

Folge 191

März 2023

B 3559 F

# Gazette



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

**Berichte von den Törns:**  
**BO22-23 Neuland Israel**  
**BR23-01 Quer durch die Karibik**  
**Neubesetzung der Kommissionen**  
**Wir „herbstwandern“ wieder!**  
**u.v.m.**

BODAN-Crew trifft Aphrodite im Hafen von Paphos, Foto: M. Schwarz

# LichtBlick

## Fotofachgeschäft



Augustinerplatz 11 • D-78462 Konstanz  
T 07531 29362 • [www.lichtblick-foto.de](http://www.lichtblick-foto.de)

## Alles rund um die FOTOGRAFIE



Nikon Profishop • Canon Profishop • Sony Profishop • Mietservice  
Fernglas- & Spektive-Zentrum • Labormaterial • An- & Verkauf u.v.m.



Phase One · Pentax · Olympus · Panasonic · Fujifilm · elinchrom · Hasselblad · Tokina · Zeiss · Samsung · Steiner · Swarovski · Minox · Novoflex · FLM  
Loweprö · Think Tank · Gitzo · Manfrotto · Multiblitz · Cullmann · Benro · KMP · California Sunbounce · Spyder · Kalibrierungsgeräte · MindShift · Hensel  
Aurora · Lastolite · Dörr · Berlebach · Benro · MeFoto · Analoge Fotografie · LEE-Filter · Fotobücher · Mietstudio & -Service · Workshops uvm.

Aktuelle Informationen, Veranstaltungen & Workshops unter: [www.lichtblick-foto.de](http://www.lichtblick-foto.de)

# Liebe Seglerinnen und Segler

Bei der letzten Jahresversammlung wurden Axel Häring, Jürgen Beck, Hanspeter Hollender neu in den Vorstand und Jürgen Adermann zum neuen Skipperobmann gewählt. Sie sind mit großem Engagement in ihre Ämter eingestiegen und gehen mittlerweile ihre selbstformulierten Vorhaben mit hochgekrempelten Ärmeln an. Zu Beginn der Amtsperiode erfolgte zunächst eine Neuauftellung der zugehörigen Kommissionen, deren aktuelle Zusammensetzung ihr auf unserer Internetseite einsehen könnt und die ihr ebenfalls in dieser Gazette gedruckt findet.

Ich freue mich nun sehr auf unsere Zusammenarbeit und erwarte neue Impulse für unsere Vereinsentwicklung.

## **Törnprogramme**

Unsere BRIGANTIA konnte nach der Atlantiküberquerung ihre geplante Route über Martinique, US Virgin Islands, Puerto Rico, Dom. Republic, Jamaica nach Kuba fortsetzen. Anfang März wird sie Kuba von Havanna aus in Richtung Tampa und New Orleans verlassen.

Die BODAN V war im vergangenen Jahr unser Arbeitspferd und hat eine entsprechend lange und intensive Saison im Mittelmeer hinter sich. Neben vielen Kleinigkeiten stehen nun größere Reparaturen an Ankerspill, Getriebe und Querstrahlruder an, für die Ersatzteile zu organisieren waren. Deshalb

kommt es den Bootsleuten durchaus entgegen, aufgrund der geringen Winter-Auslastung, nun einige Wochen mehr Zeit für die Wartung und Reparaturen auf Zypern zu haben.

Zu Jahresbeginn wurden für beide Boote die Törnpläne bis Ende 2024 für die Bewerbungen der Skipper final ausgearbeitet. Zur Frühjahrsveranstaltung möchten wir die Törnpläne zusammen mit den bis dahin nominierten Skippern vorstellen und anschließend für die Buchungen öffnen.

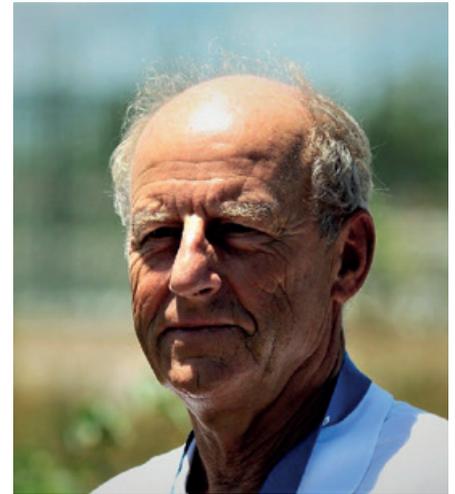
## **Finanzsituation**

Unsere Finanzsituation war zwar im Jahr 2022 äußerst erfreulich, doch angesichts der aktuellen wirtschaftlichen und politischen Lage wird eine verlässliche Planung zunehmend anspruchsvoller. Unser Schatzmeister hat deshalb in den letzten Wochen zusammen mit der Finanzkommission die Kostensituation der letzten 20 Jahre analysiert, mit Mitglieder- und Auslastungszahlen korreliert und anschließend in die Zukunft projiziert, um hiermit die Machbarkeit des beschlossenen Bootsneukaufs zu untermauern.

Mehr zum Thema Bootskauf berichten wir in dieser Gazette.

## **Frühjahrsversammlung**

Nun wird die Frühjahrsversammlung am 11. März im Konzil in Konstanz unsere nächste Gelegenheit für einen Gedankenaustausch sein. Lasst uns den Drive und die spürbare Begeiste-



rung des letzten Jahres in dieses neue Jahr mitnehmen und bringt eure Ideen und Anregungen bei dieser Gelegenheit ein.

Euer Präsident

A handwritten signature in black ink that reads "Hans-Martin Hell". The script is cursive and fluid.

Hans-Martin Hell

# Neuland Israel

**Törnbericht B022-23: vom 12.11. bis 26.11.2022, Limassol – Tel Aviv**

## Die Idee

Die GfS hat nach Jahren der Überwinterung auf den Kanaren zum ersten Mal das östliche Mittelmeer als Winterlager gewählt. Zypern hat unter Seglern noch nicht den Bekanntheitsgrad wie das westliche Mittelmeer, verspricht aber im Vergleich dazu mildere Winter mit angenehmen Wasser- und Lufttemperaturen. Die Region reizt mit ihrer langen Geschichte von Griechen, Ägyptern, Römern, Kreuzfahrern, Osmanen usw. bis in die heutige Zeit.

Wenn wir schon in Zypern sind, warum nicht einmal in das nahe gelegene Israel segeln. Zuletzt war die GfS in den 1990er-Jahren in Israel. Natürlich gab es zunächst Bedenken wegen der schwelenden Konflikte im Nahen Osten. Im Gegensatz zur West Bank und dem Gazastreifen hat das Auswärtige Amt für das Kernland von Israel aber keine Reisewarnung herausgegeben.

## Törnvorbereitung

Schon Monate vorher haben wir uns mit den Einreiseformalitäten in Israel beschäftigt. Zum östlichen Mittelmeer, vor allem zu Türkei und Zypern, finden sich zahlreiche See- und Hafenhandbücher und natürlich Informationen im Netz. Israel als Segeldestination wird allerdings nur kurz beschrieben. Dankenswerterweise hat die Fahrtenkommission, allen voran der unermüdliche Harald Weyerich, umfangreiches Material auf dem gemeinsamen Skipperlaufwerk HiDrive zusammengestellt.

Die Einreise nach Israel bedingt das Ausfüllen eines small vessel reports bei Israel Ports 48 h im Voraus. Danach wird ein Workflow eröffnet, und man erhält eine Nummer. Der Prozessfortschritt kann im Internet verfolgt werden. Mindestens 25 sm vor der Küste von Israel hat man sich bei Israel Navy über Funk anzumelden.

Das größte Problem stellte aber die kritische Hafensituation in Israel dar. Schon Monate vorher habe ich alle wichtigen Häfen in Israel kontaktiert, leider keine Rückmeldung oder Absagen wegen Überfüllung.

Der wichtigste Port of Entry im Norden Israels Haifa Shavit Marina warnte uns vor, dass die Marina wegen Ausbaggerungen nicht zur Verfügung stehen könnte. Einen genauen Termin wussten sie allerdings nicht. Alternative PoE wie Herzliya Marina oder Tel Aviv Marina schrieben, sie wären overbooked. Südlich von Tel Aviv liegen noch die Marinas von Ashdod und Ashkelon an der Grenze zum Gazastreifen, die allerdings verkehrstechnisch schlecht angebunden sind. Letztere antworteten nicht auf meine Mails, und meine Anrufe landeten bei Hebräisch sprechenden Anrufbeantwortern, für mich nicht zielführend. Harald und ich rekrutierten daraufhin Hebräisch sprechende Bekannte in Israel, die für uns bei den Häfen anrufen sollten. Leider ohne Erfolg.

## Die Crew

Wir treffen uns am Freitag vor Törnbeginn zum traditionellen Abendessen mit Ariane und der Vorcrew im mondänen Hafen von Limassol. Unsere – wie bei der GfS üblich – „multinationale“ Crew aus Baden-Württemberg, Niedersachsen, Hessen und NRW trifft sich physisch zum ersten Mal, nachdem wir im Vorfeld in drei Zoom-Meetings und einem Whiteboard alles Organisatorische abklären konnten. Außer Co-Skipper Klaus-Jürgen kenne ich noch niemanden. Aus dem Konstanzer Raum sind die Neumitglieder Christina und Andrea dabei. Gregor aus Hannover bringt schon viele Erfahrungen von der Alexander Humboldt mit und Roland war schon auf vielen GfS-Törns. Der bekannte Team Spirit der GfS sollte es schon bald richten.



Die mondäne Limassol-Marina

Am nächsten Morgen übernehmen wir die BODAN V in nahezu perfektem Zustand von Vorskipperin Ariane. Das „shore team“ füllt dank unserer gemeinsam im Vorfeld erarbeiteten, netzbasierten Proviantierungsliste bei Lidl mit gemischt deutsch-lokalem Sortiment zuverlässig die Kühlbox der BODAN V.

### Sicherheitseinweisung

In Anbetracht der Neu-GfS-ler nehmen wir uns den ganzen Sonntag Zeit für die Schiffs- und Sicherheitseinweisung sowie die Erläuterung der professionell sortierten Bordapotheke.

Am Montag legen wir bei schönstem Segelwetter ab und umrunden bei leichtem Südwestwind Kap Akrotiri südlich der britischen Militärbasis. Bei zuletzt böig auffrischenden Nord-West-Winden segeln wir in die geschützte Pissouri-Bucht, wo wir auf 5 m ankern. Die Sonne geht hier gegen halb fünf unter und dann wird es schnell dunkel, woran wir uns erst gewöhnen müssen. Auf den Landgang wird verzichtet, da die Bordküche unter

unserem Maitre Roland schon exzellente Vorbereitungen getroffen hatte.

Dienstag steuern wir die legendären Aphrodite Rocks an. Der griechischen Mythologie nach entstieg hier die Göttin der Schönheit und Liebe dem Meeresschaum. Wer nun dreimal um den kleinen Felsen schwimmt, wird mit anhaltender Schönheit gesegnet. Sofort nach dem Ankern macht sich mit dem Schlauchboot eine schönheitsdürstende Abordnung auf den Weg zum Felsen. Roland und ich sind mit unserem Aussehen zufrieden und bleiben an Bord.

### Paphos

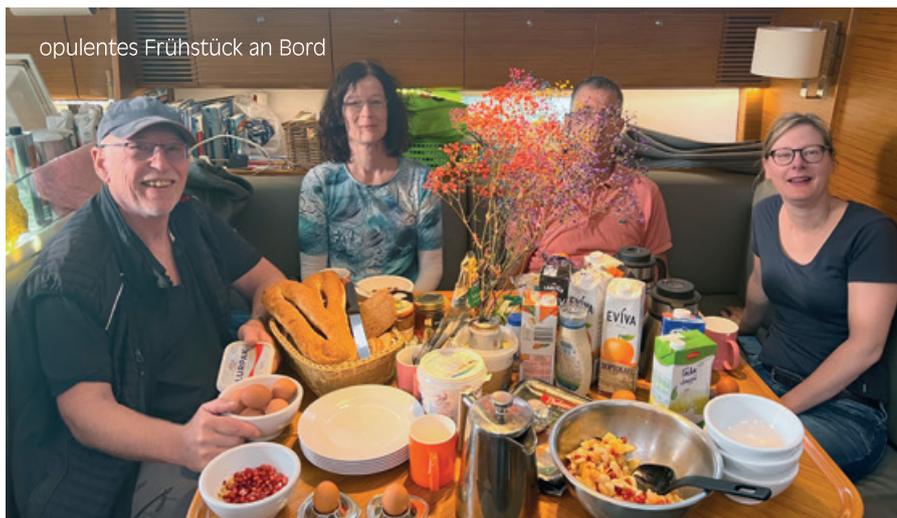
Paphos Marina ist ein sympathischer kleiner Hafen an der Westküste Zyperns. Wie Ariane vorausgesagt hat, hält der Hafenmeister nur einen Liegeplatz hinter dem Polizeischlauchboot frei.

Dann wird es aber knapp und nachts macht noch eine 39er-Jeanneau längsseits an uns fest. Der russische Skipper, der in Montenegro lebt, re-vanchiert sich für unsere Hilfe beim

Anlegen mit dem riesigen Rest eines selbstgefangenen Fisches, den unser Maitre gleich zu einem Carpaccio verarbeiten möchte. Wir haben aber schon ein Restaurant gebucht, und so landet er für den Folgetag in der Kühltruhe. Am Mittwoch besichtigen wir die römischen Villen im archäologischen Park aus dem 3. Jh. nach Christus mit ihren unglaublich gut erhaltenen Mosaiken über Mythen der griechischen Götterwelt.

