

# Bodensee-Segler-Verband (BSVb)

Verband der Deutschen, Österreichischen und Schweizer Segelvereine am Bodensee, Gegründet 1911

## Bodensee-Seglertag 2010

### Berichte der Vorstandsmitglieder und der Fachabteilungen

#### Regattaforum BSVb - Tätigkeitsbericht 2010

Christoph Teufel

1. Allgemeine Tendenz bei Regatten :Die große Anzahl an Regatten für Klassen und Yardsticksegler führt zu sinkenden Teilnehmerzahlen bei den einzelnen Veranstaltungen.
2. Gleichzeitig sind die Konzepte der „Schwerpunktregatten“ wie Rund-Um, Ost-West und Bodenseewoche, sowie die Jahresabschlussregatta „Sauerkraut“ in Öhningen/Untersee mit großen Feldern erfolgreich.
3. Eine Zusammenfassung von Klassen und eine Konzentration auf weniger Regatten, die eventuell auch mehrere Vereine zusammen ausrichten, könnte eine Möglichkeit sein, Veranstaltungsaufwand und Teilnehmerzahlen wieder in sinnvolle Korrelation zu bringen.
4. Jubiläumsjahr 2011: Die Bodenseewoche soll in die Planung des Verbandsjubiläums mit aufgenommen werden. Geplant ist u. a. ein Sonderpreis 100 Jahre BSVb. Für Jugendliche wird der YCB eine Jugendregatta vom 10.-11. September 2011 ausrichten. Zusagen für die Optis liegen aus Österreich und der Schweiz vor. Gespräche werden noch mit Bayern und BW geführt. Bis jetzt liegen die Teilnehmerschätzungen bei ca. 200 Optis. Name der Veranstaltung: Jubiläums Jugend Regatta, Untertitel: 100 Jahre Bodensee-Segler-Verband
5. Altnauer Tag- und Nachtregatta/Jahreswertung Yardstick : Es wird gemäß WR Segeln vorgegangen, danach ist keine Änderung der Jahreswertung durch den Auslober möglich. Anträge der Segler hätten direkt nach Bekanntwerden der Umstände beim Veranstalter, bzw. bei der Jury reklamiert werden müssen.

Im Jahr 2011 wird die Jahreswertung Yardstick Obersee nicht mehr ausgeschrieben.

#### Tätigkeitsbericht Ressort Öffentlichkeitsarbeit BSVb 2010 mit Ausblick 2011

Hans-Dieter Möhlhenrich

#### Tätigkeitsbericht Öffentlichkeitsarbeit BSVB 2009 und 2010 mit erstem Ausblick 2011

Im Bereich Öffentlichkeitsarbeit gab es mehrere Aktionen. Einige betreffen bereits das anstehende Jubiläum zum 100jährigen Bestehen des Verbandes.

1. Noch nach dem Seglertag wurde die Presse mit einer ausführlichen Nachberichterstattung Bodensee-Seglertag versorgt. Der Versand erfolgte an Fach- und Lokalpresses sowie den Hörfunk. Die Presse wurde eingeladen.
2. Wie jedes Jahr wurde ein Bericht des letzten Seglertages für das Jahrbuch erstellt und mit Fotos aufbereitet. Ebenso für die Homepage.
3. Die Aktion Hafenmeister des Jahres wurde mit D. Haertl vorbereitet. Die Auswertung erfolgte noch vor dem Seglertag.
4. Der BSVB ist bei der IWGB an der Erarbeitung einer Festschrift für deren 25jähriges Bestehen beteiligt. In mehreren Sitzungen wurde im Herbst 2009 eine Broschüre konzipiert. Ein erstes Layoutentwurf wurde von mir erarbeitet und vorgestellt. Im Winter begannen dann die Umsetzung der Broschüre (Umbruch, Layouten, Fotobearbeitung, Druckvorlagen und Druck, (Aufwand ca. 60 Stunden)). Die Broschüre wurde im Februar 2010 fertig und beim Jubiläum der IWGB vorgestellt. Sie wurde auch auf der Interboot 2010 verteilt.
5. 100 Jahre BSVB: Nach ersten Vorbesprechungen und Bildung einer Arbeitsgruppe Öffentlichkeitsarbeit 2009 ging es an die Umsetzung der Festschrift. Beiträge kamen von Tilman Kuner, H. J. Schuhmacher, H.L. Studer und mehrere weitere von mir. Aufgaben: Recherche, Fotos besorgen, Absprache mit der Grafikerin, Layout, Schreiben der Texte, Bildauswahl und Bildbearbeitung, bis zur Druckreife. Übergabe und Feinabstimmung mit der Grafikerin usw.

