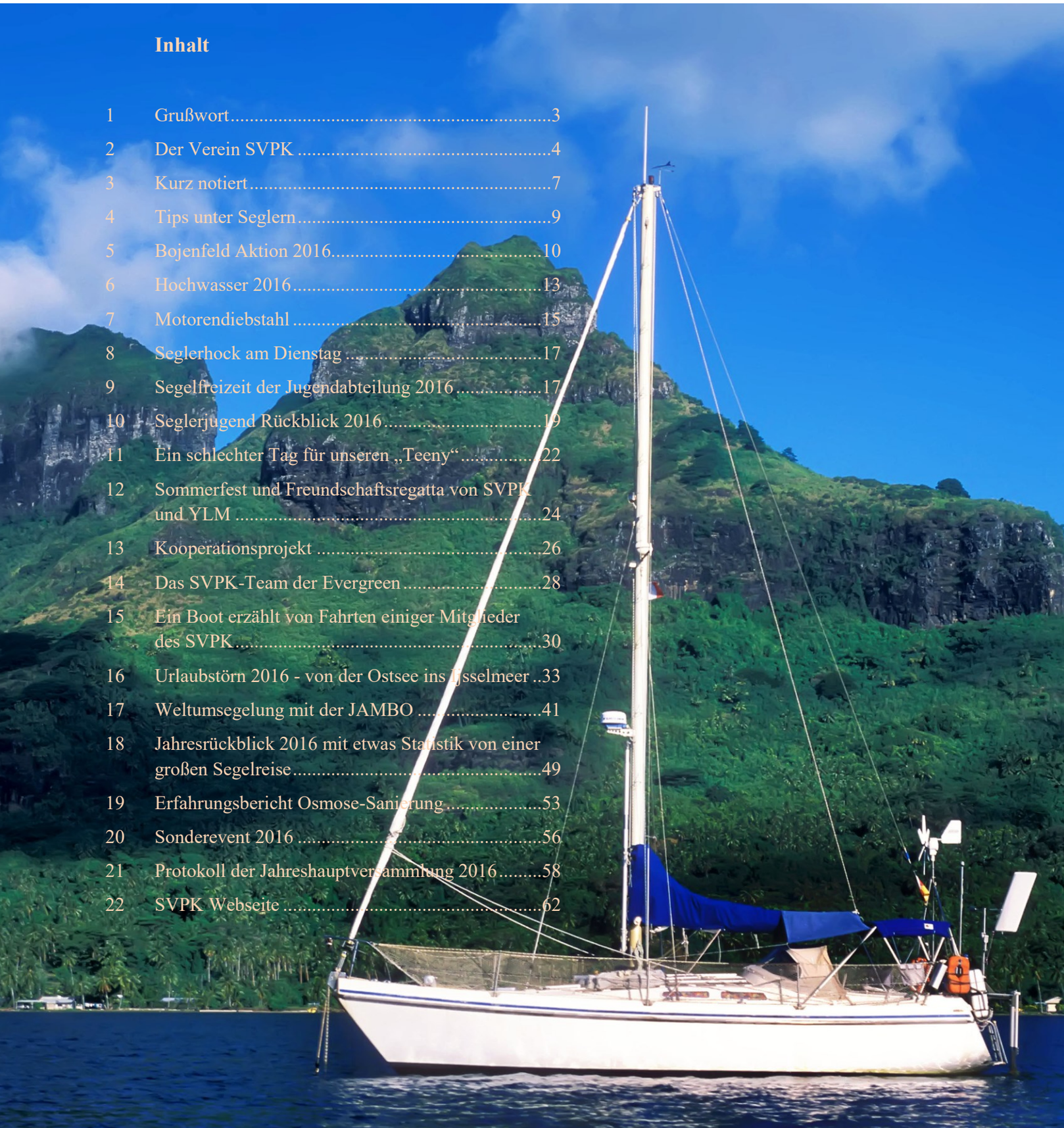
# LOGBUCH

Segler-Verein Purren Konstanz e.V.



**Inhalt**


1 Grußwort ..... 3
2 Der Verein SVPK ..... 4
3 Kurz notiert ..... 7
4 Tips unter Seglern ..... 9
5 Bojenfeld Aktion 2016 ..... 10
6 Hochwasser 2016 ..... 13
7 Motorendiebstahl ..... 15
8 Seglerhock am Dienstag ..... 17
9 Segelfreizeit der Jugendabteilung 2016 ..... 17
10 Seglerjugend Rückblick 2016 ..... 19
11 Ein schlechter Tag für unseren „Teeny“ ..... 22
12 Sommerfest und Freundschaftsregatta von SVPK und YLM ..... 24
13 Kooperationsprojekt ..... 26
14 Das SVPK-Team der Evergreen ..... 28
15 Ein Boot erzählt von Fahrten einiger Mitglieder des SVPK ..... 30
16 Urlaubstörn 2016 - von der Ostsee ins IJsselmeer ..... 33
17 Weltumsegelung mit der JAMBO ..... 41
18 Jahresrückblick 2016 mit etwas Statistik von einer großen Segelreise ..... 49
19 Erfahrungsbericht Osmose-Sanierung ..... 53
20 Sonderevent 2016 ..... 56
21 Protokoll der Jahreshauptversammlung 2016 ..... 58
22 SVPK Webseite ..... 62

## Unser Bootsfarben-Sortiment umfasst folgende Produktgruppen und Marken:

AG Farbenmarkt Farbengroßhandel
A. GRADMANN

**Owatrol / Owatrol- Marine**
**Hempel / Voss / Yachtcare**
**International Yachtfarben / VC Systems**
**Sikkens, Coelan**
**Le Tonkinois**
**von Höveling**
**Awl Grip**
**Teak-Wonder**
**Veneziani, Star Brite**
**Epifanes, West Systems**
**Yachticon, Nautico**
**Epoxi-/Polyesterharze**
**Glasseidengewebe**

## Weitere Sortimentsschwerpunkte:

- Bautenlacke und
- Lasuren / Holzschutz
- Holzbeizen und -lacke
- Naturfarben
- Wand- und Fassadenfarben
- Rauhfaser und Tapeten
- Autolacke und Zubehör
- Klebstoffe
- Dichtstoffe
- Künstlerfarben
- Bodenbeläge

## Zubehör und Verschiedenes

Abdeckplanen und Decken
Arbeitshandschuhe
Hautschutz, Reinigung und Pflege
ILKA Reinigen, Schützen, Pflegen
Abbeizer, Scheidel Anlauger
Natur- und Kunststoffschwämme
Lösungsmittel / Verdünnungen
verschiedene Alkoholsorten
(z.B. Isopropanol)
dest. Wasser, Säuren und Laugen
Maleranzüge
Pinsel / Rollen
umfangreiches Schleifmaterial
Putz- und Reinigungsmittel
FEIN-Maschinen und Zubehör
SATA Spritzpistolen und Zubehör

## Unser Service:

Farbberatung, Bootsberatung
Fassadenberatung
Schimmelberatung
Farbmischanlagen für Ihre Farbwünsche
Maschinenverleih
Färben von Textilien
Lieferservice
Postversand

## Unsere Öffnungszeiten

Montag bis Freitag: 8.00 Uhr bis 18.00 Uhr
Samstag: 8.30 Uhr bis 15.30 Uhr

**A. Gradmann Farbenmarkt**
Carl-Benz-Str. 8 78467 Konstanz
Tel. +49 (0)7531 555 66 Fax +49 (0)7531 570 54
www.gradmann.de info@gradmann.de

## 1 Grußwort

Liebe SVPK-Mitglieder,

ein ereignisreiches Jahr ist wie im Zeitraffer vergangen.

Der Terror ist in Deutschland angekommen, unsere Wirtschaft macht sich erste Sorgen um ihre Entwicklung in der Zukunft und in den USA haben sich zu allem Überfluss die Menschen völlig unerwartet für einen Präsidenten entschieden, der in der Wahlphase bereits als geschlagen gegolten hatte.

Was für eine Welt! Was für Entwicklungen!

Dagegen ist in unserem kleinen, feinen Verein die Perspektive in die Zukunft doch sehr erfreulich. Unsere über 40 Jahre alten Bojensteine sind bereits zur Hälfte ausgetauscht und die restlichen Steine sollen nach Genehmigung durch das Landratsamt noch in 2017 ersetzt werden. Damit sind wir unserem Ziel, das Bojenfeld sicherheitstechnisch zu standardisieren einen großen Schritt näher gekommen. Zusätzlich konnte der Verein für unsere Jugend ein fabrikneues Laser-Trainingsboot anschaffen. Beide Aktionen sind u.a. mit Fördergeldern des Badischen Sportbundes möglich gemacht worden, ohne dass sich eine zusätzliche finanzielle Belastung für die Vereins-Mitglieder ergeben hat. Die eingespielte Vorstandsmannschaft konnte die meisten der anstehenden Arbeiten und Problemstellungen erfolgreich erledigen.

Als ein ganz besonders wichtiges und als unglaublich tatkräftiges Vorstandsmitglied hat sich unser Takelmeister Andreas Oppermann entwickelt. Mit seiner regelmäßigen Präsenz am Grundstück sowie als Ansprechpartner bei Fragen und seiner Aufmerksamkeit für unsere Schiffe im Bojenfeld ist er eine Bereicherung für den Verein. Für unsere Gemeinschaft kann sich die Vorstandschaft nur wünschen, dass es in Zukunft noch viele weitere Mitglieder wie Andreas geben wird, die sich so intensiv für den Verein engagieren.

Herzlichst euer

Harald Krebs

<u>Anmerkung der Redaktion:</u>

Liebe SVPK Mitglieder,

Am Anfang der Logbucherstellung hatte ich wirklich den Eindruck, dass wir das Logbuch Format mangels Beteiligung aufgeben müssen. In Laufe der Vorbereitung haben sich dann aber so viele Mitglieder mit derartig vielseitigen, toll geschriebenen und bunten Berichten gemeldet, dass diese Ausgabe 2017 mit Abstand die Umfangreichste und aus meiner Sicht auch die Beste geworden ist. So macht dann auch die Erstellung des Logbuches richtig Freude!

Viel Vergnügen bei der Lektüre und nehmt Euch Zeit dafür, denn die Erlebnisse sollte man nicht alle auf einmal runterlesen, sondern auch etwas Nachwirken lassen.

Herzlichst Dirk Therkorn

*Titelbild von Bernard Moschkon:*
*Wir ankern in der "schönsten Bucht der Welt" (Zitat von Bobby Schenk), Cooks Bay auf Moorea,*

## 2 Der Verein SVPK

**Unser Vorstand**

**1. Vorsitzender**
Harald Krebs
vorstand@svpk.de

**2. Vorsitzender**
Peter Raible
vorstand@svpk.de

**Schatzmeister**
Eckhard Hurm
schatzmeister@svpk.de

**Schriftführer**
Michael Mittelsdorf
schriftfuehrer@svpk.de

**Jugendleiterin**
Angelika Eckert
jugend@svpk.de

**Regattaleiter**
Kai-Uwe Weber
regatta@svpk.de

**Pressewart**
Dirk Therkorn
presse@svpk.de
webmaster@svpk.de

**Takelmeister**
Andreas Oppermann
takelmeister@svpk.de

**Veranstaltungen**

Romeo Sestito

veranstaltung@svpk.de

**Adresse der Geschäftsstelle SVPK**

Segler-Verein Purren Konstanz e.V.
Steinwiesen 23
D-78086 Brigachtal
Tel.: +49 7721 909111
**E-Mail:** vorstand@svpk.de
**Vereins-Webseite:** www.svpk.de

**Mitglieder**

Der Verein hat insgesamt 137 Mitglieder (Stand 1.1.2017), die sich aufteilen in

| | |
|---|---|
| Aktive | 43 |
| Aktive in Ausbildung | 6 |
| Jugendliche Mitglieder | 35 |
| Mitglieder auf Probe | 18 |
| Fördernde Mitglieder | 19 |
| Fördernde Mitglieder ermäßigt | 14 |
| Ehrenmitglieder | 2 |

**Jubilare 2015**

20 Jahre Vereinszugehörigkeit

- Hermann Botzenhart
- Bernd Gienger
- Klaus Richter
- Kai-Uwe Weber

25 Jahre Vereinszugehörigkeit

- Sabine Tweer

30 Jahre Vereinszugehörigkeit

- Felix Traub

40 Jahre Vereinszugehörigkeit

- Ute Arendt
- Conny Marzodko
- Ulrich Ober
- Andreas Oppermann
- Annette Roletschek
- Manfred Rummel
- Elisabeth Weber

**Segelmacherei**
**Gutmann**

Macairestr. 10
78467 Konstanz
Telefon 07531/62507
Telefax 07531/68651
gutmann.segel@t-online.de
www.segelmacher-gutmann.de