### Die Überfahrt nach Israel

Am Donnerstag fliegt bei 3–5 Bft. unsere schnelle BODAN V unter Genaker zurück nach Limassol zum Ausklarieren. Nach Aufgabe des small vessel reports im Internet bei Israel Ports dürfen wir zu dem 190 nm langen Schlag nach Israel aufbrechen. Ein letzter Wetterwelt-Check – testweise wurden die GRIP-Daten über das Satellitensystem Iridium geladen, das Klaus-Jürgen und Peter per WhatsApp in endlosen Abend-sitzungen neu eingerichtet haben – verspricht bis zum nächsten Mittag leichte nordöstliche Winde und später Flaute.



opulentes Frühstück an Bord



Aphrodite Rocks mit Bodan-Schlauchboot

Kein Problem, wir wollen erst am Sonntag bei Morgendämmerung in Haifa einlaufen, um genügend Zeit für die boarder control zu haben. Ein letzter Anruf in Haifa bei dem freundlichen Hafenmitarbeiter Itamar bestätigt uns, dass wir zumindest am Sonntag in Haifa einlaufen können. Sollten wir allerdings länger bleiben wollen, kann es sein, dass wir wegen der angekündigten Baggerarbeiten nicht mehr auslaufen können.

Ich halte unseren Vorstand per Mail up-to-date und Hans-Martin schreibt uns eine aufmunternde Mail: Der ganze Vorstand fiebere mit unseren Hafenproblemen.

Bei Einbruch der Dunkelheit sehen wir einzelne Blitze an der Südküste Zyperns. Kein Wetterleuchten, wie wir anfangs vermuteten, sondern eine Schießübung namens Russia, wie wir auf Navtex lesen. So holt der Krieg uns auch in Zypern ein.

Erster Tag auf See, der Wind ist ganz eingeschlafen und wir werfen den Motor an. Ein verdächtiges Schütteln verrät, dass wir uns in der Schraube etwas eingefangen haben. Grund für einen morgendlichen Tauchgang über zweitausend Metern Tiefe. Ich fische einen großen Plastiksack raus.

Nach einem traumhaften Sonnenuntergang tauchen wir in die stockdunkle Nacht und erreichen den 50 sm nach Westen reichenden „recommended seaway“ Richtung Haifa. Nachdem wir bis auf 25 sm an die Küste gekommen sind, starte ich das Anrufverfahren auf Kanal 16 mit Israeli Navy. Eine weibliche Stimme for-

dert mich zum Wechsel auf Kanal 11 auf und beginnt das Verhör mit „do you have weapons on bord, Sir?“... Im Endeffekt müssen wir ihr die komplette IMO-Crewlist einschließlich Passnummern durchgeben. Meine Ohren glühen schon, bis wir mit einem „Welcome to Israel“ begrüßt werden. Acht Seemeilen unter Land kommt das Feuer von Kap Karmel an der westlichen Spitze vor Haifa, dem größten Handels- und Marinehafen Israels, in Sicht. Ein Schnellboot der Port Authority richtet seinen Scheinwerfer auf uns und wir dürfen genau die gleichen Fragen wie vor zwei Stunden noch einmal beantworten. Es wird hell und um uns herum liegen jede Menge Frachter oder Tanker auf Reede, die auf Entladung warten. Haifa Port schickt ein Schlauchboot mit Blaulicht, das uns durch den militärisch genutzten Hafen in die flussaufwärts gelegene Marina und dort in die eingezäunte Box der Boarder Control bugsiert.

### Haifa – Boarder Control

In dieser umzäunten Box wird die Crew befragt und die BODAN V von zwei grimmig blickenden Israelis



Haifa. Im Vordergrund die weltberühmte Bahai-Gartenanlage

mit Kippa durchsucht. Danach verschwinden sie mit unseren Pässen. Zwei Stunden später erhalten wir die Pässe zurück und sind mit einem „welcome to Israel“ berechtigt, uns frei im Lande zu bewegen.

Wir fahren mit dem Taxi auf den Berg Karmel, den höchsten Punkt Haifas und genießen den fantastischen Ausblick auf die riesige Bucht. Vor uns liegen die weltberühmten Bahai-Gärten, das Wahrzeichen von Haifa mit dem Schrein des Ordensgründers. Im Hintergrund sind die alte Stadt Akko und die Berge des Libanons zu sehen.

Abends schlägt es uns in das einzige Brauhaus der Stadt, das von Israelis gebräute Starkbierspezialitäten führt. Wir schlagen aber das angebotene Essen aus und entscheiden uns doch, auf die bordeigene Gourmetküche zurückzugreifen.

### Ausflug in die alte Kreuzfahrerstadt Akko

Am nächsten Tag fahren wir per Taxi ins 20 km nördlich gelegene Akko nahe der libanesischen Grenze.

Akko ist die faszinierende alte Hafenstadt der Kreuzfahrer, in der schon die Stauferkaiser an Land gingen. Unter dem Sultanspalast und der Moschee wurde in den 1990er-Jahren eine unterirdische Stadt des Hospitaliter-Ordens mit einem riesigen Rittersaal entdeckt. In einem an der Zitadelle gelegenen Sterne-Restaurant namens „Uri Buri“ werden wir mit israelischen Fischspezialitäten vom Feinsten verwöhnt: sauteuer, aber auch saugt!

Am nächsten Morgen erhalten wir die lang ersehnte Zusage für einen Liegeplatz in der Ashkelon Marina, allerdings wegen constructions ohne Strom und Wasser, garniert mit dem Hinweis, dass die Tankstelle ebenfalls außer Betrieb ist. Außerdem müssen wir bis spätestens 16 Uhr im Hafen eingelaufen sein.

Der Hafenmanager von Shavit-Marina erkennt unsere bittere Lage und versucht seinen Kollegen in Herzliya zu erweichen, uns einen Liegeplatz zu geben, ohne Erfolg. Wenigstens stellt er uns in Aussicht, dass wir in Herzliya tanken können, da in Haifa nur eine Betankung mit Tankwagen, Mindestabnahmemenge 300 l, möglich wäre.

### **Haifa–Herzliya**

Wir checken noch einmal die Navtex-A-Mitteilungen auf prohibited areas. Der Plan ist, mittags in Haifa abzulegen, gegen Mitternacht in Herzliya anzukommen, zu tanken und dann weiter nach Ashkelon zu segeln, das wir bis spätestens 16 Uhr erreichen müssen.

Wir passieren Kap Karmel mit seiner Radarstation und können unseren Kurs nach Süden ändern. Ganz alleine

segeln wir bei 3–4 Bft in die Nacht hinein. Von Ferne grüßt an Steuerbord die erleuchtete Leviathan-Gasplattform. Wir verfolgen wie immer den Funkverkehr auf Kanal 16. Israel Navy leitet ankommende Schiffe großräumig um ein Sperrgebiet der Navy herum, jedes Schiff bekommt von der uns schon hinlänglich bekannten Stimme den exakten Steuerkurs mitgeteilt. Die Plattform ruft uns über Funk an und erinnert uns, den Abstand von 1,5 m einzuhalten.

Nachts schläft der Wind ein und wir motoren an der Küstenstadt Netanya vorbei, mit einer imposanten Skyline von futuristisch gestalteten Hochhäusern, die in allen Farben leuchten.

### **Glück muss man haben**

Gegen Mitternacht treffen wir in der 10 Meilen nördlich von Tel Aviv lie-



Die Crew in der Herzliya Marina

genden Herzliya Marina ein und machen an der Tankstelle fest. Bei Tageslicht stellen wir fest, dass am Big Boat-Steg doch noch etliche Plätze frei sind! Der Hafen ist offenbar etwas für den Geldadel: riesige stylische Apartment-Hochhäuser, das Hotel Ritz, mehrere Restaurants und Supermärkte und ein Edeljapaner umrahmen uns.

Frühmorgens werden wir beim Manager des Hafens vorstellig, und machen ihn auf die freien Plätze aufmerksam. „Wir sollten ihm nicht erklären, wie er seinen Job machen soll, er sei lange genug im Geschäft“. Ich bin etwas genervt. Die Aussicht, gleich den Hafen verlassen zu müssen, um ein temporäres Militärsperregebiet zu umrunden und in Askhkelon in der Nähe des Gazastreifens einen Liegeplatz ohne Strom, Wasser und Diesel anzusteuern, ist nicht sehr erbaulich.

Danach bezahlen wir noch die Tankrechnung bei der Stellvertreterin des Managers, einer jungen Israelin. Klaus-Jürgen lässt seinen Charme spielen: „Wir sind Segler aus Deutschland und benötigen dringend einen Liegeplatz.“ „No problem, Sir“, sagt sie. Die BODAN V bekommt den Gastlieger direkt am Yachtclub mit Nobeljapaner und Sanitäranlagen in Reichweite. Mir fällt ein Stein vom Herzen. Scheinbar hat der Hafenchef die Entscheidung seiner Mitarbeiterin akzeptiert und berät uns sogar noch beim Anlegen.

So wurde der Segeltörn überraschend einen Tag früher beendet. Keiner war so richtig traurig, denn

alle freuten sich darauf, an Land zu gehen und Tel Aviv und Jerusalem kennen zulernen.

### **Landausflug**

Am Donnerstag fahren wir mit Bus und dem neuen Doppelstockzug direkt nach Jerusalem, um zusammen mit der Nachcrew die Altstadt zu besuchen. Unser israelischer Führer Schmuël Kahn sprach ein gutes Deutsch und führte eloquent durch die faszinierenden Stätten dreier Weltreligionen. Ich kannte die Altstadt von Jerusalem schon aus früheren Besuchen und habe mir Yad Vashem, die beeindruckende Holocaust-Gedenkstätte angesehen.

### **Nachurlaub**

Andrea, Christina und ich haben vor dem Abflug noch die endlosen Sandstrände von Tel Aviv und die Altstadt von Jaffa mit dem berühmten Uhrenturm besucht. Aber es gäbe noch viel mehr in der „non stop city“, wie sich das lebendige Tel Aviv in der Werbung nennt, zu entdecken.

Roland und Gregor sind noch länger geblieben und haben mit dem Leihwagen tolle Reiseimpressionen von der Bauhaus-Kollektion in Tel Aviv – übrigens der größten der Welt – dem Toten Meer, Nazareth, See Genezareth usw. mitgebracht.

### **Fazit und Ausblick**

Im Nachhinein hat sich der Törn ins segeltechnisch unbekannte Israel mehr als gelohnt. Die Widrigkeiten mit Israel Navy und knappen Hafensressourcen in Israel sind überwindbar. Belohnt wird der Segler im November mit angenehmem Sonnensegeln

und unfassbar bunten Eindrücken in der vielleicht spannendsten Region der Weltgeschichte. Es bleibt daher zu hoffen, dass die GfS nicht zum letzten Mal nach Israel segelt.

Für mich ein spannender Törn, der weiteres Interesse am Nahen Osten weckt: Mein Finger rutschte auf der Karte schon einmal 150 sm nach Süden bis zum ägyptischen Port Said, der Pforte zum Suezkanal. Vielleicht steuert die GfS doch einmal mein Traumrevier – das Rote Meer an...

Markus Schwarz

Jerusalem: Klagemauer und Felsendom



# GfS – Wintertreffen Bad Reuthe – 13. bis 15. Januar 23

**Wettervorhersage für das Wochenende: miserabel!  
Doch ganz so schlecht war es dann doch nicht, zumindest der Samstag.**

Am Freitagnachmittag trafen wir uns in der Lobby in kleinen Gruppen: einige waren bereits am Tag zuvor angereist, um den musikalischen Abend im Hotel mitzuerleben, um mehr Zeit in der Wellnessoase zu verbringen...

Die Grüppchen fielen durch ihre fröhlichen, herzlichen Begrüßungen auf. Zum Abendessen haben sich 22 Personen in dem für uns reservierten Nebenraum eingefunden. Gewohnt gut war das Vorspeisenbüfett. Die munteren Gespräche wurden in der Lobby bis tief in die Nacht fortgesetzt.

Samstag: Die Nacht war kühl, auf den Höhen hatte es ein klein wenig geschneit. Noch waren die Berge zu sehen.

Nach dem ausführlichen Frühstück traf sich ein großer Teil, um die Bergbrennerei Löwen in Au-Rehmen zu besichtigen. Wolfgang hatte dies organisiert. Zuerst stärkten wir uns in der denkmalgeschützten, urigen Wirtsstube. Vesperplatte, Apfelküchle, Kaiserschmarrn gab es zu gehobenen Preisen.

Die Brennerei ist im Erdgeschoss untergebracht. Der Brennmeister, der den Beruf des Destillateurs erlernt hat, erklärte die Anlage und den Unterschied zwischen Brand und Geist. Launig führte er uns anschließend

durch das restaurierte Haus. Der ehemalige Tanzsaal lag über dem Stall und hatte somit eine Fußbodenheizung, die ehemaligen Gästezimmer lagen im alten Haus, der Vorbau über dem Hauseingang war der Wintergarten und wurde an drei Seiten von der Sonne gewärmt. Alles war wohl-durchdacht und energiebewusst gebaut. Nun ging es hinauf auf die einstige Tenne, in der heute teilweise die Kräuter getrocknet werden. In einer sogenannten Kräuterorgel werden viele getrocknete Kräuter aufbewahrt und sind somit griffbereit für das Brennen neuer Schnapsvarianten.

