Sehr geehrte Damen und Herren,
werte Segelfreunde,

wenn ich hier und heute als Präsident des BSVb einen Jahresbericht, der zudem bezeichnenderweise - nomen est omen - als Arbeitsbericht bezeichnet wird, an die Delegierten - Versammlung abgeben darf, dann kann ich im Namen des gesamten Vorstands bestätigen: Wir, das Vorstands-Team des BSVb, wir haben in diesem Jahr tatsächlich sehr viel gearbeitet.

Lassen Sie mich meine Ausführungen in folgende Themenbereiche gliedern:

* Fahrtensegeln
* Regattasport
* Jugend
* Umwelt
* Interna - Bodensee Segler-Verband

Fahrtensegeln:

Das wohl zentrale Thema, das uns in diesem Segelsommer begleitet hat, wohl auch das schöne Wetter noch zusätzlich verstärkt, war die Gastliegeplatzsituation in den Häfen am deutschen und österreichischen Bodenseeufer. Viele Anrufe haben uns erreicht, viele Diskussionen, auch bei den Info-Gesprächen mit den Vereinspräsidenten hatten nur ein Thema: da muss man sich was überlegen, da müssen wir, da muss der BSVb für Lösungen sorgen.

Nun klar ist, der BSVb und damit wir alle, wir können keine freien Gastliegeplätze direkt am vordersten Steg, mit Wasser, Strom und Fernsehanschluss abends um 18 Uhr auch in der Haupt-Urlaubszeit anbieten, wir haben leider keinen Einfluss auf die Höhe der Gebühren, keinen Einfluss auf den Wechselkurs des Schweizer Franken, keinen Einfluss auf die Tatsache, dass am Wochenende sehr viel Motorboote vom Obersee in den Untersee fahren und dort die Gastplätze dicht machen, während nur wenige Segelboote in die Gegenrichtung unter den Brücken in den Obersee fahren.

Private - kommerzielle Reservierungs-Plattformen für Gastliegeplätze lehnen wir, auch in Abstimmung mit dem IBMV grundsätzlich ab. Unsere Hafen-Info Seite auf der Homepage kann sicherlich hier auch für den einzelnen Fahrtensegler sehr hilfreich sein, schon bei der Törnplanung zu sehen, welche Häfen wann ganz sicher überbelegt sind.

Unser ständiges Anmahnen an die Hafenbetreiber, die alt bewährten und wohl derzeit noch immer durch kein anderes Mittel zu ersetzenden grünen Tafeln entsprechend zu verwenden, kann vielleicht doch etwas bewirken.

Auch unsere Bemühungen um eine „Gute Seemannschaft“, durch unsere Broschüre für die Fahrtensegler mit den 10 Benimm-Regeln und auch durch umfangreich gestaltete Informationsheft für die Chartersegler, das mit sehr viel Arbeit und Zeitaufwand von Hans Plaettner-Hochwarth und Hans-Dieter Möhlhenrich ausgearbeitet wurde, können zu einem guten und respektvollen Miteinander der Fahrtensegler beitragen.

Besonders beim Info-Gespräch mit den Vereinspräsidenten, zu dem ich Mitte September in Staad eingeladen habe, wurde auch ganz offen und klar über mögliche Reservierungsmodelle für Gastliegeplätze diskutiert.

Für viele nach wie vor, und es sprechen auch viele Gründe dafür, ein absolutes Tabu-Thema. Ich denke jedoch, wir sollten über den BSVb dieses Thema nicht vollkommen au-

ßer Acht lassen, wohlwissend wie schwer jede Form einer Umsetzung werden wird, wohlwissend, dass eine Umsetzung in die Praxis vielleicht gar nicht möglich sein wird.

Aber auch mit der Zielsetzung, dass es für die in den Mitgliedsvereinen des BSVb organisierten Fahrtensegler in naher oder weiter Zukunft sehr angenehm sein könnte, eben nicht bei herrlichem Wind schon um 12 Uhr in einen auch dann bereits Überfüllten Hafen einlaufen zu müssen oder nach einer Langfahrt abends noch verzweifelt von einem in den nächsten Hafen fahren zu müssen, um vielleicht doch noch irgendwo einen freien Platz bekommen zu können.

Regattasegeln:

Einen großen, einen zentralen Themenblock widmeten wir beim Segler-Tag 2014 in Arbon der Regattaszene am Bodensee. Wir konnten ausführlich über die Ergebnisse aus Beratungen des von mir ins Leben gerufenen Regatta-Forums berichten.

Vorschläge, Richtlinien, Empfehlungen, wie wir die Qualität der Regatten verbessern können, wie wir den jahrelangen Trend von sinkenden Teilnehmerzahlen drehen können. Wir wollen versuchen, dem Regattasport am Bodensee wieder den Stellenwert zu geben, den die Sportart SEGELN auch verdient.

Wir haben über den BSVb Gütesiegel / Qualitätskriterien für die Regatten am Bodensee erarbeitet und vorgestellt, die Yardstick Kommission des BSVb unter der bewährten, umsichtigen Führung von Hans Wittich hat sich eine neue Geschäftsordnung gegeben, es wurden von der Yardstick - Kommission auch neue Hinweise, Empfehlungen und Definitionen zur Durchführung einer Yardstick-Regatta und für die Ermittlung und Vermessung von Segelflächen festgelegt.

Die Kontrollvermessungen bei Yardstick-Regatten, die auch in diesem Jahr mit großem persönlichen Einsatz unsers Ehrenpräsidenten Dieter Haertl und seinem Team durchgeführt wurden, zeigen gute Erfolge. Ich darf wohl behaupten, dass wir unser Ziel, über Kontrolle eine deutlichere Sensibilisierung für Fairness bei diesen Regatten zu bekommen, erreicht haben.

Viele, ausschließlich positive Rückmeldungen von Regattaseglern bestärken uns, diese nicht immer einfachen und direkt und unmittelbar evaluierbaren Bemühungen für Verbesserungen der Regatta-Szene am Bodensee fortzuführen. Vielleicht noch mehr die deutlich gerechtere Wertung nach ORC bekannt zu machen, noch mehr für die Zusammenlegung von Regatten zu werben, noch deutlicher auf die Qualitätskriterien für Regatten hinzuweisen.

Wenn die Qualität einer Regatta passt, dann gibt es jedes Jahr deutliche Zuwächse an Teilnehmern: Warum also nicht Regatten über mehrere Clubs zusammenzulegen, um gemeinsam eine tolle Veranstaltung mit eben sehr vielen Booten an der Startlinie zu bekommen?

Als gutes Beispiel dafür möchte ich erneut die Int. Bodensee Woche erwähnen, die von 16 Vereinen gemeinsam getragen wird und jedes Jahr steigende Teilnehmerzahlen zu verzeichnen hat.

Und es waren in diesem Jahr bereits 12 Vereine, die um die Wertung für die BSVb Jubiläums-Team-Trophy gesegelt sind und mit der Segler-Vereinigung Staad einen würdigen Sieger feiern konnten.

Über den BSVb haben wir die Bodensee Woche in diesem Jahr auch gewählt, um etwas Eigenwerbung für unseren Verband zu machen: wir haben alle Regattasegler, aber auch alle HelferInnen der Bodensee-Woche zu einem Einlaufbier eingeladen!

