

**Bericht der  
außerordentlichen  
Mitgliederversammlung  
vom 23. März 2003**

**Ausbildung: Manövertraining,  
Erste Hilfe, Kochen an Bord**

**Dagmars  
Abenteuerreise**

[www.gfs-hochseesegeln.com](http://www.gfs-hochseesegeln.com)



# Liebe Seglerinnen und Segler der GfS,

in dem Moment, in welchem ich diese Worte schreibe, hat uns die bittere Nachricht erreicht, dass unsere BODAN in Medembliik im Winterlager einem Großbrand zum Opfer fiel. Diese Nachricht stellt uns vor große Probleme, da die Segelsaison sehr schnell naht und die Ostseetörns geplant sind.

Der Vorstand hat inzwischen eine Interimslösung gefunden, damit die Ostseetörns wie geplant stattfinden können. Um die Neubeschaffung eines Schiffes nicht übers Knie zu brechen, haben wir eine BAVARIA 44 bis Anfang September gechartert. Für den Herbst und die Karibik soll ein eigenes Schiff gekauft werden. Der Verlust unserer schönen BODAN ist gottlob über die Versicherung voll gedeckt. Wir Segler sind gewohnt, überraschende Ereignisse zu meistern. Packen wir's an !

Bereits bei der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 23. 3. 2003 in Kreuzlingen hoffen wir ein gutes Konzept vorlegen zu können.

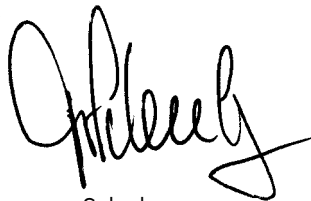
Das Wintertreffen in Bad Reuthe wurde von den Teilnehmern gelobt, ebenso der Erste-Hilfe-Kurs im Januar.

Bitte lesen Sie die dazugehörigen Berichte in dieser Ausgabe und fühlen Sie sich angeregt, demnächst selbst teilzunehmen. Ich weise besonders darauf hin, dass die Fortbildungsangebote allen Mitgliedern, nicht nur den Skippern, offen stehen.

Wenn Sie in diesem Sommer auf Törn gehen, dann, so meine herzliche Bitte, planen Sie von vornherein einen Bericht mit schönen Fotos für die Gazette ein. Über einen solchen Bericht, der ca.1 DIN A 4 Seite lang sein sollte, freuen sich alle Leser der Gazette. Der beste Bericht eines Jahres wird fortan vom Vorstand gekürt und mit zwei Flaschen vom besten Rioja belohnt. Der Sieger wird in der Januarausgabe bekannt gegeben.

Mit allen guten Wünschen für unfallfreie Törns und immer genügend Wasser unter dem Kiel

Ihr



Hermann Schulz



Zum Titelbild:  
Teamwork auf dem Vordeck ist gefragt.

# **Außerordentliche Mitgliederversammlung am 23. März 2003 im Zentrum zum Bären in Kreuzlingen**

Die Einladung war satzungsgemäß und fristgerecht erfolgt. Erschienen waren 136 stimmberechtigte Mitglieder. Nach Begrüßung der Versammlung, des Ehrenpräsidenten Fred Sauermann und des früheren Präsidenten Dr. Harry Holzner, eröffnete Präsident Hermann Schulz die Versammlung um 14.10 Uhr.

Er erläuterte die durch den Brand in Medemblijk und Totalverlust der BODAN entstandene Situation. Da das Schiff bei Pantaenius ausreichend versichert war, entstehe dem Verein zunächst kein großer finanzieller Nachteil, sagte er. Die erste Sorge des Vorstands galt der Absicherung der Ostsee-Törnpläne, die bereits weitgehend gebucht waren. Aus diesem Grund habe der Vorstand in Heiligenhafen einen Chartervertrag für eine Bavaria 44 mit dem Namen GODEWIND abgeschlossen. In der Folgezeit habe sich herausgestellt, dass diese Maßnahme sinnvoll war, da die Auswahl eines Gebrauchschiiffs zum Erwerb mit vielen Hindernissen und Schwierigkeiten belastet sei.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung berichtete der Fahrtenreferent Hellmuth Moll über kleine Änderungen des aktuellen Ostseeprogramms und ein vorläufiges Nordprogramm 2004 bis zu den Lofoten.

Der Präsident berichtete sodann von einer Schiffsbesichtigung in Plymouth, wo ein Makler eine MOODY 46 anbot.

Leider waren die vorhandenen Kojen nach unseren Vorgaben nicht ausreichend. Diese Kriterien für ein zu erwerbendes Schiff hatte der Vorstand kürzlich in einem Brainstorming herausgearbeitet. 7 Kojen sind Bedingung für ein neues Schiff. Nunmehr sind drei Werftbesuche in der Umgebung von La Rochelle für den 10. – 13. April 2003 geplant.

Der Schatzmeister Uli König erläuterte die solide finanzielle Situation, die den Erwerb eines Ersatzschiffes sofort zulasse und Austausch oder Generalüberholung der BRIGANTIA zusätzlich ermögliche. Er rief aber auch zu neuen MitgliederDarlehen ab einer Mindestgröße von 5000 € auf. Die aktuellen, günstigen Zinsbedingungen für Darlehen schafften mehr Spielraum, sagte er.

Daran schloss sich eine intensive Diskussion und Meinungsbildung der Versammlung an.

Die Diskussion fokussierte sich zunächst auf eine Erneuerung der BRIGANTIA: Es wurde dargestellt, dass vor einem Verkauf zunächst der Schaden am Wassertank endgültig abgeklärt und repariert werden muss. Dies soll im Herbst/Winter auf einer Werft in Neustadt erfolgen. Hinzu kommen Überholungskosten von ca. 50.000 €, um das Schiff in einem verkaufsfähigen Zustand zu bringen. Um das Schiff noch mehrere Jahre in der GfS segeln

zu können, muss nach Aussage von Klaus Bonke mit einem Aufwand von ca. 150.000 € gerechnet werden.

Die von Uli König dargestellte Ersparnis der Unterhaltskosten eines neuen Schiffes gegenüber der BRIGANTIA, wurde von mehreren Mitgliedern angezweifelt. Es wurde die Meinung vertreten, dass ein neues Schiff von der annähernden Qualität der Hallberg Rassy auch wieder hohe Kosten verursachen werde.

Damit ging die Diskussion über zum Thema „Stäbiges Schiff“ gegen „Charterklasse“.

– Argumente für ein „Stäbiges Schiff“: Sicherheit, angenehmes Segeln auch in anspruchsvollem Revier, Identifikation der Mitglieder mit einem besonderen Schiff (Stichwort: Vereinsheim).

– Argumente für ein „Schiff der Charterklasse“: Geringere Kosten, meist genügend gleichrangige Kojen.

Der Präsident sagte zu, entsprechende Kostenvergleiche bei den anstehenden Besuchen der Werften bei La Rochelle durchzuführen.

Der Präsident bat zur Abstimmung der Mitgliederversammlung:

1. Der Vorstand wird ermächtigt, ein Nachfolgeschiff für die BODAN bis zu einem Wert von 400.000 € zu erwerben.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig angenommen.

2. Bezüglich einer evtl. Erneuerung der BRIGANTIA wird folgende Vorgehensweise beschlossen: Schadensstatus am Wassertank auf der Werft in Neustadt feststellen; ggf. Untersuchung des Rumpfes. Auf dieser Basis wird der Vorstand Alternativen bezüglich großer/kleiner Überholung und ggf. Erneuerung erarbeiten und auf der Hauptversammlung vorschlagen.

Abstimmungsergebnis: Mit 3 Enthaltungen ohne Gegenstimme angenommen.

Verabschiedung des Oberbootmannes Klaus Bonke.

Der Präsident verabschiedete den langjährigen Oberbootmann Klaus Bonke, dankte ihm für seinen langjährigen Einsatz und überreichte ihm ein Präsent mit dem Dank aller Vorstandskollegen.

Der Ehrenpräsident Fred Sauermann hielt die Laudatio auf den scheidenden Oberbootmann und würdigte seine 13-jährige Tätigkeit für den Verein. Es schloss sich ein „Standing Ovation“ aller anwesenden Mitglieder an. Klaus Bonke hielt eine Erwiderungsansprache mit deutlichem emotionellen Rückblick auf seine lange Arbeit zusammen mit Horst Moritz, Rudi Wüning und Manfred Hermann.

Es folgte der Bericht der Ausbildungsreferenten:

Jürgen Adermann ließ die Ausbildungskurse im vergangenen Winter kurz Revue passieren, bedankte sich bei allen Mitwirkenden und gab einen kurzen Ausblick auf die nächste Kursserie mit Beginn im Oktober 2003.

Die Versammlung endete gegen 16.15 Uhr. Anschließend zeigte Klaus Unger seinen wunderschönen Video-Törnfilm mit dem Titel „Spätzletörn“, der mit viel Beifall von allen GfS-Mitgliedern gebührend honoriert wurde.



## ***Zur Erinnerung***

***Liebe Mitglieder,  
ich möchte Eure Herzen  
nicht brechen.***

***Ich bin aber der Meinung,  
dass dies jetzt die letzte  
Möglichkeit ist, ein Bild  
unserer BODAN, die ja im  
Winterlager abgebrannt  
ist, zu veröffentlichen.***

***Die Redaktion.***

# Einladung zum Sommertreffen 2003

Liebe GfS-Segler

Auch in diesem Jahr soll es wieder ein tolles Sommerfest geben. Wir dürfen Gäste des YC Langenargen sein und treffen uns dort im Clubgelände (bei schönem Wetter auf der Außenmole) ab 16.00 Uhr zum traditionellen Seglerhock bei Freibier und Musik.

Gegen 19.00 Uhr geht es dann zum Essen in ein nahegelegenes Lokal.

Ob es wohl wieder einen Teilnehmer-Rekord gibt wie im letzten Jahr?

Für das Essen überweisen Sie bitte € 20,- pro Person auf eines unserer Konten. Anmeldung im Büro bis spätestens 20. 7. 2003.

H.S.