Das gesamte Grundstück ist unterkellert. Hier werden die fertigen Brände, Geiste und Liköre in Holzfässern, bis zu 1000 Liter fassenden Steinkrügen und auch Stahlbehältern aufbewahrt, bis sie zur Abfüllung kommen.

Abends war Empfang in der Lobby. Anschließend ging es zum Abendessen ins Restaurant, wo uns ein großes Vorspeisenbüfett erwartete: Krabben, Garnelen, Antipasti, Salate, Schinken in großer Vielfalt, Käse aus dem Bregenzer Wald in großer Auswahl.

Nach Mitternacht sangen drei Gäste spontan jazzige Lieder. Dies bekamen nur die „Nachtschwärmer“ mit.

Am Sonntag regnete es nun wirklich. Einige fuhren nach Hause, andere wiederum wollten das Wellnessprogramm genießen und wieder andere unternahmen Spaziergänge. Ein kleines Grüppchen fuhr nach Schoppernau in das kleine Museum, das dem einzigen Schriftsteller des Bregenzerwaldes Franz Michael Felder gewidmet ist. An einer weißen Wand waren sein Leben und das soziale Umfeld eindrücklich beschrieben und mit Bildern, Videos ergänzt.

Fazit: Wieder einmal zeigte sich, wie vielfältig interessiert die GfS'ler sind und auch bei regnerischem Wetter, ohne Schnee sich hervorragend unterhalten können.

MS



# Quer durch die Karibik von US Virgin Islands über Puerto Rico nach Dominikanische Republik

**Törnbericht BR23-01: vom 31.12.2022 bis 14.01.2023, Karibik – Dominikanische Republik.**

Nach drei Online-Crewbesprechungen treffen wir uns am 30.12.22 nachmittags endlich in St. Thomas persönlich am Restaurant der Crown Bay Marina. Beim Abendessen mit der Vor-Crew und anschließendem „Absacker“ auf der BRIGANTIA fand auch gleich die erste Bestandsaufnahme statt.

Samstagmorgen, aufgeweckt durch Hahn-Gekrähe, geht's ab zum Boot. Während Skipper Helmut, Co-Skipper Mario und Rudolf nach der Bootsübernahme ins CBP Custom Office zum Ausklarieren fahren, macht sich der Rest der Crew an den Einkauf im 300 m entfernten Supermarkt.

Nach der Sicherheitseinweisung nehmen wir ein Shuttle zum Abendessen in die Stadt, Silvester feiern wir dann gemütlich an Bord.

Das neue Jahr startet mit Bürokratie: Bevor wir zu den spanischen US Virgin Islands starten, bereiten wir das Einklarieren vor. Mit der CBP Roam App war das Einchecken per Telefon und Video möglich und dauerte gute 2 Stunden. Damit mussten wir in Culebra nur kurz anrufen und darüber informieren, dass wir da sind und vor Anker liegen. Was noch fehlt, ist die Gastlandflagge für die Dominikanische Republik, aber wir haben ja noch Zeit.

Bei 3–4 Beaufort segeln wir mit Groß und Genua los in Richtung Culebra. In Culebra angekommen, erhalten wir gegen 16.00 Uhr einen Anruf: „You are correct“, die Einklarierung hat geklappt – hurra.

Jede Etappe muss mit der Roam App und, da diese nicht immer fehlerfrei funktioniert, zusätzlich auch telefonisch den Behörden mitgeteilt werden.

Am Ankerplatz in der Bucht von Culebra angekommen, gehen wir das erste Mal schwimmen und schnorcheln im Karibischen Meer mit Mangroven, Mario befreit den Propeller von Leinenresten.

Nach einem leckeren Abendessen lassen wir den Abend mit von Sarah gemixten Navi Grogs auslaufen.



Was sich so alles im Propeller findet.

Bei 1-3 Beaufort fahren wir am nächsten Tag gleich frühmorgens mit Motor los zur Bucht Bahia Tamarindo, um dort einen Zwischenstopp zum Schnorcheln einzulegen. Auf dem Weg zum Riff geht der Motor vom Dingi aus, wir lassen uns aber nicht bremsen und paddeln den Rest.

Wir segeln durch die Pasaje De Vieques und weiter südlich von Puerto Rico meist mit leichten Ostwinden, die nachts regelmäßig auf Nord drehen. Alle Buchten südlich von Puerto Rico erfordern eine sorgfältige Navigation wegen der Untiefen. Die Revierführer empfehlen „Eyeball-Navigation“, da die Seekarten diese nicht immer zuverlässig abbilden. Auch zeigte sich, dass die vorhandenen Seekarten die Details nicht identisch darstellen.

Nach einer anfangs unruhigen Nacht mit viel Schwell in der Bajo Evelyn/ Puerto de Humacao geht's bei Sonnenaufgang weiter nach Bahia de Lobos, eine gut geschützte Bucht komplett für uns allein.

Hier hat Gernot den Rest des Tages genutzt, am Außenborder den Vergaser auszubauen und zu reinigen. Die Belüftung des Tankdeckels und die Vergaserabdeckung konnten nicht endgültig repariert werden und sind zu ersetzen. Aber der Außenborder war nutzbar – super.

Während der Reparatur helfen uns vorbeikommende freundliche Einwohner. Sie nehmen Mario und Sarah in dem nagelneuen, selbstgebaute Motorboot mit zu einem Strandbe-

such und zum nächsten Restaurant und liefern sie wieder mit dem mitgebrachten Abendessen bei uns ab. Am nächsten Tag kommen wir mit einem schönen 5er-Wind schnell in Ponce an, der zweitgrößten Stadt in Puerto Rico, sodass wir Zeit haben für einen Landausflug und Besichtigung u.a. des historischen Stadtteils mit Häusern, entstanden zwischen 1890 und den 30er-Jahren.

Über Copa Marina Beach weiter, an der Küste von Cabo Rojo vorbei, geht's bei einem schönen 5er bis 6er-Wind weiter zur Bahia de Boqueron. Aber leider, aufgrund des Windes nahezu gegenan, müssen wir

den Motor zu Hilfe nehmen. Im Ort ist wegen Heilige Drei Könige am 6. Januar richtig was los.

Am nächsten Tag ist das Ausklarieren in Mayaquez nicht wie geplant möglich, da das CBP Office zunächst dauerhaft wegen Baumaßnahmen geschlossen wurde. Diesmal versagt auch die Roam App, da der Videochat vom Officer nicht aufgebaut werden kann. Damit eine einstündige Fahrt zum nächsten Office vermieden werden kann, hilft uns der Officer und ermöglicht es, die Ausweise mit den Bildern der zugehörigen Personen, die Helmut via E-Mail und seiner amerikanischen SIM-Kar-



BRIGANTIA in der San-Lorenzo-Bucht

te übertragen hat, zu kontrollieren. Glück gehabt – mit etwas Verzögerung können wir unsere Ausreise in die Dominikanische Republik wie geplant antreten.

Nach einem 24-Stunden-Schlag mit gemütlichen 6 Knoten im Schnitt kommen wir am 8. Januar morgens in Puerto Bahia in der Bucht von Samaná der Dominikanischen Republik an. Immer noch ohne Gastlandflagge. Aber hier konnte uns der Hafenermeister letztendlich helfen und uns eine touristische Flagge verkaufen, die zwar nicht die üblichen Maße hatte, aber trotzdem ihren Zweck erfüllte.

Gut im Zeitplan legen wir am Montag einen Hafentag ein und planen einen Landausflug, dank Mario mit Privatfahrer perfekt organisiert: Als Erstes besuchen wir eine Zigarrenfabrik mit deutscher Erklärung durch den Schweizer Inhaber. Anschließend be-



Felsformation San-Lorenzo-Bucht

suchen wir Salto El Limon. Die Führung zum 52 m hohen Wasserfall Salto El Limon findet auf dem Pferd statt. Danach dann ein leckeres Essen mit Fisch und Lobster im Restaurant Luis auf Les Terrenas direkt auf dem Strand. Karibik pur.

Auch in der Dominikanischen Republik muss jede Etappe bei den Behörden gemeldet werden. Am nächsten Tag klarieren wir im Hafen aus und fahren bei bedecktem Himmel und Windstille per Motor zur San Lorenzo Bay. Der Officer gestattet uns den Zwischenstopp in San Lorenzo ohne zusätzliche Meldung bei den Behörden.

Die Bucht erinnert mit ihren Felsen an Thailand. Durch die Mangrovenwälder des Nationalparks Los Haitises fahren wir mit dem Dingi zur abgechiedenen Öko-Lodge Paraiso Cano Hondo und paddeln dann ohne Motor wieder zurück, um die Natur genießen zu können. Mit Einbruch der Nacht stellen wir fest, dass es auch in dieser Bucht Biolumineszenz gibt, eine Konzentration von mikroskopisch kleinen Algen (Dinoflagellaten), und auch Quallen, die im Dunkeln leuchten. Faszinierend.

Mittwochmorgen starten wir zum 2. Nachtschlag nach Puerto Plata, unserem letzten Ziel des Törns.

Mitte Januar kommen Wale in die Bucht von Samaná, aber dafür sind wir leider ein paar Tage zu früh da, es finden noch keine Walsichtungen statt. Umso mehr freuen wir uns, dass wir welche auf dem Weg raus zur Bucht sehen.

Der zu Beginn schwache Wind von 1–2 Beaufort nimmt in der Nacht langsam zu bis auf 6 Beaufort, so dass Helmut in den Morgenstunden bei Gewitter beschließt, das Groß zu bergen und mit Fock weiterzufahren, nachdem der Regen einsetzte, versagte der Wind und bei erheblichem Schwell ging es unter Motor die letzten 10 Seemeilen weiter. Unseren Plan, noch an einer Bucht einen Zwischenstopp einzulegen, verwerfen wir und fahren direkt durch bis zur Ocean World Marina.

Nach Ankunft am Donnerstag vergeht der Vormittag mit Tanken und Einklarieren, nachmittags besichtigen wir die Rum Destille Macorix und erkunden die recht attraktive Stadt, zusammen mit einer Menschenmenge vom Kreuzfahrtschiff, das im Hafen liegt.

Am Freitag, den 13. Januar besuchen wir nach dem Putzen und Klariere der BRIGANTIA das im Hafen befindliche Ocean World Aquarium und dessen Tiershows, schließlich sind die Tickets in der Hafengebühr enthalten.

Zum Abschluss treffen wir uns im Hafen-Restaurant zum Abendessen mit der Nachfolge-Crew.

Wir haben bei sehr guten Wetterbedingungen ein sehr interessantes Revier kennengelernt, welches vieles von seiner Ursprünglichkeit erhalten hat. Uns sind nur eine Handvoll Segelboote bzw. Katamarane begegnet. Das Revier ist für den Segelsport noch nicht erschlossen und es gibt nur wenige Marinas, aber

schöne Ankerbuchten, wobei immer die zu erwartende Windrichtung und die Untiefen im Auge behalten werden müssen. Da jede Etappe bei den Behörden gemeldet werden muss, sind die Formalitäten sehr aufwändig. Allerdings waren alle Officer sehr hilfsbereit.

Heike Hund



Wal auf dem Weg zur Samaná-Bucht in der Dominikanischen Republik

## Bericht vom 5. Online-Nordmeer-Treffen

Beim 5. Online-Nordmeer-Treffen am 15.12.2022 berichteten Chris und Thomas den 20 Teilnehmern und Teilnehmerinnen von ihrem Törn mit der SY CHARISMA (Swan 441) von Island über Jan Mayen nach Spitzbergen. Die beiden zeigten uns beeindruckend schöne Fotos und standen uns nach dem Vortrag noch für Fragen und Revierinfos zur Verfügung. Der Törn zeigt: Die Route Island–Jan Mayen–Spitzbergen ist im Sommer völlig eisfrei und mit einer GfK-Jacht problemlos zu bewältigen.



Infos zur SY CHARISMA (Swan 441) und zum Törn:  
<https://www.charisma4sea.de/logbuch/segeltoerns-2018/>

Die Online-Nordmeer-Treffen dienen dem Austausch und der Vernetzung der Nordmeer-Fans in der GfS. Themen sind z.B. Revierinformationen ab 60° Nord, Törnberichte, Fortbildungen für den Hohen Norden, mögliche GfS-Routen und vieles mehr.

Die Nordmeer-Treffen finden 1x pro Quartal als Online-Workshop statt. Sie sind interaktiv und partizipativ, d.h. jede und jeder kann und soll sich einbringen.



Zwischen den Treffen sammeln wir Nordmeer-Infos im Padlet:  
<https://padlet.com/gudrunwitzler/NordmeerLiteraturtipps>



# Einladung zur Skipperversammlung

**am Samstag, 11. März 2023 im Konzil in Konstanz, Beginn: 09.00 Uhr**

Liebe Teilnehmer(innen),

der Skipperobmann lädt euch zur Skipperversammlung in den Sigismund-Saal im Konstanzer Konzil-Tagungszentrum ein.

Die Tagesordnung wird mit separatem Mail bekannt gegeben.

Auch diese Versammlung wird als Präsenz- und Online-Veranstaltung durchgeführt.

## Logistik

Für das Mittagessen steht natürlich das Restaurant Patronentasche direkt neben unserem Sitzungssaal zur Verfügung (<https://www.konzil-konstanz.de/de/restaurant.html>).