Gemäß Vorstandsbeschluss entstand eine Festschrift mit rund 80 Seiten. Sie ist druckfertig. Der Druck erfolgt im Dezember.

6. Konzeption Plakat 100 Jahre, Briefpapier und Einladungskarte in Zusammenarbeit mit Annegret Lochbrunner. Vorbereitung erster PR-Massnahmen für Festjahr 2011.

### **Tätigkeitsbericht Ressort Fahrtensegeln Wolfgang Maurer**

Eines der grossen Anliegen des BSVb ist nach wie vor die Liegeplatzfreigabe. In einer Briefaktion an die Hafengebtreiber der meisten Häfen haben wir auch dieses Jahr wieder für die Kennzeichnung von freien Liegeplätzen mit den bestens bewährten Rot/Grünen Liegeplatztafeln geworben. Jeder Liegeplatzinhaber soll seinen Platz mit der grünen Tafel auf "Frei" stellen, wenn er über Nacht fort bleibt. Die gleiche Aktion wurde auch auf der Homepage des BSVb unterstützt. Mit einem Link auf der jeweiligen Vereins- Homepage kann jeder Club mithelfen, unser Anliegen unter die Segler zu bringen. Aber nicht nur die Segler, sondern auch die Hafenmeister sind gebeten, diese Liegeplatzbewirtschaftung zu unterstützen.

In einer weiteren Aktion wurde zur Wahl des Hafenmeisters des Jahres aufgerufen. Auf der Homepage des BSVb, des IBMV und der IBN können alle Wassersportler elektronisch ihre Stimme abgeben. Der Preis wird am Bodensee-Seglertag vergeben.

### **Bericht Referat Umwelt und Technik Luzius Studer**

#### **Katamaranverbindung zwischen Konstanz und Friedrichshafen**

Diese Fährlinie ist nach wie vor stark defizitär. Die Betreiber suchen nach Möglichkeiten, die Betriebskosten zu senken. Dabei hat die Reederei nach unserer Kenntnis mit den Behörden die Frage diskutiert, ob auf den zweiten Schiffsführer im Cockpit verzichtet werden könnte. Die 2000 erteilte und per 1.1.2007 erneuerte „Wasserrechtliche Erlaubnis“ legt grosses Gewicht auf die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards. - Die Beurteilung eines entsprechenden Antrags obliegt im vorliegenden Fall der Wasserbehörde des LRA Konstanz, welche die Erlaubnis erteilt hat. Der BSVb und andere Seebenutzer müssten dann aktiv werden, wenn nach ihrer Beurteilung eine diesbezügliche Änderung der Erlaubnis zu einer kritischen Reduktion der Sicherheit führen würde.

Für den BSVb und andere Nutzerkreise ist die Erhaltung des Rahmens der heutigen wasserrechtlichen Erlaubnis wesentlich. Diese definiert drei Betriebsphasen, wobei die Katamarane im Schnellfahrbereich von max. 40 km/h keinen Vorrang haben. Wir werden diesen Standpunkt bei der anstehenden Erneuerung der Erlaubnis zu Ende 2011 vertreten müssen. Es hat sich zwischenzeitlich erwiesen, dass die bestehende Lösung für alle Beteiligten tragbar ist und dass die ursprüngliche Befürchtung, der Wegfall des Vorrangs im Schnellfahrbereich würde die Einhaltung des Stundentakts verunmöglichen, gegenstandslos ist. Der BSVb pflegt die Beziehungen zu den Schiffsführern der Reederei. – Die Erhaltung dieses, aus unserer Sicht wichtigen Zustands bedingt jedoch vonseiten aller Seebenutzer ein korrektes Verhalten gegenüber den Fähren. Diese Forderung gilt auch für uns Segler.