**Veranstaltungskalender 2017**

**Allgemein**

| | |
|---|---|
| **18. März** | SVPK Jahreshauptversammlung |
| **01. April** | Arbeitsdienst auf dem Grundstück |
| **08. April** | Zeltaufbau |
| **Mai**[1)] | Clubausfahrt |
| **08. Juli** | Gemeinsame Clubregatta YLM & SVPK |
| **22. Juli** | SVPK Sommerfest |
| **August**[1)] | Clubausfahrt |
| **September**[1)] | Clubausfahrt |
| **14. Oktober** | Zeltabbau |
| **22. Oktober** | Sonderevent |
| **28. Oktober** | Arbeitsdienst auf dem Grundstück |
| **11. November** | Captain‘s Dinner |
| **30. November** | Abgabe der Anträge für die Nutzung von Bojenplatz und Hafenplatz |

**Jeden Dienstag ab 17:00 Uhr Stammtisch auf dem SVPK Grundstück in Litzelstetten!** [2)]

**Jugend**

| | |
|---|---|
| **6. März** | Beginn Kooperation Schule/Verein, 15 -16 Uhr, Gymnastikhalle Grundschule Litzelstetten |
| **13. März** | Jugendversammlung, Ortsverwaltung Litzelstetten, 1. Stock, 17 - 18 Uhr |
| **24. April** | Prüfung DSV Jüngstenschein Theorie, inkl. Seemannsknoten, 15:00 – 16:00 Uhr, Gymnastikhalle Grundschule Litzelstetten, nach vorheriger Anmeldung |
| **29. April** | Transport der Jugendboote zum Vereinsgelände |
| **8. Mai** | Beginn Segeltraining am Vereinsgelände,<br>15:00 – 17:00 Uhr Kooperation Schule/Verein,<br>17:00 – 20 Uhr Fortgeschrittene |
| **15. Juli** | Ausflug |
| **7. - 11. August** | Segelfreizeit |
| **6. Oktober** | Reinigen der Jugendboote am SVPK Vereinsgelände |
| **7. Oktober** | Transport der Jugendboote ins Winterlager |

---

[1)] Genaue Termine werden kurzfristig je nach Wetterbedingung per e-mail und auf der Homepage bekannt gegeben.
[2)] Man trifft sich regelmäßig von Mai bis September

Und im nächsten Jahr findet die SVPK Jahreshauptversammlung am Sa., den 17. März 2018 statt.

## 3 Kurz notiert

*von Dirk Therkorn*

- Udo Fuellhaas hat sich bereit erklärt das Amt des **Grundstückwart**es zu übernehmen, was durch den vorzeitigen Rücktritt von Bernd Gienger vakant wurde. In der letzten Zeit hatten sich insbesondere Dieter Pietscher und Peter Raible um die Ordnung auf dem Grundstück gekümmert. Dieter war fast jeden Tag dort anzutreffen und hat sich sehr um die Begrenzung der Hochwasserschäden gekümmert.

- Die **Jugendveranstaltung** von Bernd Rhode wurde wieder erfolgreich mit den Booten des SVPK durchgeführt. Dazu gibt es weiter unten einen ausführlichen Bericht.

- **An- und Absegeln** wurde mangels Beteiligung abgesagt. Unser Veranstaltungsleiter hatte sehr schöne Einladungen verschickt, aber offensichtlich besteht nur sehr geringes Interesse an derartigen Veranstaltungen.

- **Eigentümergemeinschaften** von Booten im Hafen und Bojenfeld sind jederzeit möglich und auch willkommen um die Boote besser zu nutzen. Allerdings müssen alle Eigentümer auch in den Verein integriert werden. Die von der Vereinsgemeinschaft verwalteten Liegeplätze sollen natürlich nicht von anderen Seglern durch Scheineigentümergemeinschaften belegt werden. Dieser Eindruck entstand leider in der Vergangenheit mehrfach.

- Es gibt nur noch 13 alte **Bojensteine** im SVPK Bojenfeld und 2 bei den Gemeindeliegern, die in 2017 ausgetauscht werden sollen. Dann haben alle SVPK Bojenplätze neue Steine, siehe dazu auch einen ausführlichen Bericht weiter unten von Peter Raible. Auch einige Gemeindebojenlieger möchten ihre Steine austauschen. Da das Abräumen und Ausbringen der Steine ehrenamtlich von Vereinsmitgliedern durchgeführt wurde, muss eine Regelung gefunden werden, insbesondere wie die Steine von Gemeidebojen behandelt werden, die von SVPK Vereinsmitgliedern belegt sind. Im Moment wurden nur fragwürdige Steine durch die Besten der abgeräumten Steine getauscht. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die neuen Steine von einem Bauunternehmer in Litzelstetten gegossen, der Stahl jedoch von unserem Regattaleiter Kai-Uwe Weber gestiftet wurde.

- Manche **Ösen** bei neuen Bojensteinen sind zu klein, um die Kette durchzuziehen. Obwohl vor dem Einbringen der Steine der Beton unter der Öse weggemeißelt wurde, können dort die Ketten nur schwer durchgezogen werden.

- **Gemeindebojenlieger** müssen ebenfalls ihre Ketten kontrollieren und ggf. austauschen. Der SVPK verwaltet zwar die Bojen, ist aber nicht für den Zustand verantwortlich.

- Das **Alu-Vereinsboot** hat einen neuen Motor bekommen und ist jetzt als Motorboot zugelassen. Die Benutzung des Bootes muss mit Tobias/Andreas Oppermann abgesprochen werden.

- Das **Trainingsmotorboot** wurde durch Peter Raible teilweise repariert und überholt. Die Elektrik wurde besser verkabelt, übersichtlicher verlegt und Unnötiges entfernt. Die Sitze wurden ausgebaut und von einem Polsterer neu bezogen. Der Motor wurde von einer Fachwerkstatt überholt, wobei der elektrische Regler und die hydraulische Hebevorrichtung ersetzt werden

mussten. Fast die Hälfte der Kosten wurde durch Zuschüsse bezahlt.

- Es gibt jetzt eine sehr genaue **Liste** von allen Bojen- und Hafenliegern in der nicht nur alle Angaben zu Boot und Eigentümer und deren Beibooten verzeichnet sind, sondern auch Bilder von den Booten, die die Identifikation vereinfachen. Diese Liste wurde von Peter Raible erstellt und wird von ihm gepflegt.

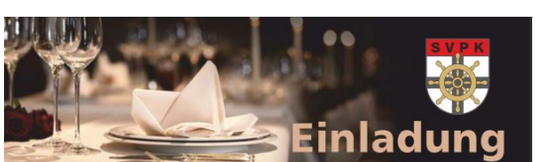
- **FKK** auf den Booten im Bojenfeld erregte Anstoß bei einigen Mitgliedern und Anliegern. Es wird darum gebeten, sich im Bojenfeld entsprechend zu verhalten.

- Auf dem Grundstück werden **Schilder** mit der Aufschrift „Betreten nur durch Vereinsmitglieder“ aufgestellt, um immer wieder angetroffene Nichtmitglieder dort fern zu halten.

- Die **Bierbank**-Garnituren sind in die Jahre gekommen und werden ausgetauscht. Weiterhin wird ein neuer Gasgrill angeschafft. Anstoß war der geliehene Mongolengrill vom Sommerfest, der großen Anklang fand.

- Die Unterstützung beim **Arbeitsdienst** ist immer noch sehr unbefriedigend. Bislang wurde auf einen finanziellen Ausgleich von nicht geleisteter Arbeit verzichtet, schließlich sind wir ein Verein und keine Firma. Leider sieht sich der Vorstand jedoch jetzt dazu gezwungen Maßnahmen durchzusetzen, um nicht geleistete Arbeit abzurechnen. Unschön dabei ist insbesondere, dass gerade die Gruppenleiter, die ohnehin schon sehr engagiert sind, noch zusätzlich mit administrativer Arbeit belastet werden. Die Diskussionen wer welche Arbeitsdienste geleistet oder nicht geleistet hat braucht eigentlich niemand von uns. Es ist wirklich sehr schade, wenn das in Zukunft notwendig wird.

Am 23.09.2016 lud unser Veranstaltungsleiter Romeo zu einem ganz besonderen Vortag in die „Lände“ ein. Monika und Bernard Moschkon berichteten in einer sehr aufwendig gestalteten Multi Media Show vor 40 begeisterten Mitgliedern, Gästen und Freunden von dem ersten Teil ihrer Weltumsegelung. Die faszinierende Geschichte wurde von Monika zu landestypischer Musik kurzweilig erzählt. Jedes der Bilder war perfekt fotografiert und hätte einen Ehrenplatz in einem Bilderrahmen oder einem Kalender verdient. In einem separaten Kapitel in diesem Logbuch gibt es noch einmal eine schöne Zusammenfassung der Weltumsegelung.




## Captain´s Dinner 2016

Am 12. November trafen sich 30 Mitglieder zum traditionellen Captain´s Dinner, das Romeo in diesem Jahr im Restaurant Strohmeier am Seerhein organisiert hatte. In stilvollem Rahmen wurde gepflegt gespeist und bei angeregten Unterhaltungen verging die Zeit schnell, bis man sich erst gegen Mitternacht wieder auf den Heimweg machte.

## 4 Tips unter Seglern

**Persenning Pflege**
Persenning und Schlauchboot im Herbst mit Schmierseife abwaschen, damit die Weichmacher erhalten bleiben.

**Vergaser entleeren**
Vergaser von Außenbordmotoren vor der Winterpause entleeren, da restliches Benzin Rückstände bildet. Das kann noch im Wasser geschehen, indem man einfach den Benzinhahn zudreht oder den Benzinschlauch abzieht und den Motor im Leerlauf weiterlaufen lässt, bis er von selbst ausgeht. Oft gibt es aber auch eine kleine Ablassschraube unten am Vergaser, die geöffnet werden kann, so dass der restliche Kraftstoff (<0,01 Liter) in ein kleines Glas auslaufen kann.

**Motorkühlung**
Ansaugstutzen für Wasserkühlung sollte regelmäßig auf Verstopfungen, z.B. durch Algen oder Krebse, überprüft werden. Insbesondere wenn der Schaft dauerhaft im Wasser bleibt kann es zur Behinderung der Kühlung und der Gefahr von Motorüberhitzung mit Folgeschäden kommen.

**Kettenlänge**
Die Kontrolle der Kettenlänge kann einfach durchgeführt werden, indem bei wenig Wind die Kette vom Beiboot aus angehoben wird bis sie vom Stein aus senkrecht nach oben zeigt. Ist die Boje dann in unmittelbarer Nähe und der herunterhängende Teil der Kette gerade am Boden, hat man genau die richtige 3-fache Wassertiefe. Falls ein Teil der Kette am Boden liegt, muss die Kette verkürzt werden. Ist die Kette zu lang, kann es mit den Nachbarbooten beim Schwoien zu Berührungen und Schäden kommen. Ist die Kette zu kurz besteht die Gefahr, dass das Boot bei Sturmwellen den Bojenstein anhebt und dann damit durch das Bojenfeld wandert (ist mit meinem Boot so bereits geschehen).

## 5 Bojenfeld Aktion 2016

- setzen von 16 neuen Bojensteinen -

*von Peter Raible*

Alles begann im Jahre 2014, als der Vorstand beschloss, dass sich das gesamte Bojenfeld einer strengen Prüfung unterziehen müsste. So hatten wir damals mit einer Hand voll fleißiger Helfer, die zum Löwenanteil aus dem Vorstand bestanden, im Juni und Juli 2015, das Litzelstetter Bojenfeld überprüft. In Folge wurden viele alte Steine, welche in der vierten Reihe auf Grund lagen, fachgerecht entsorgt, damit wir auch beim Landratsamt gute Karten vorweisen konnten.

Die Überprüfung zeigte, dass sich nach über 40 Jahren vieles unter Wasser zum Nachteil verändert hatte und über Wasser die eigentliche Last, nämlich die Schiffe, sich teilweise stark vergrößerten. Somit geriet das Gleichgewicht von angehängter Masse und quasi der Sicherung, sprich der Stein und die Kette, bei einigen Plätzen ziemlich außer Kontrolle. Aufgrund der Standardisierung kamen wir zu dem Ergebnis, dass alle neuen Steine ein Gewicht von ca. 400 kg aufweisen und die Ketten mindestens 10 mm dick sein müssen, was an die Bojenfeldverordnung vom April 2008 angelehnt ist.

