

Bericht Referat Öffentlichkeitsarbeit, Hans-Dieter Möhlhenrich

Tätigkeitsbericht Öffentlichkeitsarbeit BSVb 2010/11

Die Öffentlichkeitsarbeit stand im Zeichen des 100jährigen Bestehens des Verbandes.

1. Noch nach dem Seglertag 2010 wurde die Presse mit einer ausführlichen Nachberichterstattung Bodensee-Seglertag versorgt und dabei auch auf das kommende Jubiläum hingewiesen. Der Versand erfolgte an Fach- und Lokalpresse sowie den Hörfunk.
Wie jedes Jahr wurde ein Bericht des letzten Seglertages für das Jahrbuch erstellt und mit Fotos aufbereitet. Ebenso für die Homepage.
2. Im Winterhalbjahr wurde die Festschrift fertig gestellt und für den Druck vorbereitet. Da druckfertiges pdf geliefert werden sollten, war der Aufwand hoch, doch konnten die Druckkosten damit im geplanten Rahmen gehalten werden. Der Umbruch der Festschrift erfolgte in der Agentur Gnädinger. Textvorbereitung und Bildbearbeitung und Seitenkonzeption wurden von mir gemacht. Anfang Januar ging die Festschrift in Druck.
3. Begleitende Maßnahmen: Poster und Flyer, Logo. Diese wurden in Zusammenarbeit mit Annegret Lochbrunner gemacht. Sie entwarf dankenswerterweise auch das Logo für das Festjahr. Andy Lochbrunner kümmerte sich um den Druck der Poster und Karten.
4. Vorbereitung der Öffentlichkeitsarbeit für den Festakt. Presseeinladung, Vorberichte, anschließend Nachbericht usw. Außerdem wurden mehrere Varianten für den Versand an die Presse mit einem Text zum Jubiläum vorbereitet. Verschiedene Medien wurden auf Wunsch mit speziellen Texten und historischem Bildmaterial versorgt. Darunter Yacht Revue, Segeln und andere. Die Yacht forderte ebenfalls Material an. Ein Bericht war das Ereignis aber wohl leider nicht wert.
Vorbesprechung mit dem Festredner Dr. Schuhmacher.
5. Konzeption der Motivsegel für das Jubiläumsjahr. Besprechungstermine mit Vorstand und Agentur. Texterarbeitung und Layoutverabschiedung. Vergabe der Produktion.
6. Mitvorbereitung Beteiligung BSVb an der Bodenseewoche.
7. Entwicklung eines Pressekonzeptes mit R. Hallmann. Teilnahme für BSVb an der Pressekonferenz. Verteilung der Festschrift an Presse und Veranstalter der BW. Artikelbeitrag für Magazin der BW mit Fotos.
8. Entwicklung eines Konzepts für den Messeauftritt des BSVb mit HL Studer und Messe. Besprechung und Anpassung des Konzept. Die Umsetzung im schließlich realisierten Rahmen erfolgte von Hans-Luzius Studer.
9. Pressebericht zur Gründerregatta.
10. Pressebetreuung, Bilderversand, Anfragen und andere Routine.

Bericht Referat Regatta, Christoph Teufel

Das Jahr 2011 stand im Zeichen der 100-Jahr-Feiern des Bodensee-Seglerverbandes. So auch die Regatten anlässlich des Jubiläums.

Erstmalig war der BSVb Mitveranstalter der Bodenseewoche und vergab einen neuen Wanderpreis: die „Jubiläums-Team-Trophy“. Die Team-Trophy wurde sowohl beim Drei-Länder-Cup am Samstag, dem 14. Mai in Kressbronn-Gohren (RYC) als auch im Rahmen der Internationalen Bodenseewoche vom 26. bis 29. Mai in Konstanz ausgesegelt. Beide Regatten wurden in einer Gesamtwertung zusammengefasst. Gewinner des Wanderpreises ist 2011 der Ravensburger YC. Herzlichen Glückwunsch!

Eine weitere Jubiläumsregatta war die Jubiläums Jugend Regatta 100 Jahre BSVb im Rahmen der Internationalen Vorarlberger Landesmeisterschaft und Schweizer Punkte-meisterschaft 2011 (Optimist). Mit 164 Optimisten und 16 420ern kam ein beeindruckendes Feld zusammen.

Der BSBb dankt allen Vereinen und deren Helfer für die tolle Durchführung der Jubiläumsregatten.

Bericht Referat Fahrtsegeln, Wolfgang Maurer

Das vergangene Vereinsjahr stand ganz im Zeichen des 100-Jahr-Jubiläums. Im Rahmen dieses Programms veranstaltete der BSVb eine Sternfahrt zum WYC nach Friedrichshafen, der gleichzeitig sein 100-Jahr- Jubiläum feierte. Die Oldtimer-Schiffer Bodensee umrahmten mit ihren

Traditionsschiffen den festlichen Anlass, an dem leider die Fahrtensegler nur schwach vertreten waren.