#### **Natura 2000 – Managementplan „Bodanrücken“**

Die Erarbeitung des Managementplans ist nach wir vor in Arbeit. Obwohl im ausgeschiedenen FFH-Gebiet auch für Wassersportanlagen ein Verschlechterungsverbot gilt, ist eine kritische Verfolgung des Fortgangs dieser Arbeit sehr wichtig. Wir sind dem LSV-BW dankbar, dass er diese Aufgabe im Sinne aller Bodensee-Segler wahrnimmt.

#### **Umweltschutz-Programm „Blauer Anker“**

Dieses durch die Internationale Wassersportgemeinschaft IWGB angebotene Zertifizierungsprogramm wird mit maßgeblicher, personeller und ideeller Beteiligung des BSVb betrieben. Stand und aktualisierte Informationen siehe Bericht des Umweltreferenten.

#### **Schutz archäologischer Fundstätten**

Wir haben anfangs Sommer darüber Kenntnis erhalten, dass die für den Bodensee und den Greifensee (Schweiz) zuständigen Archäologen gemeinsam einen Antrag zur Aufnahme als UNESCO-Weltkulturerbe gestellt haben. Ziel ist es, die am Seegrund lokalisierten Fundstätten zu erhalten und weiter zu erforschen; beim Bodensee soll es sich um 98 Stellen handeln. - Wir werden die Entwicklung verfolgen.

## 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 Dieselmotortreibstoff 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, außer durch Ethanol. 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 5 und seit Februar letzten Jahres 7 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 einer Woche das Bundeskabinett beschlossen hat, dem Ottokraftstoff 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 Brennstoffzellensportboot, das die Firma Frauscher unter der Bezeichnung „Frauscher Rivera 600HP“ zum Kauf anbietet. Interessierte können im Internet unter [www.bodenseeprojekt.de/brennstoffzellenyacht-schubert.pdf](http://www.bodenseeprojekt.de/brennstoffzellenyacht-schubert.pdf) nähere Angaben darüber finden. Beachtenswert ist auch die Brennstoffzellen-Personenfähre „Alsterwasser“, die seit zwei Jahren in Hamburg ihren regulären Dienst versieht. Unter [www.hzwei.info/0709/HZwei-Juli-2009.pdf](http://www.hzwei.info/0709/HZwei-Juli-2009.pdf) 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!

Obwohl vor zwei Jahren in Konstanz die erste Erdgas-Seetankstelle eröffnet hat und zwischenzeitlich auch die Zulassung am Bodensee bezüglich der Abgase im Betrieb mit Erdgas für einige Sportboot-Motoren vorliegt, ist es momentan bei dieser umweltfreundlichen Betriebsalternative für Ottomotoren etwas ruhiger geworden.

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 diesen beiden Umweltzertifikaten sind derzeit 24 Hafenanlagen am Bodensee ausgezeichnet. Das Verhältnis 8 „Blaue Flaggen“ gegenüber 16 „Blauen Anker“ spricht am Bodensee für den revierspezifischen „Blauen Anker“. Anträge für weitere „Blaue Anker“ liegen auch für 2011 bereits vor. Konkurrenzdenken soll dabei jedoch nicht aufkommen, denn die Umweltschutzarbeit muss auf beiden Seiten im Vordergrund stehen.

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 2008 veröffentlicht, haben wir eine Liste *irgarol-* (Irgarol=Herbizid, das Wasserfauna nachhaltig negativ verändert!), *dichlofluanid-*, *tolyfluanid-*, *pyrithionkupfer-* und *pyrithionzinkfreier* Unterwasserfarben erarbeitet. Die drei letztgenannten chemischen Verbindungen stehen bezüglich ihrer Toxizität noch eine Stufe vor Dichlofluanid! 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 und ist auf der Homepage der IWGB ([www.iwgb.net](http://www.iwgb.net)) abrufbar.