In diesem Jahr gingen wir mit 16 neuen Steinen ins Rennen. Sogar bei den Gemeindeplätzen konnten wir 6 Plätze sicherer gestalten, indem wir schwerere, alte Steine aus unseren SVPK Reihen im Gemeindefeld gegen die oft zu leichten Steine austauschten. Eine groß angelegte Aktion, die sich über 3 Samstage von Ende April bis Mitte Mai hinzog. Helfertechnisch waren wir gut besetzt, da sich auch zahlreiche aktive Segler bereit erklärten, einen Tag mit anzupacken. Herausragenden Einsatz an allen Arbeitsterminen leisteten hier unser Takelmeister Andreas Oppermann, sein Sohn Tobias, Manfred Lamersdorf und meine Wenigkeit. Harald Krebs kümmerte sich im Vorfeld nach einer geeigneten und ortsnahen Baufirma und so kamen wir schlussendlich auf die Firma M. Mayer in Litzelstetten, die uns ein lukratives Angebot unterbreitete. Somit konnten die Transportwege kurz gehalten werden. Als Bonbon gab es den LKW mit Kran und unseren Fahrer Manfred Lamersdorf noch für Lau dazu – ein ganz großer Dank an die Firma Mayer und Manfred für die Entsorgung der alten Steine auf die Deponie. Ja, alles ging mit rechten Dingen zu und auch mit größter Sorgfalt im Hinblick auf unsere Unterwasser-Umwelt. Der Armierungsstahl wurde von Kai-Uwe Weber gespendet – ein nicht unerheblicher Beitrag, welcher die Gesamtkosten der Steine so in zumutbaren Grenzen hielt.

Nun aber zu den Details und dem Ablauf der Aktion:

Nachdem die 16 Bojensteine von Manfred Lamersdorf mit dem LKW am Holdersteig perfekt platziert wurden, konnten sie in naher Zukunft ihre Reise zu den Liegeplätzen antreten. Jetzt wäre ein Riese, der das alles stemmen könnte die Lösung. Doch da leider keiner greifbar war, mussten wir wieder auf den gemeinsamen Hebekat von SVPK/YLM zurückgreifen. Mit unserem neuen Arbeitsmotor, einem 6PS Yamaha, war das ein Leichtes und so konnten die alten Steine schnell an Land gebracht und die neuen relativ zügig ausgebracht werden. Hierbei hervorzuheben ist, dass die vorherige Position des alten Steines zunächst mit einer mobilen Schwimmboje gesichert wurde, was nichts anderes heißt wie, dass die Steineposition exakt beibehalten wurde. So bleiben die alten GPS Daten und Vermessungsprotokolle seitens des Landratsamtes weiterhin gültig – eine wichtige Vorgehensweise, welche wir sehr ernst nahmen. Einige Steine waren uns auch irgendwie zu schade, um sie so einfach wegzuwerfen. Eine gute Idee war schnell gefunden – Andreas spendierte dem Gemeindefeld noch gut erhaltene SVPK

Steine und tauschte diese gegen oft marode und vielfach zu leichten Steine und Steinverbunde in ufernahen Reihen aus.

Dies alles hört sich für den Leser sicherlich relativ easy an. So will ich auch kurz auf die Problemchen eingehen, die uns das Leben schwer machten. Trotz fortgeschrittener Zeit, (wir hatten die Aktion terminlich nach hinten geschoben) machte uns die Wassertemperatur etwas Sorgen, denn unsere Taucher Andreas und sein Sohn Tobias mussten immerhin ca. 6 Stunden mit Unterbrechung abtauchen und was sie da vorfanden war nicht immer eine heile Welt. Kettensalat, Steinverbunde und stark angesaugte Steine und in Folge aufgewühlter Schlamm lässt das Arbeiten unter Wasser…ja, daheim am Kachelofen ist's wirklich gemütlicher. Zudem gab‘s auch einen Tag, wo das Wetter verrückt spielte und der Wind unser Arbeitsfloß immer wieder nur schwer in Position halten ließ. Die Wasseroberfläche war nun stark gekräuselt und die Sicht auf den Seegrund gleich null. Aber es kam noch schlimmer und das ist nicht gelogen – ein Gewitter zog auf und wir waren quasi fast mit unserer Arbeit für diesen Samstag fertig. In höchster Eile konnten fast alle Mitwirkenden am Vereinsgrundstück Schutz suchen, doch wie heißt es so schön: „einen trifft‘s immer“. Und die beiden waren Tobias und ich, denn wir mussten ja den Hebekat noch beim YLM festmachen. Einen kleinen Vorteil hatten wir bei der Misere, denn es gab genügend Rückenwind – auch für das herannahende Gewitter. Schnell hatte es uns eingeholt und gleißendes Licht mit Donner, veranlassten uns sofort not zu stranden. Ja, wenn Blitz und Donner zeitgleich sind, hört der Spaß auf. Jetzt saßen wir wie zwei begossene Pudel am Ufer und hofften auf einen gut gelaunten Petrus. Heldenhaft? Ich sage ja, denn „Safety first“ muss sein, egal wie! Inzwischen wurden wir schon gesucht und auch gefunden, sodass alle sehr erleichtert waren und der Tag ein gutes Ende nahm – besonders ein erfolgreiches!

Und wie geht's nun weiter? Auch in 2017 ist unser Ziel wieder hoch gesteckt. Etwa 15 neue Steine sollen es diesmal werden. Und auch das Gemeindefeld soll wieder davon profitieren. Neue Pläne zur Vorgehensweise, Einteilung mit frischen Helfern werden von Andreas Oppermann und mir erstellt. Der Auftrag und die Zuschüsse werden von Harald Krebs in die Hand genommen – ja der Kreis schließt sich wieder und wir hoffen und wünschen auf rege Teilnahme aus den Reihen unserer Segler.

Viel Arbeit war's in 2016, aber mal ehrlich – es hatte auch Spaß gemacht viele (neue) Mitglieder näher kennenzulernen und für das Image und die Sicherheit unseres Clubs ein, meines Erachtens, wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Denn ohne intaktes Bojenfeld lässt in einem, z.B. bei extrem starker Brise wie im Herbst 2015, immer wieder ein mulmiges Gefühl und Sorgen aufkommen.

Und weiter geht's zur Fotogalerie:

*Zunächst müssen die Steine vom LKW abgeladen werden – Manfred bedient den Kran.*

*Tobias wacht über die 400 kg „Würfelzucker“*

*Team 1 beim Ketten ablängen und der morgentlichen Lagebesprechung*

*„Men at work“ – hoffentlich ist auch alles an Bord*

*Vater und Sohn zerren den alten, schweren Stein gen Land, denn nur so kann's der Kran aufladen*

*Mathias und Joachim warten geduldig auf die bereitgestellten Bojensteine, doch das Auge muss noch was aufgemeiselt werden*

*Die Crew nähert sich mit dem Hebekat dem nächsten „Patienten“ – Andreas hat ihn schon an der Angel*

*Team 3 von links nach rechts:*
*Michael, Joachim, Maike, Peter, Andreas, Tobias - startklar zur letzten Aktion am 14.05.2016*

*Und wieder darf gekurbelt, geschoben, angeschäkelt und überwacht werden – auf geht's zur letzten Runde – dann ist endlich Feierabend*

*Schnell noch die letzten Arbeiten abschließen, denn um kurz nach 12 Uhr näherte sich das Gewitter mit riesengroßen Schritten*

Ein toller Tag mit tollen Leuten geht zu Ende – Dankeschön an alle Beteiligten im Namen des SVPK.

## 6 Hochwasser 2016

- Land unter am Clubgelände –

*von Peter Raible*

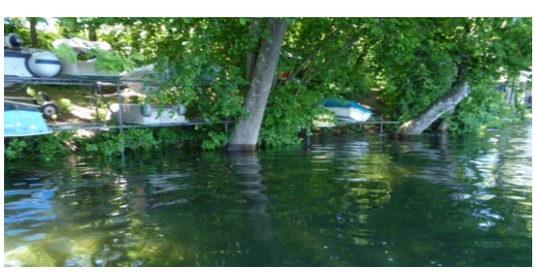
Dieses Jahr wurden wir mit reichlich Wasser gesegnet – ja, Petrus meinte es zu gut mit uns und sogar Neptun verlangte fast nach Schwimmflügel. 5,14 m standen Ende Juni als Maximalpegel in Konstanz auf der Anzeige. Die Fotos entstanden kurz davor bei ca. 5,00 m Pegelstand. Doch in der nahen Vergangenheit, im Jahre 1999, waren damals im Mai und Juni grandiose 5,65 m zu verzeichnen. Also einen guten halben Meter mehr als in diesem Jahr.

Geht man in der Historie noch weiter zurück und begibt sich ins 19. Jahrhundert, wurden in Konstanz Pegelstände von 5,76 m (1890), 5,91 m (1821) und sogar 6,36 m (1817) gemessen, wobei der letztere auf zwei Vulkanausbrüchen in den Tropen und dessen Folgen zurückzuführen war.

Zum Glück kam es hier nicht soweit und wir konnten mit einigen Maßnahmen die Situation gut in den Griff bekommen.

Genug der Zahlenspiele – werfen wir einen Blick auf unser Vereinsgelände in Litzelstetten.

*Erste Beibootständer mussten geräumt werden – Andreas und mich traf es zu zuerst*



*Wo ist unser Strand geblieben? Land unter war angesagt*

*Angelikas Jugendboote verzierten unser Grundstück im oberen Bereich*

RUNDUM-VERSICHERUNGSSCHUTZ
FÜR IHR BOOT
ZUM BODENSEE-SONDERTARIF
• Haftpflichtversicherung
• Deckungssummen bis 15 Mio.
• Sachschaden - Personenschaden
• Boots-Insassen-Unfallversicherung
• Schadensfreiheitsrabatt bis 40%
• Trailer-Mitversicherung
• Skipperhaftung
• Forderungsausfall
• Vollkaskoversicherung
• Keine Abzüge neu für alt
• Wrackbeseitigung
• Feste Taxe
Hermann Botzenhart
FINANZDIENSTLEISTUNGEN
78224 Singen - Tel. 07731-789528 - e-Mail: info@hbf-immobilien.de

## 7 Motorendiebstahl

*von Dirk Therkorn*

Im Bojenfeld vor Litzelstetten wurden zwischen 25. und 28. Juli 2016 ein Schlauchboot und fünf kleine Außenborder heimtückisch gestohlen.

Einen Monat später, in der Nacht zum Freitag, den 26. 08.2016, wurden dann zum zweiten Mal sechs weitere Motoren und wieder ein Beiboot gestohlen.

Es handelt sich ausschließlich um kleine Außenbordmotoren der Leistungsklasse 4,5 bis 6 PS von verschiedenen Herstellern. Da sowohl neue als auch ältere Modelle entwendet wurden, scheint der Zustand der Motoren für die Diebe nicht relevant zu sein. Alle entwendeten Schlauchboote und Motoren waren angeschlossen, was für die Diebe allerdings kein Hindernis darstellte. Es wurden die Stahlseile durchtrennt, die Knebel zum Befestigen der Motoren am Boot demoliert oder die eingegossenen Sicherungsösen abgebrochen. Bemerkenswert ist noch, dass die Diebe sehr leise vorgegangen sein müssen, da bei beiden Vorfällen nur 2-3 Boote entfernt Mitglieder im Bojenfeld übernachtet, aber nichts gemerkt haben. Glücklicherweise wurden die betroffenen Boote bei dem Abmontieren der Motoren nicht beschädigt.

Von den Vorfällen wurde im Südkurier, der IBN, im Wochenblatt und im Newsletter aus Litzelstetten im Internet berichtet, aber weder bei uns im Verein noch bei der Polizei sind Hinweise der Bevölkerung zum Tathergang eingegangen. Leider konnte die Polizei die Täter bislang nicht festnehmen, geschweige denn den Verbleib der Motoren ermitteln.

Da es bei uns noch weitere schönen Motoren gibt, muss davon ausgegangen werden, dass die Täter im der nächsten Saison wiederkommen. Eine absolute Sicherheit gegen den Motorendiebstahl gibt es nicht, aber folgende Maßnahmen reduzieren das Risiko, dass ein Motor geklaut wird:

1. Motor abmontieren und mitnehmen (sicherste Methode :-)
2. Motor abnehmen und nicht sichtbar im Boot verstauen.
3. Stahlschloss, bei dem die Knebel komplett verdeckt sind.

4. Motor für den Wiederverkauf unattraktiv machen, indem man die Motorhaube und den Schaft hübsch bemalt und so das Hersteller Standard Design verbessert.

Zusätzlich ist natürlich eine Kaskoversicherung ratsam, um den finanziellen Schaden zu begrenzen. Außerdem sollte man eine Identifikationsnummer durch die Wasserschutzpolizei eingravieren lassen, um den Motor bei einem eventuellen Auffinden des Diebesgutes oder im Gebrauchtwarenmarkt später besser zuordnen zu können.

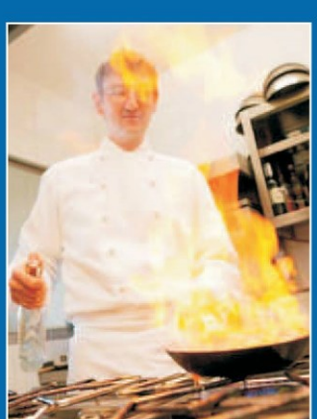
# Staader Fährhaus

*Anlegen und Wohlfühlen ...*

in unserem Restaurant mit schöner Seeterrasse in traumhafter Lage
direkt am Yachthafen Konstanz-Staad mit Blick nach Meersburg.