### Zur Anreise:

Der Bahnhof Konstanz liegt 200 m vom Konzil entfernt. Wer mit dem Auto kommt, sollte die angespannte Parksituation am Samstag berücksichtigen. Hier die Möglichkeiten:



Herzliche Grüße  
Harald

## Wir begrüßen als neue Mitglieder

Peter Buschendorff

Andreas Siggelkow

Margit Stengele

Dietmar Schneyer

# Termine • Termine • Termine • Termine

Wann	Was	Wo
<b>März</b>	11.03.2023	<b>Frühjahrsversammlung</b>
	30.03.2023 18.30 Uhr	<b>Konzil Konstanz</b>
	30.03.2023 19.00 Uhr	<b>Lindau</b>
	31.03.2023 19.00 Uhr	<b>Stuttgarter Raum</b>
	31.03.2023 19.00 Uhr	<b>Radolfzell</b>
	31.03.2023 19.00 Uhr	<b>München</b>
<b>Die Lokalitäten werden eine Woche vor dem Stammtisch per Rundmail bekannt gegeben!</b>		
<b>Juni</b>	01.06.2023 02.06.2023	GfS-Stammtisch alle anderen GfS-Stammtische
<b>Juli</b>	15.07.2023	<b>Sommerfest</b>
		<b>Yacht Club Bregenz</b>
<b>August</b>	03.08.2023 04.08.2023	GfS-Stammtisch alle anderen GfS-Stammtische
<b>September</b>	23.09.–01.10.2023	<b>Interboot</b>
		<b>Friedrichshafen</b>
<b>Oktober</b>	05.10.2023 06.10.2023 06.–08.10.2023	GfS-Stammtisch alle anderen GfS-Stammtische
		<b>Herbstwanderung</b>
		<b>Bad Waldsee</b>
<b>November</b>	25.11.23	<b>OMV</b>
		<b>wird noch bekannt gegeben</b>

**Die Stammtische finden in der Regel am ersten Freitag der geraden Monate statt.  
Der Lindauer Stammtisch findet in der Regel am ersten Donnerstag eines geraden Monats statt.**

## Redaktionsschluss:

Gazette 192: 28. April 2023

Gazette 193: 28. Juli 2023

Gazette 194: 17. November 2023

# Wir „herbstwandern“ wieder!

Im Oktober 2023 wird es nach dreijähriger Pause wieder eine Herbstwanderung geben. Viele Mitglieder haben in den vergangenen Jahren diesen Programmpunkt im GfS-Kalender vermisst.

Zur Wiederaufnahme der Veranstaltung kam es ganz nebenbei. Im Verlauf des Wintertreffens wanderte ein Trüppchen Hartgesottener in strömendem Regen vom Gesundheitshotel Bad Reuthe ins benachbarte Bezau mit dem Ziel Café Natter. Allen tat es gut, trotz des ungemütlichen Wetters eine überschaubare Strecke entlang der Bregenzer Ach unter die Füße zu nehmen, denn auch die prächtigste Wellness-Landschaft im schönsten Hotel braucht den Kontrast, auch draußen in der Natur unterwegs zu sein. Von da bis zur Frage, warum wir denn nicht wieder eine Herbstwanderung veranstalten, war es nicht weit. Gemütlich im Café sitzend und auf das Ende des Regens wartend, vertieften wir das Thema und schließlich erklärte sich unser Mitglied Ekkehard dazu bereit, ein solches Wochenende zu organisieren. Wir danken ihm für die Vorarbeit, Telefonate und Ideen.

## Wo soll's hingehen?

Wir wollen das idyllisch gelegene **Bad Waldsee** ansteuern und dort ein abwechslungsreiches Wochenende verbringen. Der Kneippkurort im Landkreis Ravensburg liegt an der Schwäbischen Bäderstraße, der Oberschwäbischen Barockstraße und an der Route des Jakobswegs von Nürnberg über Ulm nach Konstanz. Das charmante und beliebte Moorheilbad wird von zwei Seen umschlossen, die zum gemütlichen Umrunden einladen. Bad Waldsee hat Stadtrecht seit 1298. Erstmals erwähnt wurde die Siedlung Walahsee bereits 926. Im mittelalterlichen Stadtkern mit seinen zahlreichen historischen Gebäuden lässt sich vortrefflich bummeln. Blickfang ist die gewaltige Stiftskirche St. Peter mit ihren zwei Türmen und einem Hochaltar von Domenikus Zimmermann, dem Erbauer der Wieskirche. Im historischen Kornhaus in der Altstadt ist ein Heimatmuseum untergebracht, besonders sehenswert ist das Rathaus (1426) mit seiner prächtigen Barockfassade.



Das walddreiche Gebiet durchziehen schöne Wanderwege. Auf einer solchen Waldwanderung würde uns als kenntnisreicher Führer der frühere Oberförster von Bad Waldsee begleiten. Ganz nach Wunsch und Interessenslage lassen sich die verschiedensten Programmpunkte für unser Wochenende gestalten. Wir können Museen besuchen, eine Stadtführung buchen oder uns gemütlich in den alten Gassen treiben lassen. Die Waldsee-Therme mit ihrem aus 2000 m Tiefe entnommenen Thermalwasser ist eine moderne Wellness-Oase, die keine Wünsche offenlässt. Camper können in den Ausstellungen des Erwin-Hymer-Museums in die ganze Welt des mobilen Reisens eintauchen.

Mit Ekkehards Unterstützung werden wir euch in der nächsten Gazette die Details des Wochenend-Ausflugs vorstellen.

## Termin und Unterbringung

**Freitag, 6. Oktober bis Sonntag, 8. Oktober 2023**

Hotel Grüner Baum, Bad Waldsee

Preis für das Doppelzimmer/Nacht inkl. Frühstück € 149,-

Preis für das Einzelzimmer/Nacht inkl. Frühstück € 84,-

Halbpension € 29,- Kurtaxe € 2,-/Tag

Für uns sind zehn Doppelzimmer und zwei Einzelzimmer reserviert.

Auf den Seiten <https://www.baumwaldsee.de/> findet ihr Wissenswertes über das Hotel in der Bad Waldseer Altstadt. Zu ihm gehört ein hübsches Restaurant, das für die gute Küche des Hauses bekannt ist.

**Die Anmeldung richtet ihr bitte an unsere GfS-Geschäftsstelle.**

MSB

---

# Einladung zur Frühjahrsversammlung

**am Samstag, 11. März 2023 im Konzil in Konstanz, Beginn: 14.00 Uhr**

Liebe Mitglieder,

der Vorstand lädt euch wiederum in den schönen Sigismund-Saal im Konstanzer Konzil-Tagungszentrum direkt am Konstanzer Hafen ein, um über die aktuellen Ereignisse, Entwicklungen und Pläne der GfS zu informieren.

Auf dem Tagesprogramm stehen u. a. Berichte des Vorstandes, das Fahrtenprogramm 2022–24 und ein Rückblick auf die Segelsaison 2022. Weiterhin Informationen zum Stand der Schiffs-Neubeschaffung.

## Tagesordnung:

- |                                      |           |
|--------------------------------------|-----------|
| 1. Begrüßung                         | 14.00 Uhr |
| 2. Bericht des Präsidenten           | 14.10 Uhr |
| 3. Bericht des Schatzmeisters        | 14.30 Uhr |
| 4. Bericht des Ausbildungsreferenten | 14.45 Uhr |
| 5. Übergabe eines Sextanten          | 15.00 Uhr |

<i>Pause</i>	15.15 Uhr
6. Bericht des Fahrtenreferenten	15.45 Uhr
7. Bericht des Oberbootsmanns	16.00 Uhr
8. Verschiedenes	16.15 Uhr
9. Video Kapverden-Törn	ca. 16.45 Uhr

**Wir freuen uns auf eure zahlreiche Teilnahme und anregende Diskussionen!**

Wir führen die Versammlung als **Präsenz- und Online-Veranstaltung** durch. Bitte meldet euch im Voraus in der Website unter „Veranstaltungen“ an und teilt mit, ob ihr persönlich oder online teilnehmen werdet.



Oder Direkt-Anmeldung über den QR-Code.

## Regelbelegung und Schiffsbeitrag:

**Regelbelegung** Pers. inkl. Skipper

**BODAN V** 6

**BRIGANTIA** 7

### PREISKLASSEN und SCHIFFS- BEITRÄGE/TAG

Karibik/Nordamerika-Törns Preisklasse I

Normal-Törns Preisklasse II

Überführungs-Törns Preisklasse III

Große-Fahrt-Törns Preisklasse IV

### Schiffsbeitrag/Person

#### für BRIGANTIA und BODAN V

	Crew je Tag €	Skipper je Tag €
PK I	84 €	52 €
PK II	69 €	38 €
PK III	60 €	31 €
PK IV	38 €	18 €
Junioren	24 €	1 €

Änderungen vorbehalten.

### Junioren in Ausbildung

Junioren sind Mitglieder bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres.



Erkennungssignal  
und Rufzeichen

**BODAN V**  
**DINQ 2**  
**MMSI: 211 249 120**

**Iridium**

Tel. Nr.  
+8816 224 505 46

# Törnborse BODAN V und

Nr.	Termin	Wo	Geb	Start / Zielhafen	PK	Skipper	fr. Kojen
01	18.02. – 11.03.23	3	S	Limassol – Tel Aviv / Limassol	II	Harald Weyerich	1
02	11.03. – 18.03.23	1	S	Limassol / Limassol	II	noch nicht benannt	5
03	18.03. – 01.04.23	2	S	Limassol / Fethiye	II	Thomas Eckerth	0
04	01.04. – 15.04.23	2	S	Fethiye / Fethiye	II	Helmut Molnar	3
05	15.04. – 29.04.23	2	S	Fethiye / Marmaris	II	Klaus-Jürgen Schulz	2
06	29.04. – 13.05.23	2	S	Marmaris / Marmaris	II	Stefan Scherbarth	3
07	13.05. – 27.05.23	2	S	Marmaris / Rhodos	II	Hans-Martin Hell	0
08	27.05. – 10.06.23	2	S	Rhodos / Mykonos	II	Hans-Martin Hell <b>3)</b>	3
09	10.06. – 24.06.23	2	S	Mykonos / Lavrion	II	Arnold Aders	3
10	24.06. – 08.07.23	2	S	Lavrion / Heraklion	II	Arnold Aders	0
11	08.07. – 22.07.23	2	S	Heraklion / Kalamata	II	Hanspeter Hollender	3
12	22.07. – 05.08.23	2	S	Kalamata / Korfu	II	Jürgen Beck	1
13	05.08. – 19.08.23	2	S	Korfu / Catania	II	Helmut Molnar	1
14	19.08. – 02.09.23	2	S	Catania / Cagliari	II	Klaus-Jürgen Müller	0
15	02.09. – 16.09.23	2	S	Cagliari / Palma	II	Christoph Herber	0
16	16.09. – 30.09.23	2	S	Palma / Almeria	II	Johannes Düweling	0
17	30.09. – 14.10.23	2	S	Almeria / Cádiz	II	Thomas Eckerth	0

1) gemäß Absprache mit Skipper 2) Anwärtertörn 3) Jugendtörn 4) SSS-Ausbildung

**Törn Anmeldungen bitte über unser Buchungssystem im Internet vornehmen.**



Auf unserer Homepage [www.gfs-hochseesegeln.com](http://www.gfs-hochseesegeln.com) sind die aktuellen freien Kojen ersichtlich.

# BRIGANTIA 2022/23 Stand 08.02.2023

## Gfs-Artikel,

die man bei der Geschäftsstelle  
c/o Sylvie Schneider  
Sonnenhaldenstr. 37  
88142 Wasserburg oder per E-Mail:  
gs@gfs-hochseesegeln.com  
beziehen kann. (ab 01.04.2023)

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



**Gfs-Ansteck-  
nadel**  
**8,- Euro/Stück**



**Polo-Shirt**  
weiß oder blau,  
mit Gfs-Logo  
**34,50 Euro/Stück**



**Gfs-Stander**  
**8,- Euro/Stück**

**Gfs-Aufkleber**  
**1,50 Euro/Stück**

**Gfs-Skipper-  
Stander**  
**15,- Euro/Stück**

**Broschüre zum  
40-jährigen  
Jubiläum der Gfs**  
**5,- Euro/Stück**

Nr.	Termin	Wo	Geb	Start / Zielhafen	PK	Skipper	fr. Kojen
04	11.02. – 25.02.23	2	S	Cienfuego, Cuba / Havanna	I	Hans-Martin Hell	0
05	25.02. – 11.03.23	2	S	Havanna / Havanna	I	Arnold Aders	0
06	11.03. – 25.03.23	2	S	Havanna / Tampa, Florida	I	H.-J. Adermann	0
07	25.03. – 08.04.23	2	S	Tampa, Florida / New Orleans	I	Bertold Bischof	0
08	08.04. – 22.04.23	2	S	New Orleans / Tampa	I	Gudrun Heute-Bluhm	1
09	22.04. – 06.05.23	2	S	Tampa / Miami	I	Johannes Düweling	2
10	06.05. – 27.05.23	3	H	Miami / Bermuda	IV	Helmut Becker	0
11	27.05. – 17.06.23	3	H	Bermuda / Horta (Azoren)	IV	Martin Odenwald	0
12	17.06. – 01.07.23	2	S	Horta / Ponta Delgada (Azoren)	II	Kai Thräne	0
13	01.07. – 22.07.23	3	H	Ponta Delgada / A Coruna	III	Robert Terne	0
14	22.07. – 05.08.23	2	S	A Coruna / Port d' Anglet (Bayonne)	II	Michael Nops	1
15	05.08. – 19.08.23	2	S	Port d' Anglet / Brest	II	Bertold Bischof	0
16	19.08. – 02.09.23	2	S	Brest / Portsmouth	II	Axel Häring <b>3)</b>	0
17	02.09. – 16.09.23	2	S	Portsmouth / London	II	Michael Nops	0
18	16.09. – 30.09.23	2	S	London / Amsterdam	II	Arnold Aders	0
19	30.09. – 14.10.23	2	S	Amsterdam / Cuxhafen	II	Arnold Aders	0

1) gemäß Absprache mit Skipper 2) Anwärtertörn 3) Jugendtörn 4) SSS-Ausbildung



Erkennungssignal  
und Rufzeichen

**BRIGANTIA  
DFOL 2  
MMSI: 211 249 130**

**Iridium**  
Tel. Nr.  
+8816 224 590 21



Törninteressierte melden sich beim  
**Törnmanagement**

Skipper melden sich beim  
**Fahrtenreferenten**

Nautisches Material:  
**Kartenwart**

# Unsere neuen Kommissionen

Neben der Neuwahl einiger Vorstandsmitglieder wurden auch die Kommissionen neu aufgestellt.