An mehreren Diskussionsrunden mit den Clubvertretern kam das Thema Gästeliegeplätze zur Sprache. Auf Initiative eines sehr aktiven Fahrtenseglers wurden die Gepflogenheiten in diversen Häfen aufgelistet. Es stellte sich heraus, dass die Vergabe von Gästeliegeplätzen von den Hafenmeistern sehr unterschiedlich gehandhabt wird. Ebenso die Form der Rot/Grünen Tafeln ist bei weitem nicht einheitlich. Zu Diskussionen führt auch immer wieder die Frage, ob es sinnvoll und vertretbar ist, einen Gästeliegeplatz telefonisch reservieren zu lassen. In dieser Frage konnte bis dato keine einheitliche Stellung bezogen werden. Der BSVb ist immer wieder in Kontakt mit den sehr unterschiedlichen Hafenbetreibern. Es wird aber kaum gelingen, am ganzen Bodensee einheitliche Regelungen für die Vergabe und Bezeichnung der Gästeliegeplätze zu erreichen.

In verschiedenen Gesprächen mit Segelschulbetreibern wird immer wieder versichert, dass sie speziell auch die seemannschaftlichen Regeln und Verhaltensweisen vermitteln, obwohl dies in den offiziellen Fragenkatalogen zu den theoretischen Prüfungen nur am Rande aufscheint. Leider muss in der Praxis immer wieder festgestellt werden, dass der "Knigge" der Seemannschaft bei vielen unbekannt ist. Die Vereine sind angehalten, im Rahmen der Winterprogramme auch dieses Thema aufzunehmen.

Für die kommende Wintersaison wünsche ich allen einen guten Verlauf, auf dass wir wieder mit neuem Elan den nächsten Sommer genießen können.

Bericht Referat „Technik und Umwelt“ , Dr. H.L.Studer

Ein detaillierter Bericht über das massgeblich durch Funktionäre des BSVb mitgestaltete und getragene Programm „Blauer Anker“ wird durch den Umweltreferenten Hans Plaettner-Hochwarth erstellt.

Im Oktober 2005 wurde auf den Entnahmebereich der **Bodensee-Wasserversorgung** ein Attentat ausgeführt; ein Unbekannter hatte zwei Kanister mit Unkrautvertilgungsmittel versenkt. Aus den Aufzeichnungen der Ueberwachungskameras konnte der verwendete Bootstyp eruiert werden; der Täter konnte nicht ermittelt werden, obwohl lediglich 4 Boote des Typs auf dem Bodensee zugelassen waren. – Im ersten Quartal 2011 begab die BW Landesregierung einen Verordnungsentwurf in die Vernehmlassung, der eine Totalsperrung des bereits seit 1986 für Maschinenfahrzeuge gesperrten Uferbereichs vorsieht. Obwohl wir dem Schutz des lebenswichtigen Versorgungsguts Wasser höchsten Stellenwert einräumen, haben sich Verbände und Vereine gegen diesen Plan gewehrt. Neben anderen Aspekten besteht die nicht wegzudiskutierende Gefahr, dass diese Massnahme zum neuen Sicherheitsstandard für alle Entnahmebereiche werden könnte, d.h. dass die Aufsichtsbehörden der restlichen 15 Wasserwerke am See nachziehen, wodurch eine Reihe von weiteren Sperrbereichen entstehen könnte. Im weiteren sind wir der Ansicht, dass nach dem Vorkommnis von 2005 andere Teile des komplexen Netzes viel verwundbarer sind. Wir konnten unsere Haltung im Mitte Oktober 2011 nochmals vortragen. Die Entscheidung der Landesregierung von BW wird noch für 2011 erwartet.