Unsere Arbeit in dieser Richtung wurde 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 vergangenen Saison 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! Erste Erfolge zeigten sich dieses Frühjahr im Ultramarin-Hafen: Dort wurden bereits über 400 Liter Gefrierschutzmittel vor der Einwasserung 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. Als Transport- und Reservebehälter für Treibstoff empfehlen wir den „*Rapidon 6*“, einen Kanister (Schweizer-Patent), der das absolut tropffreie Betanken ermöglicht. 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 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](http://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](mailto:hans@plaettner-hochwarth.de)

## **Jahresbericht 2010 der Fachgruppe Yardstick Obmann Hans Wittich**

### **Jahresbericht 2010 der Fachgruppe Yardstick.**

Die Fachgruppe Yardstick hatte 2010 die anfallenden Anträge und Korrekturen in 4 Arbeitssitzungen abendfüllend aufgearbeitet. Hatten das ganze Jahr auch regen E-Mail Verkehr und viele Telefongespräche, um in Einzelfällen schnell reagieren zu können. Dank Sachkenntnissen von Michael Blum konnten wir auch die YS-Wertungen der Jollen laufend ergänzen, was namentlich für die Yardstickszene im Untersee sehr sinnvoll 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 für die vielen prompten Einträge im Internet des BSVb.

Revolutionäres gibt es nicht zu berichten.

31 Neueinträge (noch nicht Registrierte, oder früher anders), 6 Änderungen (auf Antrag) und 15 Korrekturen (Boote, welche nach YS Ausschuss neu bewertet werden mussten) wurden beschlossen und veröffentlicht im Internet des BSVb, nach Redaktionsschluss des BSVb Jahrbuches 2010.

Über die 20 m2 Jollenkreuzer, welche nach unserer Ansicht nicht mit den Jachten bewertet werden dürften, da es sich eindeutig um Jollen handelt, haben wir nichts mehr vernommen, nehmen an, dass unser Ratschlag befolgt wurde.

Dass Änderungsanträge möglichst schon ab 1. Mai nicht mehr berücksichtigt werden, bis heute per 31. Mai des Jahres, wurde noch nicht beschlossen.

Leider kann ich mich nur wiederholen mit den Aussagen aus dem Bericht 2009.

Wie aus dem Bodensee Jahrbuch 2010 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 2010 werden wir sorgfältig prüfen und allenfalls, in Winterarbeit anfangs 2011 korrigieren müssen.

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

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

In Anbetracht, dass YS keiner Formel unterlegen ist, flexibel und chancengerecht sein muss, auch laufend anpassungsfähig sein sollte, haben wir auch 2010, 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 von auch anderen kritischen Beobachtern, welche den YS-Ausschuss laufend über die Geschwindigkeitspotentiale bei 2 BF bei YS-Regatten informieren. Bitte mit gesegelter und berechneter Zeit.

**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.**

In eigener Sache:

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 event. 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 das Sekretariat veröffentlicht.

Unsere Ratschläge bleiben generell wie für 2010 auch für 2011:

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, Bodensee-Yardsick bezogen, ausschlaggebend.

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

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 Midweekraces, YS Events auch für Jollen und Clubregattas nicht so schlecht bewähren konnte.

**Boote die noch nicht vom Ausschuss 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, und nur auf der Einlaufliste, aber nicht in der Gesamt-Rangliste erscheinen.**

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

Obmann Fachgruppe Yardstick BSVb  
Hans Wittich

Gottlieben 28. Oktober 2010

## **Bericht der Gemeinschaft für Seefahrt 2009-2010, Fachabteilung für Hochseesegeln im BSVb Präsident Hans Roland Becker**

Der Vorstand wurde im November 2009 durch die Mitgliederversammlung in Lindau für seine ordnungsgemäße Geschäftsführung entlastet und konnte somit seine Arbeit für das Jahr 2010 planmäßig aufnehmen. Diese beinhaltete, wie schon im Bericht 2009 angekündigt, die Umsetzung des anspruchsvollen Törn-Programms (die weiteste Nord-/Süd-Distanz in der Vereinsgeschichte) für das GfS-Flaggschiff BRIGANTIA (HR 48), welches von Neustadt über Göteborg(Schweden), Stavanger (Norwegen), Bergen(Norwegen),Trondheim(Norwegen),Bodö(Norwegen), Tromsö(Norwegen), Longyearbyen (Spitzbergen), Rejkjavik(Island), Horta(Azoren), Gran Canaria, Kapverden, nach Brasilien (dritte Äquatorüberquerung) segelte.