In der **Fahrtenkommission** finden sich neben den bewährten Mitgliedern Christian Michaelsen und Harald Weyerich nun Thomas Eckerth und Martin Odenwald. Weiterhin sind das Törnmanagement durch Wolfgang Kaifel und die Kartenreferentin Katja Riess beteiligt. Geleitet wird sie vom Fahrtenreferenten Axel Häring. Ausgeschieden sind der bisherige Fahrtenreferent, Axel Hammesfahr und Felix Höhener, denen wir für ihr langjähriges Engagement herzlich danken.

Die vom **Ausbildungsreferenten Hanspeter Hollender** geleitete Ausbildungskommission besteht aus den Mitgliedern:

**Rainer Behrle:** Focus auf Online-Veranstaltungen und Praxistraining zusammen mit dem DHH

**Marko Boger:** Focus auf SSS- und SHS-Ausbildung

Helmut Becker: Focus auf Praxisausbildung und Seemannschaft

**Ariane Reinhard:** Focus auf Praxistraining für Skipperinnen und Hafenanöver

**Helmut Sieburg:** Focus auf Elektronik an Bord

**Peter Tröger:** Focus auf Navigation und Elektronik an Bord

**Gudrun Witzler:** Focus auf spezielle Revierkunde Nordmeer und Praxistraining mit großen Schiffen.

**Jürgen Beck** als Oberbootsmann leitet die **Bootskommission** mit den Mitgliedern **Wolfgang Maurer** (Bootsmann allgemein), **Peter Seitz** (Bootsmann BODAN V und allgemein Elektrik), **Karl Herl** (Bootsmann BRIGANTIA) **Kai Thräne** (Service Portal und Technik), und **Peter Tröger** (Elektronik). Ein Fachmann für Bootsbau und Holzarbeiten wird noch gesucht.

Der Schatzmeister Klaus Möller leitet die **Finanzkommission** mit den Mitgliedern Rüdiger Lambert, Michael Nops und Karl Rainer Köhler. Jürgen Beck ist durch den Wechsel auf den Posten des Oberbootsmannes ausgeschieden.

In der **Public Relation-Kommission** ist Hans-Roland Becker für die Gazette und Harald Weyerich für die Webseite, die Interboot und die Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich. Ergänzt wird diese Kommission durch das **Redaktionsteam der Gazette**

Annemarie Otto, Christine Mäser, Margarite Sterkel, Margit Schäfer-Becker, Franz-Peter Koops und Silvia Vander.

Sprecher der **Juniorenkommission** ist Konstantin Reindl.

Dem Skipperobmann Jürgen Adermann stehen in der **Skipperpatentkommission** Ariane Reinhard, Gunter Lautenschläger, Roland Schlor und der Präsident zur Seite.

Die Arbeit in den Kommissionen ist für die Unterstützung des Vorstandes von großer Bedeutung. Ergänzt werden die Kommissionen oft noch durch weitere Vereinsmitglieder, die sich für einzelne Aufgaben zu Verfügung stellen. Unser Verein lebt von der Mitarbeit der Mitglieder in den vielfältigen Aufgaben, die geleistet werden müssen. Herzlichen Dank an alle!

Klaus Möller, Schatzmeister

LIEBE MITGLIEDER,

WIE DIE ZEIT VERGEHT! NACH MEHR ALS 13 JAHREN GEBE ICH ZUM 1. APRIL 23 DIE GESCHÄFTSSTELLE ENDGÜLTIG AB. ES WAR EINE LANGE, SPANNENDE UND SCHÖNE ZEIT, DIE ICH MIT EUCH ERLEBEN DURFTE, UND ICH WAR GERNE FÜR EUCH DA. JETZT SAG ICH LEISE SERVUS.

EURE SILVIA

# Bericht zur Besichtigung und Probefahrt der SY Freydis III

Kurz vor Ende des letzten Jahres erfuhr wir im Vorstand, dass die SY Freydis III zum Verkauf angeboten wird. Die Freydis III ist in Seglerkreisen berühmt, da sie dem kürzlich verstorbenen Erich Wilts gehörte, der zusammen mit seiner Frau Heide sein Leben lang extreme, weltweite Segelreisen durchführte. Bis ins letzte Detail wurde das Boot nach den Vorgaben der Wilts gebaut und ausgestattet, und setzt daher die ganze Lebenserfahrung dieses außergewöhnlichen Seglerpaares um.

Wäre dieses robuste Boot genau das Richtige für unsere GfS, um neue Fahrtengebiete zu erschließen und durch seine Einmaligkeit und Attraktivität weitere Mitglieder für die GfS anzusprechen? In einer Sondersitzung am 3. Januar beschloss der Vorstand, umgehend eine Delegation nach Leer an der Weser für eine Besichtigung und Probefahrt zu entsenden, um dieser Frage zu nachzugehen.

## Daten zum Boot:

Aluminium-Rumpf einer Reinke16, Lúa ca 17 m  
Gewicht 28 to (leer), Diesel 2000 I, Wasser 1.400 l  
Kutter-Takelung, 120 m<sup>2</sup> am Wind  
Innen-Ballast, Schwenschwert TG 1,6 bis 2,6 m  
8 Kojen, jeweils 2 übereinander  
Mercedes OM 366 marinisiert, 126 PS

Alle positiven wie kritischen Erkenntnisse des Probetages wurde in einem ausführlichen Reisebericht festgehalten, der für Interessierte zusammen mit einer Bilddokumentation zur Verfügung steht.

Die Gründe, die zu der Entscheidung führte, den Kauf der Freydis III nicht weiter zu verfolgen, möchte ich an dieser Stelle gerne zusammenfassen.

- ▶ Ein schweres Boot mit ca 17 m Gesamtlänge ohne Querstrahlruder in engen Marinas zu bewegen, ist für einen Eigner gut machbar. Für Skipper, die nur gelegentlich vor diese Aufgabe gestellt werden, erwarten wir erhöhte Schadenshäufigkeit.
- ▶ Die Technik der Freydis III weicht in vielen Belangen von Booten, mit denen unsere Skipper bisher vertraut sind, ab und ist durch zahlreiche Redundanzen vergleichsweise komplex. Fakt ist leider, dass die Technik unserer heutigen Boote für eine Anzahl unserer Skipper kaum beherrschbar ist.
- ▶ Reine Funktionalität diktiert das Design der Inneneinrichtung. Grenzwertig empfanden wir die oberen Kojen, die nur ca. 50 cm hoch sind und wirklich gelenkige Menschen zum Erklimmen erfordern. Die Lüftung der Kabinen ist unzureichend und teilweise nur durch die Tür möglich.

- ▶ Der Kauf der Freydis III würde unsere bisherige Strategie der Bootsbeschaffung neu definieren und bedeutet den Verkauf der BRIGANTIA, um das Spektrum der Boote zu erhalten. Die angestrebte Verjüngung des Bootsbestandes würde nicht stattfinden.
- ▶ Wohnlichkeit, Design und Lichttechnik sind deutlich entfernt von einem in Serie gebauten aktuellen Fahrtenboot. Das gilt für die Toiletten und Dusche, aber auch für den Wohnbereich und die Kabinen. Dafür ist in der GfS keine Mehrheit zu erwarten.
- ▶ Die bescheidenen Am-Wind-Segel-eigenschaften bedingen offensichtlich unterwegs deutlich mehr Strecke unter Motor als unter Segel. Das erklärt den 2000 l Dieseltank, ist nicht mit unserem primären Ziel des Segelns in Einklang.
- ▶ Die Freydis III kam zuletzt von der Überführung aus Island zurück. Verständlicherweise war sie für den Verkauf nicht aufgehübscht. Größere Investitionen sind notwendig, um neben der Technik auch unansehnliche Stellen im Holz am Rumpf und an Deck auf einen Standard zu bringen, den unsere Mitglieder erwarten dürfen.

Hans-Martin Hell, Präsident



Liebe Freunde des Segelsports,

nach meinem ersten Monat im Amt des Oberbootsmanns wird mir täglich immer klarer, welchen anspruchsvollen und aufwendigen Job die Bootsleute leisten. Natürlich kann nicht immer jeder Mangel an unseren Schiffen sofort und in vollem Umfang beseitigt werden, Ersatzteilverfügbarkeit, Beschaffung und Logistik stellen neben dem eigentlichen Aufwand für die Reparatur- und Wartungsarbeiten zusätzliche Herausforderungen dar. Die Bootmannschaft arbeitet jedoch stets mit großem Einsatz daran, um unsere Boote immer in einem ordentlichen und seetüchtigen Zustand zu halten.

Zum Stand der Dinge:

Die **BODAN V** befindet sich derzeit zur Wartung in Limassol auf Zypern. Leider war im Dezember der dortige Kran defekt, sodass sie erst Mitte Januar an Land gestellt werden konnte. Dennoch konnten im Dezember bereits einige der notwendigen Arbeiten erledigt, bzw. vorbereitet, geplant oder beauftragt werden. Nach dem Auskranen im Januar wurde dann schnell klar, dass an mehreren Stellen wesentlich umfangreichere Maßnahmen als bei einer routinemäßigen Wartung notwendig werden. Sämtliche Hauptaggregate der BODAN V bekommen das volle Wartungsprogramm oft auch verbunden mit größeren Reparaturen. Der Antriebsstrang des Säildrive musste komplett zerlegt, neu gelagert und abgedichtet werden. Jetzt läuft er wieder sehr leichtgängig und die zeitweise aufgetretenen Schaltschwierigkeiten mussten damit behoben sein. Das Bugstrahlruder wurde ausgebaut, zerlegt und es wurde ein neuer elektrischer Antrieb eingebaut – der alte Elektromotor war komplett verschmort. Die Aus- und Einfahrmimik wurde ebenfalls erneuert. Die Ankerwinde zerlegte sich beim Ausbau fast von selbst wegen galvanischer Korrosion und bekommt einen neuen Ankerwindenkopf. Der Antrieb ist zum Glück noch in Ordnung und kann weiterverwendet werden. Das Ruder erhält neue Ruderlager oben und unten, dazu wird nicht etwa das Ruder aus dem Schiff rausgezogen, sondern der gigantische 100-tn.-Travelift muss anrücken und das Schiff aus dem Ruder ziehen. Etliche Kampfspuren am Unterwasserschiff wurden beseitigt und es wurde neu gestrichen. Ein neues Bimini und eine neue Sprayhood werden gerade angefertigt. Und dann sind da noch die anderen 70 – 80 größeren und kleineren Positionen auf der Aufgabenliste, die alle bis zum Törnstart am 18. Februar erledigt werden müssen. Insgesamt ein Mammutprogramm in diesem Jahr für die BODAN V, aber notwendig vor der zum Jahresende anstehenden Atlantiküberquerung. Vielen Dank an alle, die hier einen Beitrag leisten, besonders aber an Wolfgang und Peter, die Wochen ihrer Zeit und viel Nerven spendieren, um die BODAN V optimal auf den Törnstart vorzubereiten.



---

Die **BRIGANTIA** ist nach einer gut gelungenen Atlantiküberquerung mit relativ wenig technischen Problemen in der Karibik angekommen und törnt dort seit einigen Wochen weiter in Richtung Kuba.

Auf den Kapverden wurden noch neue 24-V-Batteriebänke installiert, die bis jetzt gut durchhalten. Um das Problem der asymmetrischen Ladung und Entladung in den Griff zu bekommen, wurde ein elektronischer Batteriebalancer installiert. Auch diverse andere Reparaturarbeiten wurden von Karl (Danke Karl und Crew!) auf seinem Wartungstörn vor Kurzem erledigt. Offen ist noch der Betriebsstundenzähler der Maschine, der nach dem 9999-h-Überlauf stehen geblieben ist. Bis der neue Zähler installiert ist, müssen die Maschinenstunden von Hand mitgeloggt werden. Ansonsten ist die BRIGANTIA bis auf wenige Mängel technisch in Ordnung und befindet sich in seeklarem Zustand für die folgenden Törns.