In der zweiten Maihälfte bekamen wir von der Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee ISKB den lang erwarteten Vorschlag für eine **Novellierung der BSO** Bodensee-Schifffahrts-Ordnung. Der Schwerpunkt liegt beim Anhang C (Abgasvorschriften für Schiffsmotoren). Es wird eine Annäherung an die voraussichtlich 2014 in Kraft tretende Stufe 2 der Emissionsvorschriften der EU-Sportbootrichtlinie angestrebt, allerdings mit engeren Vorschriften für den Bodensee. Ueber eine neu entwickelte Kennzahl wird versucht, Ueber- und Unterschreitungen von Emissionswerten in einem gewissen Mass zu kompensieren und die Massenemissionsgrenzwerte festzulegen; durch die letzteren werden die Motorenleistungen nach oben begrenzt. Aufgrund des serienmässigen Technologiestands besteht im Bereich der Dieselmotoren für Segelfahrzeuge ein ausreichendes Angebot. Problematischer wird es im Bereich der Viertakt-Aussenborder, in welchem einige für Segelfahrzeuge und damit für den Ersatz von Zweitaktmotoren geeignete Modelle im aktuellen Stand nicht zulassungsfähig wären. Da diese Motoren zum Ersatz von alten Zweitaktmotoren wichtig sind, haben wir für eine Uebergangsphase bis 2014 um Erleichterungen nachgesucht, die im Rahmen der Realität liegen. – Wir hoffen, dass die Novellierung im Bereich der Ausrüstungen einige längst fällige Anpassungen bringt, z.B. die Legalisierung von Schwimmhilfen für Regattazwecke und deren Zulässigkeit auf Regattabegleitschiffen (Crew-Wechsel bei Match Races, Rettung von Jollenseglern). Zudem haben wir Anträge über realistischere Vorschriften betr. Mitführung von Ausrüstungsgegenständen auf Schiffen ohne Stauraum (Jollen, Katamarane etc.) gestellt. Die Stellungnahme auf unsere Eingaben wird für die nächste Zeit erwartet.

Zum 1.1.2012 wird die wasserrechtliche Erlaubnis zum Betrieb der **Schnellfähre** zwischen Konstanz und Friedrichshafen zur Erneuerung fällig. Wir vertreten die Ansicht, dass sich die am 25. Oktober

2000 erstmals erteilte Erlaubnis mit unterschiedlichen Fahrtsegmenten (kein Vorrang im Schnellfahrbereich) bewährt hat und in den Grundzügen nicht verändert werden sollte. Der BSVb freut sich über die konziliante Haltung der Schiffsführer und bedankt sich einmal mehr dafür. Aufgrund des nach wie vor defizitären Betriebs sucht die Betriebsgesellschaft neue Ansätze zur Kostenreduktion, u.a. durch Veränderungen der Fahrbereiche und Fahrgeschwindigkeiten. Es besteht ein Vorschlag, mittels welchem jährlich rund EUR 100'000.- an Treibstoffkosten eingespart werden könnten – eine Lösung, die auch die Emissionen und dadurch die Umweltbelastung reduzieren würde. Der BSVb und mit ihm die IWGB sind gegenüber diesen Plänen offen, werden jedoch allfälligen Ansätzen zur Erteilung des Vorrangs im Schnellfahrbereich entschieden entgegenzutreten. Dies gilt sowohl für den Linien- als auch für den Ausflugsbetrieb. – Da die zweite Phase des Versuchsbetriebs und deren Auswertung erst 2012 abgeschlossen werden können, wird die z.Zt. gültige Erlaubnis voraussichtlich provisorisch um ein Jahr verlängert. Wir stehen im Kontakt mit der Betriebsgesellschaft und werden den definitiven Antrag zur Stellungnahme erhalten.

Bericht Referat „Technik und Umwelt“, Hans Plaettner-Hochwarth

Alternative Treibstoffe für Bootsmotoren – Elektroantrieb für Boote:

Leider wird es immer mühsamer, RME in reiner Form auch auf dem deutschen Treibstoffmarkt zu finden, um seinen Bootsdiesels damit zu betreiben, denn nach wie vor darf ich behaupten, dass Biodiesel (nur für **RME=Rapsöl-Methyl-Ester** gilt diese Aussage) der idealste Dieselmotorkraftstoff für den motorbetriebenen Wassersport besonders am Bodensee ist. Hier zählt die wichtigste Eigenschaft dieses alternativen Diesels: *Die Ungiftigkeit*, die bisher von keinem anderen Treibstoff nachgewiesen werden kann. Selbst das E85 (85% Ethanol + 15% herkömmliches Benzin. Dieser Zusatz ist nötig, um die Zündeigenschaft herkömmlichem Benzin anzugleichen) ist zwar fast so nachhaltig aber durch die Beimischung von 15% Benzin wieder giftig. Mit Ethanol hat jedoch die Diskussion „Mobilität zu Lasten von Grundnahrungsmitteln“ begonnen, da in einigen Ländern dieser aus Weizen und Mais gewonnen wird. Wer seinen Bootsmotor weiterhin mit RME betreiben möchte, muss diesen nun per Kanister an einer der selten gewordenen RME-Straßen-Tankstellen besorgen. Ich besitze einen 900 Liter-Tank in meiner Garage, den ich nach Bedarf von meinem Treibstofflieferanten mit RME füllen lasse. Störungsfrei betreibe ich damit seit Jahren meinen Yanmar-Bootsmotor und meinen AUDI A6. Dass Biodiesel DER alternative Diesel-Treibstoff ist, beweist die Tatsache, dass seit 2004 fossilem Diesel fünf und seit Februar 2009 sieben Vol. % Biodiesel beigemischt wird. Wer den an Tankstellen ausliegenden und vom Bundesministerium für Umwelt heraus gegebenen Flyer „MEHR BIO IM DIESEL“ liest, wird sich wundern, darin unsere vor 10 Jahren von dort bekämpften Argumente pro RME wieder zu finden.....! Man sollte es nicht glauben, denn nun wird mit ähnlichen Argumenten der früher von offiziellen Stellen viel geschmähte Alkohol angepriesen, seit vor einem Jahr das Bundeskabinett beschlossen hat, dem Otto-Kraftstoff 10 % Ethanol beizumischen...!