Ob am rustikalen Holztisch, der Tafel oder der Bar, bei uns können Sie sich aus Küche und Keller so richtig verwöhnen lassen. Unsere Küche ist mediterran und lokal, wir legen Wert auf regionale Produkte, am liebsten ganz frisch und gerne auch aus biologischem Anbau. Sie finden neben fangfrischem Fisch und Fleischgerichten auch eine Auswahl vegetarischer Speisen sowie hausgemachte Pasta. Wir räuchern selbst und unsere Kuchen und Torten sind aus eigener Herstellung. Das Eis kommt vom Hofladen. Neben Bier vom Fass finden Sie exzellente Weine in ansprechendem Preisniveau.

Wir freuen uns auf Sie!



Öffnungszeiten
Freitag bis Dienstag 12:00 – 22:00 Uhr
Warme Küche durchgehend von
12:00 – 21:30 Uhr

Mittwoch und Donnerstag
ganzjährig Ruhetag

KONSTANZ FISCHERSTRASSE 30
TELEFON 07531 - 36 16 76 3

www.staaderfaehrhaus.de

## 8 Seglerhock am Dienstag

Nachdem leider unser Willi Holzer verstorben ist, hat Dieter Pietscher dieses Jahr die Bewirtung übernommen.

Leider sehen wir an diesem Tag immer nur dieselben, schade. Wir würden uns sehr freuen mit unseren neuen und jüngeren Mitgliedern in Kontakt zu kommen. Gerade beim Segeln gibt es so viele Themen, von denen die alten Hasen gerne Ihre Erfahrungen weitergeben würden. Es ist nicht ein Trinkabend, sondern ein reger Erfahrungsaustausch der sicher dem einen und anderen nützlich sein kann.

Die Vereinsfrauen und Männer würden sich sehr freuen am Dienstag neue Gesichter zu begrüßen.

Dieses Jahr hatte Angela Holzer, die nächstes Jahr wieder die Bewirtung übernimmt, einen tollen Ausflug organisiert. Wir fuhren mit dem Schiff von Dingelsdorf über Meersburg noch Konstanz und kehrten dann bei Tamara im „Guten Hirten“ zu einem Imbiss ein. Vielen Dank Angela, war ein super Abend.

Eine schöne Saison und immer ein Handbreit Wasser unter dem Kiel, wünscht Euch der Dienstagshock.

Ein „Alter Hase“

## 9 Segelfreizeit der Jugendabteilung 2016

*von Angelika. Eckert,*

Vom 8. bis 12. August fand auf dem Gelände des Segler-Verein-Purren-Konstanz, zum wiederholten Mal, eine Segelfreizeit statt. Da sehr beliebt, waren die freien Plätze schnell vergeben und eine Warteliste musste aufgemacht werden.

Wir starteten bei hochsommerlichen Temperaturen und leichtem Wind. Dies nutzten wir, um nach kurzer Einweisung, die Boote segelklar zu machen. Die Kinder halfen fleißig mit und wurden durch unsere erfahrenen Jugendlichen und jungen Erwachsene, die eine Betreuerfunktion einnahmen, bestens angeleitet. Nachdem alle Boote auf Sicherheit gecheckt waren, ließen wir die Boote ins Wasser gleiten, für manche zum ersten Mal, andere ließen es sich nicht nehmen jedes Jahr wieder mit dabei zu sein.

So manchen wurde es nach einiger Zeit in ihren Neoprenanzügen zu warm, worauf sie die Jollen kurzerhand kenterten, was zum fröhlichen Badespaß einlud. Dass die Jollen sich dann recht leicht wieder aufrichten ließen, verblüffte einige Neulinge.

Schon war es Zeit zurück an Land zu segeln und bei Oliver Krüger und seinem Team zu Mittag zu essen. Wasser macht bekanntlich hungrig und so ließ es sich jeder gut schmecken.

Auf unserem Gelände zurückgekommen, wurden Seemannsknoten geübt. Je nach Können in unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen. So durften versierte den „Palstek“ hinter dem Rücken knoten.

Dann schoben wir die Boote wieder zu Wasser, um den schönen Segel-Tag ausgiebig zu nutzen.

Für die nächsten beiden Tage war Regen angesagt und es würde kühler. Da keine Bewirtung am Strandbad war, ließen wir uns Pizza kommen, was bei den Kindern ebenfalls sehr großen Zuspruch fand. Es war ganz erstaunlich, wieviel Pizzastücke manche Kinder verdrücken könnten.

Damit sich die Kinder wieder aufwärmten, spielten wir nach dem Essen Räuber und Gendarm. Das kühle Wetter hatte den Vorteil, dass das Strandbad leer war und wir viel Platz zum Spielen hatten.

Mütter unserer Teilnehmer beschenkten uns jeden Tag mit selbstgemachtem Kuchen. Diese ließen wir uns, nachdem die Boote versorgt waren, schmecken.

Am vierten Tag freuten wir uns über den Sonnenschein und die wärmeren Temperaturen. Auch auf den größeren Jollen, wie 420er und Laser fühlten sich die Kinder sicher und tummelten sich dort oft zu mehreren.

Erfahrene Segler kümmerten und schulten auf diesen Booten. An Land gab es einige kurze Theorieeinheiten. War der Wind gut, wurde zu Wettfahrten aufgerufen. Besonders Spaß machte den Kindern das Luftballon einsammeln auf dem Wasser. War der Wind mal vorrübergehend verschwunden, wurde um die Wette gepaddelt.

Der fünfte und letzte Tag sollte wieder etwas Regen bringen. Wir waren jedoch sehr froh, dass wir weitgehend von Regen verschont blieben und unsere Segel nach der Freizeit trocken versorgt bekamen.

Wieder eine gelungene Segelfreizeit, mit zufriedenen Kindern, was uns sehr freute.

## 10 Seglerjugend Rückblick 2016

*von Angelika Eckert,*

**Jugendversammlung:**

Die Jugendversammlung fand am 1. Februar im Sozialen und Kulturellen Zentrum von Litzelstetten statt. Es gab einen regen Austausch über die möglichen diesjährigen Aktivitäten. Anschließend war bei Essen und Trinken noch ein gemütliches Beisammensein möglich.

**Jugendboot-Transport:**

Der Transport der Jugendboote im Frühling zum Gelände und im Herbst zurück zum Winterlager ist jedes Jahr wieder eine logistische Herausforderung. Dank der tatkräftigen Unterstützung durch Vereinsmitglieder, Eltern und der Seglerjugend war dies wieder gut zu bewältigen. Auch für das Reinigen und Auf- beziehungsweise Abtakeln der Boote fand sich in der Seglerjugend wieder Bereitschaft Mitzuhelfen.

**Jugendtraining:**

Das Trainingsziel für die Anfänger war der Jüngstenschein des DSV, den in diesem Jahr vier Kinder mit Erfolg ablegten. Danach hatten sie die Möglichkeit vom Optimist auf andere Jollen, wie den Teeny zu wechseln. Auf dieser Zweihandjolle wurde das Segeln mit dem Spinnaker trainiert. Da auch in diesem Jahr während des Training so manches Mal der Wind weg blieb wurden die Jollen wieder ausgiebig gekentert und aufgerichtet, Wasserschlachten ausgetragen, um die Wette gepaddelt und es einfach genossen auf dem Bodensee Zeit zu verbringen.

**Bodenseewoche:**

Unsere Seglerjugend war am 20. Mai auf der Bodenseewoche vertreten. Dort zeigten sie vorbeigehenden Passanten Seemannsknoten und beantworteten Fragen rund um die Jugendjollen und das Jugendsegeln.

**Kooperation zwischen der Stiftung Schloss Regensberg und unserem Verein:**

Die Stiftung nimmt sich männlicher Jugendlicher an, bei denen Lernstörungen oder Wahrnehmungsbeeinträchtigungen und/oder Schwierigkeiten in der persönlichen und sozialen Entwicklung vorliegen. Sie werden während dieser Zeit auf den Arbeitsmarkt und eine Berufsausbildung vorbereitet. Vom 31. Mai bis 2. Juni waren Jugendliche dieser Stiftung auf unserem Vereinsgelände, um das Segeln auf der Einhandjolle Laser und der Zweihandjolle 420er kennen zu lernen. Sie waren mit viel Eifer dabei und hatten sichtlich Spaß, sich dieser sportlichen Herausforderung zu stellen. Ein Jahr zuvor fand diese Kooperation zum ersten Mal statt und da sie in beiden Jahren sehr erfolgreich war ist vorgesehen, diese Aktion auch in den Folgejahren durchzuführen.

**Vereinsregatta und Sommerfest:**

Bei der diesjährigen Vereinsregatta am 2. Juli nahmen in der Teeny-Jolle zwei Jugendmitglieder teil. Da den Beiden bei der Langstreckenregatta, vom Vereinsgelände bis kurz vor Unteruldingen, kalt wurde, brachen sie nach der ersten von drei Runden ab. Bei starken Winden war dies für die frisch aus dem Optimisten kommenden Jugendsegler eine gute Leistung. An die Regatta schloss das Sommerfest unseres Vereins an.

**Ausflug:**

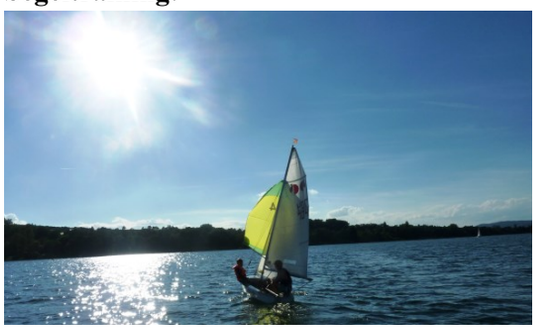
Am 23. Juli trafen wir uns mit Fahrrädern am Vereinsgelände. Mitgebrachtes Grillgut würde im dortige Kühlschrank aufbewahrt, danach fuhren wir nach Wallhausen zum Minigolf spielen. Anschließend verglichen wir bei einem Eis die Ergebnisse. Auf dem Rückweg wurden Haselnussruten für das Stockbrot geschnitten. Wieder am Gelände

angekommen machten wir Feuer für das Grillgut und richteten ein Buffet her, so dass es sich alle gut schmecken lassen konnten.

**Eichhörnle-Cup:**

Unser Jugendmitglied Linus Högner nahm an der Optimisten Regatta „Eichhörnle-Cup teil und erzielte den 4. Platz.

**Impressionen während und nach dem Segeltraining:**



## 11 Ein schlechter Tag für unseren „Teeny“

Die Story zum herabgestürzten Eichenast

*von Peter Raible*

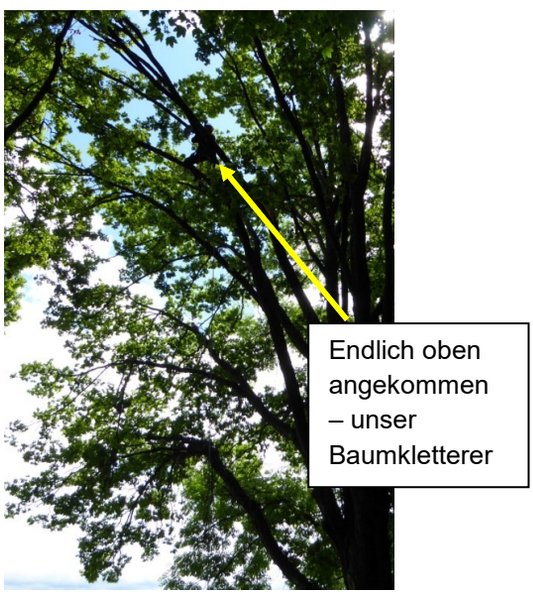
Als ich Mitte Juni auf unserem Clubgelände war, gab es eine große Überraschung zu sehen. Da lag er vor mir – ein niedergestreckter „Teeny“. Doch keine Angst, es handelte sich glücklicherweise um kein Lebewesen, sondern vielmehr um ein Jugendboot aus Angelika Eckerts Bodenseeflotte. Was war geschehen? Die Blätter eines mächtigen Eichenastes hatten sich bei dem vielen Regen so stark mit Wasser aufgesogen, dass er durch das enorme Gewicht abbrach und zielgenau auf das Jugendboot herabstürzte und dabei den Mast abriss und auch noch irreparabel verbog. Der Bootswagen konnte dem auch nicht standhalten und machte ebenfalls die Grätsche. Der Teeny war für diese Saison außer Gefecht gesetzt und wird aber, dank der Spende eines unserer Mitglieder, nächstes Jahr wieder in neuem Glanze erstrahlen und der Jugend zum Training zur Verfügung stehen.