# Crewmitglieder gesucht

Liebes Mitglied,

für den Törn Kröslin – Helsinki (26. 04. – 17. 05. 03) suchen wir noch dringend Crewmitglieder. Bei Interesse bitte beim Skipper Rolf Markus melden.

Tel. 0 83 82 / 7 45 91

## Anmeldung zum GfS-Sommertreffen in Langenargen am Samstag, den 9. August 2003, Beginn 16.00 Uhr

Hiermit melde ich mich **verbindlich** mit ..... Personen **zur Teilnahme am Essen** an:

- Ich reise ohne Boot an.
- Ich komme mit meinem Schiff und bitte um Reservierung eines Gästeliegeplatzes:

Schiffslänge: ..... m    Schiffsbreite: ..... m

Den Zahlungsbetrag in Höhe von € 20,- pro Person

- überweise ich

Meine Anschrift lautet:

.....  
.....  
.....  
.....

Bitte Anmeldecoupon ausschneiden oder kopieren und bis **spätestens 20. Juli 2003** an die Geschäftsstelle der GfS c/o **Frau Dagmar Kaifel, Am Graben 65/3, D-78315 Radolfzell schicken!**

## Lesermeinung

Unser Mitglied Wolfgang Dötterl schrieb uns:

Für den Erste-Hilfe-Kurs, an dem ich überraschend teilnehmen durfte, möchte ich der GfS auf diese Weise herzlich danken.

Vielen Dank auch an die drei Referenten, die den Kurs sehr ansprechend und lebendig gestaltet haben.

Die netten Kontakte, die ich in Kressbronn knüpfen konnte, waren sehr wohltuend und haben mich, ebenso wie der höchst interessante Erste-Hilfe-Kurs, für die weite Anreise reichlich belohnt.

Mit freundlichen Grüßen  
Wolfgang Dötterl, alias Wulf



# Manövertraining am nördlichen Schwabenmeer oder: Skippern statt Skifahren

Wer freut sich nicht auf einen Kurzurlaub auf dem Wasser. Gerade in der noch recht frischen Jahreszeit, in der man meist andere Aktivitäten als einen „Minitörn“ im Sinn hat.

Insgesamt 13 Teilnehmer trafen pünktlich am Freitagabend in der Segelschule Montfort in Langenargen ein. Nach einem kleinen Smalltalk und einer kurzen Begrüßung ging es auch gleich los. Kapitän Werner Crestani, Chef der Segelschule Montfort, opferte seine Zeit um den theoretischen Teil des Manövertrainings selbst zu unterrichten. Wie immer gelang es ihm, in einem begeisternden Vortrag alle Anwesenden mit auf eine Reise zu nehmen und die Zeit in den Hintergrund treten zu lassen.

Neben allgemeinen Tipps zur Manöverplanung wie „Lage peilen durch Hafenrundfahrt“ stellte Werner auch Details in den Mittelpunkt, deren Bedeutung jeder von uns sicher noch nie so beachtet hat: Das Gefühl für das Schiff, das Wahrnehmen jeder Schiffsbewegung und das Klarhalten des Schiffs, vor allem Segel und Anker, um auf Manöverstörungen schnell reagieren zu können.

Einen Schwerpunkt bildeten die theoretischen Betrachtungen einiger Effekte. So ist zum Beispiel der Flachkörpereffekt dafür verantwortlich, dass sich Längskörper, also auch Schiffe, immer quer zur Strömung legen.

„Vor- und Achterspring dicht!“ Das ist der wesentliche Rat für das längsseits Liegen mit Verkehr von großen Schiffen. Bugstau und Hecksog bei Vorbeifahrt größerer Schiffe können heftige Längsbewegungen einer Yacht verursachen, dass sogar Leinen und Klampen brechen. Um der Yacht die Möglichkeit zu nehmen, Schwung zu holen, müssen in solchen Situationen die Spring-Leinen sehr dicht genommen werden.

Auch das gefürchtete gegenseitige Anziehen von Schiffen bei Überholvorgängen wurde von Werner be-

handelt. Verantwortlich dafür ist die erhöhte Strömungsgeschwindigkeit an Engstellen und der dadurch verursachte Sog. Das Einzige was in einer solchen Situation hilft ist: Fahrt aus dem Schiff!

Zum Schluss räumte Werner mit einem Missverständnis auf: dem Radefekt. Kleine Propeller, wie sie auf Yachten zu finden sind, verursachen zwar einen solchen Effekt, jedoch sind dessen Auswirkungen eher zu vernachlässigen. Im Gegensatz dazu ist der Effekt der indirekten Steuerwirkung bei Rückwärtsfahrt ISR nicht zu ver-



Festmachen zur Mittagspause.

nachlässigen. Dabei handelt es sich um eine Druckverteilung im Wasser, die zu einem einseitigen Anstieg des Wasserspiegels führt (bei rechtsdrehenden Propellern und Fahrt achteraus links). Der drehende Propeller „schaufelt“ das Wasser sozusagen auf eine Seite. Das Schiff wandert diesem Druck aus und driftet zur Seite. Bei Langkielern ist dieser Effekt besonders groß, da sich auf Grund des längeren Kiels nur eine kleinere „Öffnung“ ergibt, durch die sich der Wasserdruck unterhalb des Schiffes ausgleichen kann. Bei Kurzkielern kann das Wasser leichter unter dem Schiff hindurch ausgeglichen werden.

Wir hätten Werners „Stories of the sea“ noch bis in die tiefe Nacht hinein zuhören können, wenn uns allen nicht der Magen zwischen den Beinen gehangen hätte. Für den späten Abend hatten wir noch einen Tisch beim Italiener um die Ecke bestellt, an dem wir Werners Ausführungen noch durch selbst gesammeltes Seemannsgarn ausführlich ausschmückten. Gut gesättigt und totmüde schlenderten wir schließlich gegen 1.00 Uhr zu unseren Kojen.

Es war eiskalt. Bepackt mit dem Nötigsten, was man für eine Nacht an Bord braucht, balancierten wir über das vereiste Bootsdeck, um in einer ausgekühlten Yacht zu übernachten.

Für den nächsten Morgen hatte Jürgen Adermann um 8.00 Uhr Frühstück in einem netten Café mit Seeblick organisiert. Mit der Größe unserer Gruppe scheinbar etwas überfordert, meisterte die Bedienung diesen früh-

Klar zum Anlegen.

morgentlichen Ansturm jedoch mit Bravur. Gegen 9.30 Uhr war das Frühstück beendet und dem praktischen Teil stand nun nichts mehr im Weg.

Nachdem das Entern der Schiffe bereits in der vergangenen Nacht geschehen war, die Decks inzwischen aufgetaut und die Skipper Wolfgang, Jürgen und Gerd das jeweilige Kommando der insgesamt drei Boot übernommen haben, war es endlich so weit. Ich fahre auf dem Schiff mit, auf dem Gerd das Kommando hat. Leinen los und raus aufs Wasser. Entlang der Hafenausfahrt von Langenargen kommt Urlaubsstimmung auf. Das Wasser, der Wind, es schaukelt und ein Schiffsdiesel grummelt vor sich hin. Jetzt bin ich Segler!



Auf dem See: keine Menschenseele! Zu schade, dass unsere Reise nur ein paar Kabellängen in den nächsten Hafen hinein geht, wo Gerd gleich erste Übungen mit uns plant. Im Hafen von Kressbronn fahren wir etwas in den leeren Gassen herum, um eine geeignete Übungsstrecke zu finden. Die drei Boote verlieren sich im großen Hafen. Kaum zu glauben, dass sich bereits in einigen Wochen hunderte von Schiffen in diesem Hafen die Steven reiben werden.

Die erste Übung: Kursgerechtes Aufstoppen und achteraus wieder aus den Gassen heraus. Jeder fährt der Reihe nach die Manöver. Gerd gibt Anweisungen und korrigiert ganz in Ruhe. Das Schiff ist wirklich easy zu steuern

und macht ohne Mätzchen genau das, was man befiehlt.

Für die nächste Übung sucht Gerd nach einer schmalen Boxengasse. Wenden auf engstem Raum. Wir fahren langsam in die Gasse hinein, legen hart Ruder und lassen das Schiff ausgekuppelt ganz in Ruhe drehen. Ein ordentlicher Schub achteraus, das Schiff bremst und wird seitlich etwas versetzt (ISR!). Schließlich geben wir noch einen kurzen Schub voraus und beenden das Manöver mit langsamer Fahrt voraus aus der Boxengasse.

Nächste Übung: Anlegen am Steg aus Fahrt voraus. In einem spitzen Winkel fahren wir heran, drehen kurz den Bug etwas weg, stoppen auf und der Kahn steht perfekt. Zum Ablegen: Ruder zum Steg, ein kurzer Schub voraus; der Bug dreht, einer steht vorne mit einem Fender standby. Maschine achteraus und schön langsam das Schiff vom Steg wegziehen. Eindampfen ohne Vorsprung!

Rückwärts an den Steg geht es genauso: Anfahrt achteraus in einem spitzen Winkel, Heck weg drehen bis das Boot parallel steht und mit einem kurzen Schub voraus aufstoppen. Interessant war das Manöver bei Seitenwind achteraus zur Pier, diesmal im stumpfen Winkel. Kurze Achterleine an Luv übergeben, belegen und mit Fahrt voraus und gezielter Ruderlage das Schiff gegen den Wind drehen.

Auch für das Einparken in die Box hat Gerd einige Übungen vorbereitet. Zunächst fahren wir noch ein paar Mal vorwärts in die Box. Rückwärts wird's



In die Box verholen.

dann schon schwieriger. Wir verschätzen uns mit der Steuerwirkung bei Fahrt achteraus. Zudem wird das Schiff seitlich versetzt. Durch das zuvor geübte Eindampfen gelingt es uns jedoch leicht, das Boot wieder auszurichten und auf Kurs zu bringen. Schließlich stehen wir auch rückwärts in der Box.