Jugend:

Es war sicherlich eine sehr große Herausforderung, eine weitere Einheitsklasse auf dem Bodensee aus der Taufe zu heben. Doch die Entwicklung der J70 zur neuen Bodensee Einheitsklasse hat alle Erwartungen deutlich übertroffen und hat dem Vorstand des BSVb, der von Anbeginn mit vollster Unterstützung hinter diesem wagemutigen Projekt gestanden ist, eine große Verantwortung von den Schultern genommen.

Dank dem enormen Einsatz von Christian Rau haben sich die fünf Regattaserien zur Bodensee-Meisterschaft bestens entwickelt. Wir können im nächsten Jahr bereits 25 - 27 Yachten, die am Bodensee beheimatet sind, an der Startlinie erwarten. Und wir können zunehmend auch mit Teilnehmern rechnen, die von anderen Revieren zu unseren bestens organisierten „Battles“ kommen.

Wenn man die vielen begeisterten Regattasegler bei den Wettfahrten der J70 Boote sieht, dann wird allen klar, dass die diesem großen Projekt zugrunde liegende Vision, die Jugend, den Nachwuchs, die kommenden Generationen beim Segel- und Regattasport und vor allem auch in den Vereinen zu halten, vollends aufgegangen ist.

Sehr wichtig und für mich als Präsident auch persönlich unabdingbar sind unsere zeitaufwendigen und nicht immer leichten Bemühungen für die Bodensee-Meisterschaften der OPTI und 420er Klasse.

Ich werde nicht müde zu betonen, wie wichtig das Thema Jugendarbeit für uns alle ist, da sind wir alle gefordert, hier nachhaltige Impulse zu setzen. Das sind wir dem Segelsport schuldig, das ist unser aller Verständnis, das ist unsere Verantwortung für die Zukunft der Vereine und um dem Segelsport, den ihm gebührenden Stellenwert in unserer Gesellschaft zu geben.

Umwelt:

Viel Energie und Zeitaufwand haben in diesem Frühjahr die Verhandlungen bezüglich der Festlegung der Vogelschutzgebiete am Bayrischen Bodensee-Ufer durch die Regierung von Schwaben im Rahmen der Umsetzung des Managementplanes NATURA 2000 erfordert. Jedoch, unsere gemeinsamen Bemühungen haben sich gelohnt

Nach vielen Besprechungen und Verhandlungen mit der Regierung von Schwaben, beharrlichem Bestehen auf nachvollziehbaren und belegbaren Daten und der Evaluierung von Notwendigkeit, Angemessenheit und Sinnhaftigkeit konnten wir in geschlossener Allianz mit dem IBMV einen guten und vertretbaren Kompromiss bzgl. der Ganzjahres- und Winter-Fahrverbote am Bayrischen Bodensee-Ufer erzielen.

Die Grenze der Ganz-Jahres Sperrzone in der westlichen Bucht von Wasserburg, auch als Nonnenhorner Bucht bezeichnet konnte mit einem gemeinsam getragenen Kompromiss für die Wassersportler nun doch noch entsprechend unseren Vorschlägen landwärts verlegt werden. Ein Kompromiss, der ein ausgewogenes Neben- und Miteinander von Naturschutz und Segelsport gewährleisten kann!

Unser Dank hier an Andi Lochbrunner, der mit viel Einsatz die Ruderführung bei diesen Verhandlungen übernommen hat und an RA Andi Loewe, der uns als unverzichtbarer „Segler-Anwalt“ zur Seite stand.

Der Managementplan „Bayrisches Bodensee-Ufer“ kann bei Interesse von der Geschäftsstelle des BSVb angefordert werden. Die Umsetzung der Sperrflächen-Verordnungen soll ab 2016 durch das Landratsamt Lindau erfolgen.

Sperrgebiet - Wasserentnahmestelle Sipplingen - keine Neuigkeiten kann ich über die, von Rechtsanwalt Dr. Andreas Löwe als Privatbeteiligter per 01.10.2014 eingebrachte Verfassungsbeschwerde beim Bundes-Verfassungsgericht Karlsruhe berichten.

Dieses letzte Rechtsmittel wollten wir ausschöpfen, um dann die Gewissheit zu haben, dass wir über den BSVb für alle SegelerInnen am Bodensee wirklich alles unternommen haben, um gegen diese, in unseren Augen völlig unsinnige und durch nichts zu rechtfertigende Sperrfläche aufzutreten.

Eine weitere generelle Segelverbotszone war auch im Mündungsbereich des neuen Rheins geplant. Auch hier wurden einer Einspruchsfrist von nur 4 Wochen, und dies auch noch in der allgemeinen Ferienzeit, nur einige Vereine um Stellungnahme gebeten.

Schon seit Jahrzehnten entstehen durch Geschiebeverfrachtungen vor der Mündung des Neuen Rheins in den Bodensee Untiefen, die sich auf Grund von wechselnden Fließgeschwindigkeiten des Rheins auch laufend ändern.

Da nun ein Segelboot landseitig des Seezeichens Nr. 86 auf Grund gelaufen ist, will die Bezirkshauptmannschaft Bregenz ein generelles Fahrverbot verfügen.

Dieses Verbot hätte zur Folge, dass der Mündungsbereich des Neuen Rheins in Zukunft ganzjährig nicht mehr von Segelfahrzeugen, unabhängig von dessen Tiefgang, unabhängig vom tatsächlichen Wasserstand, befahren werden dürfte.

Auch hier ein Willkür-Akt einer Behörde, überfallsartig, ohne Vernunft, als reine Anlassgesetzgebung und ohne die Eigenverantwortung von Seglern zu respektieren, auf alle Zeiten hinaus, eine weitere, generelle Fahrverbotszone errichten zu wollen. Es gibt unzählige Untiefen innerhalb der Seezeichen und wenn bei jeder dieser Untiefen sofort ein generelles Segelverbot erlassen wird, dann haben wir auf dem Bodensee schon bald mehr Verbotszonen und Verbotsschilder als in den Innenstädten.

Unter Führung des Vorarlberger Landes-Segel-Verbandes werden die BSVb - Mitgliedsvereine auch hier alle Schritte ergreifen, um diese geplante Sperrfläche für den Segelsport zu verhindern.

Interna - Bodensee-Segler-Verband

Über die Info-Gespräche, die uns an drei Abenden des Jahres rund um den Bodensee direkt zu den Vereins-Vorständen führen und die mit dem neuen Format eine erfreulich gute Teilnehmerzahl mit sich brachten, aber auch durch die Newsletter, sowie durch die neu gestaltete Homepage konnten wir in den vergangenen drei Jahren die Kommunikation deutlich verbessern.

Vielen Dank an dieser Stelle an unseren Geschäftsführer Jürgen Graf, der in sehr engagierter Weise das wichtige Bindeglied zwischen dem BSVb und den Mitgliedsvereinen, und den mehr als 22.000 Seglerinnen ist.

Wenn wir uns wirklich bemühen, die Kommunikation zu unseren Mitgliedvereinen mehr und mehr auszubauen, dann darf ich in der Gegenrichtung auch die entsprechende Kommunikation zum Verband einfordern: In der Art, dass wir um größtmögliche Fairness bei der Übermittlung von ehrlichen Mitgliederzahlen bitten, um die Bekanntgabe von E-Mail Adressen, über die wir die Vereine erreichen können und auch von deren Änderungen.