Für diese anspruchsvolle Reise wurde die „BRIGANTIA“ in Neustadt im Winterlager vorbereitet und ein Stromgenerator eingebaut, das Großsegel gegen ein neues, durchgelattetes Offshore-Segel ausgetauscht und zahlreiche Verbesserungsvorschläge der Mitglieder umgesetzt. Mit HR wurde zusätzlich konstruktiv über die Erfahrungen mit der HR48 im Dauereinsatz gesprochen. Diese wurden in den Wartungsplan mit aufgenommen.

Das Törn-Programm 2011-2012 bietet die folgenden Höhepunkte:

1. 11.12.2010 - 01.01.2011 Angra dos Reis - Florianopolis
2. 01.01.2011 - 22.01.2011 Florianopolis – Santos
3. 22.01.2011 - 05.02.2011 Santos – Angra dos Reis
4. 05.02.2011 - 19.02.2011 Angra dos Reis – Angra dos Reis
5. 19.02.2011 - 12.03.2011 Angra dos Reis - Vitoria
6. 12.03.2011 – 02.04.2011 Vitoria - Salvador
7. 02.04.2011 – 16.04.2011 Salvador - Salvador
8. 16.04.2011 - 07.05.2011 Salvador - Cabedello/Jerare
9. 07.05.2011 - 18.06.2011 Cabadello/Jacare – Horta/Azoren (vierte Äquatorüberquerung)
10. 18.06.2011 - 02.07.2011 Horta/Azoren - Pt. Delgada/Azoren
11. 02.07.2011 - 23.07.2011 Pt. Delgada/Azoren - Plymouth
12. 23.07.2011 - 06.08.2011 Plymouth – Guernsey
13. 06.08.2011 - 20.08.2011 Guernsey – London
14. 20.08.2011 - 03.09.2011 London – Cuxhaven
15. 03.09.2011 - 17.09.2011 Cuxhaven – Kiel
16. 17.09.2011 - 01.10.2011 Kiel - Neustadt /Jugendtörn

In einem Sonderprogramm wird in Zusammenarbeit mit „SIM Expeditions“ im Februar 2011 eine Kap Hoorn Umsegelung auf der SIM-eigenen 48ft Sloop „SV Santa Maria“ durchgeführt.

Mit unserer 44ft . „BODAN“ waren wir erstmalig im Herbst/Winter 2009/2010 in den Kanaren und werden dieses schöne und anspruchsvolle Segelrevier neben vielen attraktiven Mittelmeerdestinationen, die wir in 2011 ansteuern, im Winter 2011/2012 wieder anbieten. Im Einzelnen ist für die „BODAN“ der folgende Fahrtenverlauf geplant:

1. 02.04.2011 – 09.04.2011 San Giorgio –San Giorgio (Skippertraining)
2. 09.04.2011 – 16.04.2011 San Giorgio –San Giorgio (Skippertraining)
3. 16.04.2011 – 23.04.2011 San Giorgio –San Giorgio (SSS Prüfungstörn)
4. 23.04.2011 – 30.04.2011 San Giorgio –San Giorgio (SSS Prüfungstörn)
5. 30.04.2011 – 14.05.2011 San Giorgio –Split
6. 14.05.2011 – 28.05.2011 Split - Korfu
7. 28.05.2011 – 11.06.2011 Korfu – Lefkas
8. 11.06.2011 – 18.06.2011 Lefkas – Lefkas
9. 18.06.2011 - 02.07.2011 Lefkas – Ripoeto/Catania
10. 02.07.2011 - 16.07.2011 Riposto/Catania – Palermo
11. 16.07.2011 - 30.07.2011 Palermo – Malta
12. 30.07.2011 - 13.08.2011 Malta – Palermo
13. 13.08.2011 - 27.08.2011 Palermo – Cagliari
14. 27.08.2011 - 10.09.2011 Cagliari – Palma de Mallorca
15. 10.09.2011 - 24.09.2011 Palma de Mallorca – Ibiza
16. 24.09.2011 - 15.10.2011 Ibiza – Gibraltar
17. 15.10.2011 - 29.10.2011 Gibraltar – Cadiz
18. 29.10.2011 - 05.11.2011 Überholung
19. 05.11.2011 - 26.11.2011 Cadiz – Gran Canaria

20. 26.11.2011 - 03.12.2011 Gran Canaria – Tenerifa
21. 03.12.2011 - 17.12.2011 Tenerifa – Tenerifa
22. 17.12.2011 - 27.12.2011 Tenerifa – Gran Canaria
23. 27.12.2011 - 07.01.2012 Gran Canaria – Gran Canaria

Die Sunbeam 44 „BODAN“ wird im Winterlager 2010/2011 durch die Schöchlwerft generalüberholt, um dem Qualitätsanspruch der GfS gerecht zu werden.