Mir persönlich hat das Manöver mit einer Achterspring am besten gefallen. Wir laufen mit Fahrt voraus den Lee-Pfahl an, legen dort eine Achterspring und dampfen mit Fahrt achteraus in diese Spring ein. Der Bug dreht zum Luv-Pfahl, wo wir eine weitere Achterspring legen. Nun fieren wir das Schiff in aller Ruhe in die Box. Saubere Sache! Hand aufs Herz, wer hat sich nicht schon die eine oder andere Schramme beim An- oder Ablegen in Boxen geholt?

Wie immer verging die Zeit viel zu schnell. Dennoch haben wir eine Menge gelernt. Offenbar muss man gar nicht so weit reisen, um an einem wirklich gelungenen Skippertraining teilnehmen zu können. Auch hier wieder ein dickes Lob an alle Mitwirkenden, vor allem an Werner und seine Skipper Wolfgang, Jürgen und Gert. Und natürlich auch an unseren Organisator der GfS Jürgen Adermann.

Als Neuling in der GfS habe ich zwar noch nicht an so vielen Fortbildungen teilgenommen. Alle waren bisher jedoch absolute Highlights und ich freue mich schon auf die Nächste.

Ulli Beck

# Erste Hilfe für Hochseesegler

Unser zweitägiges Seminar – Erste Hilfe für Hochseesegler – fand am 18. und 19. Januar 2003 beim ASB Kreisverband Bodensee in Kressbronn statt.

Nach der Begrüßung wurde zunächst ein Zeitplan erstellt und die Themen des Ausbildungsprogramms für die beiden Tage festgelegt. Es schien alles sehr umfassend zu sein. Schließlich handelte es sich um ein speziell zugeschnittenes Programm für Erste (vielleicht einzige) Hilfe an Bord. Diese geht nun einmal oft über die erste Hilfe hinaus, denn da draußen auf dem Meer wartet man nicht unbedingt auf den Rettungsarzt.

Im Vordergrund standen die Anatomie und Physiologie von Herz-Kreislauf, der Atmung und Atemwege, deren Erkrankungen und Komplikationen. Außerdem wurde sehr ausführlich über Gewebeschäden und thermische Schäden und deren unterschiedliche Symptomatik informiert. Maßnahmen zur Überprüfung der vitalen Funktionen wurden ebenfalls besprochen. Als ein sehr wichtiges Thema wurde der Schock und seine Ursachen behandelt, denn jeder kleine Notfall kann zu einem Schock führen! Auch das Kapitel Medikamente inklusive Anwendung, Zubereitung und Lagerung hat nicht gefehlt.

Wenn man an Bord geht, sollte jeder einzelne von uns umsichtig sein und alles vermeiden, was verheerende Folgen haben könnte. Das fängt schon mit der Kleidung an. Diese sollte Kälte-

schutz, Wärmeschutz und Strahlungsschutz bieten! Das Tragen von Schuhen ist genauso wichtig wie Ordnung halten und Gegenstände sofort nach Gebrauch wieder zu versorgen (Unfallverhütung).

Ebenso dient eine gesunde Ernährung und ausreichend Flüssigkeit (Wasser-Elektrolyt-Lösungen) als vorbeugende Maßnahme. Auch ein Bewegungsmangel ist nicht zu unterschätzen!

Helfen können wir, wenn wir solche Notlagen erkennen wie z. B. Hitzschlag, Kälteschock, Herz-Kreislauf-Erschöpfung, Bewusstseinstrübung bis zur Bewusstlosigkeit.

Hierüber haben uns die beiden Ausbilder unter der Ägide von unserem Mitglied Dr. Horst Jakoby einen hervorragenden Beitrag geleistet. Jetzt wissen wir: das Herz ist eine Lenzpumpe!



Notversorgung am Phantom.

Die akuten, blutigen Notfälle wurden vor Ort an einer Schweinshaxe durch-exerziert, deren weiterer Verbleib nach dem Kurs ungeklärt blieb. Hoffentlich hat niemand unsere Schwartennähte mitgegessen!

Was einem alles auf einem Segelboot passieren kann und warum es so wichtig ist, sich mit dem Thema Erste Hilfe an Bord zu befassen, zeigen uns die möglichen Komplikationen:

Dass eine Atemspende bei Atemstörungen, Kreislaufunterstützung bis zur Wiederbelebung und Störungen des Verdauungstraktes vom Mund bis zum Gesäß – Koliken, Verstopfung und Gegenteil – sowie die Vermeidung im Vorfeld, als auch im akuten Zustand zur Notfallbehandlung auf dem Schiff genauso dazugehört, wie eine gut darauf abgestimmte Apotheke und sinnvolles Bunkern, war uns nach dem Kurs klar. Planung ist das halbe Leben! Für die andere Hälfte kann mit einem Medico-Gespräch eventuell eine Seebestattung verhindert werden!

Ein Verletzter auf einem Segelboot – möglichst bei viel Seegang und eingeschränkten Platzverhältnissen – kann eine echte Herausforderung sein. Wie kann ich einen Verletzten transportieren oder lagern, ohne ihm weiteren Schaden zuzufügen? Welches Material steht mir zur Verfügung? Oftmals muss improvisiert werden. Wichtig ist, dass man Ruhe bewahrt, dem Verletzten gut zuredet und ihn über weitere Maßnahmen informiert.



Anleitung zur Wundversorgung.

Auch der praktische Teil war sehr lebendig:

Beginnend mit der Blutdruckmessung, bis hin zur sehr anspruchsvollen Herz-Lungen-Wiederbelebung an unserer charmanten Plastikpuppe, haben wir uns alle sehr angestrengt.

Die stabile Seitenlagerung – hier lag schon bei einigen der letzte Kurs etwas länger zurück – gehörte auch zu den Übungen.

Verbände anlegen, Schienen anpassen und fixieren, Patienten mit Wirbelsäulenverletzungen transportieren (Kajüttür, Gangway), Ampullen aufsägen und in Spritzen aufziehen...

Für das Legen eines Blasenkatheters und die Blasenpunktion haben wir allerdings auf eine echte Demonstration verzichtet.

Bei der Wundversorgung haben alle zugeschlagen. Erst die Lokalanästhesie, dann Klammern setzen (die Heiwerker haben es tackern genannt) und wieder entfernen. Bei der Nähetechnik allerdings gab es so manche verzweifelnde Laute. Tja, Seemannsknoten sind eben doch leichter!

Fazit:  
Krankheitsbilder haben ihr eigenes Gesicht und eigene Behandlungsformen! Die Reihenfolge der Maßnahmen ist genauso wichtig, wie das routinierte, überlegte Beherrschen!

Für Schädel-Hirn-Traumen, Vergiftungen, unerkannte (verschwiegene!?) Erkrankungen ist das Medico-Gespräch unerlässlich – schon auch allein aus forensischen Gründen!

Zur Belohnung gab es dann für jeden Teilnehmer ein nettes Zertifikat. Aber trotzdem – mögen wir nie in Verlegenheit kommen...

Ich glaube für alle Teilnehmer sagen zu können, dass unsere Erwartungen übertroffen wurden. Der Kurs war vor allem für uns Salzbuschel sehr sehr lehrreich!!!

Silvia Vander

## Wir begrüßen als neue Mitglieder

Name	Vorname	Ort	Eintrittsbemerkung
Kleinwächter	Frank	Owingen	Über Mitglied W.Müller
Schumann	Erika	Kirchberg	Familienmitglied
Peitz	Peter	Rheinfelden	Über Mitglied:J. Düweling
Lange	Andreas	Deidesheim	Über Mitglied R. Wittig
Kunz	Sabine	Frauenfeld	Messe
Kunz	Peter	Frauenfeld	Messe
Dötterl	Wolfgang	Coburg	
Meßmer	Angela	Glinde	wegen DCNAC/Internet
Walker	Gerhard	Urach	Über Mitglied H. Schwörer
Lang	Andreas	Bonn	Messe