Auch die per Beschluss eines Segler-Tages verpflichtende Abnahme des Blauen Buches, des Int. Bodensee-Jahrbuches für jeden Liegeplatz-Inhaber zur Sicherstellung, dass wir diese für Fahrten- und Regattasegler gleichermaßen wichtige Broschüre noch länger umsetzen und zur Verfügung stellen zu können, gehört zu diesen Pflichten unserer Mitglieder.

Für die bessere Einpflegung der Mitgliederdaten in die BSVb-Datenbank haben wir eine zeitgemäße Überarbeitung und Verbesserung der entsprechenden Seite resp. Arbeitsmaske auf unserer Homepage in Auftrag gegeben.

Auch die tolle Präsenz des BSVb auf der INTERBOOT, mit einem großzügig gestaltetem Gemeinschaftsstand mit unseren Freunden vom IBMV und der IWBG sehe ich als einen

sehr wichtigen Grundstein für Kommunikation, für die Möglichkeit, um mit den SeglerInnen direkt in Kontakt zu kommen.

Herzlichen Dank an dieser Stelle an Luzius Studer, der gleichsam als Commodore die enorm aufwendige Organisation für die Platzgestaltung mit vielen interessanten Booten übernommen hat, herzlichen Dank an Hans Plaettner-Hochwarth und an Jürgen Graf, die während der ganzen Messezeit an unserem Stand für alle Fragen der SeglerInnen zur Verfügung standen.

Sensationell hat sich auch die Segler-Party entwickelt - vor drei Jahren haben wir über den BSVb erstmals dazu eingeladen, zu einem Segler-Treff am Samstag-Abend zum Messeausklang, hervorragend von Hans Plaettner-Hochwarth in Zusammenarbeit mit der Klassenvereinigung der 30m² Schärenkreuzer organisiert. Unser Stand wurde in diesem Jahr beinahe überrannt und die Lichter der Messehalle wurden erst zu vorgerückter Stunde gelöscht.

Die FIDS die „Foundation for Integrated Disabled Sailing“ hat mit langer Vorbereitung bei der INERBOOT auch zu einem zweitägigen Seminar eingeladen. Es war für unser Verständnis für den Stellenwert des Segelsports in der Gesellschaft keine Frage, dass sich auch der BSVb hier entsprechend einbringen wird. Mit Theo Naef, der auch beruflich mit der Integration von behinderten SportlerInnen in den Segelsport engagiert ist, konnte der BSVb hier einen sehr wichtigen Impuls setzen.

Vielen Dank an Theo Naef - das Thema “Inklusion von SportlerInnen mit körperlicher und geistiger Behinderung in den Segelsport“ bekommt in den Nationalen Verbänden - DSV, Swiss Sailing und ÖSV - einen immer größeren Stellenwert. Auch über den BSVb können und wollen wir hier versuchen, am Bodensee entsprechende Impulse zu setzen.

Mit dem Seglertag 2015 geht meine dreijährige “Dienstzeit“ als Präsident des Bodensee Segler-Verbandes zu Ende.

“Nichts wäre grausliger, als der Gedanke nur administriert zu haben“.

Es war für mich persönlich eine bewegte, eine spannende Zeit mit vielen Herausforderungen, mit den verschiedensten Projekten und Ideen für den Segelsport am Bodensee, deren Umsetzung wir versucht haben: Gemeinsam als ein gutes Team, das sich stets auch sehr freundschaftlich verbunden war.

Das Team, das ist der gesamte Vorstand des BSVb, das sind auch die Mitglieder des Beratenden Ausschusses mit Luzius Studer, Hans-Dieter Möhlhenrich, Hans Plaettner-Hochwarth, Christian Rau, Wolfgang Maurer, Hans Wittich mit seinem Team, Reinhard Heinl, unserem Ehrenpräsidenten Dieter Haertl und unserem Geschäftsführer Jürgen Graf.

Euch allen auch im Namen aller Delegierten zum Segler-Tag und damit im Namen aller Seglerinnen und Segler am Bodensee, herzlichen Dank für Eure Mitarbeit im Bodensee Segler-Verband und von mir persönlich, ein aufrichtiges DANKE SCHÖN für die gute Zusammenarbeit während der letzten drei Jahre.

Bedanken möchte ich mich auch bei allen Delegierten zum Segler-Tag und bei allen Vorstandsmitgliedern unserer Mitgliedsvereine, für die gute Zusammenarbeit, für den großartigen, ehrenamtlichen Einsatz für den Segelsport am Bodensee.

Markus B. Sagmeister

Präsident BSVb

2015-11-01

Jahresbericht 2015 Bodensee Einheitsklasse J70

Rückblick, Ist-Zustand und Ausblick

Die 2. Saison der Bodenseeeinheitsklasse begann Ende März mit einem ersten Training der Ligateams in Langenargen beim Yachtclub. Beide Überlinger Vereine, Friedrichshafen, Konstanz und von Tutzing der Touring Yacht Club waren mit dabei.
In der Woche nach Ostern war dann ein 4 tägiges Training der in der Liga vertretenen Clubs in Riva.
Am 3. Aprilwochenende fand das erste Battle in Lindau statt mit 20 Booten und super Windbedingungen. 14 Wettfahrten fanden statt und Teams aus Hamburg, Berlin und vom Starnberger See nahmen daran teil. Dort wurde allerdings teils unsportlich gesegelt, was zu einigen unschönen Schäden führte. Daraus wurden dann aber Konsequenzen für die weiteren Veranstaltungen gezogen und zum Beispiel Wasserschiedsrichter eingesetzt. Der Rest der Saison ging aber dann sportlich weiter.
Ende April war dann ein 5 tägiges Training mit dem schottischen Trainer Ruairihd Scott wieder in Riva am Gardasee. Mit 7 Booten und ca. 38 Seglern hatten wir eine lehrreiche Woche in Riva im dortigen Yachtclub.
Die weiteren Battles in Langenargen, Friedrichshafen, Bregenz und Konstanz waren immer gut besucht, zum Schluß waren 25 Boote aus allen 3 Anrainerstaaten, aus Bayern und Düsseldorf am Start. In der Jahreswertung sind 31 Boote geführt und das im 2. Jahr. Weitere Clubboote + Privatboote in Bregenz und Kreuzlingen kommen in der neuen Saison dazu.
Der Starnbergersee hat großes Interesse an weiteren gemeinsamen Trainings und Events. Das Miteinander von Alt und Jung bei den Battles ist außerordentlich und die gute gemeinsame Stimmung fällt sehr positiv auf. Auf der Bahn wird hart gesegelt, aber an Land ist alles wieder freundschaftlich. Klar zeigt sich, dass hier die jungen Leute, die Ihre Jollenkarriere beendet haben, eine Fortführung des Segelsports auf hohem Niveau betreiben können.
Am 7. November lädt das WYC Team alle J70 Segler, Teamchefs und Gönner zu einem J70 Abend nach Seemoos ins neue Clubhaus ein. Das soll zukünftig immer so sein, daß das letztjährige Siegerteam einlädt zur Pokalübergabe.
Den Winter über kann von November bis März jeden Monat eine Regatta in Monaco gesegelt werden. Die Boote können dort kostenfrei überwintern.
Nach Ostern werden wieder 2 Gardasee Trainings stattfinden und 5 Battles für 2016 in Lindau, Bregenz, Friedrichshafen, Kreuzlingen und Überlingen sind auch geplant.
Damit sind wir in allen 3 Anrainerstaaten ankekommen.