Die Entwicklung auf dem Gebiet der Brennstoffzellen ist weiterhin zukunftsweisend und eilt, mit Riesenschritten voran, ist jedoch für den breiten Einsatz im Wassersportbereich immer noch nicht oder nur bedingt empfehlenswert. Vor allem die hohen Anschaffungskosten bremsen hier noch die Verbreitung. Es gibt aber bereits ein serienmäßig gefertigtes Brennstoffzellen-Sportboot, das die Firma Frauscher unter der Bezeichnung „Frauscher Riviera 600HP“ zum Kauf anbietet. Interessierte können im Internet unter www.sueddeutsche.de/auto/frauscher-riviera-hp-die-sonne-im-tank-1.460439 nähere Angaben darüber finden. Beachtenswert ist auch die Brennstoffzellen-Personenfähre „Alsterwasser“, die seit drei Jahren in Hamburg ihren regulären Dienst versieht. Unter www.hzwei.info/startseite_hzwei_magazin.phtml (in den Adress-Lücken ist ein Unterstrich zu schreiben!) ist im Internet ebenfalls sehr viel Interessantes über Brennstoffzellen zu finden.

Die Entwicklung der Elektromotoren für Sportboote ist ebenfalls zügig fortgeschritten. Forschungsbedarf besteht jedoch noch bei der Produktion von effizienten und umweltverträglichen Batterien. Natürlich stellt sich bei dieser Antriebstechnik auch die Frage: Woher kommt der Ladestrom? Bei von Atom- oder Braunkohlekraftwerken produziertem Strom wird die Umweltbelastung nur verlagert! Über Photovoltaikpaneelen aus Licht gewonnener Strom ist zwar mehr als umweltfreundlich, reicht jedoch kaum oder nur kurzfristig zum Antrieb eines Boots-Elektromotors. Bestenfalls kann der Komfortstrom an Bord damit gedeckt werden.

Nach der ersten, vor zwei Jahren in Konstanz eröffneten Erdgas-See-tankstelle wurde vor wenigen Tagen eine zweite in Gaienhofen eingeweiht. Zwei weitere sind am Obersee geplant. Damit soll ein Anreiz für den Betrieb von Ottomotoren auf Booten mit dem umweltfreundlichen „Bootsgas“ (Mischung aus Propan und Butan) geschaffen werden. Der BSVb begrüßt diese Entwicklung, obwohl bei

Segelbooten mehrheitlich Diesel-Innenborder eingebaut sind und Außenborder mit geringer Leistung von der Firma MIZU zwar für den Betrieb mit „Bootsgas“ umgebaut werden können, was jedoch ca. 3.000 Euro kostet (zurzeit bezuschusst die Gasfirma dies mit 500 Euro). Mit dem Gas aus roten Gasflaschen an Bord könnten diese betrieben werden, was jedoch eine Gasprüfung notwendig macht. Die von MIZU angebotenen Gasbetrieb-Umbaukits mit Bodenseezulassung BSO 2 für Motoren sind durch deren Größe nur für Motorboote von Interesse: Sie sind zurzeit für 5 Innenbordmotoren ab 3 – 8,1 Liter und 2 Außenbordmotoren mit jeweils 100 PS lieferbar. Die Preise dafür variieren zwischen 2.000 – 4.000 Euro.

Ich habe zu den Stellen der entsprechenden Forschung beste Kontakte und stehe gern jedem Interessenten für Fragen zur Verfügung. Wir bleiben auf jeden Fall beim Thema „alternative Treibstoffe und Antriebe für Boote“ am Ball und berichten!

„Blauer Anker“- „Blaue Flagge“:

Mit den beiden Umweltzertifikaten wurden auch in diesem Jahr 24 Hafenanlagen am Bodensee ausgezeichnet. Das Verhältnis 8 „Blaue Flaggen“ gegenüber 16 „Blaue Anker“ spricht am Bodensee auch dieses Mal für den revierspezifischen „Blauen Anker“. Anträge für weitere „Blaue Anker“ liegen vermutlich auch für 2012 vor. Konkurrenzdenken soll dabei jedoch nicht aufkommen, denn die Umweltarbeit muss auf beiden Seiten im Vordergrund stehen.