# e-mail-Box

Hans-Jürgen Adermann:	<b>JUERGEN@Adermann-RV.de</b>	Wolfgang Maurer:	<b>w.maurer@tele-net.ch</b>
Jens Adermann:	<b>jens@adernet.de</b>	Kurt Meierhofer:	<b>kmeierhofer@swissonline.ch</b>
Martin Aigner:	<b>Martin.Aigner@t-online.de</b>	Otto Meixner:	<b>meixner.otto@planet-interkom.de</b>
Niels Ankersen:	<b>ankersen@t-online.de</b>	Klaus Möller:	<b>klaus.h.moeller@t-online.de</b>
Wolfgang Bartelt:	<b>wolfgang.j.bartelt@t-online.de</b>	Hellmuth Moll:	<b>moll.h@web.de</b>
Bern Radio:	<b>info@bernradio.ch</b>	Horst Moritz:	<b>horst.moritz@s-surf.de</b>
Ulrich Beck:	<b>ulli@beckline.de</b>	Klaus-Jürgen Müller:	<b>kjmu@uni-freiburg.de</b>
Volker Bethge:	<b>bethgebramstedt@aol.com</b>	Kurt Müller:	<b>kurt.k.mueller@t-online.de</b>
Albert und Burgi		Hans Nußstein:	<b>nusstein@t-online.de</b>
Bingemann-Frank:	<b>a.bingemann@zeintra.ch</b>	Hans Jürgen Okorn:	<b>okorn.hans@t-online.de</b>
Hannalotte van den Broeke:	<b>hannalotte.v.d.broeke@freesurf.ch</b>	Christoph Petras	<b>christoph@petras.de</b>
Leonardus van den Broeke:	<b>lvdb@freesurf.ch</b>	Manfred Riedle:	<b>manfred@riedle.ch</b>
Tobias Crefeld:	<b>crefeld@gmx.net</b>	Rudi Sattler:	<b>Rudi.Sattler@t-online.de</b>
Christian Dorfmueller:	<b>Christian.Dorfmueller@surf24.de</b>	Fred Saueremann:	<b>fred.saueremann@tiscali.de</b>
Dr. Johannes Düweling:	<b>duewdoc@t-online.de</b>	Ursel Scharfe:	<b>u.scharfe@t-online.de</b>
Ingo Fässler:	<b>faessler@utanet.at</b>	Burkhard Schillinger:	<b>schilli@frm2.tum.de</b>
Hans Fuchs:	<b>Fuchs.Bermatingen@t-online.de</b>	Roland Schlor:	<b>Roland.Schlor@t-online.de</b>
Oskar Funk:	<b>OskarFunkMarch@t-online.de</b>	Hermann Schulz:	<b>hermann.schulz@dgn.de</b>
Claus Gramlich-Eicher:	<b>clausgramlich@hotmail.com</b>	Friedhelm Schumacher:	<b>idservices@t-online.de</b>
Renate Gutzwiller:	<b>gutzzi99@bluewin.ch</b>	Margarete und	
Ulrich Hatt:	<b>ulrich.hatt@tba.tg.ch</b>	Karlhans Schwarz:	<b>MuK.SchwarzOwingen@swol.de</b>
U. Haux:	<b>u.Haux@t-online.de</b>	Hannes Schwörer:	<b>Schworer.Hannes@t-online.de</b>
Dagmar Kaifel:	<b>dagmar@kaifel.de</b>	Axel Stottmeister:	<b>AxelSto@aol.com</b>
Wolfgang Kaifel:	<b>wolfgang@kaifel.de</b>	Robert Terne:	<b>Sailor2000@gmx.net</b>
Ellen und Manfred Keil:	<b>e-m.keil@t-online.de</b>	Arrien Tiemon:	<b>Arrien.Tiemon@t-online.de</b>
Peter Kellenberger:	<b>peter@kellenberger.ch</b>	Roland Traub:	<b>roland.traub@astrium-space.com</b>
Walter Kleine:	<b>walter.kleine@tiscali.de</b>	Gerhard Trömer:	<b>TROEMER-SEELBACH@t-online.de</b>
G.-U. Koeber:	<b>gkoeber@t-online.de</b>	Ludwig Trömer:	<b>l.troemer@t-online.de</b>
Uli König:	<b>u-koenig@t-online.de</b>	Silvia Vander:	<b>svanderquirini@gmx.de</b>
Liz und Peter Kübler:	<b>ehpkuebler@t-online.de</b>	Bernd Wagner:	<b>wagner-filderstadt@t-online.de</b>
Heinz Kupper:	<b>heinkuepper@aol.com</b>	Hans Wagner:	<b>wagmarkd@web.de</b>
Beat Langner:	<b>Langner.Beat@t-online.de</b>	Harald Weyerich:	<b>hweyerich@sopra.com</b>
U. Lautenschlager:	<b>architekt-lautenschlager@web.de</b>	Harald Weyerich (priv.):	<b>harald.weyerich@arcor.de</b>
Franz Lieckfeldt:	<b>Franz.Lieckfeldt@t-online.de</b>	Rüdiger Wittig:	<b>r.wittig@lrz.tu-muenchen.de</b>
Martin Maier:	<b>Maier-tuerkheim@t-online.de</b>	Rudi Wüning:	<b>H.F.R.Wuenning@t-online.de</b>



Die Redaktion der Gazette bittet um Mitteilung Ihrer e-mail-Adresse zur Veröffentlichung und bei Veränderung: **a.miserez@huber.ch**

## Regelbelegung und Schiffsbeitrag:

<b>Regelbelegung</b>	Pers. inkl. Skipper
<b>GODEWIND</b>	6
<b>BRIGANTIA</b>	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

## Schiffsbeitrag für BRIGANTIA und GODEWIND

	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	

## Junioren in Ausbildung

bezahlen auf allen Törns 20 Euro.  
Junioren sind Mitglieder bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres.

Die aktuelle Törnbörse finden Sie  
auf unserer Homepage:

**[www.gfs-hochseesegeln.com](http://www.gfs-hochseesegeln.com)**

# Törnbörse GODEWIND und

Nr.	Termin	Wo	Geb	Start / Zielhafen	PK	Skipper	fr. Kojen
02	19. 04. – 26. 04.	1	A	Cuxhaven / Kröslin • Schulungstörn	V	R. Schlor	–
03	26. 04. – 17. 05.	3	A	Kröslin / Helsinki	II	R. Markus	2
04	17. 05. – 31. 05.	2	A	Helsinki / Helsinki	II	A. Hammesfahr	–
05	31. 05. – 14. 06.	2	A	Helsinki / Stockholm	II	H. Schulz	–
06	14. 06. – 05. 07.	3	A	Stockholm / Göteborg	II	V. Bethge	–
07	05. 07. – 19. 07.	2	B	Göteborg / Hamburg	II	H.-P. Schwörer	1
08	19. 07. – 02. 08.	2	B	Hamburg / Cuxhaven	II	E. Fest	–
09	02. 08. – 16. 08.	2	B	Cuxhaven / Kopenhagen	II	V. Bethge	2
10	16. 08. – 30. 08.	2	A	Kopenhagen / Heiligenhafen	II	V. Bethge	1
11	30. 08. – 13. 09.	2	A	Heiligenhafen / Heiligenhafen	II	H. Gutzwiller	2
12	13. 09. – 04. 10.	3	A	Heiligenhafen / Heiligenhafen	II	T. Graf	5

Skipperanmeldungen für neu ausgeschriebene Törns bis zum 24. 05. 03 werden gleichrangig behandelt.

# BRIGANTIA 2003/04 Stand 22.03.03

## Terminkalender

### Allgemeine Termine

**Sommerfest der GfS  
am Samstag, 9. August 2003  
in Langenargen**

Nr. Termin	Wo Geb	Start/Zielhafen	PK	Skipper	fr. Kojen
05 08. 03. – 29. 03.	3 B	San Juan (Puerto Rico) / Kingston	I	H.-P. Schwörer	–
06 29. 03. – 19. 04.	3 B	Kingston (Jamaika) / Miami	I	J. Düweling	–
07 19. 04. – 10. 05.	3 C	Miami / Wilmington NC	III	M. Bluhm	–
08 10. 05. – 31. 05.	3 C	Wilmington NC / New York	II	H. Moll	–
09 31. 05. – 14. 06.	2	New York / Vorbereitung DCNAC	IV	H. Wagner	–
10 14. 06. – 19. 07.	5 C	New York / Cuxhaven	VI	H. Wagner	–
11 19. 07. – 02. 08.	2 B	Cuxhaven / Kiel <b>(Neu)</b>	II	–	6
13 02. 08. – 16. 08.	2 A	Kiel / Kopenhagen	II	R. Schlor	–
14 16. 08. – 30. 08.	2 A	Kopenhagen / Kiel	II	H.-J. Adermann	–
15 30. 08. – 13. 09.	2 A	Kiel / Kiel	II	U. Hatt	–
16 13. 09. – 27. 09.	2 A	Kiel / Kiel	II	U. König	–
17 27. 09. – 11. 10.	2 A	Kiel / Neustadt	II	R. Wüning	5
2004					
01 24. 04. – 08. 05.	2 A	Neustadt / Côteborg	II	–	6
02 08. 05. – 22. 05.	2 B	Côteborg / Stavanger	II	–	6
03 22. 05. – 05. 06.	2 B	Stavanger / Bergen	II	–	6
04 05. 06. – 19. 06.	2 C	Bergen / Trondheim	II	–	6
05 19. 06. – 03. 07.	2 C	Trondheim / Bodö	II	–	6
06 03. 07. – 17. 07.	2 C	Bodö / Tromsö	II	–	6
07 17. 07. – 14. 08.	4 C	Tromsö / Reykjavik	III	–	6
08 14. 08. – 04. 09.	3 C	Reykjavik / Horta	III	–	6
09 04. 09. – 18. 09.	2 B	Horta / Horta	II	–	6

Törninteressenten melden sich bei:	Skipper melden sich bei:	Nautisches Material:
<b>Dagmar Kaifel</b> Am Graben 65/3 D-78315 Radolfzell Tel. 0 77 32 / 9 42 33 80 Fax 0 77 32 / 9 42 33 69 E-Mail: gs@gfs-hochseesegeln.de	<b>Hellmuth Moll</b> Goethestr. 43 D-88079 Kressbronn Tel. 0 75 43 / 95 35 14 Fax 0 12 12 / 5 11 76 75 77 E-Mail: moll.h@web.de	<b>Walter Kleine</b> Hochbacher Weg 48 88331 Lindau Tel. 0 83 82 / 2 24 32 Fax 0 18 05 / 6 24 56 22 18 81 E-Mail: walter.kleine@tiscali.de



Erkennungssignal  
und Rufzeichen der  
BRIGANTIA

**DNJZ**  
**211 249 130**

## „Zu viele Köche verderben den Brei“

So heißt es doch allgemein; nicht jedoch bei unserer GfS-Fortbildung „Kochen an Bord“.

Stellen Sie sich vor, Sie sind an Bord eines Segelschiffes. Es ist alles sehr beengt. Sie haben maximal 60 mal 60 cm Platz zur Verfügung. Der Skipper möchte gern an seinen Kartentisch, ein Crewmitglied muss in den Maschinenraum, womöglich haben Sie noch Schräglage usw. Dabei sollen Sie nun kochen für eine hungrige Mannschaft und relativ schnell sollte es auch sein. Man kann sich vorstellen, dass dann viele Köche schon vorher ins Schwitzen kommen. Und dennoch ist es möglich, mit wenigen Töpfen, Flammen und Platz herrliche Gerichte, ja sogar Menüs zu zaubern. Dieses haben



Vor dem Kurs, J. Adermann und H. Gutzwiller

unsere zwei Köche bewiesen bei unserem Wochenende in der Schulküche der Edith-Stein-Schule in Ravensburg, am Samstag, den 1. Februar 2003.

Heinz Gutzwiller und sein Freund Urs Helfenberger, Chef eines erstklassigen Restaurants in St. Gallen, und seine liebe Frau zeigten uns, wie man mit wenig Aufwand bei engen Verhältnissen trotzdem gut kochen kann.

Unsere Chefköche hatten schon für alle Teilnehmer eine Mappe mit den verschiedensten Rezepten bereitgelegt. Nach einer kurzen theoretischen Einführung wurden wir in mehrere Gruppen eingeteilt.

Harald Pflug hatte den Einkauf übernommen, sodass wir gleich praktisch tätig werden konnten.