Die Organisationstruktur für das Handling einer Clubyacht hat in den meisten Vereinen am Anfang für kleinere und größere Diskussionen gesorgt. Alle Vereine haben hier Neuland betreten. Aber der Erfolg zeigt, daß es richtig ist. Diskussionen, ob die Anschaffung notwendig ist oder wie die Nutzung sein soll, wurden überall hart geführt.
Aber das große Interesse an den Clubbooten und Regatten hat alle Vereine darin bestärkt, daß es richtig war. Der demographische Wandel macht auch im Segelsport nicht halt und viele Vereine haben ein massives Problem der Überalterung, da Liegeplätze 30 und mehr Jahre an einzelne vergeben sind, das ist nun mal so, und die Jugend hat und sieht somit gar keine Chance.
Außerdem bringt die gemeinsame Bootsklasse die Vereine wieder zusammen.
Ein Rückgang der Teilnehmerzahlen bei Regatten findet bis auf wenige Ausnahmen weiter statt. Nur wenige Klassen schaffen hier Kontinuität.

Christian Rau
J70 Bodensee Einheitsklasse

Seglertag 2015 - Bericht Technik und Umwelt

1. Vogelschutzgebiet Bayrisches Bodenseeufer

Obwohl der Hauptpunkt unserer Kritik am Managementplan - die unzureichende statistische Basis für die Begründung von Maßnahmen - nicht korrigiert wurde, hat sich im Rahmen von Verhandlungen mit der Regierung von Schwaben ein Konsens ergeben. Die vorher "auf Vorrat" recht großzügig dekretierte Sperrung wurde als Resultat von intensiven Verhandlungen erheblich reduziert. Eine neue, ganzjährige Sperrzone wurde vor dem bestehenden Naturschutzgebiet "Wasserburger Bucht" fixiert. Eine bereits bestehende ganzjährige Sperrzone in der Reutiner Bucht wurde geringfügig verändert. Die weiteren Sperrzonen sind nur im Winterhalbjahr gültig. Die genannten Maßnahmen müssen nun durch das Landratsamt Lindau umgesetzt werden.

Das Vorgehensmuster von Regierung und NGO's war ähnlich wie im Fall Sipplingen: Bevor die Wassersportverbände von den Vorgängen überhaupt Kenntnis bekamen, hatten bereits mehrere "Runde Tische " stattgefunden. Nachdem die Wassersportverbände in der Regel nicht eingeladen werden,, appellieren wir an unsere Mitgliedsvereine, dem BSVb-Vorstand entsprechende Vorgänge so früh wie möglich zu melden. Nur so sind wir in der Lage, uns für unsere gemeinsamen Interessen einzusetzen.

Wir sind unserem Team Andi Lochbrunner (Federführung), Andy Löwe, Markus Sagmeister und Paul Minz für ihren wirkungsvollen Einsatz dankbar.

2. Sperrgebiet Wasserentnahmebereich BWV Sipplingen

Am Sachstand vom Herbst 2014 hat sich bis heute nicht geändert. RA Andreas Löwe hatte mit Datum vom 01.10.2014 beim Verfassungsgericht in Karlsruhe als letzte Instanz eine Verfassungsbeschwerde eingereicht. Nachdem bis anhin keine Stellungnahme vorliegt, besteht die Aussicht, dass die Klage die erste Beurteilungshürde überstanden hat. - Wir sind Andy Löwe für seinen qualifizierten Einsatz zugunsten der Freiheitsrechte der Sportschifffahrt dankbar.

3. Sachstand Waveboarding am Gnadensee

Die vom IBMV im Jahr 2014 aufgebaute und kommunizierte Kampagne hat gemäß der Beurteilung von revieransässigen Wassersportlern einige Verbesserungen gebracht. Probleme bereiten nach wie vor Motorbooteigner, die am Untersee keinen festen Liegeplatz haben und dadurch schlecht "erreichbar" sind. Kommerzielle Betreiber von Waveboarding und Tubing schaffen nach wie vor Belästigungen von Erholungssuchenden und Beeinträchtigungen von Flora und Fauna im Uferbereich. - Der IBMV wird in der kommenden Saison die intensivierte Seedienstpräsenz weiterführen und zudem das Problem exzessiver Lärmentwicklung in seinen Aufgabenbereich einbeziehen.

4. Bodensee-Schifffahrtsordnung

Die auf Anfang 2014 novellierte BSO hat im abgelaufenen Jahr keine wesentlichen Reaktionen hervorgerufen. Umweltmässig gewichtige Verbesserungen haben sich im Bereich der für die Segler nur indirekt

relevanten Otto-Einbaumotoren ergeben. Dank der durch die ISKB geschaffenen Kennzahl ("Wachter-Formel") steht heute für Neubeschaffungen und Ersatzmotorisierungen eine steigende Zahl von serienmäßigen Motoren zur Verfügung, die ohne zusätzliche Abgasmaßnahmen zulassungsfähig sind. Deren Emissionen von CO, NOx und HC werden um rund 80% reduziert!

5. Alarmierungssystem Rettungsdienste Bodensee

Immer wieder hat sich gezeigt, dass die Alarmierung der Rettungsdienste im Seenotfall stellenweise nicht funktioniert. Der kritischste uns bekannte Fall ist der Untergang einer Motoryacht mit 12 Personen an Bord im Juni 2011. Der zufälligen Entdeckung und dem tatkräftigen Verhalten der Crew der SY "Nils" ist es zu verdanken, dass die schiffbrüchige Besatzung wirklich im letzten Moment aus dem 17° kalten See gerettet werden konnte.

Zur Verbesserung der Alarmierung- und Rettungsmöglichkeiten, aber auch angesichts neuer potentieller Gefahrenherde (z.B. die durch die BSO definierte Radarfahrt im Nebel) wurde zwischenzeitlich eine Vereinbarung über die Nutzung des Schiffsfunks am Bodensee geschaffen. - Die DLRG hat es sich zur Aufgabe gemacht, den Stand der bestehenden Alarmierungssysteme am Bodensee zu untersuchen und Vorschläge für ein verbessertes, möglichst einheitliches System zu erarbeiten. Der nächste Schritt wird es sein, noch vor Ende Monat an einer Sitzung aller DLRG-Sektionen am Bodensee einen Vorgehensvorschlag zu verabschieden. In der Folge werden weitere Rettungsdienste ebenso wie die zuständigen Behörden kontaktiert, um aktualisierte und standardisierte Abläufe und Verfahren zu schaffen.

Der Dachverband IWGB begrüßt diese Bestrebungen zur Verbesserung des Sicherheitsnetzes am Bodensee, die im Notfall jedem einzelnen Wassersportler nützen. Er wird sich - soweit dies möglich ist - an den Arbeiten beteiligen und die Wassersportverbände einbeziehen, sobald konkrete Fakten vorliegen.

