin unterwegs sind, bringe ich in Erfahrung, dass eine Benachrichtigung auf der Post im Hafen von El Kantaoui liegt. Sie besagt, dass ein Paket seit Donnerstag in Sousse auf der Express Post liegt.

Hartmut und Mechthild, werden in Sousse von einer Stelle zur anderen gewiesen und kommen nach ca. 2 Stunden glückstrahlend mit dem avisierten Paket am Schiff an.

Axel Stottmeister

Fortsetzung in der nächsten Gazette!

No risk, more fun.

Die Pantaenius-Yacht-Kasko-Bedingungen sind umfangreich und jedem ein Begriff. Der Pantaenius-Schadenservice reguliert prompt und weltweit. Das Angebot für Ihre Yachtversicherung bekommen Sie kostenlos und ausführlich. Und Sie sind ganz sicher. Da kann kommen, was will.


PANTAENIUS
Versicherungsmakler seit 1899

 hr nt nus

Cremon 32 · D-20457 Hamburg · Tel. +49-40-37 09 10 · Fax +49-40-37 09 11 09 · www.pantaenius.com · info@pantaenius.com

GfS-Artikel

die man über die
GfS-Geschäftsstelle beziehen kann :



Polohemden, weiß, mit GfS-Logo
Größen L, XL, XXL
DM 28,- / Stück

T-Shirts, weiß, mit GfS-Logo
BODAN oder BRIGANTIA auf dem Rücken
nur noch Größe L
DM 14,- / Stück

Schirmkappen, blau, mit GfS-Logo
Einheitsgröße, verstellbar
(Kappe vorläufig noch nicht lieferbar)

GfS-Stander
DM 15,- / Stück

GfS-Anstecknadeln
DM 15,- / Stück

GfS-Aufkleber plus Portokosten

Auszug aus dem Kursangebot der Segelschule Süd in Langenargen

Termine Sportseeschifferschein:

SSS 02/99 (Wochenendkurs)

Kursbeginn: Freitag, 8. Oktober 1999,
9.00 Uhr
Kursdauer: 8. bis 10. Oktober,
22. bis 24. Oktober,
19. bis 21. November und
3. bis 5. Dezember 1999

SSS 01/00 (Wochenendkurs)

Kursbeginn: Freitag, 28. Januar 2000,
9.00 Uhr
Kursdauer: 28. bis 30. Januar,
10. bis 13. Februar,
10. bis 12. März und
24. bis 26. März 2000

SSS 02/00 (Wochenendkurs)

Kursbeginn: Freitag, 6. Oktober 2000,
9.00 Uhr
Kursdauer: 6. bis 8. Oktober,
20. bis 22. Oktober
17. bis 19. November und
1. bis 3. Dezember 2000

Termine Sporthochseeschifferschein:

SHS 02/99 (Wochenendkurs)

Kursbeginn: Freitag, 1. Oktober 1999,
9.00 Uhr
Kursdauer: 1. bis 3. Oktober,
15. bis 17. Oktober,
12. bis 14. November und
26. bis 28. November 1999

SHS 01/00 (Wochenendkurs)

Kursbeginn: Freitag, 21. Januar 2000,
9.00 Uhr
Kursdauer: 21. bis 23. Januar,
4. bis 6. Februar,
25. bis 27. Februar und
17. bis 19. März 2000

SHS 02/00 (Wochenendkurs)

Kursbeginn: Freitag, 29. September 2000,
9.00 Uhr
Kursdauer: 29. September bis 1. Oktober,
13. bis 15. Oktober,
3. bis 5. November und
24. bis 26. November 2000

Termine: Beschränktes Betriebszeugnis für Funker: UKW I oder II (GMDSS)

BBZ SK/99

Kursbeginn: Freitag, 29. Oktober 1999,
9.00 Uhr
Kursdauer: 29. bis 31. Oktober 1999

BBZ 03/99

Kursbeginn: Freitag, 10. Dezember 1999,
9.00 Uhr
Kursdauer: 10. bis 12. Dezember 1999

BBZ 01/00

Kursbeginn: Freitag, 18. Februar 2000,
9.00 Uhr
Kursdauer: 18. bis 20. Februar 2000

BBZ 02/00

Kursbeginn: Freitag, 31. März 2000,
9.00 Uhr
Kursdauer: 31. März bis 2. April 2000

BBZ 03/00

Kursbeginn: Freitag, 10. November 2000,
9.00 Uhr
Kursdauer: 10. bis 12. November 2000

GfS-Gazette, Impressum

HERAUSGEBER DER GfS-GAZETTE:

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

VERLAG UND REDAKTION:

Gaby A. Koeber, Grünwettersbacher Str. 13, D-76337 Waldbronn
Telefon (0 72 43) 52 64 30, Fax (0 72 43) 52 64 31
gkoeber@t-online.de

Ständige Redaktionsmitglieder:

Gaby A. Koeber (GAK), Gert-Ulrich Koeber (GUK), Ellen Keil (EK)

GfS-Adressen

VEREINSGESCHÄFTSSTELLE:

c.o. Ursel Scharfe, Im Oberwies 13
D-87437 Kempten, Telefon (08 31) 6 39 60, Fax (08 31) 6 39 68

EHRENPRÄSIDENT

Fred Sauermann, D-88131 Lindau

DER VORSTAND:

Präsident: Roland Schlor

Donaustr. 30, D-88046 Friedrichshafen
Telefon (0 75 41) 58 38 66 (P), Telefon (07 51) 80 34 83 (B)
Fax (0 75 41) 58 38 67

Vizepräsident und Oberbootsmann: Klaus Bonke

Piechlerstr. 34, D-87724 Ottobeuren
Telefon und Fax (0 83 32) 82 89, Telefon (01 72) 7 04 77 59

Fahrtenreferent: Heinz Gutzwiller

Sonnenhaldenstr. 8, CH-9032 Engelburg
Telefon (0 71) 2 78 21 33, Fax (0 71) 2 77 39 33

Schatzmeisterin: Bettina König

Brühlstraße 30, D-88682 Salem
Telefon (0 75 53) 82 94 94 (B), Telefon (0 75 53) 9 13 23 (P), Fax (0 75 53) 9 13 26

Ausbildungsreferent: Rudolf Wüning

Zur Allmannshöhe 4, D-78464 Konstanz
Telefon (0 75 31) 3 38 69, Fax (0 75 31) 3 43 45

DIE SKIPPERVERSAMMLUNG:

Skipperobmann: Wolfgang Maurer

Brühlstr. 103, CH-9320 Arbon
Telefon (0 71) 4 47 50 50 (B), Telefon (071) 4 47 50 59 (P), Fax (0 71) 4 47 50 58

Referent für Öffentlichkeitsarbeit: Gert-Ulrich Koeber

Grünwettersbacher Str. 13, D-76337 Waldbronn
Telefon (0 72 43) 52 64 30 (P), Telefon (01 71) 3 77 25 25, Fax (0 72 43) 52 64 31

DIE JUNIORENVERSAMMLUNG:

Sprecher: Uli König

Brühlstraße 30, D-88682 Salem
Telefon (0 75 53) 9 13 23, Telefon (01 61) 1 71 00 51, Fax (0 75 53) 9 13 26

BANKVERBINDUNGEN:

Sparkasse D-88648 Überlingen, Konto Nr. 1 011 600 <BLZ 690 518 30>
Postbank D-80138 München, Konto Nr. 41 18 77-802 <BLZ 700 100 80>
Schweiz: Postkonto Nr. 50-37 64 70-2

Der Bezugspreis der Gazette ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.