Leider ist das noch nicht der Geschichte Ende, denn hoch in den Bäumen hing der Rest dieses gespaltenen Astes und der drohte auch noch herabzustürzen, denn aus Pappe war der nicht – eher beindick und viele Meter lang. Nun mussten die restlichen Jugendboote weggezogen werden, damit Platz zum handeln war – einfach war das nicht, da uns schon zu dieser Zeit das Hochwasser plagte.

Dank unseres schnell herbeigerufenen Baumkletterers und meinem Einsatz konnten wir den Ast entfernen, kontrolliert abstürzen lassen, auch klein machen und weitgehend verräumen. Nach 3 Stunden Schweiß war das Grundstück wieder „save“.

Immer wieder nennenswert ist, dass es auch dieses mal wieder gut ausging und nur Material zu Schaden kam. Durch die jährliche Kontrolle unseres Baumpflegers, wo jedesmal Totholz entfernt wird, ist das Clubgelände als sehr sicher einzustufen. Jedoch, wie man sieht, kann auch bei einer sehr großen Wasserlast und einem gesunden und grünen Ast das Schicksal zuschlagen.

Der erschlagene „Teeny“ – da liegt er!




Ganz weit oben in 20 Meter Höhe wird der Rest des Astes von unserem treuen Baumpfleger Mr. Fogarty abgesägt.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen – nun muss es noch „mundgerecht“ zerteilt werden.

Wenn man einen Finanzpartner hat, der seine Kunden in jeder Lebensphase unterstützt. Wir helfen Ihnen bei der Erfüllung Ihrer Wünsche und Zukunftspläne.

Sprechen Sie mit uns.

sparkasse-bodensee.de

Wenn's um Geld geht

Sparkasse Bodensee

## 12 Sommerfest und Freundschaftsregatta von SVPK und YLM

*von Dirk Therkorn*

Am Samstag, den 2. Juli wurde vor Litzelstetten wieder eine Regatta vom Seglerverein Purren Konstanz (SVPK) organisiert. Eingeladen war auch der benachbarte Yachtclub Litzelstetten-Mainau (YLM). 17 Segelboote starteten um 12:00 Uhr aufgrund des Westwindes mit Vorwindkurs auf Höhe des Bojenfeldes. Die Wendemarke war vor Unteruhldingen bei dem Seezeichen 26. Zurück mußte dann gegen den leicht böigen Wind angekreuzt werden. Weil es so schön war, musste die Stecke dann gleich noch ein zweites Mal gesegelt werden. Nach gut zwei Stunden waren alle Boote durch die Ziellinie vor dem Strandbad Litzelstetten gesegelt, was bei jedem Durchlauf mit einem lauten Signalton quittiert wurde.

Inzwischen hatten sich die Wolken zugezogen und der Westwind deutlich aufgefrischt. Das war somit der Ansporn um 15:00 Uhr noch einen Durchgang zu segeln. Vor Unteruhldingen wurden die Segelbedingungen dann langsam anspruchsvoll, denn mit den aufziehenden Regenschauern kamen stürmische Windböen und es zeigte sich schnell welche Boote und Mannschaften diese Bedingungen besser meisterten. Schließlich kamen aber alle Boote heil zurück und man traf sich auf dem SVPK Vereinsgelände zur Siegerehrung.

Den ersten, nach Yardstick korrigierten Platz, belegte nicht ganz überraschend unser mehrjähriger und amtierender Bodenseemeister für Folkeboote Gerhard Kunze mit Günther Steiner (SVPK). Das schnellste Boot wurde von Bruno Romer mit Marc und Dieter Romer (YLM) gesteuert und erreichte korrigiert den zweiten Platz. Unsere Jugendtrainerin Angelika Eckert begleitete mit dem Vereinsmotorboot bei der ersten Runde Linus Högner und Adrian Struwe auf einem Teeny, die unerwartet mit der schnellsten Yacht der Regatta mithalten konnten. Die genauen Regattaergebnisse sind unten aufgelistet und stehen natürlich auch im Internet unter www.svpk.de zur Verfügung.

Unter Leistung unseres neuen Festwartes Romeo Sestito und seinem Team wurde inzwischen das Sommerfest aufgebaut.

Neben den gespendeten Salaten und Kuchen, sowie den nach eigenem Geschmack ausgesuchten und mitgebrachten Grillgut, fanden insbesondere die Neuerungen, wie das erweiterte Getränkesortiment, der Mongolengrill und die Bartische regen Zuspruch. Besonders wichtig waren auch die großen Schirme, denn der Sommer hatte sich an diesem Nachmittag leider ganz verabschiedet und Petrus wollte offensichtlich den ohnehin schon hohen Wasserstand am Bodensee noch etwas höher treiben.

*Festwart Romeo Sestito (links) und SVPK Vorsitzender Harald Krebs (mitte)*

*YLM Vorsitzender Heinz Maser (links) und ehemaliger, langjähriger SVPK Vorsitzender Guido Weber (rechts)*

Richtige Segler kennen bekanntlich kein schlechtes Wetter, sondern nur schlechte Kleidung und so mussten alle etwas näher zusammenrücken. Der SVPK Vorsitzende Harald Krebs begrüßte die Teilnehmer in einer kurzen Ansprache, die von dem YLM Vorsitzenden Heinz Maser ergänzt wurde. Bei guter Laune und munteren Gesprächen, verlebten die Vereinsmitglieder einen schönen Abend in der Gemeinschaft. Insbesondere die Teilnahme der Segler vom YLM an dem gemeinsamen Fest wurde sehr gelobt.

**Datum: 02.07.2016**

Leitung: Kai-Uwe Weber

| Boot | Bootsname | Steuermann | Crew | Club | Wertung nach Gesamtzeit | | Wertung nach YS | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | W1 | W2 | Punkte | **Rang** |
| Nord. Folkeboot | Evergreen | Gerhard Kunze | Günther Steiner | SVPK | 2:54:08 | 5 | 1 | 1 | 2 | **1** |
| Dehler 34 | Pipin | Bruno Romer | Marc Romer, Dieter Romer | YLM | 2:42:04 | 1 | 3 | 2 | 5 | **2** |
| Granada 910 | Nr. 3 | Armin Nops | Phillip Lohmeyer, Ralf Lamm | YLM | 2:49:26 | 2 | 4 | 3 | 7 | **3** |
| 35m Nat. Kreuzer | Taifun | Thomas Moser | Christian Weber | YLM | 2:57:15 | 6 | 2 | 8 | 10 | **4** |
| Olsen 31 | Sommerwind | Wolfgang Hirt | Eva Maria Hirt | YLM | 2:52:48 | 4 | 5 | 6 | 11 | **5** |
| H-Boot | Opal | Albrecht Vogel | Richard Thoma | SVPK | 3:05:50 | 8 | 9 | 5 | 14 | **6** |
| Rebell MK 2 | Taifun | Roland Giner | Klaus Deicher | SVPK | 3:30:06 | 11 | 7 | 9 | 16 | **7** |
| Albin Viggen | Dina | Andy Kunkel | | SVPK | 3:29:09 | 10 | 6 | 10 | 16 | **8** |
| Faurby 36 | Eriyades | Michael Nops | Claudius Bühler, Roland Dietrich, Christoph Martin | YLM | 2:52:03 | 3 | 13 | 4 | 17 | **9** |
| First 27.7 | Liberte 3 | Andreas Oppermann | Tobias Oppermann, Peter Raible | SVPK | 3:07:54 | 9 | 12 | 7 | 19 | **10** |
| Jantar 21 | Delphin | Dirk Therkon | Peter König | SVPK | 3:30:47 | 12 | 8 | 13 | 21 | **11** |
| Siesta 32 | Cumulus | Klaus Marzotko | Guido Weber | SVPK | 3:01:55 | 7 | 11 | 11 | 22 | **12** |
| Jeannau Tonic 23 | Traumwohnung | Andre Bruns | | YLM | 3:44:15 | 13 | 14 | 12 | 26 | **13** |
| Delya 25 | Liberta | Markus Dettenkofer | Tobias Nitsch | SVPK | DNS | | 10 | DNS | 31 | **14** |
| Doufour 24 | Mischter | Christian Frei | | YLM | DNF | | 15 | DNF | 36 | **15** |
| Super Dorade | Onni | Mathias Horn | Claudia Horn | SVPK | DNS | | 16 | DNS | 37 | **16** |
| Novacat 26 | Black Label | Johannes Kutscher | Felicitas Retschke | SVPK | DNS | | 17 | DNS | 38 | **17** |
| Beneteau First 20 | Kookaborra | Stefan Burbach | Renate Hehl | YLM | DNS | | DNS | DNS | 42 | |
| Olsen 31 | Anka | Konrad Romer | Andreas Romer | YLM | DNS | | DNS | DNS | 42 | |
| Teeny | | Linus Högner | Adrian Struwe | SVPK | DNS | | DNF | DNS | 42 | |

## 13 Kooperationsprojekt mit der Verlängerten Sonderschulung 15plus der Stiftung Schloss Regensberg

Im Bereich der verlängerten Sonderschulung 15plus der Stiftung Schloss Regensberg, eine Pilotsonderschule im Kanton Zürich, sind Jugendliche im Alter von 14 bis 18 Jahren platziert, deren Wahrnehmungs- und Verarbeitungsfähigkeit erschwert ist und die ein verzögertes Lerntempo und Lernschwächen sowie motorische Schwierigkeiten zeigen. Ebenso leiden sie oft unter einer verzögerten oder ungünstigen Persönlichkeitsentwicklung, verbunden mit Kontakt und Beziehungsstörungen, Ängsten, depressiven Verstimmungen, Aggressionen oder psychosomatischen Reaktionen. Erschwerend können Probleme im familiären Umfeld hinzukommen.

Ziel der Platzierung ist es, dass die Jugendlichen lernen, ein eigenverantwortliches Leben zu führen, ihr Arbeits- und Lernverhalten den Anforderungen einer Berufsbildung entspricht, ihr Selbstvertrauen und ihre Selbstsicherheit gefördert werden. Dabei zielt die berufliche Orientierung auf die Integration in die Erwachsenenwelt ab. Ferner wird eine größtmögliche Selbständigkeit der Jugendlichen angestrebt.

Um diese Ziele zu erreichen, leben die Jugendlichen während der Woche auf zwei Außenwohngruppen in den benachbarten Ortschaften, besuchen während des Tages die interne Sonderschule sowie drei Werkstätten. Ausgehend von der individuell indizierten Methodik, erhält jeder Jugendliche ein passendes Lern- und Förderprogramm, ausschließlich auf ihn und seine Ressourcen zugeschnitten.

Das Novum der verlängerten Sonderschulung 15plus ist es, bei den betreffenden Jugendlichen, für die Schule und Lernen schon fast ein Trauma ist, über handwerkliches Arbeiten, wieder Interesse an „schulischer“ Bildung zu generieren.

Aber nicht nur das. Auch andere, ungewöhnliche Lernfelder werden erschlossen, um den Jugendlichen neue Erfahrungen, Selbstwerterleben und Erfolgserlebnisse zu vermitteln. Ebenso gehört der Einsatz von erlebnispädagogischen Instrumenten zum Repertoire der Pädagogen.

Aufgrund meiner Erfahrungen als pädagogischer Leiter und Skipper eines Sozialtherapeutischen Jugendsegelschiffes in den 80er Jahren weiß ich sehr genau um die umfassenden therapeutischen und pädagogischen Möglichkeiten des Segelns und das nicht nur auf „Dickschiffen“. - Und so lag es nahe, Kontakt mit unserer Jugendleiterin, Angelika Eckart aufzunehmen, ob und wie eine mögliche Kooperation aussehen könnte – und los ging’s.

Während dreier Tage des „Projektlagers Wassersport“ beschäftigten sich die Jugendlichen aus der verlängerten Sonderschulung 15plus, angeleitet von Angelika und ihrem Team intensiv und sehr direkt mit dem Thema Segeln.

Im Mittelpunkt standen einerseits die individualzentrierten Ziele, wie Umgang mit Neuem und Unbekannten,

Angstbewältigung, Erfahren der eigenen körperlichen Grenzen, Schulung der koordinativen Fähigkeiten, Ein- und Unterordnung und andererseits die gruppenzentrierten Ziele, wie Kooperation, Solidarität, Soziales Verhalten in der Gruppe und Teamfähigkeit. Alles sogenannte Kernkompetenzen, die ein junger Mensch benötigt, um erfolgreich eine Ausbildung zu bewältigen.

Dass das Projekt ein voller Erfolg war, zeigt nicht nur die Tatsache, dass fast alle teilnehmenden Jugendlichen vom vergangenen Jahr entweder bereits eine Ausbildung absolvieren oder im Sommer beginnen werden, sondern auch die „Geschichten“ die sich um dieses Projekt ranken“!