20.10.2015
H.L. Studer

Alternative Treibstoffe für Bootsmotoren:

Über reinen Biodiesel der 1.Generation (**R**ME = **R**apsöl-**M**ethyl-**E**ster oder FAME = englisch: **f**atty-**a**cid-**m**ethyl-**e**ster) möchte ich an dieser Stelle nicht mehr berichten, da er fast nirgendwo mehr getankt werden kann, weil die volle Besteuerung den Preis wesentlich über den von fossilem Diesel getrieben hat. Ich selbst habe zwar noch eine Quelle und kann deshalb aus Überzeugung meinen Yanmar-Bootsdiesel immer noch mit dem umweltfreundlichen RME betreiben. Auch mit meinem AUDI A6 fahre ich (jetzt 180.000 Biodiesel-Kilometern) störungsfrei mit dem alternativen Treibstoff.

Nun möchte ich versuchen, mit einem Gerücht unter den Wassersportlern aufzuräumen:

Dem „normalen“ Diesel wird durch das Biokraftstoffquotengesetz der Bundesregierung seit 2004 5% und seit 2009 7% RME Biokraftstoff ***verpflichtend*** beigemischt. Seit 2009 ist die „B7-Kraftstoff-Norm“ (DIN 51628) in Kraft getreten.
Da der Zusatz von 7% Biodiesel ***gesetzlich gefordert*** wird, dürfte zumindest in Deutschland kein „biodieselfreier“ Diesel - entgegen verschiedener Gerüchte - mehr zu bekommen sein. Dies wurde mir von etlichen kompetenten Stellen auch bestätigt.

Die durch Mikroben (Pilze, Bakterien, Hefen) verursachte Verschlammung in den Tanks ist ein altbekanntes Problem, das auch schon früher bei reinem fossilem Diesel aufgetreten ist. Der Hauptgrund für diese ärgerliche Schlammbildung ist Wasser im Tank, denn nur im Wasser können die Mikroben existieren, die sich dann von Kohlenwasserstoffen ernähren und vermehren.
Ebenso ist es nicht klar und wissenschaftlich erwiesen, ob im Blend Biodiesel der Effekt einer „Verschlammung“ im Tank verstärkt wird. Auf jeden Fall ist er nicht der Auslöser des Problems.

Dem Tankinhalt zugegebene Biozide, die im Handel unter verschiedenen Namen angeboten werden, töten die Mikroben zwar ab, aber die Biomasse - also der Schlamm - bleibt im Tank und verstopft weiterhin die Filter. Außerdem kann auch hier eine gewisse Resistenz auftreten, ähnlich wie bei Antibiotika. Aus diesem Grund verwenden die Mineralölunternehmen nach Möglichkeit keine Biozide. Um eine Tankreinigung alle drei bis fünf Jahre kommt man ohnehin nicht herum. Die beste Möglichkeit, Mikrobenbefall zu verhindern, ist eine regelmäßige Entwässerung des Tanks, oder den Tank gegen einen kleineren auszutauschen. Ohne freies Wasser können die Mikroben nicht leben. Übrigens: Da Biodiesel wesentlich mehr Wasser hygroskopisch binden kann als fossiler Diesel kommt es hier nur selten zu Mikrobenwachstum, weil man dabei fast nie freies Wasser findet.

Biodiesel-Polymere haben mit Mikroben nichts zu tun. Sie sind ein Alterungsprodukt, das z.B. durch Oxidation und hohe Temperaturen (im Sommer im Tank) hervorgerufen werden kann. Dagegen helfen keine Additive, nur eine Tankreinigung. Es ist nicht bekannt, dass es vermehrt zur Bildung von polymeren Ablagerungen in Tanks kommt, seit Biodiesel zugemischt wird…

Zudem war bereits ab 2004 dem fossilen Diesel 5% Biodiesel beigemischt, was nicht deklariert werden musste. Es ist nicht nachvollziehbar, dass durch die Erhöhung des Biodieselanteils um 2% plötzlich die monierte Verschlammung stattfindet.

Zwischenzeitlich ist der „Bio“-Diesel der 2. Generation so genannter CARE-Diesel auf dem Markt: Es handelt sich dabei im Gegensatz zum Rapsöl-Methyl-Ester um reine Kohlenwasserstoffe. Die Ausgangsmaterialien sind Fette und Öle auf pflanzlicher oder tierischen Basis, frisch oder gebraucht.

Beim CARE-Diesel handelt es sich vermutlich um hydrierte Triglyceride, also Fette und Öle auf pflanzlicher und tierischer Basis, frisch oder gebraucht. Durch Hydrierung werden die Fette bei hoher Temperatur und hohem Druck mit Wasserstoff um-

gesetzt, dabei bilden sich gesättigte Kohlenwasserstoffe. Das freigesetzte Propan dient als Heizgas zur Energiegewinnung. Bei der Raffinerie „Neste Oyj“ aus Finnland werden diese entstandenen langkettigen Kohlenwasserstoffe noch isomerisiert, da verzweigte Kohlenwasserstoffe bessere Kälteeigenschaften haben.

ARAL ist meines Wissens bisher die einzige Mineralölgesellschaft, die mit ihrem *ARAL Diesel ultimate* eine Beimischung von 7% CARE „Bio“-Diesel an die Tankstellen bringt.

Reiner CARE-“Bio“-Diesel, der ebenso umweltfreundlich und nachhaltig wie der RME ist (Wassergefährdungsklasse I), wird nur vereinzelt an Tankstellen angeboten und der Preis dürfte um Einiges über dem momentan Preis für fossilen Diesel liegen. Einer der wenigen Vorteile des CARE-„Bio“-Diesels gegenüber RME ist eine wesentlich höhere Lagerstabilität, da er ausschließlich aus gesättigten Kohlenwasserstoffmolekülen besteht und somit keine Polymerisation stattfinden kann.

Eine Alternative bezüglich der Verschlammung ist dieser „Bio“-Diesel jedoch aus den oben angeführten Gründen auch nicht.

„Blauer Anker“ – „Blaue Flagge“:

Mit den beiden Umweltzertifikaten wurden auch in diesem Jahr 27 Hafenanlagen am Bodensee ausgezeichnet (Von einem Hafen wurde der Antrag für den „Blauen Anker“ wiederum nicht eingereicht, da er unsere Auflagen - Erneuerung der Steganlage - noch nicht erfüllen konnte. Sobald dies der Fall ist, kann er sich erneut bewerben – bei einem weiteren Hafen konnten durch Personalwechsel in der Hafenverwaltung die Anträge nicht fristgerecht eingereicht werden – dafür konnten wir eine neue Hafenanlage erfolgreich zertifizieren.) Das Verhältnis 8 „Blaue Flaggen“ gegenüber nunmehr 19 „Blaue Anker“ spricht am Bodensee auch dieses Mal für den revierspezifischen „Blauen Anker“. Anträge für weitere „Blaue Anker“ werden 2016 gestellt. Konkurrenzdenken - „Blauer Anker“ contra „Blaue Flagge“ - soll dabei jedoch nicht aufkommen, denn die Umweltarbeit muss auf beiden Seiten im Vordergrund stehen.