Eine besondere Anerkennung wurde dem Team des „Blauen Anker“ im Juli zuteil:

Am 20. und 21. Juli 2011 hatte der „Blaue Anker“ Besuch aus der EU. Vier Wissenschaftler aus den Teams der europäischen Projekte „SILMAS“ – Sustainable Instruments for Lakes Management in the Alpine Space – und „Ports propres – Les ports exemplaires“ aus Milano, Lyon und Langenargen kamen nach Rorschach, um sich über unser Programm „Blauer Anker“ zu informieren. In einer halbtägigen Sitzung wurde der BA im Detail vorgestellt und den Gästen sämtliche Unterlagen überreicht. Am zweiten Tag fand eine Besichtigung des Hafens Fussach-Schwedenschanze statt, bei welcher Gelegenheit die Teilnehmer die praktischen Auswirkungen des BA studieren konnten. Die Gäste waren beeindruckt darüber, dass am Bodensee ein so breit angelegtes, fachlich überzeugendes Programm betrieben wird und dies auf ehrenamtlicher Basis, nota bene ohne EU-Finanzierung. Das „Blaue Anker“-Team hat sich über diese Anerkennung wohl verdientermaßen gefreut.

Eine Bitte für die Zukunft unseres Wassersportes am Bodensee: *Benennen Sie auf jeden Fall einen Umweltbeauftragten* und beteiligen Sie sich mit Ihrem Club an einer der beiden Aktionen. Wir helfen Ihnen dabei! Umweltfreundlichen Wassersport zu betreiben ist das eine, dies auch nach außen zu tragen, das andere. Der alte Spruch gilt besonders in unserem immer wieder besonders hier am Bodensee ins Schussfeld geratenden Sport: „Tue Gutes und sprich darüber!“ - ZEIGE FLAGGE!

Der neueste Stand bei den Antifoulingfarben:

Wie in meinem Jahresbericht von 2009 veröffentlicht, haben wir eine Liste *irgarol* (Irgarol=Herbizid, das Wasserfauna nachhaltig negativ verändert!), *dichlorfluaniid-*, *tolylfuanid-*, *pyrithionkupfer-* und *pyrithionzinkfreier* Unterwasserfarben erarbeitet. Die drei letztgenannten chemischen Verbindungen stehen bezüglich ihrer Toxizität noch eine Stufe vor Dichlorfluaniid! Die Auflistung wurde zu Beginn des Jahres überarbeitet, nachdem wir neuerdings zwei Farben gefunden haben, die als Biozid *Zineb* enthalten (Zineb wurde in der Vergangenheit bei der Deutschen Bahn als Herbizid zur Vermeidung von Bewuchs der Gleisanlagen verwendet und ist seit Jahren ebenso, wie in der Schweiz verboten). Die aktuelle Liste steht in Form eines IWGB-Merkblattes zur Verfügung, ist auf der Homepage der IWGB (www.iwgb.net) abrufbar und wird zum Jahreswechsel wieder überarbeitet.

Unsere Arbeit in dieser Richtung wird vom Institut für Seenforschung in Langenargen sehr begrüßt, da man die von uns „geächteten“ Chemikalien bereits im Bodenseewasser nachweisen konnte. Für die Wasser-Flora und Fauna sind sie auch in Spuren gefährlich und im Trinkwasser mehr als bedenklich.

Frostschutzmittel:

Seit der Saison 2009 kann das beim Einwassern anfallende Frostschutzmittel an verschiedenen im IWGB-Merkblatt aufgeführten Stellen am Bodensee abgegeben werden. Dass dies keine übertriebene Maßnahme ist, zeigen ebenfalls die Messergebnisse des Instituts für Seenforschung, bei denen die im Glykol enthaltenen Korrosionsschutzmittel *Benzotriazol* und *Methylbenzotriazol* gefunden wurden. Es ist laut BSO verboten, die Wasser gefährdende Flüssigkeit

„Frostschutzmittel“ in den See gelangen zu lassen! Erfolge zeigten sich auch wieder in diesem Frühjahr im Ultramarin-Hafen: Dort wurden zu Beginn der vergangenen Saison über 500 Liter Gefrierschutzmittel vor der Einwässerung gesammelt und dem Recyceln zugeführt. Leider immer noch viel zu wenig!