Generell brauchen wir auf unseren Booten eine Verbesserung des allgemeinen Pflegezustands. Sie sind unser Eigentum – unser Vereinsvermögen, das wir nach besten Kräften erhalten müssen. Hier sind auch die Skipper und die Crews gefragt – jeder Törn Teilnehmer kann etwas dazu beitragen. Was heißt das konkret? Beispielsweise, dass man mal einen Takling auf einen ausgefranzten Tampen draufnäht. Dass man die richtigen Leinen für den richtigen Zweck richtig einsetzt. Dass man die Winschen und Rellingstützen mal mit der Edelstahlpolierpaste auf neuen Glanz bringt. Dass man mal mit Fenderfrisch die Fender auffrischt. Daß man alle Schäden gleich im Serviceportal meldet. . . usw,usw. Gerade auf langen Kettentörns müssen die Boote bei den Übergaben immer wieder optimal gepflegt werden, um einen wachsenden Pflegerückstand zu vermeiden. Auch auf unseren Booten gilt (frei nach Francis Bacon): „die Dinge werden von selbst schlechter, wenn man sie nicht absichtlich verbessert.“

Ein weiteres Thema, das uns beschäftigt, ist das neue GfS-Service-Portal. Im Jahr 2022 lief es im Probebetrieb. Dabei hat es sich in der Praxis als sehr nützliches und effizientes Tool bewährt, das auch unter den Skippern große Akzeptanz gefunden hat. Schiffsübergaben, Logbuchkopien und Törnänderungen kommen damit schnell zu den zuständigen Kommissionen. Meldungen von Mängeln und Anforderungen von Ersatzteilen und Serviceleistungen helfen den Bootsleuten schnell und gezielt für Abhilfe zu sorgen. Mit der laufend wachsenden Wissensbasis bietet es außerdem wertvolle Informationen für Skipper bei häufig wiederkehrenden technischen Fragestellungen.

Ab diesem Jahr wollen wir das GfS-Serviceportal zum Standard-Tool machen. Die zurzeit noch parallel laufenden Prozesse für Schiffsübergaben und Rapporte (HiDrive, WhatsApps, E-Mails, handgeschriebenen Rapportzettel etc.) werden damit dann obsolet. Die Bedienung ist einfach und weitgehend selbsterklärend. Wir planen noch einmal eine Einführung in einer der nächsten Skipper-Versammlungen. Gleichzeitig arbeiten wir weiter daran, die Bedienung so einfach wie möglich und den administrativen Aufwand so gering wie nötig zu halten. Dazu werden nun die Übergabe und Übernahmeprotokolle, die Checklisten und der Servicekatalog überarbeitet.

Jetzt wünsche ich allen tolle Törns und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Jürgen, euer OBM

# Rahmenbedingungen für Beiträge in Gazette und Internet

## Schreiben, aber wie? Hinweise vom Redaktionsteam

Die Freude ist regelmäßig groß über die Vielfalt und Originalität der eingereichten Beiträge unserer GfS-Mitglieder. Wir wissen, wie viel Arbeit es macht, bis ein Beitrag geschrieben ist. Nachdem er eingereicht ist, wird er durch das Redaktionsteam redigiert und druckfertig gemacht. Aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre haben wir jetzt formale Vorgaben identifiziert, die uns die redaktionelle Arbeit sehr erleichtern, wenn

sie bereits beim Verfassen des Beitrags eingehalten werden.

Aus zahlreichen Rückmeldungen wissen wir, dass viele Vereinsmitglieder sich regelmäßig auf das Erscheinen der neuen Gazette freuen, auch und vor allem wegen der Törnberichte. Dafür wollen wir an dieser Stelle einmal explizit Danke sagen all denen, die sich die Mühe machen und einen Bericht einreichen. Wir möchten alle

Vereinsmitglieder ermuntern, ihre Eindrücke von den Törns in Form von Berichten einzureichen. Um den Autoren und Autorinnen und uns in der Redaktion die Arbeit zu erleichtern, haben wir das nachstehende Informationsblatt entwickelt, das auch im Intranet abgerufen oder bei der Redaktion angefragt werden kann.

Die Redaktion

## Hinweise für Autorinnen und Autoren (Stand 02/2019)

### 1. Einsendungen

Manuskripte senden Sie uns am einfachsten als E-Mail-Anhang in einem bearbeitungsfähigen Format (doc, docx oder rtf, nicht pdf) an [redaktion@gfs-hochseesegehn.com](mailto:redaktion@gfs-hochseesegehn.com). Bitte berücksichtigen Sie den Redaktionsschluss.

### 2. Länge

Die Obergrenze für die Länge des jeweiligen Beitrags liegt bei 10.000 Zeichen inklusive Leerzeichen.

### 3. Formatierung

Manuskripte dürfen keine über das Übliche (fett, kursiv, Absatzgliederungen) hinausgehenden Formatierungen enthalten.

### 4. Überschrift

Die Überschrift zu den Törnberichten enthält als Untertitel die Törnbezeichnung (z.B. B018-3) sowie den Zeitraum (z.B. 1.10.2018 bis 14.10.2018).

### 5. Bezeichnungen der Schiffe der GfS

Die Bezeichnungen der Schiffe der GfS sind grundsätzlich in Großbuchstaben anzugeben, also BODAN V und BRIGANTIA.

### 6. Bilder

Bilder (max. 10 Stück pro Bericht) sind separat einzureichen, sie dürfen nicht im Text eingefügt sein. Es ist ein gängiges Format (jpg, tiff) zu verwenden. Bildgröße: min. 300 dpi Auflösung bei Originalgröße. Jedes Bild benötigt einen aussagekräftigen Untertitel.

### 7. Datenschutz

Der/Die Verfasser/in von abgebildeten Berichten muss das Einverständnis der abgebildeten Personen zu deren Veröffentlichung eingeholt haben. Bilder aus Medien (Wikipedia, Seekartenausschnitte etc.), die in Berichten verwendet werden, müssen die Quellenangabe enthalten und dürfen nicht urheberrechtlich geschützt sein.

In Törnberichten werden die Familiennamen nicht genannt.

Die Redaktion behält sich Kürzungen aus Platzgründen vor und bedankt sich für die Einhaltung der o.g. Vorgaben. Wir freuen uns auf Ihre Berichte.

# Mitglieder der Ausbildungskommission 2023

## Gudrun Witzler

### **Das bringe ich mit in die Ausbildungskommission:**

Ich bringe Erfahrung auf Jollen, Sportbooten und Traditionsschiffen von 6 – 36 m Länge mit. Als Trainerin C Breitensport Segeln engagiere ich mich seit Jahren in der Ausbildung für erwachsene Segelanfänger\*innen. Außerdem finde ich Törns im Hohen Norden gut und organisiere seit 2021 die Online-Nordmeer-Treffen der GfS.

### **Das möchte ich gerne zur Ausbildung in der GfS beitragen:**

Ich möchte sowohl Praxis-Seminare als auch interaktive Online-Formate in der GfS stärken, ausgerichtet an den Interessen der Mitglieder. Dabei ist mir wichtig, dass sich alle einbringen können. Ich werde mich dafür einsetzen, dass wir für GfS-Fortbildungen gewisse Qualitäts-Standards etablieren und alle Veranstaltungen standardmäßig evaluiert werden.

## Ariane Reinhard

### **Das bringe ich mit in die Ausbildungskommission:**

Seit 21 Jahren segle ich mit wachsender Begeisterung. In 2010 der SSS, 2013 VDS-Segellehrer Yacht und 2020 der SHS. Seit 2012 fahre ich als Skipperin Trainingstörns im Mittelmeer und Hafenmanövertrainings am Bodensee. Erfahrungen aus Trainingstörns. Kompetenzen im Daten- und Dateimanagement und Strukturierung von Prozessen.

### **Das möchte ich gerne zur Ausbildung in der GfS beitragen:**

Ich gebe mein Wissen aktiv weiter. Um die Sicherheit an Bord zu erhöhen, lege ich Wert auf eine eigene kontinuierliche Weiterbildung (ISAF-Sicherheitstraining, Motorkunde, Spleißen). Mit den Erfahrungen aus meinen Törns unterstütze ich gerne den Ausbildungsreferenten in der GfS-Ausbildungskommission.

Besonders möchte ich die Frauen motivieren, das Ruder öfter selber in die Hand zu nehmen und Törns als Wachführerin oder Skipperin aktiv zu gestalten.

## Helmut Sieburg

### **Das bringe ich mit in die Ausbildungskommission:**

Erfahrung von 4 Jahren als Mitglied der Ausbildungskommission.

### **Das möchte ich gerne zur Ausbildung in der GfS beitragen:**

Bedarfsgerechte Themen in Elektrik und Elektronik.

## Rainer Behrle

### **Das bringe ich mit in die Ausbildungskommission:**

Ehrenamtlicher Ausbilder im DHH, Skipper, Navigator (Marine),  
Theorielehrgänge: SKS,SSS,SHS, Navigation, Astro, Wetter,  
Praxisausbildung: Crewtraining, Skippertraining, Manövertraining

### **Das möchte ich gerne zur Ausbildung in der GfS beitragen:**

Theorie und Praxisausbildung (siehe oben)

## Peter Tröger

### **Das bringe ich mit in die Ausbildungskommission:**

A-Schein, BR-Schein, Sportseeschifferzeugnis + DSV-BK-Schein, SHS 1996, GOC (=LRC) 1998, FKN, Amateurfunklizenz

Seit ca. 2005 Prüfer beim DSV PA Bodensee, Funk und Segelscheine bis SKS, 5 Jahre GfS-Ausbildungsreferent  
Mehr als 10000 sm, auf See oft bei der GfS, zumeist als Skipper, GfS-Hochseeskipper, Mehrjährige Mitarbeit in der Bootskommission bei Wartungen, seit 2 Jahren Elektronikhotline der GfS

### **Das möchte ich gerne zur Ausbildung in der GfS beitragen:**

Kurse zu Themen aus dem Bereich Navigation, Funk, Elektr. Kommunikation von Bord, Iridium  
Praktische Ausbildung von neuen Skippern auf unseren Booten (Einweisungen)

## Marko Boger

### Das bringe ich mit in die Ausbildungskommission:

- Durchführung der SSS-Theorie-Ausbildung online über Zoom, zum zweiten Mal.
- Durchführung der SSS-Praxis-Ausbildung im Herbst 2022

### Das möchte ich gerne zur Ausbildung in der GfS beitragen:

- Durchführung der SSS-Theorie-Ausbildung nach Bedarf
- Durchführung der SSS-Praxis-Ausbildung im Herbst 2023 und folgenden Jahren

## Helmut Becker

### Das bringe ich mit:

BSP, SHS, RYA Ocean Master, LRC, ex. Trainer C (Breitensport), ARC Teilnehmer (als Crewmitglied), mehr als 15000 Seemeilen als Skipper

### Das möchte ich gerne zur Ausbildung in der GfS beitragen:

Durchführung von Skipper Trainings zu Themen wie Törn Planung, Bootsübernahme, Seemannschaft, Bootstechnik und -wartung sowie Bootsübergabe; ergänzend Revierberichte und Schwerpunktthemen der Navigation.

### Anmerkung:

Mir ist die persönliche Vorstellung der Ausbildungskommission wichtig. Wenn ihr Platz benötigt kürze ich eher meinen Beitrag mit den Zielen und Grundsätzen und verweise auf die GfS Homepage

# Ausbildung bei der GfS – Ziele und Grundsätze

## Ausbildung in der GfS:

- ▶ Worum es geht
- ▶ Themenbereiche
- ▶ Grundsätze und Ziele
- ▶ Rollen in der Ausbildung
- ▶ Ausbildungskommission

## Worum es geht:

- Die GfS besitzt zwei Hochseejachten, die gemeinsam von den Mitgliedern betrieben werden. Es sind, unsere Schiffe.
- Die Schiffe haben keine feste Basis mit Betreuungsmannschaft.
- Sie stehen in unterschiedlichen Revieren der Welt für die Mitglieder zu Verfügung.
- Aus den Reihen der Mitglieder werden Skipper und Skipperinnen ernannt, die während des Törns die Verantwortung für Crew und Schiff übertragen bekommen.

## Daraus ergeben sich Motivation und Notwendigkeit...

- vorhandenes Wissen aufzubereiten und verfügbar zu machen
- Ausbildungsziele je Rolle zu definieren
- Prozesse zu etablieren, die das Lernen und den Austausch unterstützen, einfordern und kontrollieren
- das Ergebnis reflektieren im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserns.

## **An wen richten sich unsere Ausbildungsangebot?**

Wir richten uns mit unserem Angebot an ALLE Mitglieder, unabhängig aller Unterschiedlichkeiten: Der Segel-Anfänger ist genauso willkommen wie der erfahrene Segler; wir sind keine Segelschule, aber wir unterstützen unsere Mitglieder darin, das zu lernen und zu üben, was es für unsere Törns braucht.

Dabei gehört zu ‚Ausbildung‘ u.a. eine gute Einweisung an Bord, der Kurs zum fachgerechten Umgang mit Signalmitteln, der Funk-Kurs sowie die Online- Veranstaltungen zum Erwerb des SSS oder zur Vorbereitung auf den SHS. Das Üben von Manövern während eines Törns ebenso wie der Einsatz von Spinnaker und Gennaker, um einige Beispiele zu nennen.