Dagmar freute sich schon, dass sie endlich einmal Brot backen durfte. Also beim nächsten Törn meldet Euch alle bei Dagmar als Skipperin an, denn sie wird Euch sehr verwöhnen mit selbst gebackenem Fladenbrot. Nach kurzer Zeit duftete es herrlich nach frisch ausgelassenen Zwiebeln, Brot, gebratenem Fisch und Poularden mit verschiedenen Beilagen.

Urs Frau deckte zwischenzeitlich den Tisch. Die Vorspeise bestand aus einem Chicoréesalat mit Mandarinen und Fladenbrot. Als nächstes folgte eine Blattspinatsuppe nach Bertold Siber (Meisterkoch von Konstanz, St. Stefanskeller). Dazu gab es Rotwein, Spende von unseren Köchen (eigentlich war ich jetzt schon satt). An-



Zwiebeln schneiden muss auch sein!

schließlich durften wir zwei verschiedene Risottogerichte probieren. Das Hauptgericht bestand erstens aus „Forellenfilet im knusprigen Kartoffelmantel“ und zweitens aus „geschnetzeltem Poulardenfleisch an Bandnudeln mit Traubensauce“.

Alle Gerichte sind wirklich einfach zum Nachkochen. Aber nicht genug damit, Silvia kreierte als Abschluss noch einen Nachtisch – „Apfelrösti“ – sozusagen Resteverwertung. Denn altes Brot hat man oft übrig. Die Kombination mit gebackenen Äpfeln ist fantastisch. Zuhause probierte ich den Nachtisch gleich selber aus. Meine Kinder waren ebenfalls begeistert.

Nun waren wir rundherum zufrieden, ich hoffe die Köche mit uns auch. Es war ein sehr interessanter und lustiger Vormittag, auch wenn wir vielleicht zu viele Kalorien zu uns genommen hatten.

Brigitte Adermann.

GfS-Gazette 111

# Törnbericht der BRIGANTIA von Korfu nach Nettuno vom 17. 08. bis 07. 09. 2002

Skipper: Hermann Schulz

Crew: Marianne Pohl, Uta Botterbrod, Ute mit Tobias und Veronika Meinhardt, Christian Philipp.

Eigentlich fing der Törn bereits am Freitag in Ancona an. Dort trafen sich Hermann und Marianne mit Christian, um gemeinsam mit der Fähre nach Korfu überzusetzen. Am Samstagfrüh dort angekommen, waren Uta und die Meinhardts auch bald an Bord der BRIGANTIA, die dort verlassen auf uns wartete.

Die ersten beiden Amtshandlungen waren die Einlage in die Bordkasse sowie das Bunkern für einen Drei-Wochen-Törn im Marina-eigenen Supermarkt. Danach lag die BRIGANTIA fünf Zentimeter tiefer im Wasser. Bis Montag wurde jede Ecke vom Schiff und von Korfu Stadt erkundet. Jeder bekam seine Ventile zugeteilt und bemühte sich Skippers Wachplan zu verstehen. Dienstag hieß es endlich: „Leinen los“ Richtung Levkas. Leider spielte der Wind wie auch in den nächsten Tagen trotz eines erstklassigen Poseidon-Opfers den Beleidigten und kam nur zeitweise zu Besuch. Dafür wurden dann, von Veronika und Tobias besonders geschätzt, Bade-pausen eingelegt. Besondere Highlights waren dabei das Springen von der Bugspitze sowie das „Fender-Reiten“. Südlich von Levkas erstes Highlight: bei Vollmond eine Ankerbucht ganz für uns allein, ein Märchen!

Dann hieß es Kalimera Hellas, das Ziel ist Sizilien. Bei Vollmond gesellten sich dann auch einige Delphine zu uns. Zwei Nächte und drei Tage später wurde der Anker vor Naxos/Taormina geschmissen. Ein Besuch in der am Fuße des Ätna gelegen Stadt mit griechischem Theater (es wurde für Uta, Marianne und Hermann La Traviata geboten), brachte die Erkenntnis, dass touristisch attraktive Städte auch extrem teuer sind.

In der Meerenge von Messina wurde es dann lebhaft: Kabbelwasser und ein

Strom von 3 kn Süd zeigten uns die Gefahren der Antike bei „Scylla und Charybdis“.

Nach Messina ging es dann zum Festland nach Tropea. Beim Anlegemanöver mit Seitenwind bewiesen Skipper und Crew absolute Coolness: Plötzlich hatte Hermann den Gashebel des Volvos in der Hand. Schnell brachte er die BRIGANTIA aus der Lücke, brachte den Motor in Leerlauf und steckte den Gashebel wieder auf. Für zwei Nächte lagen wir dafür wie in Abrahams Schoß. Tropea gefiel durch seine



Lage direkt an der Steilküste, der Balkon eines Cafés hing praktisch 60 m über dem Wasser. Aber auch die vielen kleinen Gassen, Läden, Boutiquen und Lokale sind absolut besuchenswert.

Am nächsten Tag hatte Rasmus kein Einsehen mit der BRIGANTIA und ihrer Crew. Nach dem ersten Reff wurde auch noch das zweite gesteckt, um ein bisschen Ruhe in das Schiff zu bekommen. Poseidon zwang uns zu vielen Kreuzschlägen und etlichen „Opfergängen“. Maratea, unser Zielhafen für diesen Tag, sollte laut Hafenhandbuch nachts durch eine erleuchtete Christus-Statue in 630 m Höhe gut erkennbar sein. Aber es war stockfinster. Dank Radar gelangten wir dann sehr spät in unseren Zielhafen. Am nächsten Morgen stellte sich heraus, dass wir direkt unterhalb der Statue lagen. Von dort oben hatte man einen herrlichen Blick über Land und Meer, wie wir bei einem Ausflug am nächsten Tag feststellen konnten.

Über Agropoli ging die Reise dann nach Amalfi. Abends durften wir dann den jährlichen Feierlichkeiten zur Befreiung aus der Herrschaft des Burgunderkönigs beiwohnen: Auf der Domtreppe wurden von Stelzenläufern verschiedene Szenen dargeboten. Höhepunkt waren zwei Kletterer, die sich vom Turm abseilten und verschiedene Kunststücke zeigten. Untermalt wurde das ganze Spektakel noch von Licht-, Sound- und Pyrotechnischen Effekten.

Vor Ponza haben wir einen sonnigen Tag mit Schnorcheln, Motorbootfah-



ren, Faulenzen und Lesen verbracht, denn in 2 Tagen sollten wir das Schiff in Nettuno an die nächste Crew abgeben. In der Nacht zum Donnerstag haben wir das Schiff noch in den Hafengebiete verlegt, da das Wetter umzuschlagen schien. Nachdem morgens alle ein wenig gerädert zum Frühstück erschienen waren, gingen wir unter Segel Anker auf, Richtung Vendotene. Sobald wir freies Wasser Richtung Nettuno hatten, fielen wir ab und setzen den Blister. Der Wind drehte dann zum Trotz, sodass der direkte Kurs platt vorm Laken war. Aber warum so ein schönes Segel nicht das tun lassen, was es am Besten kann, beim Raumschotkurs laufen! Das Halsen mit dem großen Segel ist zwar etwas mühsam, aber unsere Bemühungen wurden mit Spitzengeschwindigkeiten von über 9 kn belohnt. Dieses wurde auf Zelluloid festgehalten – siehe Foto – während die Delphine schneller waren als die Kameralente.

Nach 20 schönen Tagen und 720 Seemeilen nahmen fast alle Abschied von der BRIGANTIA, nur Uta konnte sich noch nicht trennen und verstärkte die Nachcrew für eine Woche.

Ein Lob auf die BRIGANTIA, mit welcher wir 720 sm zurücklegten!

Christian Philipp

## Tauschbörse

### Wer gibt gebrauchte Seekarten westliche oder östliche Ostsee ab?

Solche werden gesucht von Axel Stottmeister und Hermann Schulz.

Direkte Kontaktaufnahmen erbeten.

H.S.

## Dagmars Abenteuerreise

Ein gemütlicher Sommertörn sollte es werden: eine Griechenlandreise mit viel Sonne, frischem Wind, herrlichen Badebuchten, sehr viel Kultur und ohne eine Spur von Gefahr und Abenteuer.

So hatten sich Dagmar und ihre Crew, Sigi und Dolf Balla, Ernst Wiesmüller, Birgit und Klaus Möller sowie Wolfgang Kaifel, diesen Törn vorgestellt. Ob Dagmar den letzteren schon in geheimnisvoller Vorahnung mitgenommen hatte, um einen krisenerfahrenen Mitreiter bei allen technischen Problemen dabei zu haben?

Der Beginn war vielversprechend, zwei Tage vor Schiffsübernahme traf sich die Crew schon in Athen, um bereits hier in die Schönheiten Griechenlands einzutauchen. Als Ausgangspunkt hatten wir uns ein zentral gelegenes Hotel in Athen gesucht von dem aus die Sehenswürdigkeiten der Stadt problemlos zu erreichen waren.

So hervorragend eingestimmt lief die Schiffsübernahme in Lavrion ohne Schwierigkeiten, die braun gebrannte Vorcrew um Walter Kleine übergab uns das Schiff und schwärmte von herrlichem Wind gepaart mit viel Sonne und warmem Wasser.

Unser erstes Ziel war die Kykladeninsel Kythnos. Hier fanden wir nach einem sonnigen Trip bei leichtem Wind einen Ankerplatz in einer wunderschönen Bucht. Am nächsten Tag sollte es weiter gehen nach Seriphos. Nach dem Morgenbad im Meer und einem gepflegten Frühstück sahen wir einen weiteren schönen Tag vor uns...



Dann startet Dagmar den Motor... und aus dem Motorraum quillt binnen weniger Minuten dichter Rauch!!!, Klaus überlegt schon, ob er den Feuerlöscher im Motorraum zünden soll, Birgit greift sich die Wertsachen und Dagmar...? stellt erstmal den Motor ab! Als sich der Rauch verzogen hat, findet sich kein Feuer, keine Rauchquelle. Also ein erneuter Startversuch: sofort quillt wieder dunkler Rauch hervor. Nach gründlichem Suchen gibt es außer Rauch auch noch spritzendes Wasser aus einem Schlauch!