Immer wieder berichten Jugendliche während sogenannter „Schulischer Standortgespräche“ von ihren unvergesslichen Erlebnissen und Erfahrungen vom vergangenen Frühjahr am Bodensee, und immer wieder wird mir von ihnen die Frage gestellt, ob ein solches Projekt wieder stattfindet.

Last but not least möchte ich unserer Jugendleiterin und Trainerin Angelika und ihrem Team meinen größten Respekt zollen. Sie haben ihre Aufgabe mit Bravour gemeistert! Kein Profi hätte das besser gemacht.

So bleibt mir abschließend noch, mich in aller Form und von ganzem Herzen bei Angelika, ihrem Team und beim ganzen Verein zu bedanken. Danke für Eure Unterstützung!!

Bernd Rohde
Leiter Sonderschulung 15plus

## 14 Das SVPK-Team der Evergreen wurde 2016 zum 2. Mal Gewinner des Folkeboot -Pokals der Nordischen Folkeboote Flotte Bodensee!

*von Gerhard Kunze*

Da meine beiden bewährten Mitsegler Uli Ober und Günther Steiner in Frankreich bzw. in der Karibik weilten, war ich zur **Eichhornregatta in Staad** mit Erika Beyerle, deren Holz-Folke an diesem frühen 30. April noch nicht eingewassert war, und ihrer neuen Vorschoterin Christina Blake angetreten.

Am Samstag war wegen Flaute und schwachen, drehenden Winden keine Wettfahrten möglich. Am Sonntag ging es ganz früh auf die Bahn und das Regattateam des SVS zeigte sein ganzes Können. Wir segelten bei strammen Winden vier Wettfahrten und dennoch war um 15 Uhr Siegerehrung, wir freuten uns riesig über den 2. Platz hinter Rainer Willibald aus Gaienhofen und Johannes Steim aus Kressbronn.

Gleich am Mittwochnacht darauf fuhr ich zum Training und den **Eck-Days 2016** über das Himmelfahrtwochenende nach Eckernförde an die schöne Ostsee. Ich segelte in diesem Jahr seit langem wieder einmal mit Fritz Schaarschmidt, dem Sohn meiner Gastfamilie bei der ich seit über 30 Jahren wohnen darf. Fritz lag, als ich das erste Mal zu den Eck-Days fuhr, noch in den Windeln. - Wir hatten vier Tage Traumsegelwetter, d.h. Sonne bei kühlen 11 Grad und bis zu 5 Beaufort Wind aus Ost, wodurch sich eine gewaltige Welle in der Förde aufbaute. Die gesamte deutsche Folkeboot-Elite war am Start und wir, als zusammengewürfeltes Team, erkämpften uns einen supertollen 3. Platz hinter Sönke Durst aus Laboe und Andi Blank aus Berlin.

**46. Pokalregatta Meersburg 12. + 13. Juni 2016**

12 Folkeboote waren am Start, bei Wind bis max. 4 bft wurden vier Wettfahrten an zwei Tagen gesegelt, wir wurden nach einem mässigen Auftakt mit dem 5. Platz, der unser Streicher wurde, mit der Serie von 2, 1, 1, knapp mit nur einem Punkt Vorsprung vor Alexander Denn aus Kressbronn und Rainer Willibald aus Gaienhofen Gewinner des Pokals, einem sehr schönen Folkeboot

Halbmodell. Sehr ärgerlich ist es, dass das Ergebnis dieser Ranglistenregatta wegen eines Formfehlers des Yachtclubs Meersburg nicht zur deutschen Rangliste zählt.

Tief ins Mark getroffen hat der für uns alle noch immer unfassbare **Tod von Rainer Willibald** aus Gaienhofen. Nachdem wir uns nach der Siegerehrung herzlich verabschiedet hatten, segelten wir gemeinsam aus dem Hafen, er in Richtung Konstanz ich in Richtung Bojenfeld. Zwischen Meersburg und dem Eichhorn verlor er das Bewußtsein und ging von der Kante über Bord, sein Segelkamerad Harry Nietsch konnte Ihn am Boot fixieren und kehrte nach Meersburg um. Nach dem Abbergen mit dem Regattaboot blieben die Wiederbelebungsversuche im Meersburger Yachthafen leider erfolglos und der Notarzt stellte nachdem Rainer kein Wasser in der Lunge hatte, den Tod durch Herzversagen fest. Rainer war für die Folkebootflotte Bodensee und in der Deutschen Folkebootvereinigung eine der wichtigsten Persönlichkeiten, wir haben einen großartigen Menschen und einen guten Freund verloren. Ich spüre seine Hand noch heute auf meiner Schulter …

**Zeller Folkebootpokal 6. + 7. August 2016**

Eine große Zahl von Folkebootseglern vom Bodensee trafen sich schon am Freitagabend zum Gedenken an Rainer Willibald, der den Zeller Cup der Folkeboote ins Leben gerufen hat. – Bei leichten bis sehr leichten Winden und großer Hitze brachten wir 3 Wettfahrten am Samstag, davon zwei verkürzt ins Ziel. Am Sonntag gab es mehr Wind aber der drehte um bis zu 60 Grad so dass wegen des Zeitlimits keine Wettfahrt mehr zustande kam. Wir gewannen mit den Plätzen 2, 1, 2 den Zeller Cup 2016 vor Erika Beyerle vom Konstanzer Yachtclub und Martin Graf vom Yacht Club Radolfzell.

**Kressbronner Oberseepokal 10. + 11. September 2016**

Leider mussten wir wegen Windmangel den langen Weg zu den Kressbronner Seglern unter Motor zurücklegen. Das ganze Wochenende bei wenig Wind und schönstem Wetter hatten wir mit den Wellen der unzähligen Motorboote, die im größten Hafen am Bodensee aus- und einfuhren, zu kämpfen und belegten hinter den punktgleichen Teams Claudius Schlumberger aus Lindau und Alexander Denn aus Kressbronn den 3. Platz. Die Heimfahrt fand leider wieder unter Motor statt.

Beim **Konstanzer Schlußlicht am 3. Oktober 2016** waren wir alle drei verhindert und so segelte Christian Blenckner vom Segel-Club Eckernförde, der die Evergreen steuerte mit seiner Mannschaft auf Platz 4.

Günther Steiner, Uli Ober und ich wurden wieder Bodenseepokalsieger und zweiter der Bodenseemeisterschaft der Nordischen Folkeboote und landeten in der deutschen Rangliste auf Platz 21.

## 15 Ein Boot erzählt von Fahrten einiger Mitglieder des SVPK

Mein Name ist GUMA von der Bootsklasse „ Rebell, 2,34 m breit, 7,60 m lang und einem Tiefgang von 1,20 m. Ich wurde in der Zeit von 1968 bis 1970 vom Eigner gebaut und kam 1970 zum ersten Mal ins Wasser. Meinen Liegeplatz erhielt ich damals im Bojenfeld des Fischers Franz Warnardin in Litzelstetten. Da es sich um ein nicht genehmigtes Bojenfeld handelte drohte die Auflösung durch des Landratsamt Konstanz. Dem kam mein Eigner und einige andere Bojenlieger zuvor, indem sie den Seglerverein Purren Konstanz e.V. gründeten und um eine Wasserrechts-genehmigung beim LA Konstanz kämpften. Nach der Gründung des Vereins begann für mich eine schöne Zeit. Einige Mitglieder trafen sich regelmäßig auf dem Grundstück, machten Pläne über Törns am Wochenende und führten diese auch durch. Wir waren immer zwischen 5 und 6 Boote. Kaum waren die Festmacher gelöst begann das Zupfen und Zerren an meinem laufendem Gut, bis mein Kapitän meinte, dass die Segel richtig stehen. Bei den anderen Booten sah ich das gleiche, den jeder wollte unbedingt der Schnellste sein. Der Erste bekam im Zielhafen den besten Platz und musste beim Hafenmeister sorgen, dass die anderen Mitglieder Liegeplätze bekamen. Im Hafen war ich immer das Kinderboot, denn auf meinem Deck spielten teilweise bis zu 12 Kinder der Mitsegler Karten. In Hafen von Romanshorn hörte ich, wie eine ältere Dame an Land zu den Kindern sagte: “ Was ist das für eine Spielhölle“. Die Kinder lachten und spielten weiter. Nach einigen Jahren wurde für 5 Mietglieder des SVPK der See zu klein und unserer damaliger Regattaleiter Jürgen Schlenker kam auf die Idee ans Mittelmeer zufahren. Der Beschluss war Jugoslawien. Da ich zum Trailern mit einem PKW zu schwer war kaufte mein Kapitän einen gebrauchten LKW und baute diesen zu einem Bootstransporter um. Ich wurde verladen und festgezurrt. Einem anderen Boot, nämlich der Ada , ging es nicht anders wie mir, sie wurde auch auf einen LKW geladen. Damit die PKW Trailer etwas entlastet wurden bekam ich zusätzlich 3 Masten, die Anker und Ankerketten sowie alles Schwere zusätzlich auf mein Deck. Ich trug es gerne, denn es begann eine neue Erfahrung in meinem Bootsleben. 1984 ging es dann los. Der Flottentransport startete so gegen 20 Uhr in Konstanz. Am anderen Tag gegen 14.00 Uhr kam wir in Kralejvica bei Rieca an. Ich wurde dort von einem unmöglichen Kran gehoben und ins Salzwasser geworfen. Zu überlegen gab es nicht viel, denn als alle Boote schwammen ging es gleich ab in Richtung Opatria, wo ich in einem kleinen sehr schönen Fischerhafen festgemacht wurde. Wir lagen alle nebeneinander und schaukelten zum ersten Mal im Salzwasser. Unsere Käptens gingen mit den Steuerfrauen zum Fischerfest was für uns Boote eine unruhige Nacht bedeutete. Am anderen Morgen begann für mich das Segeln auf dem Meer. Es ging zur Insel Krk, Malinska, Unige, Mali Losin, Rab usw. Es waren für mich, zum Vergleich zum Bodensee, unvorstellbare Entfernungen. Der ganze Törn betrug 340 Seemeilen. 1985 die gleichen Boote mit gleicher Besatzung und es ging mach Biograd, um die Kornaten kennen zu lernen.

Bei der Überfahrt zur Insel Vrjada kamen wir in ein Gewitter und erlebte zum ersten Mal andere Wellen wie am Bodensee. Mein

Rupf knisterte in allen Teilen und die Takelage zog und zerrte an den Festpunkten obwohl wir nur mit kleinster Fock segelten. Vor der Fahrt wurde besprochen, dass jeder dem anderen hilft, wenn etwas passieren sollte. Das Helfen einem anderen konnte man vergessen, den mein Kapitän und seine Steuerfrau waren voll mit mir beschäftigt. Wir haben den Sturm überstanden und ich war stolz auf meine Seetüchtigkeit. Es ging in flotter Fahrt weiter zur Insel Brac, Hvar, Muter, Dogi Otok, Pasman, Iz und wieder zurück nach Biograd. Auf diesem Törn musste ich 321 Seemeilen segeln.

1986 ging es nach Kaprije, Zlarin Trogier, Brimosten Sibenik Insgesamt 290 Seemeile in der schönen Inselwelt. 1987 nach der Insel Zut, Slota, Lovine, bis Kurcula bis Dubrovnik kamen wir leider nicht, denn die Zeit zur Rückfahrt wurde zu knapp. Dubrovnik wurde verschoben auf 1988. Leider brach dann der Krieg aus und ich habe Dubrovnik nicht mehr gesehen, Insgesamt sind wir alle 1200 Seemeilen gesegelt. 1991 wurde meinem Kapitän und seiner Steuerfrau der Bodensee wieder zu eng und sie beschlossen mit Martin, ebenfalls ein Mitglied des SVPK, nach Holland ans Ijsselmeer zu gehen. Ich wurde verladen und ab ging die Fahrt. Die Einwasserung fand in Narolen statt. Es ging nach Dugerdam, Edam, Horn Stavoren, also kreuz und quer übers Ijsselmeer und seine Kanäle. Ich segelte dort bei schönem und auch stürmischen Wetter 325 Seemeilen. 1993 musste ich weitere Erfahrungen auf fremden Gewässer machen, denn es ging an die Ostsee. Auch hier musste ich mich als Bodenseesegler bewähren. In Geltung bei Flensburg ging es ins Wasser und es ging los bei 5 bis 6 Windstärken nach Dänemark. Auch hier war Martin mit seinem Boot dabei. Wir wollten über Ärosund nach Kalvö. Ich schaffte es wegen starker Strömung und Starkwind nicht, denn bei jeder Wende hatte ich immer die gleiche Höhe. Wir verloren Martin und trafen ihn erst wieder nach zwei Tagen als sein Funk wieder ging. (leerer Akku) Die Fahrt ging über Äbenrö, Augustenborg, Sonderborg Egernsund usw. weiter. Ich musste insgesamt 345 Seemeilen auf der schönen und teilweise sehr rauhen Ostsee segeln. Mit diesem Beitrag als Boot vom Bodensee möchte ich den Mitgliedern unseres Vereines erzählen, dass es möglich ist, wenn mehrere Mitglieder des Vereins sich zusammenschließen, um auf fremden Gewässern Erfahrungen zu sammeln, was wiederum das Vereinsleben bereichert. Dafür haben wir unseren Verein gegründet und nicht nur zu Sicherung unserer Liegeplätze. Ich wünsche mir in Zukunft ein größeres Zusammengehörigkeitsgefühl und mehr Teilnahme am Vereinsleben. Der Vorstand wird es Euch danken:

Mast- und Schotbruch und immer eine Hand breit Wasser unterm Kiel.