Wie im letzten Jahr gilt die 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!**

Umweltfreundliche Unterwasserfarben:

Die Liste der für den Bodensee geeigneten Unterwasserfarben ohne die Biozide ***Triazin, Irgarol, Dichlofluanid, Tolylfuanid, Pyrithionkupfer, Pyrithionzink*** *oder* ***Zineb*** steht in Form eines IWGB-Merkblattes zur Verfügung und ist auf der Homepage der IWGB (www.iwgb.net) abrufbar. Sie wird zum Frühjahr erneut überarbeitet.

Alle oben erwähnten Chemikalien zählen zu den „Herbiziden“. Sie sind für die Wasser-Flora und Fauna auch in Spuren gefährlich und im Trinkwasser mehr als bedenklich. Sie werden jedoch NOCH toleriert, bis sie nach Prüfung durch das Reach-Programm der EU wahrscheinlich verboten werden, was für die Anwendung in der Landwirtschaft bereits teilweise erfolgt ist).

Da wir auf die Meldungen der Farbenhersteller und die zur Verfügung gestellten Sicherheitsdatenblätter angewiesen sind, existieren eventuell auch noch weitere Farben im Handel, die unsere Kriterien erfüllen. Falls jedoch von Händlern Farben empfohlen werden, die nicht auf unserer Liste aufgeführt sind, sollte man den Aufdruck der Farbengebinde beachten, denn oft sind im Kleingedruckten ein oder mehrere der oben aufgeführten Biozide neben einem Kupferanteil deklariert.

Kupferbeimischungen allein genügen bei der Wasserqualität des Bodensee vollauf, um einen größeren Bewuchs des Bootsrumpfes zu verhindern.

Frostschutzmittel:

Auch zu Beginn der Wassersportsaison 2015 konnte das beim Einwassern anfallende Frostschutzmittel an verschiedenen im IWGB–Merkblatt aufgeführten Stellen am Bodensee abgegeben werden. Dass diese von uns empfohlene Aktion keine übertriebene Maßnahme ist, zeigen die Messergebnisse des Instituts für Seenforschung in Langenargen 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 400 Liter Gefrierschutzmittel vor der Einwasserung gesammelt und dem Recyceln zugeführt. Leider immer noch viel zu wenig!

Umweltfreundliches Betanken von Booten:

Auch auf unserem diesjährigen gemeinsamen (IWGB, BSVB, IBMV) INTERBOOT-Stand haben wir wieder für die *IWGB-Tankvliese* und den *„Rapidon 6"*-Kanister geworben

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. Die IWGB bietet 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.

Seemannschaft:

Das bekannte DIN A4-Blatt „Seemann, im sicheren Fahrwasser ist, wer…" und das Kartenspiel „Mitmachen – Seemannschaft zeigen – und Spielen" wurde erneut gedruckt bzw. gefertigt.

Die bereits am letzten Segler-Tag angekündete „Bord-Broschüre für Charterboote" wurde in den Druck gegeben und zu Beginn der Saison den Charterfirmen am Bodensee zusammen mit den Kartenspielen kostenlos angeboten. Fast alle der in der IBN 3/2015 aufgeführten und angeschriebenen Firmen haben sich an der Aktion beteiligt. Nun kann man nur hoffen, dass sich dies positiv auf das Verhalten der Charter-Crews auswirkt.

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 2015 der Fachgruppe Yardstick.

Vorab, vielen Dank meinen Mitstreitern für die tolle Zusammenarbeit innerhalb der Fachgruppe Yardstick.

Aus meiner Sicht sind wir eine recht schlagkräftige, zeitnahe Truppe geworden. Der Ausschuss kam wiederzu diversen Arbeitstreffen in Gottlieben und Bregenz zusammen.
Am effizientesten sind für uns Anträge welche per E-Mail an uns gestellt werden. Diese können wir direkt in unserem Gremium weiterreichen, von allen vorbereitet, und in diversen, abendfüllenden Arbeitssitzungen diskutiert und beschieden werden.

So kommen dann Neueinträge, Änderungen und Korrekturen umgehend und zeitnah ins Internet. Allerdings müssen wir noch immer einige Anträge zurückgeben, weil die Einschätzung und Empfehlung eines im Verein Sportverantwortlichen fehlten, manche davon sind heute noch anhängig.

Die Zahl der vom Ausschuss bearbeiteten Fälle hielt sich mit 54 Neueinträgen und 15 Änderungen im Rahmen des letzten Jahres. 26 Korrekturen wurden zusätzlich vom Ausschuss beschlossen und postwendent im Internet veröffentlicht.

In den letzten Tagen sind noch einige Anträge eingetroffen, wir erwarten vor dem Event Regatta der Eisernen wiederum noch ein paar Nachzügler.

Wir müssen aber auch feststellen, dass noch nicht Alle unsere Definitionen kennen:

- Neu: noch nie im BSVb Yarnstick bewertet oder vom Klassenboot zum Einzelboot gestuft werden, mit offiziellem Antragsformular über den Club. Diese werden über das ganze Jahr bearbeitet und im Internet laufend veröffentlicht.
- Änderungen (änd.): müssen auch mit offiziellem Antragsformular über den Club eingereicht werden und dürfen nur bis Ende Mai des Jahres von uns bearbeitet werden.
- Korrekturen (korr.): werden das ganze Jahr vom Ausschuss eingebracht und über BSVb.info\Yarstick veröffentlicht.

Auch die freiwillige Selbstdeklaration der erweiterten Segelgarderobe und Modifizierung der Boote zu höheren Leistungen, hielt sich in Grenzen, ist jedoch eine absolute Bringschuld.

Die Empfehlung des Club Verantwortlichen hilft uns in einigen Fällen, namentlich bei Einzelbooten (Eib) zur besseren Einschätzung.

2015 kam leider kein Regattaforum zu Stande, wo wir mittels konstruktiver Kritik unsere Systematik noch verfeinern könnten. Nur durch negative Erfahrungen aber auch Hinweise von außen, Regattaleitern und aufmerksamen Teilnehmern,- auf die wir sehr angewiesen sind, können wir Korrekturen gezielter erarbeiten.

Wir wurden auch zu Stellungnahmen aufgefordert: z.B. vermessen der Segel nach Regatten.

Unser Hinweis: Kontrollvermessungen müssen in der Ausschreibung aufgeführt werden.

Konstruktionsklassen wie Schärenkreuzer, 45 iger, 75 iger, die Meterklassen und weitere, haben alle ihre unterschiedlichen Segelgrössen, deshalb fehlen diese auch bei in unseren Tabellen. Gleiches gilt aber auch für die älteren Einheitsklassen!

Wer grössere Segel welche den Klassenvorschriften widersprechen, bei YS-Regatten einsetzt, muss diese deklarieren. In der Regel wird dann daraus ein Eib und hat damit keinen Anspruch auf die YSZ der Klasse.

Nach wie vor ist die Wertung nach YS, namentlich für die vielen Feierabendregatten, Einhand- und Langstreckenregatten sehr beliebt. Voraussetzung einer Beteiligung ist die Bodensee-YS Zahl, DSV- und Yardstickzahlen anderer Seen können und dürfen nicht angewendet werden, da die Yardstickzahlen auf jedem größerem Gewässer eine individuelle Entwicklung durchlaufen haben.