Dagmar greift zu einer auch in der Medizin altbewährten Untersuchungsmethode: der Geschmacksprobe, und siehe, es ist Salzwasser, somit kann es nur der Auspuff sein. Hier findet sich dann auch ein langer Riss, aus dem die qualmenden Abgase entweichen. Nach Entleerung sämtlicher Vorratskisten findet sich leider kein passendes Ersatzteil, so dass Improvisationstalent gefragt ist. Mit Alufolie und

einem aufgeschnittenem Schlauch werkelte Dolf im Schweiß nicht nur seines Angesichtes, um eine provisorische Abdichtung zu erzielen. Mit 2 Stunden Verspätung machten wir uns dann frohgemut auf den Weg nach Seriphos. Bei strahlendem Sonnenschein und mäßigem Wind träumt Klaus am Ruder so vor sich hin, bis Wolfgang meint: „Mensch Klaus, wo steuerst du denn hin?“ „Wieso ich? Der Autopilot ist doch drin!“ Nur der Autopilot wusste auf einmal nicht mehr so recht, wo es lang geht sondern wollte immer nur nach backbord. Unter feinfühligem Hand von Wolfgang am Steuer gelangten wir in die Bucht von Seriphos, wo wir vor Anker dem Problem auf den Grund gingen. Mit Tauchermaske bewaffnet suchten Dolf und Dagmar das Ruder ab und nach langem Testen gelang es ihnen, das Ruder mit ihren Füßen auf der Welle hin und her zu schieben!! Das bedeutete, eine Weiterfahrt war so nicht möglich. Die Crew wurde zu Baden und Besuch der sehenswerten Chora von Seriphos abkommandiert, und Dagmar ließ ihr Organisationstalent spielen: über die Dependence der Kreuzerabteilung in Athen wurde eine Schleppmöglichkeit organisiert, die dann auch um Mitternacht eintraf: ein 55 Fuß-Segler unter Führung zweier abenteuerlich aussehender Griechen nahm das Schiff auf den Haken Richtung Athen. Todmüde sanken alle bis auf die Ruderwache in ihre Kojen. Dann plötzlich mitten in der Nacht weckt uns das Gedröhn unseres



Diesels: da die Maschine unseres Schleppers ausgefallen war, liefen wir Gefahr unseren Schlepper zu überholen. Aber nach 2 Wiederholungen dieses Vorfalles hatte unsere Schleppmannschaft das Problem im Griff und gegen Mittag liefen wir in Kalamaki ein. Das Anlegen am Kai ohne sichere Ruderwirkung war zwar etwas spannend, aber schließlich lagen wir um 14.00 Uhr längsseits unter dem Kran. Nach dem Umsetzen auf einen wackligen Tieflader, dessen Räder unter dem Gewicht der BRIGANTIA bedrohlich zusammensackten, zockelte unser Schiff seinem Landliegeplatz zu. Da stand sie nun, die BRIGANTIA, hoch und trocken... vor allem hoch! Ungläubige Blicke: da sollen wir hoch? Und dann über so eine wacklige Leiter? Nun ja, wer sich umziehen wollte, oder zum Duschen usw. musste wohl in diesen sauren Apfel beißen. War das nun die endgültig letzte Prüfung auf Dagmars Abenteuerreise? Nach ein paar Mal rauf und runter war auch dieser Weg reine Routine.

Jetzt ging die Suche nach der Ursache los: Klaus Bohnke faxte eine Zeichnung der Ruderkonstruktion, dabei zeigt sich, dass die Befestigung des Ruderblattes auf der Welle tief unter einer Schicht Epoxyolharz versteckt lag. Um die Reparatur zu beschleunigen, griffen Wolfgang und Klaus zu Hammer und Stechbeitel, um die Befestigung frei zu legen. Nachdem dies geschehen war, wurde am nächsten Tag das Ruder demontiert und die Welle freigelegt. Dabei fanden wir heraus, dass eine etwa 10 cm lange Passfeder bis auf einen kleinen Rest von ca. 2 cm zusammengerostet war. In erstaunlich kurzer Zeit hatte die griechische Werftmannschaft dieses Teil bis zum nächsten Morgen gefertigt und bis Mittag war das Ruder wieder montiert. Klaus verpaßte dem Blatt noch in aller Eile einen frischen weißen Unterwasseranstrich und um 14.00 Uhr verließen wir den wenig attraktiven Hafen von Kalamaki in Richtung Monemvassia auf der Halbinsel Pelepones.



Leider mussten wir Hydra, das auch auf unserem Besichtigungsplan gestanden hatte, an Steuerbord liegen lassen, um die verlorene Zeit wieder aufzuholen. Dafür belohnte uns nach einem Nachtschlag am frühen Morgen der Anblick des malerischen Städtchens Monemvassia, dessen rekonstruierte alte Festungsstadt wie eine verkleinerte Version des Felsens von Gibraltar imponiert. Die kleinen Gassen und die liebevoll restaurierten Häuser sind voller kleiner Läden mit einem vielfältigen Angebot an Souvenirs und Mode. Hier wurde dann auch ausgiebig dem Shopping gefrönt und danach erschöpft bei einem Drink der Blick auf das Meer genossen.

Am nächsten Tag stand das „Ak Malea“ auf unserer Route, das schon Odysseus viel Kummer und Sorgen bereitet hatte. Wir dagegen kamen hier bei mässigem Wind problemlos vorbei und nahmen Ziel auf einen wunderschönen Naturhafen, der schon in der Antike ein bekannter Zufluchthafen war: Porto Kagio. Aber als ob Äoluse erst jetzt bemerkt hätte, dass wir am Ak Malea seinen Fängen entgangen waren, blies er auf einmal mit aller Macht, so dass wir froh waren, im Naturhafen von Kagio Zuflucht gefunden zu haben. Aber auch hier blieb uns eine unruhige Nacht nicht erspart. Die BRIGANTIA zerrte unter den heftigen Fallwinden an ihrem Anker, so dass wir uns immer wieder versichern mussten, nicht abgetrieben zu werden. Aber auch diese Nacht ging ohne weitere Probleme zu Ende und ich kann verraten, dass es unser letztes Abenteuer auf dieser Reise war. Unser

nächstes Ziel war dann Finicunda, das Dagmar uns schon den ganzen Törn über als das malerischste Fleckchen des Peleponnes angepriesen hatte. Unter frischem Wind steuerten wir auf eine enge Passage zwischen Akritos und Nisos Venètiko zu, die aber dann auch bald sicher hinter uns lag und vor uns dann nur kurze Zeit später Finicunda. Hier lag dann noch ein entspannter Tag vor uns, bevor wir dann über Koroni zu unserem Zielhafen Kalamata gelangten. Bei einem gemeinsamen Nachtessen mit der Folgecrew konnten wir dann voller Stolz über unsere überstandenen Abenteuer berichten, die wir ganz ungewollt mit „Dagmars Abenteuerreisen“ erlebt hatten.

Autor: Dr. Klaus Möller



## Mitgliederdarlehen

Liebe GfS-Mitglieder

Wie bereits während der Mitgliederversammlung in Kreuzlingen erwähnt, gibt uns die Neubeschaffung eines Bootes die Möglichkeit, unsere Finanzierung umzuschichten.

Ich möchte Sie deshalb an dieser Stelle nochmals aufrufen, uns mit Mitgliederdarlehen die Finanzierung zu erleichtern und auch für den Verein preiswerter zu gestalten.

Wir als Verein haben die Möglichkeit, unsere Zinsaufwendungen kostengünstiger zu gestalten, Sie als Geldanleger erhalten einen Zins, den Sie im Moment bei keinem festverzinslichen Wertpapier am Markt erhalten. Der Mindestbetrag liegt aus Verwaltungsgründen bei 5.000 Euro, der Zinssatz bewegt sich um die 4,5 %, die Konditionen orientieren sich am Zinsangebot unserer Bank für ein Darlehen. Mindestlaufzeit 5 Jahre.

Sollten Sie sich näher für eine Geldanlage als Mitgliederdarlehen bei uns interessieren, wenden Sie sich doch bitte an mich. Meine Telefonnummer entnehmen Sie dem Impressum.

Selbstverständlich werden Ihre Anfragen von mir vertraulich behandelt.

Euer Schatzmeister

**GfS-Artikel,**  
die man bis auf weiteres bei  
**Dolf Balla, Stuibenstr. 36,**  
**87471 Durach, Tel. +49 (8 31) 6 97 11 71,**  
**dolf.ball@gmx.de, beziehen kann.**



**Polohemden,** weiß, mit GfS-Logo  
Größen L, XL, XXL  
**15,- Euro / Stück**



**Schirmkappen,** blau, mit GfS-Logo  
Einheitsgröße, verstellbar  
**15,- Euro / Stück**



**GfS-Anstecknadeln**  
**8,- Euro / Stück**

**GfS-Stander**  
**8,- Euro / Stück**



**GfS-Aufkleber** plus Portokosten

# Segelt nicht so schnell, unser Rekord ist in Gefahr ...

So lautete eine SMS, die das „Iridium-Telefon“ während der langen Atlantik-Überquerung - zu unserer Freude - von Helmuth Moll empfangt. Aber bis dahin hatten wir schon viel hinter uns.

Wir: Klaus, Axel, Renate, Joachim, Bettina, Jürgen + Corinne hatten zuerst eine Woche Schiffsvorbereitung, das war harte Arbeit. Was wurde nicht alles überprüft, erneuert. **Trotz Schiffsüberholung kurz vorher!!** Beispiel: Wir mussten noch Wanten austauschen, das Kurzwellengerät musste repariert werden. Das Schiff musste aus dem Wasser und auf Laminatschäden überprüft werden. Man wollte sichergehen, dass das Wasser aus dem noch immer leckenden Frischwassertank keine weiteren Schäden verursacht hat. Zu dieser Aktion war Helmuth Moll extra mit einem Experten angereist.