GUMA
Ein Bodenseeboot

GW

STADTWERKE
KONSTANZ
KONSTANZ IST UNSCHLAGBAR.
Keine andere Energieversorgung ist so nah am Geschehen wie unsere. Nicht nur weil sie aus der Region kommt, sondern auch, weil wir für jeden Konstanzer ein gutes Angebot und eine persönliche Beratung vor Ort anbieten können. Diese Kombi ist einfach nicht zu toppen.
Mehr Konstanz im Leben. Ihre Stadtwerke.

## 16 Urlaubstörn 2016 - von der Ostsee ins Ijsselmeer

*von Ralf Paetzel*

Im August 2016 war es soweit: Ich folgte der Einladung eines ehemaligen Arbeitskollegen und begab mich auf die Reisen nach Kappeln an der Schlei, um dort das Boot betreten zu können, welches für zwei Wochen mein zuhause werden sollte.

Das Boot selber ist eine Sweden Yachts 34 und hat seinen Heimathafen in Makkum am Ijselmeer. Wie kommt mein Kollege zu einem Boot in Holland? Die Tochter meines Kollegen lebt mit Mann und Kindern in Holland und da diese Familie komplett segelbegeistert ist, also Oma, Opa, Sohn, Tochter plus Ehemann, haben sie sich vor Jahren diese Yacht als Eigentümergemeinschaft gekauft, welche den schönen Namen "Windveer" trägt. Übersetzt soll das Windfähre oder Federwolke bedeuten?! Ist ja auch egal, mir gefällt der holländische Name eh besser.

Die Tochter hat die "Windveer" von Makkum über das Skagerrak nach Kappeln an der Schlei gesegelt. Unsere Aufgabe bzw. Vergnügen war es, die "Windveer" wieder zurück nach Makkum zu bringen.

Die Sweden Yachts 34 wird von Sweden Yachts in Schweden gefertigt. Diese Yacht wurde erstmals 1979 gebaut. Das Schiff hat 2 Kabinen und 1 Bad. Das Yachtmodell Sweden Yachts 34 hat eine Rad-Steuerung, ist 10.3m lang, 3,48m breit und hat einen Tiefgang von 1.82m. Das Gewicht liegt bei 6350 kg und der Motor hat eine Leistung von 22 PS.

Wie schon erwähnt, bestieg ich die Windveer in Kappeln an der Schlei, wobei das auch nicht ganz richtig ist. Die Windveer lag in Arnis an der Schlei im Hafen. Arnis ist mit rund 300 Einwohner die kleinste Stadt Deutschlands und so ruhig und verträumt präsentiert sich dieses Fleckchen auch. Wer hier einmal verweilt, sollte unbedingt zum Fischessen in die Schleiperle einkehren. Den Namen des Restaurants muss man erst mal richtig lesen bzw. aussprechen. Ich mit meinen schwäbischen Wurzeln habe da erst mal an einen kleinen Traktor mit Allradantrieb denken müssen - ein Schlepperle also. Nein, es handelt sich um die Perle an der Schlei - Schleiperle eben, wenn man´s weiß ist es irgendwie logisch

Von Arnis ausgehend ging dann am nächsten Tag die Reise los. Die Stationen des Törns waren in der Reihenfolge: Kappeln - Rendsburg - Cuxhaven - Norderney - Lauwersoog - Leeuwarden - Sneek - Lemmer - Enkhuizen - Medenblick - Workum - Makkum

Von der Schlei aus ging es zuerst nach Laboe. Ein Tankstopp und ein Besuch des Kriegmarinedenkmals waren hier eingeplant. Vor dem eigentlichen Kriegsmarinedenkmal liegt das II. Weltkrieg U-Boot U-995.

Ursprünglich sollte das Marine-Ehrenmal in Laboe der Soldaten der Kaiserlichen Marine gedenken, die im Ersten Weltkrieg gefallen waren. Heute gilt es als internationale

Gedenkstätte für verschollene Seeleute aller Nationen sowie als Mahnmal für eine friedliche Seefahrt auf freien Meeren.

Die Idee zu dem Ehrenmal entstand 1925. Ein Unteroffizier soll dem Deutschen Marinebund damals vorgeschlagen haben, eine Gedenkstätte zu errichten, um den Angehörigen verunglückter Seeleute einen Ort zum Trauern zu bieten. Die Idee fand Zustimmung: 1927 wurde der Grundstein gelegt.

Die Wirtschaftskrise machte den Arbeiten zwischenzeitlich einen Strich durch die Rechnung. 1936 konnte der Bau schließlich fertiggestellt und eingeweiht werden, rund 700.000 Reichsmark kostete er insgesamt.

Mit der Renovierung des Mahnmals in den Neunzigerjahren wurde auch seine inhaltliche Aussage präzisiert – vielerorts war die ursprüngliche kriegsverherrlichende Widmung in die Kritik geraten.

Das Mahnmal ist 72 Meter hoch, hat eine große Aussichtsplattform und ist über 341 Treppenstufen sowie zwei Aufzüge erreichbar. Weiterhin gehören zum Mahnmal ein Ehrenhof, eine historische Halle mit einer Ausstellung zur deutschen Marinegeschichte und eine unterirdische Gedenkstätte.

Ein U-Boot des Typs U 995, das von innen besichtigt werden kann, ergänzt das Angebot in Laboe seit 1972.

Nach dem Tanken ging es weiter in Richtung Rendsburg, welches etwa auf dem ersten Drittel des Nord- Ostseekanals liegt. Zuvor war aber eine Zwangspause von cirka eineinhalb Stunden notwendig, um die Schleuse in Kiel-Holtenau passieren zu können.

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK; internationale Bezeichnung Kiel Canal, in Deutschland bis 1948 Kaiser-Wilhelm-Kanal) verbindet die Nordsee (Elbmündung) mit der Ostsee (Kieler Förde). Diese Bundeswasserstraße ist die meist befahrene künstliche Wasserstraße für Seeschiffe weltweit. Im Jahr 2015 passierten ihn 32.091Schiffe.

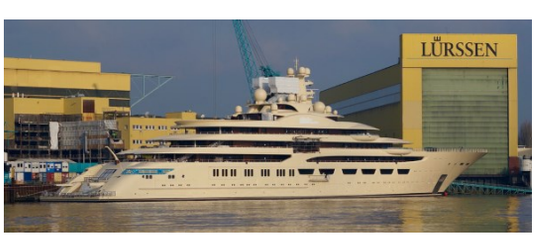
Der Kanal durchquert mit einer Länge von knapp 100 Kilometern das Land Schleswig-Holstein zwischen Brunsbüttel und Kiel-Holtenau. Damit erspart er die Fahrt um die Kimbrische Halbinsel (Jütland) durch Nordsee, Skagerrak und Kattegat. Mit dem Kanal ist die Wegstrecke je nach Abfahrts- und Zielhafen im Schnitt 250 Seemeilen (rund 460 km) kürzer.

Die erste Verbindung zwischen Nord- und Ostsee für seegängige Schiffe war der 1784 in Betrieb genommene und 1853 in Eiderkanal umbenannte Schleswig-Holsteinische Canal (Quelle: Wikipedia).

In Rendsburg passiert man dann die Lürssen-Werft. in dieser werden exklusive Yachten gefertigt wie die DILBAR, welche auf dem Bild unten zu erkennen ist.

Das 156 Meter lange Schiff ist demnach mit 15.917 Gross Tons die mit deutlichem Abstand voluminöseste Yacht der Welt. Das zeigt sich auch in Innenleben: Dem Eigner und seinen Gästen stehen auf sieben Decks 3800 Quadratmeter Wohnraum zur Verfügung.

Ihr Indoor-Pool ist mit 180 Kubikmetern (Tonnen!) Wasser gefüllt und ist damit das größte je auf einer Yacht realisierte Schwimmbecken der Welt




*Link zu Youtube: https://www.youtube.com/watch?v=PUQrBneWsVc*

Trotz dieser beeindruckenden Größe fühlten wir uns an Bord der Windveer wohler und übernachteten im Hafen bevor es am nächsten Morgen weiterging in Richtung Brunsbüttel. Nach dem Schleusen in Brunsbüttel befindet man sich auf der Elbe welche, bedingt durch den Hamburger Hafen, stark befahren ist.

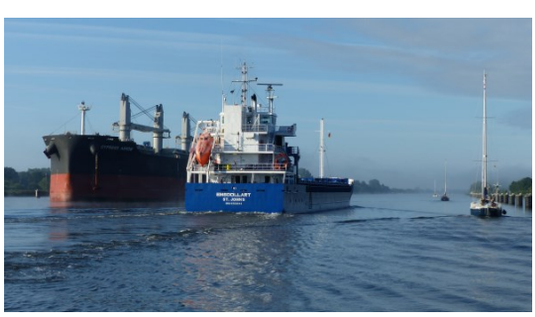


*Bild: Auf dem NOK geht es teilweise eng zu und man sollte die Sogwirkung der großen Schiffe nicht unterschätzen!*

Waren schon manche Schiffe im NOK beeindruckend, kommen hier einem die richtigen Brummer entgegen und die Frage einer Vorfahrt oder ähnlichem erledigt sich auf Grund der schieren Größe dieser Schiffe. Ein Beispiel die "Leverkusen - Express". Tragfähigkeit: 142007 t Länge und größte Breite: 366.47m × 48.35m

Die Schiffe dieser Größe werden von einem Elfzylinder-Zweitakt-Dieselmotor des Herstellers MAN Diesel & Turbo mit einer Leistung von 52.447kW angetrieben. Oder anders ausgedrückt: 71 328 PS - das entspricht der Leistung von 240 Porsche Carrera 911.

Das Fassungsvermögen dieser Schiffe liegt bei 13169 Container ( 20 Fuß Container ). Alle diese Container in einer Reihe aufgestellt ergibt eine Länge von 79778 Metern.

D.h. man könnte von Konstanz bis nach Titisee-Neustadt auf Containern gehen - das sprengt fast meine Vorstellungskraft.

Nächster Aufenthalt war Cuxhaven und schon im Elbtrichter ließ die Nordsee grüßen, da diese mit raueren Gewässer als die Ostsee aufwartet. In Cuxhaven wurde erstmal eingekauft und gegessen. Kurz nach 22 Uhr hieß es "ab in die Kojen", da wir bereits um zwei Uhr Nachts wieder ausliefen. Warum? Weil nun die Gezeiten ins Spiel kommen und man es sich schon recht gut überlegen sollte, ob man mit ablaufendem Wasser hinausgezogen wird, oder gegen einlaufendes Wasser anstampfen möchte.

Das gleich Erlebnis hat man ja beim Baden im Rhein ebenfalls. Es ist, zumindest für mich, weit angenehmer den Rhein hinunter als hoch zu schwimmen. Die Strömungsgeschwindigkeiten von Ebbe und Flut sind, so habe ich mir sagen lassen, in etwa identisch mit denen im Rhein.

Eine kurze Erklärung für Leser, welche mit dem Tidenhub nicht so vertraut sind:

An der Küste der Nordsee lassen sich interessante Erscheinungen beobachten. Der Wasserspiegel steigt zweimal am Tag um zwei bis dreieinhalb Meter an. Zu diesem Zeitpunkt ist das Watt überflutet. Dieses Ereignis nennt man Flut. Hochwasser (auch Tidehochwasser) ist der höchste Wasserstand. Genauso wie das Wasser kommt, fließt es auch wieder zurück. Dann herrscht Ebbe. Weite Gebiete fallen dann trocken. Den tiefsten Stand, den das Wasser erreicht, nennt man Niedrigwasser (auch Tideniedrigwasser).

Der mittlere Tidenhub liegt z.B. auf Borkum bei 2,19 Meter, auf Norderney bei 2,36 Meter, in Papenburg bei 1,99 Meter, in Emden 3,00 Meter, in Hamburg bei 2,52 Meter, in Cuxhaven bei 2,88 Meter, in Bremerhaven bei 3,50 Meter und in Wilhelmshaven immerhin bei 3,68 Meter. Tidenhub ist der Höhenunterschied zwischen Hochwasser und Niedrigwasser.