Oft werden Stimmen laut, dass Segler Segel führen, welche die maximalen YS- BSVb-Tabelleneinträge in den Segelgrössen überschreiten. Dem müsste im Zweifelsfall über Vermessungsprotest durch Kontrollen nachgegangen werden.
Auch dem unsportliche Regelverhalten speziell auf der YS- Regattabahn, was nicht nur mit mangelnder Regattaerfahrung abgetan werden kann, ist nur mit mehr Schiedsrichterpräsens auf dem Wasser, aber auch der Ermunterung zum konsequenten Protestieren bei Regelverstößen in den Griff bekommen.

Es darf nicht sein, dass durch nicht Einhalten der Wettfahrtregeln rücksichtslos Personen gefährdet, und Boote beschädigt werden. Diesem Vorwurf kann nur abgeholfen werden, wenn die Szene sich selbst besser beobachtet, dem YS-Ausschuss kann dies nicht angelastet werden.

Kompetente geschulte Wettfahrtsleitungen, könnten hier auch einiges Positive bewirken.

Als letztes, unser Aufruf an die WFL der YS-Regatten: bitte helft uns, gerechtere YSZ zu erarbeiten, indem ihr uns eure Beobachtungen betreffend Geschwindikeitspotential von auffälligen Booten meldet, am Besten mit dem nötigen Tipp einer passenden Einstufung.

Bitte darauf achten, dass die Definition zwischen Vorsegel und Vorwindsegel den Wettfahrtregeln Segeln 2013-16 50.4 per 1.1.2015 angepasst wurden.

Alle Interessierten bitten wir zur Mithilfe beim Bereinigen der zu langen YS-Liste, denn wir haben viele ältere Einträge von Booten, welche nur unter ihrem alten Namen registriert sind, wir aber den Bootstyp nicht einwandfrei zuordnen können, aber auch solche, welche doppelt registriert sind und Andere die am See gar nicht mehr schwimmen.

Vielen Dank allen welche uns diesbezüglich schon in der Vergangenheit unterstützt hatten.

Gottlieben 6. Oktober 2015

Obmann YS Ausschuss BSVb
Hans Wittich

Jahresbericht der Regatta Vereinigung Bodensee 2015?

In der vergangenen Saison 2014 wurden die Klassengrenzen neu definiert, nachdem sowohl der DSV seine Einteilung im Hinblick auf die ORC WM angepasst hat, aber auch wir am Bodensee haben nach reiflicher Überlegung, u.a. auch wegen dem teilweisen Wegfall der Racerklasse, unter Berücksichtigung der DSV Einteilung, unsere Klassengrenzen neu definiert.
Wie man erahnen konnte, ging ein Aufschrei durch die Bodenseeflotte, gepaart mit zum Teil heftigen Auseinandersetzungen, welche leider nur noch wenig zu tun hatten mit dem Ziel und Zweck, sich nach den Regeln einer Ausgleichsklasse wie ORC wettkampfmässig zu messen.
Es wurden Begriffsbestimmungen herumgereicht wie "mein Schiff ist ein typisches ORC1 Schiff", Untergangsszenarien wie "der Tod der ORC Szene am See" bis und mit persönlicher Desillusionierung und Aufgabe des Regattasportes als ultima ratio (zum Teil auch regum :-)
Tatsächlich aber gab es 2014, bedingt durch die neue Einteilung, eine ausgeglichene Klasseneinteilung und vor allem unter den schnelleren Schiffen ein wesentlich ausgeglichenes Regattafeld.

Trotz allem haben wir nach Bekanntgabe der DSV Einteilung, nach langen Diskussionen für 2015 die Klassengrenzen wieder verschoben, was aber leider dazu geführt hat, dass vor allem ORC 1 nicht nur unverhältnismässig gross im Vergleich mit den anderen, aber auch die grössten Differenzen im Geschwindigkeits-Potential aufwies, dafür aber ORC 2 kaum noch zustande gekommen ist und in ORC 3/4 die gewohnten Gegner gefehlt haben.

Erfreulicherweise kommen immer mehr schnelle Schiffe neu hinzu, welche nicht nur willkommen sind, sondern die uns auch helfen, unser Ausgleichssystem weiter zu etablieren. Gleichzeitig aber verschärfen sie das Problem der Einteilung, weil vormals schnelle Schiffe zwar bei wenig Wind noch mithalten und auf Grund ihres Rennwertes auch gewinnen, bei realen Windbedingungen aber nicht mehr mithalten können im Geschwindigkeitspotential und damit die Resultate zu stark verzerren, um noch von fairen Verhältnissen zu sprechen. Es gibt nun mal unter den neuen Schiffen Vollgleiter, welche dies als Handycap im Messbrief mitnehmen und dadurch nur noch gegen die Uhr segeln, anstatt sich mit realen Gegnern auf dem Regattafeld auseinanderzusetzen.

An unserer Hauptversammlung dieses Jahres im Anschluss ans Final Race ist nach lebhafter Diskussion festgelegt worden, die Klasseneinteilung unter Berücksichtigung der Bodenseeflotte, wieder den DSV Zahlen anzugleichen und somit den ganz schnellen Schiffen wieder ein besseres Umfeld zu gewähren und auch ein spannenderes und ausgeglicheneres ORC 2 und ORC 3/4-Umfeld zu schaffen.

Wir werden nach Bekanntgabe der DSV Zahlen mit den eventuell geänderten GPH Werten die neue Einteilung rechtzeitig vor Saisonbeginn bekanntgeben und publizieren.
Wir hoffen damit eine faire und für alle Regatta-Teilnehmer akzeptable Grundlage zu bieten, für eine neue aufregende Bodensee-Meisterschaft 2016, welche nächstes Jahr bereits früh ihren Anfang nimmt.

Als Ausklang der Saison 2015 fand in Konstanz mit der DSMC als austragender Verein das Final Race statt.
Als Welcome-Party am Freitag Abend konnte man sich nicht nur die Segelanweisung holen, sondern wurde darüber hinaus vom Yachtclub verwöhnt mit feinen Aperohäppchen und Live Musik als Auftakt zum Regatta-Wochenende. Unter hervorragenden Wetterbedingungen mit Wind und Sonnenschein wurden die zwei vorgesehenen Läufe am Samstag ausgetragen mit anschließendem Stegbier.
Am Abend unser Galaevent im Inselhotel Steigenberger mit Preisverteilung der Tages- und der Jahreswertung der Internationalen Bodensee Meisterschaft.

Auf Grund des Riesenerfolgs der vorangegangenen Tage wurde am Sonntagmorgen anlässlich der Hauptversammlung einstimmig beschlossen, das Final Race 2016 am gleichen Ort in Konstanz mit dem DSMC abzuhalten.

Die Gewinner der Internationale Bodensee Meisterschaft 2015 sind:
Die Mecki Messer gewinnt den Meisterpokal, herzlichen Glückwunsch der Crew um Max Meckelburg!