**Großes Lob für die Hallberg-Rassy Werks Experten.** Zweimal waren sie bei uns auf der BRIGANTIA, um bei der Überprüfung und Einstellung (Ruderseile, Motor) zu helfen und um Tipps zu geben. Dank noch einmal an Peer ? + Roland Olsen. Die beiden sind zur Betreuung der 14 teilnehmenden Schiffe extra für eine Woche angereist, und eine Hallberg Party gab es auch noch!! Diesen Service haben übrigens 3 Werften der Oberklasse gemacht.

Wir haben eingekauft, alles nach Plan. (Natürlich 1/3 zu viel, wie von Herrn Olsen vorausgesagt). Für diesen Großeinkauf hatten wir über die ARC Organisation eine Gutschrift über 60 € von einem großen Supermarkt bekommen, dazu wurde – als Service – alles in Kartons verpackt und ans Schiff geliefert. Und alles wollte verstaut werden. Als last minute Einkauf mussten

wir rennen, weil dem Skipper einige Sachen viel zu wenig erschienen... (und auch davon war viel übrig).

Jeden Tag fanden Veranstaltungen zur Sicherheit, Navigation, Wetter und Elektronik statt. Da wollten der eine oder andere von uns auch dabei sein. Ehrenamtlich kam ein Amateurfunker – von der ARC engagiert – an Bord um zu überprüfen, warum unsere Sendungen per Kurzwelle nicht richtig durchkamen, obwohl das Gerät inzwischen repariert war. Er fand heraus, dass die Erdung ganz unten in der Backskiste abgerostet war – mit einer provisorischen Erdung klappte dann der Funkverkehr.

Bei all den Aktivitäten fanden wir nicht die Zeit, ein eigenes Bild an die Hafenummauer von Las Palmas zu malen – wir ergänzten aber das bereits bestehende.

Die Stimmung rundherum war toll. Es wurde miteinander geredet, gelacht, gescherzt, Nachbar-Schiffe besucht, Werkzeug ausgeliehen – jeder half jedem und immer war in Rufweite jemand von der ARC Organisation, der Auskunft auf Fragen geben konnte. Fast alle Schiffe hatten Galabeflagung – wir erst, nachdem Helmuth uns Dagmar Kaifels Privatsatz mitgebracht hat. (Wo ist die GfS-Gala, die war mal an Bord?)

Ja, und dann kam der Start. Obwohl erst um 13.00 Uhr Start war, liefen um 10.00 Uhr die ersten Schiffe aus dem Hafen. Auf einem finnischen Schiff



Im Hafen von Las Palmas

stand ein Weihnachtsmann am Ruder, ihm wird bei der Temperatur sicherlich warm geworden sein.

Auf der langen Kaimauer hatten sich viele viele Schaulustige eingefunden, es wurde gewinkt, gepfiffen, gehupt. Draußen an der Startlinie lag ein großes Kriegsschiff, das den Startschuss abgeben sollte. Einige alte Dreimaster waren auch zu sehen, mit vollen Segeln – obwohl fast kein Wind war. Einen davon sahen wir später in St. Lucia.

Es gab kein Gedränge am Start. Die Wettervorhersage – die immer stimmte – sagte für den Abend „viel Südwest Wind“ voraus. Trotzdem traf es die meisten unvorbereitet, als es losblies. Hart am Wind, gerefft, liefen wir nach Süden ab. Eigentlich wollten wir ja mehr nach Südwesten, aber so war es auch gut.

Unsere Wachwechsel (02 – 04, 04 – 08, 08 – 12, 12 – 16, 16 – 19, 19 – 23, 23 – 02) spielten sich schnell ein. Das rollierende System des Wachplans war optimal, denn so hatte jeder mal eine günstige aber auch eine ungünstige Zeit. Da unser Skipper auch gerne die Ruderwache übernahm, sogar in der Nacht, gab es auch zwischendurch „Pausen“.

Mit mir musste Joachim erst ein ernstes Wort reden, damit ich „freudig“ Ruder ging und Axel ablöste. Na ja, gerne mache ich es immer noch nicht – dafür Axel umso mehr.

So hat sich das tägliche einerlei: Ruderwache, aufbacken, abbacken, reinigen schnell eingespielt. Morgens war lange



Unterwegs auf Schmetterlingkurs.

Ruhe im Schiff, erst am Nachmittag bis zum Abend saßen alle beisammen. Manchmal laut, lustig, manchmal leise und jeder hing seinen Gedanken nach. Die Stimmung war immer gut bis prächtig.

Viel Diskussionen gab es, als wir über Funk hörten, dass bei einem Schiff ein Mann (und nur zwei waren auf dem Schiff) über Bord ging. Mayday-Rufe, Schiffe die in der Nähe waren fuhren hin, um Hilfe zu leisten, aber das dauerte und war leider ohne Erfolg. Wir verstanden einfach nicht, warum der Mann, der an der Sicherheitsleine hing, nicht an Bord geholt werden konnte.

Dies machte uns eindrucksvoll und nachhaltig klar, alle Sicherheitsbestimmungen einzuhalten, vor allem: nicht an der Reling einhaken und nicht an der langen Leine!!

Schwimmwesten anziehen, wenn's aufs Vorschiff geht!!

Das Naturschauspiel um uns herum ist unbeschreiblich und macht oft

stumm. Wir haben am 3. Tag, Dienstags, Passatsegel gesetzt. Unsere BRIGANTIA rauscht nur so durch die Wellenberge und Täler. Wind 5 – 6, manchmal 7. Von achtern rollen hohe Wellenberge heran, heben uns hoch. Wir surfen auf der Welle ins Tal, die Geschwindigkeit springt von 7 auf 12 kn, oft auch weiter bis zum Anschlag. Wellen kommen von der Seite – Ruder ausgleichen – das Schiff schaukelt und rennt dabei vorwärts.

Uns besuchen Delphine und springen mit. Morgens finden wir fliegende Fische auf dem Deck. Die Sonnenuntergänge, die Sonnenaufgänge sind meist in Wolken, wobei die Sonne mit bizarren Strahlen durch die Wolken scheint.

Segelarbeit ist nicht viel. Zweimal reffen wir Nachts die Vorsegel – zuviel Wind – wir gehen kein Risiko ein. Einmal muss an einer Genua genäht werden, einmal eine Schot verkürzt werden, sie scheuert durch. (Wir wollten die Schoten mit einem

Schlauchstück schonen, aber das rutschte durch und hielt nicht).

Joachim hatte mit seinem täglichen Funkspruch um 12.00 Uhr UTC immer lange zu tun. Er gab die Positionsmeldung durch, schrieb auf, wo die Mitsegler waren und hörte den täglichen Wetterbericht. Damit war er immer gut 1 Stunde beschäftigt.

Per Iridium bekamen wir täglich SMS von Gert mit dem Wetterbericht der ARC, und das war auch gut so, denn sehr oft konnte Joachim nicht alles verstehen. Bettina hatte organisiert, das ein Arbeitskollege den Wetterbericht des DWD per SMS schickt.

Andere Freunde „simsten“: „weiter so, ihr seid auf Platz 6 Eurer Gruppe“ .... da kam Jubel auf!! Bedauerlich fanden wir, dass wir keine SMS von Bord schicken konnten.

Es wird gelesen, Weihnachtspost geschrieben. Klaus backt jeden 3. Tag Brot.

Mittags gibt es Vesper, abends wird gekocht. Nur leider selten nach dem abgesprochenen Speisenplan. Da so viel Frischgemüse gekauft war, musste zuerst dieses verbraucht werden. Also wurden die „Reihum“ Köche kreativ und es wurden andere Gerichte gekocht. So blieben viele Konserven übrig.

Die Tage vergehen gleichmäßig einer wie der andere Tag.

Die Sonne brennt immer mehr und wir spannen tagsüber ein Sonnensegel über den Baum, das Groß hat ja Schonzeit.

Mit viel Interesse verfolgten wir täglich die Standortmeldungen einer schwedischen HR 49. Wollten wir die „Konkurrenz“ doch schlagen und früher ankommen, was uns auch glückte.

Bilderbuchmäßig kam am 17. Tag in der Morgendämmerung St. Lucia in Sicht und wir schafften morgens um 9:38:47 den Zieleinlauf, ohne das Groß zu setzen. Nach 17 Tagen und 13 Minuten liefen wir als 82. Schiff über die Ziellinie. (Die 13 Minuten ärgern uns heute noch – hätten wir doch in einer der ersten Nächte nicht ein Reff in die Passatbeseglung einrollen sollen??!!)

Im Hafen wurden wir von den anderen Schiffen mit Hupen und Klatschen begrüßt. Zur Begrüßung bekam jeder von uns einen Rumpunsch, für alle einen Obstkorb und 1 Flasche Cola.

Der Alltag hat uns wieder. Es wurde aufgeräumt, geputzt. Abends waren wir gleich eingeladen zu einer Willkommenparty mit Rumpunsch und Häppchen. Das fing gut an.

In der Rodney Bay war jede Menge Aktion.

Es gab Vorträge, z. B. über das Karibikwetter, Ausflüge wurden angeboten, an einem Abend spielte abends im Hafeneareal eine tolle Steelband, sogar Mozarts kleine Nachtmusik. Toll. Lokale in der Umgebung boten Sonderprogramme und feines Essen, in jeder Preislage, oft allerdings auch mit gehobenen Preisen an. Die Taxifahrer hatten Hochkonjunktur auch mit ihren Preisen. So musste man handeln, sonst zahlte man zuviel.

Einige Daten:

Zurückgelegte Seemeilen:

2876 sm, (5176,8 km)

Ergebnisse der ARC:

16 Tage, 13 Stunden, 35 Minuten, 51 Sekunden,

53. Platz, in unserer Gruppe Platz 7

Tages Etmale: 132 – 112 – 115 – 152 – 188 – 207 – 202 – 193 – 183 – 167 – 153 – 178 – 166 – 179 – 176 – 185 – 188 (leicht auf- oder angerundet)

Durchschnitts Etmal: 169,17 sm

Durchschnitts-Geschwindigkeit:

7,05 kn

Schön war's und ich würde den Atlantik Törn mit der ARC sofort wieder mitmachen

Renate Stottmeister



Der verdiente Schluck nach dem Ankommen.