## **Das Ziel:**

Alle an einem Törn auf unseren Schiffen beteiligten Mitglieder verfügen je nach ihrer Rolle an Bord über das notwendige Wissen, Können und die Erfahrung, um sichere und attraktive Törns vorzubereiten und durchzuführen.

## **Themenübersicht der Grundsätze und Ziele:**

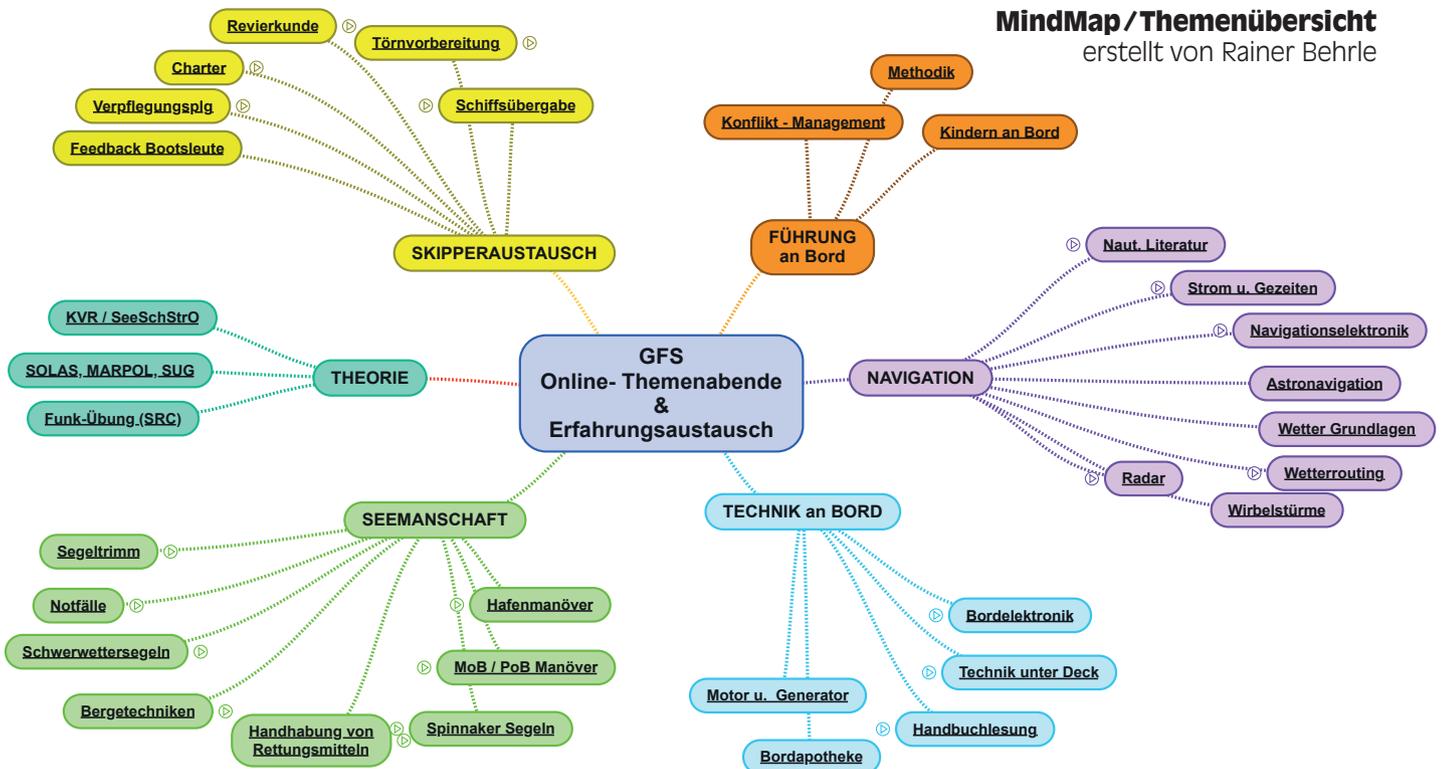
- Eine kompetente Schiffsführung auf sicheren Schiffen in attraktiven Revieren.
- Unsere Skipper sind zugleich Schiffsführer und Ausbilder und bilden sich selber weiter.
- Auf jedem Törn geben wir Wissen gerne und aktiv weiter und lernen voneinander.
- Unterlagen, Handbücher, Videos, eLearning und Links zu weiterführenden Angeboten stehen auf einer gut strukturierten Plattform allen Mitgliedern zur Verfügung.
- Gut eingespielte Crews sorgen für Sicherheit und vergrößern den Spaß.
- Crewentwicklung bedeutet auch, sich mit den Unterschieden der Crewmitglieder zu befassen (Alter, Erfahrung, Geschlecht, Kenntnisse, Sprache, Gesundheit . . .) und einer „passenden“ Stimmung/Atmosphäre an Bord.
- Die GfS-Kommissionen arbeiten in regelmäßiger Abstimmung eng zusammen.
- Durch Reflexion, Lernzielkontrollen und kontinuierliche Verbesserung gestalten wir die Ausbildung zielgerichtet.
- Die Qualität der Ausbildung lässt sich nachvollziehbar beurteilen.
- Die Qualifizierung unserer eigenen Skipper\*innen unterstützen wir durch das Angebot von Theorie- und Praxis-Lehrgängen zum Erwerb des SSS und SHS.
- Praxisnahe Simulationen und das Durchspielen von Lagen sind eine Form des Lernens und Übens.
- Der praktischen Ausbildung kommt ein besonderer Stellenwert zu:  
Hafenmanöver, Schwerwettersegeln, Spinnaker-Segeln, Bergen von Personen, Anker-Manöver etc. auf eigenen Schiffen, während eines Törns, während einer Wartungspause, auf gecharterten Schiffen, auf Schiffen von Mitgliedern, in Zusammenarbeit mit befreundeten Vereinen und Verbänden.
- In allen Ausbildungsfragen arbeiten die Bootsleute, der Skipper-Obmann und die Fahrtenkommission eng zusammen.

- Wir haben beschrieben, welche Anforderungen Skipper, Wachführer und Crewmitglieder grundsätzlich erfüllen können sollen; ebenso spezielle Anforderungen für einzelne Fahrtgebiete sowie für spezielle Törns (Skipper-Törn, Jugend-Törn, Skipper-Anwärter-Törn, Themen-Törns u.a.m.)
- Werftliegezeiten bieten eine gute Gelegenheit, Mitglieder in die technische Instandhaltung unserer Schiffe einzubeziehen und für den sorgsam Umgang zu sensibilisieren.
- Erstellte Video-Handbücher der Schiffe sorgen für eine gute Vorbereitung und eine Unterstützung der Einweisung.
- Die Skipperversammlung ist ein wichtiger Ort, um Themen der Ausbildung und die aktive Rolle der Skipper (und Wachführer und Skipperanwärter) dabei zu besprechen.
- In regelmäßigen Online-Veranstaltungen (mindestens 1x pro Monat) werden Themen und Inhalte bearbeitet (siehe Übersicht der Themenbereiche), Erfahrungen ausgetauscht und Situationen und Probleme bearbeitet. Dieses Format richtet sich je nach Themenbereich an alle Mitglieder der Skipperversammlung sowie an alle Mitglieder.
- Crew-Training, „Lady-Segeln“, Skipper-Training, Spinnaker- und Gennaker-Segeln zusammen mit dem DHH sind mögliche Angebote für Gfs-Mitglieder

Hanspeter Hollender, Ausbildungsreferent

## MindMap / Themenübersicht

erstellt von Rainer Behrle



## **Kurzbericht vom SRC-Kurs**

Am Samstag, 28.01.2023 trafen sich erstmalig wieder GfS-Mitglieder persönlich zum ganztägigen Präsenzunterricht in gewohnter Umgebung in Fischbach im großen Schulungsraum des WYC. Thema waren die Funkzeugnisse SRC und UBI.

Gemeldet waren 10 Teilnehmer. Darunter waren Zeugnisinhaber SRC, die ihre Kenntnisse auffrischen wollten (unsere Skipper müssen das SRC ja haben), aber auch absolute Neulinge im Seefunk, die die SRC-Prüfung beim PA Bodensee anstreben. Auch das Binnenfunkzeugnis UBI ist als Ergänzungsprüfung für den einen oder anderen von Interesse. Dürfen doch die Kombianlagen auf unseren Schiffen eigentlich nur von Funkern bedient werden, die sowohl SRC wie auch UBI haben.

Wir verwenden im Kurs zum Vorführen den Softwaresimulator SRC Tutor IV, mit dem man den Funkverkehr zwischen 2 VHF-Funkstationen auf dem PC-Bildschirm darstellen kann.

Auch sind viele Beispiele von realem Funkverkehr zum Mithören vorhanden.

Der Kurs wird in 2 Wochen als Online-Session fortgesetzt und endet dann in 4 Wochen noch mal mit Präsenzunterricht wieder in Fischbach.

Allen Prüfungskandidaten wünschen wir schon mal viel Erfolg.

Peter Tröger

## **Kurzbericht zum Stand der SSS-Theorie-Ausbildung**

Im Herbst und Winter 2022/23 fand das zweite Mal die SSS-Theorieausbildung online über Zoom unter Leitung von Marko Boger statt. An insgesamt 15 Abenden (mitwochs, 20.00 Uhr) mit einer durchschnittlichen Dauer von etwa 2 Stunden haben wir eine virtuelle Reise von Bornholm über Kiel, den NOK, den Ärmelkanal bis nach Portugal unternommen und dabei die wachsenden Herausforderungen an den Skipper besprochen. So war zum Beispiel am virtuellen Ausgangsort zunächst An- und Ablegen, dann die KVR, Betonung und Lichter in der dänischen Südsee, die SeeSchStrO in der Kieler Bucht, Wetter in der Elbe und Gezeiten im Englischen Kanal, Schwerwetter- und MOB-Manöver in der Biskaya und schließlich Nebel und Radar vor der Küste von Portugal Thema. Einige Teilnehmer wollten lediglich eine Auffrischung für eine anstehende SHS-Prüfung, andere bereiten sich noch auf den SKS-Schein vor, die Mehrzahl der 12 Teilnehmer strebt aber den SSS-Schein an.

Für die SSS-Aspiranten wird vom 16. bis 30. September ein SSS-Praxistörn auf dem Boot von Marko Boger, einer Comfortina 42, ab Flensburg mit Prüfung an Bord angeboten. Die Fahrt geht (wie schon im Herbst 2022) von Flensburg über die Schlei und die dänische Südsee wieder nach Flensburg. Zu Beginn werden Bootshandling, An- und Ablegen, MOB und Schwerwettermanöver, Notrollen, Funk, Navigation und Radar unter realistischen Bedingungen trainiert. Die letzten Tage wird im Prüfungsgebiet intensiv und prüfungsorientiert geübt. Es ist Platz für 5 Teilnehmer, ein bis zwei Plätze sind noch zu vergeben. Bei Interesse bitte beim Ausbildungsreferenten oder Marko Boger melden.

Marko Boger

## Erlebnisbericht: Hochsee Sicherheitstraining in Elsfleth bei Bremen

Zur Vorbereitung meiner Mitfahrt beim Törn BR23-11 (Bermuda – Azoren) ab 27.5.23 hatte ich mich entschlossen, einen Kurs für Sicherheit beim Segeln („World Sailing Sicherheitstraining“) in Elsfleth bei Bremen zu besuchen. Dieser Kurs wird dort im Maritimen Trainingszentrum Wesermarsch angeboten.

Hier ein Erlebnisbericht: Der Kurs ist auf zwei Tage zu je etwa 8 Stunden angelegt. Theorieeinheiten und praktische Übungen wechseln sich in erfrischender Weise ab. Die inhaltlichen Schwerpunkte sind: Jachtführung und Crewvorbereitung bei schwerem Wetter, Einsatz von Signal- und Rettungsmitteln, Brandabwehr, Leckbekämpfung, erste Hilfe auf See; Die theoretischen Abschnitte werden von den Referenten engagiert und mit spürbarer Freude an der Aufgabe dargebracht.

Praktische Übungen betreffen konkret den Einsatz verschiedener Typen von Feuerlöschern, das Löschen einer brennenden Person mit Löschdecke, die Zündung einer Seenotfackel, die provisorische Abdichtung verschiedener Leckstellen in einer verschrotteten Jacht an Land, der Umgang mit Verletzungen und anderen medizinischen Notfällen, sowie last but not least das Verhalten in simuliert bewegter See.

Vor allem diese Gruppenübungen im Wellenbecken hatten es mehr in sich, als ich vorweg vermutet hatte. Als eigentliche Wasserratte sah ich dem zweieinhalbstündigen Übungsteil im Wellenbecken in „voller Montur“ wegen der 22 Grad Wassertemperatur mit zusätzlich immer wieder angestellter Beregnung mit 7 Grad kaltem Leitungswasser sowie reichlich Kunstwind vor allem mit Sorge um temperaturbedingten Unkomfort entgegen. Diese Sorge erwies sich als berechtigt: Alle waren gegen Ende ziemlich klapperig. Völlig unterschätzt hatte ich jedoch die Schwierigkeiten im Umgang mit den kabbeligen Kunstwellen bei gleichzeitigem Bemühen, als 11-köpfige Gruppe koordinierte Übungen zustande zu bringen. Die dortige Wellenanlage produzierte Wellen von 60 bis 120 cm Höhe in vier Stufen. Die 60 cm – Variante wird liebevoll „Elsflether Welle“ genannt. Meine Liebe endete abrupt, als ich bei der Übung „eine Raupe bilden und im Takt mit den Armen rudern“ den ersten Riesenschluck Chlorwasser zu mir nahm – noch um Atem ringend gefolgt von einem zweiten Hub. Linderung brachte der Hinweis, dass es aussichtreicher ist, beim Niedergehen in ein Wellental zu atmen, während die Wellenkämme beim Durchgang penetrant häufig das Gesicht erreichen.