Wie bei der Schiffsausrüstung, ist auch in der Weiterbildung von Skippern und Mitgliedern der Schwerpunkt auf Sicherheit und Seemannschaft fokussiert. In 2010 wurden Übungen mit der Rettungsinsel, zusammen mit dem FSD „Freiwilliger Seenotrettungs-Dienst e.V.“ unter realen Bedingungen auf dem Bodensee durchgeführt. Manövertraining, Feuerlöschübungen und das Verhalten im Seenotfall wurden unseren Skippern und Mitgliedern zur Wissenserweiterung angeboten. Lehrgänge im „Ausbildungszentrum Schiffssicherung der Marine“ in Neustadt rundeten das Angebot ab. Die zunehmende Komplexität in Rechtsfragen macht zusätzliche Ausbildungsangebote notwendig, da neue Gesetzgebungen und Zollbestimmungen die Durchführung von EU-übergreifenden Törnplanungen weiter verkomplizieren.

Die freundschaftliche Beziehung zur DGzRS konnte weiter vertieft werden. Die Beratung und Unterstützung bei der Gestaltung sicherheitsrelevanter GfS-Ausbildungsangebote seitens der DGzRS ist ein wertvoller Beitrag.

Die Zusammenarbeit mit der „Whale and Dolphin Conservation Society (WDCCS)“, die sich für Schutz und Erhalt von Walen und Delfinen einsetzt, hat sich mittlerweile etabliert. Auf Wunsch der WDCCS meldeten die Crews der GfS 2009/2010 die Koordinaten von gesichteten Tieren, u.a. Delfine, Pott- und Finnwale.

Die Neubesetzung des Jugendsprecher-Amtes, regelmäßige Jugendversammlungen und der Jugendtörn in der Ostsee haben zu einer Zunahme von Jugendmitgliedschaften geführt. 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 (die GfS ist nun seit 20 Jahren dort vertreten!) wiederum deutlich. In angeregten Gesprächen konnten 36 neue Mitglieder für das Blauwassersegeln begeistert werden. Im Berichtszeitraum 2009/2010 ist der Mitgliederstand auf 715 angewachsen, ein Beweis für das ansprechende und zeitgemäße Konzept des Vereins.

Im Juli 2010 hat die GfS das 40 jährige Bestehen mit ihren Mitgliedern und Freunden gefeiert. Über 200 Gäste konnte der Präsident in Schloss Montfort begrüßen. In Grußworten der Herren Haertl und Studer vom BSVb, H. Horstenkamp für die Stadt Lindau, W. Sturm für den Freiwilligen Seenotdienst, Herrn Seiter von der Ancora Marina an der Ostsee und schließlich Herrn Krogmann von der DGzRS wurden die seglerischen Leistungen der GfS und die Bedeutung für den BSVb herausgestellt. Im Rahmen des Festprogramms wurde in einer amerikanischen Versteigerung die ausgeweihte Flagge eines Seenotkreuzers zugunsten der DGzRS für 1400 € versteigert.

Der Ehrenpräsident Fred Sauermann hatte anlässlich des Jubiläums mit Gründlichkeit und Liebe zum Detail eine umfangreiche Vereinschronik zusammengestellt. Das nun vorliegende Werk, das allen dem BSVb angeschlossenen Segelvereinen kostenlos zugestellt wurde, führt durch vierzig Jahre Vereinsgeschichte. Der Inhalt zeigt u.a. auf, dass grundlegende Eigenschaften, die sich an Bord bewähren, auch in der Gemeinschaft dem Verein in wechselvollen Zeiten nützlich waren: Toleranz gegenüber Menschen anderer Meinung und unterschiedlichster Persönlichkeit, der Wille, negativen Tendenzen entgegenzuwirken, zu integrieren, nicht auszugrenzen und dennoch den Kurs im Auge zu behalten.