Internationale Bodenseemeisterschaft 2015ORC-Jahreswertung Kurz- und Mittelstrecke:

ORC-Club Klasse 1
1. Platz GER 5078 Mecki Messer Klaus Meckelburg, SCBO 65.9
2. Platz GER 6648 Shootingstar Dr. Dieter Kurz, YCL 57.3
3. Platz Sui 911 Princip-esse Patrik Sievi, ASC 49.8

ORC-Club Klasse 2
1. Platz AUT 001 La Blanche Joachim Warnecke,BSC 17.7
2. Platz SUI 8 Xperience Jürg Sury, SVK 16.4
3. Platz AUT 122 Boreas Dietmar Lenz, YCRdh 15.8

ORC-Club Klasse 3-4
1. Platz GER 343 VIVA Wilhelm Gorbach, BSC 14.7
2. Platz GER 6469 Nicoletta Fabio König, DSMC 9.5
3. Platz SUI 54 Wuschel vor Jürg Schenkel, SVK 7.5

ORC-Sportboot
1. Platz GER 326 Bloodhound Jo Schwarz, YCL 41.5
2. Platz SUI 837 Petit frere d'emil Florian Steidle 23.9
3. Platz GER 152 senza freni due Carlo Bevoli, SMCF 18.9

Internationale Bodenseemeisterschaft 2015ORC-Langstreckenwertung:

ORC-Club Klasse 1
1. Platz FRA 1 Shaker Uli Bemetz 72
2. Platz GER 4845 Magic Lady Stefan Rausch 69.5
3. Platz GER 33 Dyvertimento Michael Off 23.1

ORC-Club Klasse 2
1. Platz AUT 122 Boreas Dietmar Lenz, YCRdh 30.6
2. Platz GER 133 Emma Stefan Eckstein 23.2
3. Platz GER 33 Dyvertimento Michael Off, YCM 23.1

ORC-Club Klasse 3-4
1. Platz GER 343 VIVA Wilhelm Gorbach, BSC 25
2. Platz GER 1042 OPAL III Helmut Grauer, YCL 21.4
3. Platz GER 888 High Noon Andreas Jetzer, DSMC 14.3

ORC-Sportboot
1. Platz GER 326 Bloodhound Jo Schwarz, YCL 23.9
2. Platz GER 1569 Kalliste David Wagner, KS 8.3
3. Platz GER 919 macht nix Andreas Schmidt, PSG 5.2

Wanderpokale der ORC-Club - und ORC-Sportboot Klassen:

MEISTER - POKAL
GER 5078 Mecki Messer Klaus Meckelburg, SCBO

ORC CLUB - POKAL
AUT 001 La Blanche Joachim Warnecke,BSC

LANGSTRECKEN - Pokal
FRA 1 Shaker Uli Bemetz, BSC

ORC SPORTBOOT - Pokal
GER 326 Bloodhound Jo Schwarz, YCL

NORTH - SAILS - POKAL
GER 6648 Shootingstar Dr. Dieter Kurz, YCL

BEILKEN - POKAL
SUI 8 Xperience Jürg Sury, SVK

VM - SAILS - POKAL
GER 343 VIVA Wilhelm Gorbach, BSC

Abs.: Wolfgang Maurer, Brühlstrasse 103, CH-9320 Arbon

Bodensee-Segler-Verband
Geschäftsstelle
Herrn Jürgen Graf
Postfach 9265
D-88076 Kressbronn

Arbon, 14. Oktober 2015

Tätigkeitsbericht zu Handen der Mitgliederversammlung des BSVB vom 7. November 2015

An unserer Ordentlichen Mitgliederversammlung vom 22. November 2014 in Lindau konnte ich 150 Mitglieder begrüssen. Dies war nicht sehr verwunderlich, stand doch eine wichtige Entscheidung auf der Tagesordnung: der Kauf eines neuen Schiffes. Unsere Sunbeam 44 war schon in die Jahre gekommen und sollte ersetzt werden. Während der vergangenen zwei Jahre wurde durch eine eigens dafür ins Leben gerufenen Kommission eine intensive Evaluation betrieben und schlussendlich konnten zwei Schiffe zur Auswahl vorgestellt werden: eine Contest 42 und eine XC 45 von X-Yachts. Nach der ausführlichen Vorstellung mit einer abschliessenden Rangierung nach Punkten beschloss die Versammlung mit nur einer Gegenstimme den Kauf der X-Yacht XC 45. Diese ist nun in Bau und soll im kommenden Frühjahr 2016 in Dienst gestellt werden.

Da unsere BODAN (Sunbeam 44) im Herbst 2014 ausser Dienst gestellt und zum Verkauf ausgeschrieben wurde, wurde im Mittelmeer eine Yacht für die Sommersaison 2015 gechartert, um unseren Mitgliedern trotzdem ein ausgeglichenes Törnprogramm anbieten zu können. Unser zweites Schiff, die BRIGANTIA, war im Winter über den Atlantik in die Karibik gesegelt worden. Auf dem Törnplan stand ein anspruchsvolles Programm mit einer vollständigen Umrundung des Nordatlantischen Ozeans. Die Reise ging an der Amerikanischen Ostküste hoch über Florida und New York bis zum Long Island Sound, von dort nach Kanada über Halifax, die St. Lorenzbay hinauf nach Nuuk in Grönland, von dort zurück über Island nach Norwegen und wieder in die Ostsee nach Neustadt. Dort wird sie überwintern und gründlich überholt werden, so dass sie im Frühjahr 2016 wieder auf die Reise gehen kann.

In den vergangenen Wintermonaten wurden wieder interne Aus- und Weiterbildungskurse angeboten, die alle ausgebucht waren. Parallel dazu gibt es jeden Winter die Möglichkeit, zu günstigen Konditionen Kurse zu Segelführerscheinen und Funkzeugnissen zu absolvieren.

Bereits Tradition sind unsere gesellschaftlichen Veranstaltungen wie das Winterwochenende in Bad Reuthe und das Sommerfest im Hafen Schloss Kirchberg. Auch unser Stand an der Interboot in Friedrichshafen war wieder ein guter Treffpunkt und für Interessenten eine gute Möglichkeit, sich über unsere Aktivitäten und Törnmöglichkeiten zu informieren.

Gemeinschaft für Seefahrt e. V.
Geschäftsstelle
c/o Frau Silvia Vander
Postweg 17
D-78256 Steißlingen

Tel.: +49 7738 93 81 84
Fax: +49 7738 93 81 86
gs@gfs-hochseesegeln.com
www.gfs-hochseesegeln.com
Skype: gfs-gs

Bankverbindung
Sparkasse Bodensee
Kto.-Nr.1011600
BLZ: 69050001
UStID: DE226557267

IBAN:
DE78690500010001011600
BIC:
SOLADES1KNZ

Präsident
Wolfgang Maurer
Brühlstrasse 103
CH-9320 Arbon

Tel.: +41 71 447 85 51
Fax: +41 71 447 50 58
Mobile: +41 79 343 63 45
praesident@gfs-hochseesegeln.com

Um unser Veranstaltungsprogramm abzurunden, geht auch jedes Jahr ein begeisterte Gruppe auf eine Bergwanderung in den Deutschen oder Österreichischen Voralpen und als Abschluss der Segelsaison am Bodensee fand am letzten Oktoberwochenende eine sehr gut besuchte Segelregatta in Langenargen statt.

Die Zahl der Mitglieder ist wiederum leicht gestiegen, so dass wir bald einmal die Grenze von 800 überschreiten werden. Gerne laden wir Sie ein, auf unserer Homepage www.gfs-hochseesegeln.com zu stöbern und vieles über die GfS zu erfahren.

Mit besten Seglergrüssen

Wolfgang Maurer
Präsident

Unsere neue X-Yacht XC45.