Umweltfreundliches Betanken von Booten

Die seit der Saison 2008 angebotenen Tankvliese haben bereits mehrfach beim Betanken der Boote beste Dienste geleistet. Ein Tankvlies bindet bis zu 0,4 Liter ausschließlich Öl oder Treibstoff, aber kein Wasser. Seit diesem Jahr bietet die IWGB auch ein Notfall-Ölbindevlies mit Schwimmleine an. Damit kann übergeschwappter Treibstoff sofort von der Wasseroberfläche abgesaugt und ein größerer Ölteppich vermieden werden. Als Transport- und Reservebehälter für Treibstoff empfehlen wir den „*Rapidon 6*“, einen Kanister (Schweizer-Patent), der das absolut tropffreie Betanken ermöglicht. Durch die beiden, per Fingerdruck bedienbaren Lufteinlass- und Kraftstoffauslass-Ventile kann der Kraftstofffluss bei vollem Tank sofort gestoppt und somit ein Überlaufen verhindert werden. Von vielen Stellen (Wasserschutz-Polizei, Schifffahrtsämtern, den damit befassten Behörden und den meisten Wassersport-Clubs) wurden diese Aktionen sehr begrüßt.

Die Tücher und die Kanister sind bei den meisten Boots-Shops am Bodensee oder direkt über mich zu beziehen. Unsere, im Frühjahr 2010 an das Institut für Seenforschung in Langenargen gerichtete Anfrage, ob wir „Bioversal“ – ein flüssiges Ölbindemittel = biologisches Tensid – auch für den Gebrauch an Bord von motorisierten Booten als „Erste Hilfe“ bei kleinen Öl- und Treibstoffverschmutzungen empfehlen können, wurde negativ beschieden: Jeglicher Gebrauch von Tensiden belastet das Wasser zusätzlich und gehört in die Hände von Fachpersonal!

IWGB-Merkblätter:

Diese können über die IWGB homepage – www.iwgb.net - heruntergeladen werden.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

Hans Plaettner-Hochwarth, Allmendstrasse 17, D – 77971 Kippenheim,

Tel. 0049(0)7825/5037 – privat – , Fax 0049(0)7825/432907, handy 0049(0)171/7361626,

e-mail: hans@plaettner-hochwarth.de

Jahresbericht 2011 der Fachgruppe Yardstick. Hans Wittich

Obmann Fachgruppe Yardstick BSVb, Die Fachgruppe Yardstick hatte 2011 die anfallenden Anträge und Korrekturen in diversen Arbeitssitzungen, abendfüllend aufgearbeitet. Hatten das ganze Jahr wiederum regen E-Mail Verkehr und viele Telefongespräche, um in Einzelfällen schnell reagieren zu können. Dank Sachkenntnissen von Michael Blum, konnten wir auch in diesem Jahr, die YS-Wertungen der Jollen laufend ergänzen, was namentlich für die Yardstickszene am Untersee als nötig erscheint. An dieser Stelle möchte ich mich recht herzlich für die sehr aktive Mitarbeit bei meinen Kollegen bedanken. Auch vielen Dank an die Geschäftsstelle des BSVb Dieter Haertl und Jürgen Graf für die vielen prompten Einträge im Internet des BSVb.

Über 60 Neueinträge (noch nicht Registrierte, oder früher anders), Änderungen (auf Antrag) und Korrekturen (Boote welche nach YS Ausschuss neu bewertet werden mussten) wurden beschlossen und veröffentlicht im Internet des BSVb (nach Redaktionsschluss des Jahrbuches 2011).

Die 20 m2 Jollenkreuzer, welche nach unserer Ansicht nicht mit den Jachten bewertet werden dürften, da es sich eindeutig um Jollen handelt, werden wir im Auge behalten, nehmen an, dass die Veranstalter unsere Ratschläge befolgen.

Leider kann ich mich nur wiederholen mit den Aussagen aus früheren Berichten.

Wie aus dem Bodensee Jahrbuch 2011 ersichtlich, haben wir, auf Drängen und Fordern von Aktiven einige Neuerungen für die laufende Saison beschlossen, auch einiges wieder, was sich nicht bewährte, rückgängig gemacht. Nicht bewährtes aus 2011 werden wir sorgfältig prüfen und allenfalls, in Winterarbeit anfangs 2012 korrigieren müssen.

Aus dem BSVb Internet kann jeder laufend unsere Neueinstufungen, Änderungen bis jeweils Ende Mai, sowie die laufenden Korrekturen verfolgen. Bitten auch die Veranstalter, die Zeile Typ zu beachten, in der alle Boote bezeichnet sind, welche nach unseren Empfehlungen nicht mit den konventionellen Booten Kb, gewertet werden sollten, wie auch alle von der YSZ 80 und weniger.

Das bringt für moderne Racer und Sportboote unbestritten Vorteile. Wir sind nach wie vor bemüht, auch die ORC Werte, namentlich für Sportboote, in unsere Entscheide mit einzubeziehen, zudem wird die YS-Wertung für die „normalen“ Kb Boote wieder attraktiver.