Spätestens bei diesen Übungen erwies sich auch die eine oder andere von Teilnehmern mitgebrachte Rettungsweste als untauglich. Das galt vor allem für die Exemplare ohne Schrittgurt oder mit allzu dicken/kurzen Auftriebskörpern. Zu meiner Freude wurde die Weste von „Crewsaver“, so wie sie in meiner Erinnerung zur Ausrüstung auf der BRIGANTIA gehört, als besonders vorteilhaft gearbeitete Weste hervorgehoben.

Wir verbrachten auch viel Zeit in einer kreisförmigen Anordnung mit untergehakten Armen. Aus dieser Position wurde immer wieder „weißes Wasser“ geübt: Vergrößern des Kreises auf nur noch



Handkontakt und besessenes Wasserschlagen mit den Beinen. Diese schäumende Wasserfläche soll die Aufmerksamkeit fliegender Suchmannschaften erregen. Anstrengend mit dem vollgelaufenen Ölzeug am Leib! Sodann galt es, einzeln die gekenterte 12-Personen-Rettungsinsel umzudrehen und zu besteigen. In der Folge kletterten wir bei vollem Wellengang alle gemeinsam in das Gummigebilde. Dieser Ort erschien mir nach den voran gegangenen Plagen geradezu gemütlich. Abschließend wurde das Aufwischen, wie bei einer Bergung durch Helikopter, geübt. So entschwebte eine und einer nach dem anderen unter Getöse und Kunstregen Richtung Plattform auf einem Turm.



Beim World Sailing Sicherheitstraining in Elsfleth am 07 und 08.10.2023 sind noch Restplätze frei. Eine Gruppe von GFS-Segler\*innen nimmt zur Vorbereitung auf Spitzbergen 2024 daran teil (siehe Gazette #190, S. 30).  
Infos & Kontakt: gudrunwitzler@gmx.net

Zu betonen ist, dass der ganze Ablauf stets von hilfreichen Mitarbeitern im Trockenanzug begleitet wurde – wirklich Ertrinken also ausgeschlossen.

Mein Fazit: Die allseits bekannte Regel: „Verlasse Dein Schiff nie, bevor es dich verlässt“ bekommt in diesem Kurs eine persönlich erfahrbare, sehr überzeugende Aussagekraft. Bei Leckagen mag es im günstigen Fall noch möglich sein, der Crew diesen sichersten Ort (das Schiff) zu erhalten – MOB und Feuer an Bord sind aber definitiv nicht witzig. Eine konkrete Schlussfolgerung ist für mich, dass ich mein Telefon nur noch in Nähe zum „ganz großen Löschbecken“, sprich beim Niedergang, laden werde. Ein ladender Lithium-Ionen-Akku in der Vorschiffskoje im „thermal runaway“ wäre wahrlich ein Alptraum.

Diesen oder einen vergleichbaren Kurs zu besuchen, kann ich nur wärmstens empfehlen. Die Veranstaltung war lehrreich und manchmal auch sehr spaßig. Selbstverständlich wäre bei vielen Themen mehr Zeit für Vertiefung gut. Dennoch schätze ich, dass der Besuch eines solchen Kurses die Chancen steigen lässt, Schäden an Mensch und Material zu vermeiden.

Axel Siebert

Fotos mit freundlicher Genehmigung durch: Tobias Schultze, Maritimes Trainingszentrum Wesermarsch, Elsfleth

# GfS-Gazette Impressum

## HERAUSGEBER DER GFs-GAZETTE:

Gemeinschaft für Seefahrt e.V.  
www.gfs-hochseesegeln.com

## VERLAG UND LAYOUT:

Druckerei Mäser GmbH, Neubaugasse 15  
A-6923 Lauterach, Tel.: +43 (0)5574 71210  
Fax: +43 (0)5574 71210-17  
E-Mail: c.maeser@maeserdruck.at  
www.maeserdruck.at

## Ständige Redaktionsmitglieder:

Hans-Roland Becker (HRB) hrb.redaktion@gfs-hochseesegeln.com, Franz-Peter Koops (FPK) fpk.redaktion@gfs-hochseesegeln.com, Christine Mäser (CM) cm.redaktion@gfs-hochseesegeln.com, Anne Otto (AO) ao.redaktion@gfs-hochseesegeln.com, Margit Schiäfer-Becker (MSB) msb.redaktion@gfs-hochseesegeln.com, Margarite Sterkel (MS) ms.redaktion@gfs-hochseesegeln.com, Silvia Vander (SV) gs@gfs-hochseesegeln.com

## GfS-Adressen

### Vereinsgeschäftsstelle ab 01.04.2023:

c/o Sylvie Schneider  
Sonnenhaldenstr. 37, D-88142 Wasserburg  
Tel.: +49 8382 5040 497, Mobil: +49 173 5307 116  
E-Mail: gs@gfs-hochseesegeln.com

### Törn-Management

Wolfgang Kaifel  
Mögginger Steig 17, D-78315 Radolfzell  
Tel.: +49 7732 54003  
E-Mail: toerns@gfs-hochseesegeln.com

### EHRENPRÄSIDENT

Fred Saueremann, D-88131 Lindau

### DER VORSTAND

**Präsident:** Hans-Martin Hell  
Josef-Maier Str. 59, D-88682 Salem  
Tel.: +49 7554 8343  
Mobil: +49 152 5529 5929  
E-Mail: praesident@gfs-hochseesegeln.com

**Oberbootsmann:** Jürgen Beck  
Im Weiher 5, D-72074 Tübingen  
Mobil: +49 179 733 8350  
E-Mail: oberbootsmann@gfs-hochseesegeln.com

**Fahrtenreferent:** Axel Häring  
Kirchberg 36, D-82069 Hohenschäftlarn  
Tel.: +49 8178 906 8489  
Mobil: +49 176 3263 2525  
E-Mail: fahrtenreferent@gfs-hochseesegeln.com

**Schatzmeister / Vizepräsident:** Dr. Klaus Möller  
Klippeneckstr. 1/2, D-78532 Tuttlingen  
Tel.: +49 7461 969 225  
Mobil: +49 173 805 309 8  
E-Mail: schatzmeister@gfs-hochseesegeln.com

**Ausbildungsreferent:** Hanspeter Hollender  
Rickenbacher Str. 120, D-88131 Lindau  
Mobil: +49 173 958 7616  
E-Mail: ausbildungsreferent@gfs-hochseesegeln.com

### BOOTSKOMMISSION:

**Bootsmann BRIGANTIA:** Karl Herl  
Berghamer Str. 39  
D-83624 Otterfing  
Tel.: +49 8024 4310, Mobil: +49 151 610 31 289  
E-Mail: bootsmann.brigantia@gfs-hochseesegeln.com

**Bootsmann BODAN V:** Peter Seitz  
Am Remswasen 53, D-73527 Schwäbisch-Gmünd  
Tel.: +49 7171 83782, Mobil: +49 171 6500317  
E-Mail: bootsmann.bodan@gfs-hochseesegeln.com

### DIE SKIPPERVERSAMMLUNG:

**Skipperobmann:** Hans-Jürgen Adermann  
Panoramastr. 207, D-88276 Berg  
Tel.: +49 751 9547  
Mobil: +49 170 867 2431  
E-Mail: skipperobmann@gfs-hochseesegeln.com

**Referent für Öffentlichkeitsarbeit:** Harald Weyerich  
Brantmannstr. 16, A-6912 Hörbranz  
Tel.: +43 677 639 823 34  
E-Mail: pr-referent@gfs-hochseesegeln.com

**Nautisches Material:** Katja Ries  
Seegaddel 32, D-88090 Immenstaad  
Tel.: +49 176 2070 2203  
E-Mail: kartenwart@gfs-hochseesegeln.com

### DIE JUNIORENVERSAMMLUNG:

**Sprecher:** Konstantin Reindl  
Schillerstraße 30, D-88677 Markdorf  
Mobil: +49 176 47 39 43 68  
E-Mail: junioren@gfs-hochseesegeln.com

### Redaktion Gazette:

H.-R. Becker, Galgenhügel 3, CH-8268 Salenstein  
Tel.: +41 71 6600468  
E-Mail: redaktion@gfs-hochseesegeln.com

### INSERATE:

Karl Rainer Köhler  
Zankenhauser Straße 8c, D-82279 Ecking am Ammersee  
Tel.: + 49 8143 999 7233, Mobil: +49 172 567 4626  
E-Mail: inserate@gfs-hochseesegeln.com

**WEBMASTER:** Harald Weyerich und Nina Wüst  
webmaster@gfs-hochseesegeln.com

**Herbstregatta:** Armin Briem  
Rosenstr. 9, D-71691 Freiberg  
Tel.: +49 7141 75859, Mobil: +49 174 6714 539  
E-Mail: armin.briem@freenet.de

### BANKVERBINDUNG:

Sparkasse Bodensee, Kto.-Nr. 1 011 600, BLZ 690 500 01  
IBAN: DE78 6905 0001 0001 0116 00  
SWIFT-BIC: SOLADES1KNZ  
USTID: DE226557267

**Der Bezugspreis der Gazette ist im  
Mitgliedsbeitrag enthalten**

# Aufnahmeantrag

Aufnahmegebühren und Beiträge gemäß Beschluss vom 22.11.2014



Mindestalter: 16 Jahre	Aufnahmegebühr Zahlbar nach Ablauf des Probejahres	Jahresbetrag sofort fällig
1. Ordentliche Mitglieder	150,- Euro	150,- Euro
2. Außerordentliche Mitglieder	200,- Euro	150,- Euro
3. Juniorenmitglieder	50,- Euro	40,- Euro
4. Familienmitglieder	0,- Euro	40,- Euro
5. Passive Mitglieder	0,- Euro	40,- Euro

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

\* Die Beiträge gelten bei Vorliegen einer Einzugsermächtigung. Mitglieder ohne Einzugsermächtigung erhalten eine Beitragsrechnung. Für den Beitragseinzug ohne Einzugsermächtigung wird eine Bearbeitungsgebühr von E 10,- erhoben.

**Bitte senden Sie den Aufnahmeantrag unterschrieben per Post an: (ab dem 01.04.2023)**

GfS Geschäftsstelle  
c/o Sylvie Schneider  
Sonnenhaldenstr. 37  
88142 Wasserburg  
Deutschland

Tel.: +49 8382 5040 497  
Mobil: +49 173 5307 116  
gs@gfs-hochseesegeln.com



oder <http://www.gfs-hochseesegeln.com/download/oeffentlich.html>

# Aufnahmeantrag zur Gemeinschaft für Seefahrt e.V.

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



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

## Ich beurteile meine eigene Segelerfahrung folgendermaßen:

- kaum/keine     nur Bodensee     auf See als Mitsegler     als Wachführer     als Skipper     ich bin seefest
- Mein Ehegatte oder Lebenspartner bzw. mindestens ein Elternteil ist bereits GfS-Mitglied.  
Die Beitragszahlungen sollen zusammengefasst werden.
- Ich bin noch in Ausbildung und weise dies durch beigefügte Bescheinigung nach.

Für die Beitragsabwicklung benötigen wir von Ihnen ein SEPA-Lastschriftsmandat zum Einzug von Mitgliedsbeiträgen und Aufnahmegebühr. Unsere Geschäftsstelle wird Ihnen das Formular nach Erhalt des Aufnahmeantrags zusenden. Sie können einen Aufnahmeantrag mit SEPA-Lastschriftsmandat von unserer Homepage unter <http://www.gfs-hochseesegeln.com/download/oeffentlich.html> herunterladen oder unter +49 7531 9592331 anfordern.

Ein Passbild für den GfS-Mitgliederausweis sende ich an die GfS-Geschäftsstelle unter [gs@gfs-hochseesegeln.com](mailto:gs@gfs-hochseesegeln.com).

## Ich wurde folgendermaßen auf die GfS aufmerksam:

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

Ich bin damit einverstanden, dass die vorgenannten Kontaktdaten zu Vereinszwecken durch den Verein genutzt und hierfür auch anderen Mitgliedern des Vereins (z. B. als Mitsegler auf einem Törn) weitergegeben werden dürfen. Mir ist bekannt, dass die Einwilligung in die Datenverarbeitung der vorgenannten Angaben Teil des Mitgliederverhältnisses und somit nicht widerrufbar ist. Ich bin weiterhin damit einverstanden, dass die Deutsche Bundespost meine eventuell geänderte Anschrift (z. B. durch Umzug) an die Geschäftsstelle mitteilt. (§4 Abs. 3 Postdienst-Datenschutzverordnung).

Ort und Datum

Unterschrift

Bei Minderjährigen wird die Unterschrift des Erziehungsberechtigten zusätzlich erbeten.

**WIR WÜNSCHEN ALLEN  
ALLZEIT EINE HANDBREIT  
WASSER UNTER DEM KIEL**





Spende und werde ein Teil von uns.  
**seenotretter.de**

OHNE  
DEINE  
SPENDE  
GEHT'S  
NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und  
Geschichten von der rauen See erleben:



**#teamseenotretter**



Spendenfinanziert