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 Mitgliederversammlung am 14.11.2010 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 auf die GfS [www.gfs-hochseesegeln.com](http://www.gfs-hochseesegeln.com).

Die Begeisterung, die vor vierzig Jahren einige Bodenseesegler bewogen hat, ihren Sport vom See auf die Weltmeere zu tragen, wollen wir heute wie damals als Fachabteilung für Seesegeln im BSVb an die Segelvereine der Region weitergeben. All diejenigen, die noch zögern, die Hochsee zu „erfahren“, möchten wir hierzu ermutigen.

### **Regatta Vereinigung Bodensee (RVB – vormals KRvAB)** **Vorsitzender Roel van Merkesteyn**

Die Regatta Vereinigung Bodensee (RVB) verwaltet und betreut alle Belange des internationalen Ausgleichssystems ORC am Bodensee. Seit 2010 neu, unter dem geänderten Namen **Regatta Vereinigung Bodensee**. Im Jahr 2010 wurden wieder 12 Regatten nach ORC ausgesegelt.

Zu den Aufgaben der RVB zählt die Festlegung und Umsetzung der ORC Klassen. Dabei die Vergabe von Messbriefen und Beratung und Unterstützung der Regattaveranstalter bei Ausschreibung, Durchführung und Auswertung der Regatten.

Auch im Jahr 2010, wurde wieder am bewährten, aber etwas vereinfachten ORC Club System festgehalten. Die Auswertung der Regatten erfolgt nach dem sogenannten „Tripple Number System“ – Offshore für Langstrecken- und Inshore für Up&Down Regatten. Das „Tripple Number System“ umfasst drei Korrekturfaktoren für Windstärken von 0-9 Knoten, 9-14 Knoten und mehr als 14 Knoten Wind. Dank der drei Faktoren ist die Auswertung so einfach wie bei Yardstick:

Faktor · gesegete Zeit = berechnete Zeit

Darüber hinaus schreibt die RVB eine Internationale Bodenseemeisterschaft für alle ORC- und Eintypklassen aus und führt diese gemeinsam mit den Vereinen durch. Dabei ist eine „**Internationale Bodenseemeisterschaft für Kurz- und Mittelstrecken**“ sowie eine „**Internationale Bodensee Langstreckenmeisterschaft**“ vorgesehen.

Für das Jahr 2010 wurde mit vollem Erfolg ein neues Wertungssystem eingeführt, dass die Regatten noch spannender und hochwertiger macht und mehr Gewicht und Anreiz auf die Jahreswertung lenken soll.

Neu dabei war das sogenannte „**RVB Final-Race**“ vom 18.-19. September 2010 als krönender Abschluss der Saison mit Vergabe der Jahrespreise, und einem festlichem Abendessen. Diese Veranstaltung fand mit freundlicher Unterstützung des **Yachtclub Bregenz** statt!

Die RVB hat bereits seit Jahren die **DSV-Jugendregel** übernommen. Diese besagt, dass das im Messbrief angegebene maximale Crewgewicht um 50 kg überschritten werden darf, wenn Crewmitglieder an Bord sind, die ihr 15. Lebensjahr nicht vor dem 1. Mai des laufenden Jahres vollendet haben.

Das zeigt, dass die KRV besonders um die Förderung und Unterstützung junger Segler bemüht ist.

Auch im Jahr 2010 wird für Neueinsteiger der erste **ORC-Club Messbrief kostenlos** von der Bodenseemessbriefstelle erstellt und abgegeben. Interessierte Eigner wenden sich bitte an:

**[www.regatta-vereinigung.com](http://www.regatta-vereinigung.com) oder [www.dsv.org](http://www.dsv.org)**

#### **Ergebnisse 2010:**

Internationaler Bodenseemeister Kurz- und Mittelstrecken wurde:  
GER 5778 – Mecki Messer, SCBo – Klaus Meckelburg

Internationaler Bodenseemeister Langstrecke wurde:  
GER 4959 – Ruthli, SMCF – Michael Overrath

Wir gratulieren den Gewinnern herzlichst.

Regatta Vereinigung Bodensee (RVB)  
Vorsitzender der Technischen Kommission

Pascal Kuhn