In Anbetracht, dass YS keiner Formel unterlegen ist, flexibel und chancengerecht sein muss, auch laufend Anpassungsfähig sein sollte, haben wir auch 2011, auch auf Anregung aus der Szene, wie auch von Clubs und aus eigenen Beobachtungen und Ranglisten, Änderungen und Korrekturen vieler Boote vorgenommen.

Entscheidend für gerechtere YSZ ist nach wie vor die Mitarbeit der Clubverantwortlichen und der Regattaleiter, wie auch anderen kritischen Beobachtern, welche den YS-Ausschuss laufend über die Geschwindigkeitspotentiale bei 2 BF bei YS-Regattas informieren. Bitte mit gesegelter und berechneter Zeit.

In eigener Sache:

Dass die YS-Anträge über den Club laufen müssen, von dem dieser geprüft und dokumentiert wird, hat für uns in der Regel den Vorteil, dass eventuell eine weitere fundierte Meinung zur Entscheidung mithilft.

Für Neu-Anträge für Sportboote und Racer bitte den ORC-Messbrief beilegen, oder wenigstens zu den Segel m² die Masse im YS Antragsformular einzugeben; beim Gross: P und E, beim Vorsegel: A und B, beim Spie: SMV, SF und SL, Asym. Spinnaker: VL, AL, SMG und SF.

Die Anträge an die Fachgruppe YS müssen mit Empfehlungen über den Sportverantwortlichen des Clubs laufen. Ich bitte alle, diese per E-Mail an mich zu senden, damit auch die eventuelle, Rückfragen und die Beantwortung leichter fallen.

Die Beschlüsse werden dem Clubverantwortlichen möglichst per E-Mail zur Weiterleitung bekannt gegeben und im Internet des BSVb durch die Geschäftsstelle veröffentlicht; deshalb sollten die WFL vor jeder YS-Regatta die aktuelle YS-Liste im Internet konsultieren (www.BSVb.info).

Yardstick bitte nicht überbewerten, denn das Einstufen soll relativ einfach, ohne wissenschaftlichem Fundament, aber nach Leistungen gestuft und geändert und korrigiert werden können, dazu sind verwendbare Resultate der Veranstalter, Bodenseeyardstickbzogen, ausschlaggebend.

Nach meiner Meinung kann hochwertiges regattieren mit höheren Ansprüchen nur innerhalb einer vermessenen Einheits-Klasse angeboten werden und nur auf definierten Kursen.

YS bietet allen Regattawilligen, unkompliziert und kostenlos eine Möglichkeit, sich mit andern Booten zu messen, jedoch mit Vorbehalt.

Wir behaupten nach wie vor, dass es kaum ein gerechtes, genaues, chancengleiches Ausgleichssystem gibt, deshalb pflegen wir den YS des BSVb miteinander weiter, welcher sich auf Langstrecke, Midweekraces, YS Events auch für Jollen und Clubregattas nicht so schlecht bewähren konnte.

Aufruf:

Boote, die noch nicht vom Ausschuss des BSVb bewertet wurden und nicht im Internet des BSVb aufgeführt sind, oder eine andere Garderobe fahren, welche nicht der YS-Wertung entspricht, sollten nur „ausser Konkurrenz“ starten dürfen, oder als Unvermessene und nur auf der Einlaufliste, aber nicht in der Gesamt-Rangliste erscheinen, oder eben als Unvermessene.

Jeder Teilnehmer an YS-gewerteten Regatten müsste sich rechtzeitig um seine gültige YSZ kümmern und auch prüfen, ob die veröffentlichten Segelmasse in neuesten Internet-YS-Tabellen des BSVb noch zutreffen.

Gemeinschaft für Seefahrt, Fachabteilung für Hochseesegeln im BSVb, Präsident Hans-Roland Becker

Der Vorstand wurde im November 2010 durch die Mitgliederversammlung in Lindau für seine ordnungsgemäße Geschäftsführung entlastet und konnte somit seine Aufgaben für das Jahr 2011 planmäßig in Angriff nehmen.

Diese beinhalteten ein anspruchsvolles Törn-Programm für die BRIGANTIA (HR 48), welches von den Kanaren über die Kap Verden nach Angra dos Reis (Brasilien), Florianopolis (Brasilien), Santos (Brasilien), Angra dos Reis (Brasilien), Vitoria (Brasilien), Salvador (Brasilien), Horta (Azoren), Vigo (Spanien), Saint-Malo (Frankreich), London (UK), Cuxhaven, Kiel und zurück nach Neustadt führte. Hier wird sie im Winter 2011/2012 nach dieser 20.000 sm Reise umfangreich überholt.