# Bücher Bücher Bücher

für Haus- und Bordbibliothek

## Für den Praktiker

**„Segeln in der Karibik 1“** von Bernhard Bartholmes. Karibik-Kenner Bartholmes hat seinen nautischen Reiseführer, der bereits die Reviere von Martinique bis Grenada und Barbados beinhaltet, um die im Süden gelegene Insel Tobago erweitert. Zu dem reizvollen karibischen Segel- und Tauchparadies ist somit ein malerisches Inselrevier hinzugekommen. Alle Pläne und Fotos wurden für die Neuauflage aktualisiert und sind nun farbig. Dazu vermittelt der Reiseführer, wie gehabt, alle Informationen aus erster Hand: Wichtige nautische Daten wie Ansteuerungen, Liegemöglichkeiten, verwendbare Leuchtfeuer, navigatorische Besonderheiten, Versorgungs- und Service-Einrichtungen machen das Handbuch zu einem Begleiter auf jedem Karibik-Törn bzw. dessen Planung.

216 Seiten, 45 vierfarbige Pläne, 64 Fotos, Euro (D) 34,90 / Euro (A) 35,90 / sFr 57,70, ISBN 3-89225-291-2, Edition Maritim, Hamburg

**„Binnengewässer Frankreich“** von David Edwards-May. Alle schiffbaren Flüsse und Kanäle Frankreichs auf dem Wasser entdecken. Rund 8500 abwechslungsreiche Kilometer umfasst das Netz der Binnenwasserstraßen in Frankreich. Es ist damit das Größte in Europa. Die verschiedenen Regionen Frankreichs bieten mit ihren idyllischen, sehr abwechslungsreichen Landstrichen und zahlreichen Sehenswürdigkeiten viele Möglichkeiten für einen erholsamen Törn: Im sonnigen Süden auf dem Canal du Midi, im romantischen Elsass-Lothringen, in der Charente zwischen den berühmten Weinanbaugebieten des Cognac oder in der Bretagne. In dem vorliegenden Binnenführer findet der Skipper

sämtliche Informationen zu Fahrwasserverläufen, Brücken und deren Durchfahrts Höhen. Abmessungen von Schleusen und deren Öffnungszeiten sowie Anlege- und Versorgungsmöglichkeiten. Tipps zu Frankreichs Sehenswürdigkeiten links und rechts des Ufers sind dem Skipper eine weitere Hilfe beim Erkunden seines Revieres.

240 Seiten, 87 Revierkarten, 15 Farb- und 73 S/W Fotos, Euro (D) 39,90 / Euro (A) 41,10 / sFr 69,10, ISBN 3-89225-409-5, Edition Maritim, Hamburg

**„Gewitter“** von Alex Hermant, zu den imposantesten Schauspielen der Natur zählen Gewitter. Alles kommt zusammen: Spannung, Drama, Lichteffekte und zum Schluss die Entspannung. Das Mysterium Gewitter wird jetzt in einem Buch erklärt und gefeiert. So umfassend, dass keine Frage offen bleibt und so ehrfürchtig, dass nicht ein Zacken aus der Krone des Donnergottes bricht. Das erste, was der Mensch vom drohenden Gewitter sieht, sind die Wolken. Und so beginnt auch die Untersuchung des Wetterphänomens – nach einer Einführung in die Wetterkunde – mit einer kleinen Wolkenlehre. Nach Vorstellung der einzelnen Typen führt der Weg direkt ins Innere des Cumulonimbus, einer Gewitter bildenden Wolke hinein. Hier ist die Brutstätte der Blitze, und je nach den Umständen von Wind und Luftdruck entsteht jene elektrische Spannung, die sich schließlich zuckend entlädt. Niemals berechenbar und immer anders geschieht dieser Vorgang und verwundert nimmt man zur Kenntnis, wie viele Arten von Blitzen es gibt. Nicht alle erreichen die Erde, aber wo sie es tun, auch dies lehrt das Buch, wird es gefährlich. Dass man selbst im Auto nicht sicher ist, beschreibt der Autor aus eigener Erfahrung.

256 Seiten, 506 Farbfotos, 6 S/W-Fotos, 100 farbige Zeichnungen, 39 S/W-Zeichnungen, Euro (D) 39,90 / Euro (A) 41,10 / sFr 67,00, ISBN 3-7688-1387-8, Verlag Delius Klasing, Bielefeld.

## Für die Unterhaltung

**„Schiffsplakate“** – Seereisen im Spiegel zeitgenössischer Werbung von Boye Meyer-Friese. Künstlerische Werbung vergangener Tage. Ende der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nahm die Beliebtheit des Reisens auf großen Passagierschiffen zu. Ozeanpassagen wurden zum gesellschaftlichen Ereignis. In dieser Zeit warben internationale Reedereien mit großformatigen Postern für ihre Luxusliner und deren Reiseziele. Insgesamt 180 künstlerisch gestaltete Plakate aus dieser Zeit, nur ein kleiner Bruchteil aller je gedruckten Schiffsplakate, finden in dem Buch Platz. Erläuternde Texte erleichtern die chronologische Einordnung des jeweiligen zeitgeschichtlichen Dokuments. In dem liebevoll gestalteten Bildband werden alle bedeutenden internationalen Linien wie die Hamburg-Amerika Linie, White Star, French Line oder Cunard berücksichtigt.

184 Seiten, 180 farbige Abbildungen, Format 24,5 x 33,2 cm, Euro (D) 44,- / Euro (A) 45,30 / sFr 73,-, ISBN 3-89225-458-3, Verlag Edition Maritim, Hamburg

# GfS-Gazette, Impressum

## HERAUSGEBER DER GfS-GAZETTE:

Gemeinschaft für Seefahrt e.V.

Internet-Adresse: [www.gfs-hochseesegeln.de](http://www.gfs-hochseesegeln.de)

## VERLAG UND REDAKTION:

Arthur Miserez, Talackerstr. 18, CH-8500 Frauenfeld

Tel. +41 (52) 720 34 48, Fax +41 (52) 721 49 77, e-mail: [a.miserez@huber.ch](mailto:a.miserez@huber.ch)

## Ständige Redaktionsmitglieder:

Renate Gutzwiller (RG), Gert-Ulrich Koeber (GUK), Ellen Keil (EK), 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](mailto:gs@gfs-hochseesegeln.de)

### EHRENPRÄSIDENT

Fred Sauermann, 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: [hermann.schulz@dgn.de](mailto:hermann.schulz@dgn.de)

**Oberbootsmann:** Hans Wagner

Rosenweg 1, D-88677 Markdorf

Telefon +49 (75 44) 25 54, e-mail: [wagmarkd@web.de](mailto:wagmarkd@web.de)

**Fahrtenreferent:** Hellmuth Moll

Goethestr. 43, D-88079 Kressbronn

Telefon +49 (75 43) 95 35 14, Fax +49 (0 12 12) 5 11 76 75 77, e-Mail: [moll.h@web.de](mailto:moll.h@web.de)

**Schatzmeister und Vizepräsident:** Uli König

Brühlstraße 30, D-88682 Salem

Telefon +49 (75 53) 9 13 25, Fax +49 (75 53) 9 13 26, e-Mail: [u-koenig@t-online.de](mailto:u-koenig@t-online.de)

**Ausbildungsreferent:** Dr. Hans-Jürgen Adermann

Franz-Joachim-Beichstr. 3, D-88213 Ravensburg

Telefon +49 (7 51) 95 47, Fax +49 (7 51) 95 92, e-Mail: [juergen@Adermann-RV.de](mailto:juergen@Adermann-RV.de)

### DIE SKIPPERVERSAMMLUNG:

**Skipperobmann:** Roland Schlor

Donaustr. 30, D-88046 Friedrichshafen

Telefon + 49 (75 41) 58 38 66 (P), Telefon + 49 (7 51) 8 03 44 12 (B)

Fax + 49 (75 41) 58 38 67, e-Mail: [Roland.Schlor@t-online.de](mailto:Roland.Schlor@t-online.de)

**Referentin für Öffentlichkeitsarbeit:** Renate Gutzwiller

Heimat, CH-9032 Engelburg

Telefon +41 (0) 71 277 56 33, e-Mail: [gutzi.99@bluewin.ch](mailto:gutzi.99@bluewin.ch)

### DIE JUNIORENVERSAMMLUNG:

**Sprecher:** Jens Adermann

Franz-Joachim-Beichstr. 3, D-88213 Ravensburg

Telefon +49 (0) 1 79 13 82 711, Fax +49 (7 51) 95 92, e-Mail: [adermann@web.de](mailto:adermann@web.de)

### BANKVERBINDUNGEN:

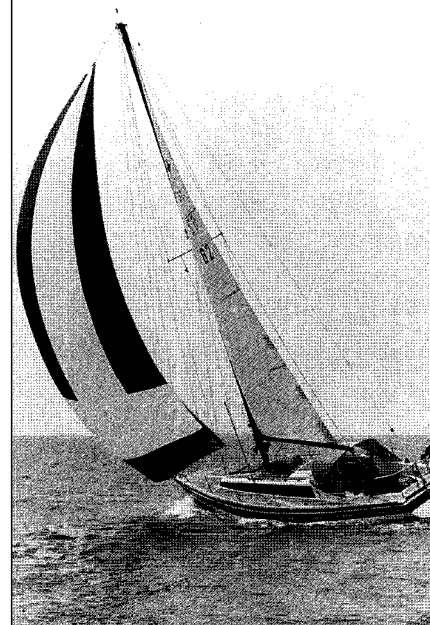
Sparkasse D-88648 Überlingen, Konto Nr. 1 011 600 <BLZ 690 500 01>

Postbank D-80138 München, Konto Nr. 41 18 77-802 <BLZ 700 100 80>

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

Der Bezugspreis der Gazette ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

# SEGEL AUS LÜBECK



## MORITZ

**SEGELTECHNIK FELTZ GMBH**

**Taschenmacherstr. 2 • 23556 Lübeck**

**Tel.: 04 51 / 879 96 50**

**Fax: 04 51 / 879 96 51**