Die moderne Ausrüstung, Funk, Satellitentelefon, NAVTEX, Kartenplotter sowie die professionelle AIS Anlage haben sich gut bewährt, wenn auch die Servicemöglichkeiten für die Elektronik und den hochentwickelten Schiffsmotor in Brasilien nicht immer gewährleistet waren. Diese Anlagen haben den Sicherheitsstandard der BRIGANTIA auf ein professionelles Niveau angehoben, das in der Sportschiffahrt seinesgleichen sucht.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen werden für die Sportschiffahrt zunehmend komplexer und verursachen einen nicht unerheblichen Arbeitsaufwand für die Funktionsträger des Vereins.

Das Törn-Programm 2011-2012 bietet als Höhepunkte eine große Anzahl von Ostsee-Törns. Einzelheiten sind aus unserer Internetseite www.gfs-hochseesegeln.com zu entnehmen.

Mit unserer 44ft. „BODAN“, die im Winterlager 2010/2011 umfangreich überholt wurde, sind wir nun zum zweiten Male (im Herbst/Winter 2011/2012) in den Kanaren und werden Ende März 2012 über Cádiz zurück ins Mittelmeer fahren. Dort wollen wir Fuengirola, Ibiza, Palma de Mallorca, Cagliari, Palermo, Riposto/Catania, Korfu, Kalamata, Lavrion, Skiathos, Kos anlaufen und in Antalya ins Winterlager gehen.

Neben der technischen Weiterentwicklung bei der Ausstattung, ist auch im Bereich der Weiterbildung von Skippern und Mitgliedern der Schwerpunkt auf Sicherheit fokussiert. Rettungsübungen mit dem FSD „Freiwilliger Seenotrettungs-Dienst e.V.“ unter realen Bedingungen, einschließlich dem Einsatz einer Rettungsinsel auf dem Bodensee, Manövertraining, Seminare über neues Seerecht, Elektrotechnik und Elektronik an Bord, Astronavigation und das richtige Verhalten bei Seefunkgesprächen im GMDSS-Verfahren haben das Wissen unserer Skipper und Mitglieder vertieft. Lehrgänge im „Ausbildungszentrum Schiffssicherung der Marine“ in Neustadt runden das Angebot ab. Die Ausbildung in Rechtsfragen wird zukünftig eine wichtige Rolle einnehmen, da neue Gesetzgebungen und Zollbestimmungen die Durchführung von EU übergreifenden und transatlantischen Törn-Planungen wie schon erwähnt, weiter verkomplizieren.

Mit der Mitgliedschaft der GfS bei Trans Ocean (TO) hat der Vorstand die weltweit ausgerichteten Törns mit zusätzlicher Planungssicherheit ausgestattet. Unsere Skipper haben auf den 3 GfS-zurückliegenden Törns sehr gute Beratung und Aufnahme durch die Trans Ocean Stützpunkte erfahren. Hierfür möchten wir uns recht herzlich bei TO bedanken.

Auch in diesem Jahr wurden wieder einige Veranstaltungen außerhalb des Törn-Programms unseren Mitgliedern angeboten. Neben einem Besuch der James Cook Ausstellung in Bern konnten unsere Mitglieder an einem Ski Wochenende im Bregenzer Wald, dem traditionellen Sommerfest in Kirchberg, der Hanse-Sail in Rostock und der Herbstwanderung in Bad Reuthe teilnehmen.

Die Jugend-Törns wurden gut angenommen und werden in 2012 wieder angeboten.

Neben dem Fahrtensegeln ist das Interesse an der Teilnahme von Regattaveranstaltungen kontinuierlich gewachsen. Diesem Trend trägt der Vorstand Rechnung und hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die ein entsprechendes Konzept erarbeitet hat. Im Jahr 2011 hat die GfS an den traditionellen Bodensee-Regatten und an einer Hochsee-Regatta teilgenommen.

Der Bekanntheitsgrad der GfS als Fachabteilung des BSVb nimmt in Deutschland, Österreich und der Schweiz weiter zu. Das rege Interesse an der Arbeit des Vereins wurde bei der diesjährigen Interboot wiederum deutlich. In angeregten Gesprächen konnten 43 neue Mitglieder für das Blauwassersegeln begeistert werden. Im Berichtszeitraum 2010/2011 ist der Mitgliederstand hiermit auf über 750 angewachsen.

Die Finanzlage des Vereins ist ausgesprochen solide und das Engagement der Mitglieder kann als vorbildlich bezeichnet werden. Der Unterzeichner wird den Mitgliedern der GfS auf der „Ordentlichen Mitgliederversammlung“ am 13.11.2011 von den Aktivitäten des BSVb berichten.

Ein Wunsch zum Schluss an alle Vereine des BSVb:

Als Fachabteilung für Hochseesegeln im BSVb bittet die GfS alle angeschlossenen Vereine um einen Hinweis in deren Internetauftritten www.gfs-hochseesegeln.com.

Gerne stellen wir uns als GfS in ihren Vereinen einmal persönlich vor. Ich freue mich über Ihren Anruf.