Den mittleren Stand zwischen Hoch- und Niedrigwasser nennt man Normalnull (NN). Die Bezeichnungen für Ebbe und Flut heißen Gezeiten oder auch Tide. Ebbe und Flut treten beständig auf und dauern zusammen 12 Stunden und 24 Minuten. Das bedeutet, dass sich die Gezeiten täglich um 48 Minuten verschieben.

Zurück nach Cuxhaven. Auslaufen um zwei Uhr nachts mit angelegten Rettungswesten und dick eigemümmelt, da es ordentlich kühl war. An dieser Stelle sei erwähnt, dass ein Segeltörn auf der Nordsee, Ostsee oder

Ijsselmeer ohne vernünftiges Ölzeug nicht empfehlenswert ist. Diese Ausrüstung kann man auch auf dem Bodensee durchaus gebrauchen. Kleiner Tipp: die Firma Decathlon führt unter ihrer Eigenmarke "Tribord" Segelbekleidung zu einem sehr gutem Preis-Leistungsverhältnis. Es muss nicht immer Musto oder Helly Hansen sein es sei denn, er/sie identifiziert sich über Markennamen.

Kaum aus der Hafenausfahrt heraus, ging es scharf links in Richtung Norderney. Trotz bewölktem Himmel blinkt und leuchtet es um einen herum. Da sind zum Einen die Küstenfeuer und Untiefenbojen, zum Anderen sind die Windparks mit Blinklichtern ausgestattet und ab und an kommt auch mal ein Boot oder Schiff vorbei, dessen Ausmaße man erst erkennt, wenn es die Sichtverhältnisse zulassen. Ach ja, die Fahrwassermarkierungen sollte man ebenfalls im Auge behalten - lohnt sich!

Ein tolles Hilfsmittel bezüglich der Navigation ist das AIS.

Der Begriff Automatic Identification System (AIS; zu Deutsch: Automatisches Identifikationssystem) oder Universal Automatic Identification System (UAIS) bezeichnet ein Funksystem, das durch den Austausch von Navigations- und anderen Schiffsdaten die Sicherheit und die Lenkung des Schiffsverkehrs verbessert. Es wurde am 6. Dezember 2000 von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) als verbindlicher Standard angenommen.

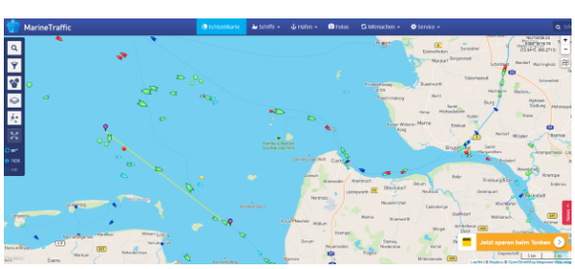



*Bild: AIS-Darstellung im Winter 2016. Im Sommer sind weitaus mehr Schiffe unterwegs.*

Das heißt, man kann alle Boote und Schiffe erkennen bzw. identifizieren, die mit diesem System ausgerüstet sind. Das Bild (Screenshot vom 31. Dezember 2016 ) verdeutlicht dies. Des Weiteren kann man jedes Schiffssymbol auf dem Bildschirm anklicken und erhält Informationen über das Objekt wie z.B. Geschwindigkeit, Länge, Gewicht usw. Feine Sache finde ich.

Vorbei an Wangerooge und Spiekerog erlebte ich meinen ersten Sonnenaufgang auf der Nordsee, ein tolles Erlebnis.

*Bild: gut eingepackt und der Kaffee griffbereit an der Rudersäule. Ebenfalls wichtig ist ein gutes Fernglas.*

Vorbei ging es an Langeoog und Baltrum um schließlich im Yachthafen von Norderney festzumachen. Ich persönlich empfand Norderney nicht so toll. Zu viele Hotelblöcke, welche nicht unbedingt in das Landschaftsbild passen und zu viele Menschen, die in unglaublichen Schlangen anstehen um die nächste Fähre zu besteigen. Ähnlich wie an einem schönen Sommertag am Steg von der Mainau - nur noch um ein vielfaches mehr.

Am nächsten Morgen hieß es auf nach Lauwersoog, eine holländische (von mir aus auch niederländische) Hafenstadt. Wir ließen also die westfriesischen Inseln Juist, Memmert und Borkum links liegen und bogen dann links nach Schiermonnikoog ab, um durch das Westgat unser Ziel zu erreichen.

Hört sich nicht gerade spannend an, aber:

Ein besonders berüchtigter Teil des deutschen Wattenmeeres ist der Teil der Nordsee, der sich zwischen den Ostfriesischen Inseln "hindurch drängt". Die Rede ist von den sogenannten Seegatts. Durch die Gezeitenströme, welche zwischen den Inseln hindurch müssen, kombiniert mit der plötzlichen Verringerung der Wassertiefe entstehen hier gefährliche Stellen für die Seefahrt.

Je nach Gatt, hat man Wassertiefen von einem bis zu fünf Metern, bei ausreichendem Wasserstand. Allerdings sollte man dies immer mit einer nötigen Portion Skepsis betrachten.

Selbst bei relativ wenig Wind und einer ruhigen See, entstehen aufgrund der o.g. Ausgangssituation in den Gatten recht hohe Wellen. Einige der Durchfahrten sollten daher ab einer Windstärke von 5 Bft gemieden werden. Hier bauen sich schnell Wellenberge von 2-3 Meter auf, ohne dass man im Wattenmeer oder weiter draußen damit gerechnet hätte. Hat man dort nur 3-4 m Wassertiefe und einen Tiefgang von über einem Meter kann es ganz schnell ganz eng werden, d.h. das Boot wird mit einer Grundsee auf den harten Meeresgrund geschlagen.

In solchen Situationen sind bereits viele Boote zu einem Wrack verwandelt worden und selbst Weltumsegler sind an diesen Stellen der deutschen Nordsee gescheitert.

Es ist also ein hohes Maß an Bedachtsamkeit erforderlich, wenn man aus dem geschützten Wattenmeer auf die freie Nordsee hinaus möchte (oder umgekehrt) und dabei vor hat, sich der Gatts zwischen den ostfriesischen Inseln zu bedienen.

Die Einheimischen an der Küste, die ihr Revier wie die eigene Westentasche kennen sprechen auch voll Respekt von diesen Durchfahrten.

Ehrlich gesagt waren wir beide froh, als wir das Kabbelwasser durchlaufen hatten und sicher in Lauwersoog im Hafen lagen.

*Bild: Kabbelwasser bei ruhigem Wetter*

Zum Thema "Ansteuerungstonne" für das Fahrwasser unten noch ein Bild. Etwas andere Dimensionen wie auf dem Bodensee!

*Bild: Ansteuerungstonne*

Von Lauwersoog aus ging die Reise weiter nach Leeuwarden, Sneek und Lemmer.

Da diese Städte im Landesinneren liegen, folgten wir den Wasserkanälen um unsere Ziele zu erreichen. Nachfolgend ein paar Impressionen, da sich das nur schwer mit Worten beschreiben lässt. Zusammenfassend gesagt:

Einfach nur schön!

*Bild: Das Wahrzeichen von Sneek. Also nicht ich, sondern die Brücke in der Mitte!*

In Lemmer angekommen mussten wir zwei Tage im Hafen verweilen, da das Wetter einfach zu schlecht war und immerhin hatten wir ja auch schon ein paar Seemeilen hinter uns. Diese Zeit nutzten wir, um das größte Dampfschöpfwerk der Welt zu besichtigen: Das Wouda - Schöpfwerk.

Im Norden der Niederlande, bei Lemmer, steht das größte dampfgetriebene Schöpfwerk der Welt. Es ist benannt nach seinem Konstrukteur Dirk Frederik Wouda,

Ingenieur beim Wasserwirtschaftsamt der Provinz Frieslands.

Seit dem 19. Jahrhundert ermöglichen Pumpwerke in Friesland Siedlung und Landwirtschaft. Immer wieder waren die Friesen Opfer von verheerenden Sturmfluten und Überschwemmungen. Um das Land zu entwässern entstanden Pumpwerke mit großen Kapazitäten. Das Dampfschöpfwerk bei Lemmer wurde im Oktober 1920 durch die niederländische Königin eingeweiht.

Es ist kein totes Industriedenkmal, sondern ein lebendiges Zeugnis des Dampfmaschinenzeitalters. Fünf- bis sechsmal im Jahr versehen die Maschinen noch ihren Dienst und pumpen 6% des friesländischen Wasserüberschusses ins IJsselmeer. In der Minute sind das 4000 Kubikmeter - der Rauminhalt eines mittleren Kirchenschiffs!

Die große Maschinenhalle mit den Pumpgehäusen und den Dampfmaschinen sieht aus wie am ersten Tag. Die Technik stammt aus einer Zeit, als der Glaube an den technischen Fortschritt noch ungebrochen war. Dampfmaschinen sind Ikonen des industriellen Zeitalters. Sie vereinen Schönheit mit Kraft - eine Kombination, welche die Menschen seit jeher fasziniert.

1998 wurde das Wouda- Schöpfwerk als herausragendes industriegeschichtliches Denkmal in die Liste des Weltkulturerbes übernommen.

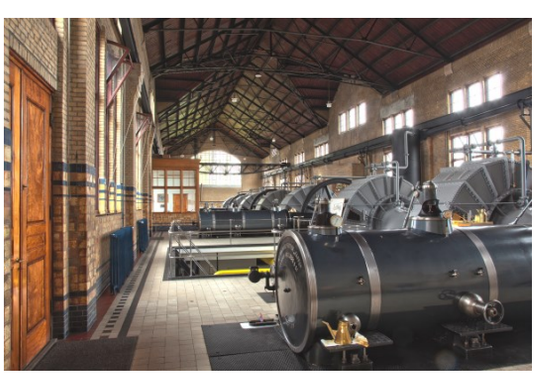


*Bild: Ein Teil der Dampfturbinen in der Maschinehalle, sehenswert!*

Die letzten Stationen unserer Reise führten uns auf das IJsselmeer. Von Lemmer aus ging es nach Enkhuizen - Medenblick - Workum und schließlich nach Makkum, dem Heimathafen der Windveer.

*Bild: So ein Schlückchen Portwein kann nicht schaden*

Unter vollen Segeln mit fast acht Knoten Geschwindigkeit ging unsere Reise zu Ende. Es war jetzt meine zweite Reise mit der Windveer und vielleicht kommt auch noch eine Dritte hinzu?

In der Hoffnung Euch etwas unterhalten zu haben wünsche ich allen immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel und eine tolle Segelsaison für das Jahr 2017!

## 17 Weltumsegelung mit der JAMBO

*von Bernard und Monika Moschkon*

Unsere JAMBO ist ein stabiles, tüchtiges Fahrtenschiff. Mit 9,50 m Länge zählt sie zu den kleineren Vertretern auf weltweiter Fahrt. Vier Jahre hat sie uns sicher über die Weltmeere geleitet.

*....meist fängt alles ganz harmlos an....*
*4-5 bft, Blisterwetter, mer belle.....*

Nun sind wir schon wieder einige Jahre zurück von unserer Weltreise und haben auch im Rückblick auf unsere Weltumsegelung keine Minute bereut, uns auf dieses Abenteuer eingelassen zu haben. Immer noch sind wir erfüllt von den Eindrücken und Bildern dieser Reise. Mit diesem kurzen Bericht wollen wir euch daran teilhaben lassen. Natürlich können unten stehende Zeilen nur ein kleiner Einblick in unser Abenteuer sein. Alles andere würde sicher mehr als ein Buch füllen.

Wir starten in Port Camarque Südfrankreich, wo unsere JAMBO auch heute wieder liegt und segeln entlang der spanischen Küste bis Gibraltar. Zu Beginn sehen wir unsere Reise mehr als Langzeiturlaub, betrachten Erlebtes eher aus der Distanz, was sich aber nach den ersten drei Monaten ändert. Mit Verlassen des Mittelmeers wachsen wir in diese neue Lebensform hinein....Beruf: Langzeitsegler...

Unser Tagesablauf auf See wird bestimmt von einem 4 Stunden Wachrhythmus, jeder darf 4 Stunden schlafen, während der andere sich in diesen 4 Stunden um Navigation, Segelstellung, Wettergeschehen und Großschifffahrt kümmert.

Kontakt mit Freunden in Deutschland und anderen Jachten haben wir über Amateurfunk und e-Mail, die Wetterberichte von Intermar.

Über die Kanarischen Inseln segeln wir zu den Kap Verden, Mindelo auf der Insel Sao Vincente. Auf diesem Weg erleben wir die höchsten Wellen unserer Reise. Direkt am Weihnachtsabend geht die Bescherung los mit Wind von 8 Bft und Kreuzdünung, die von der Winddünung und einer alten Dünung von Norden her stammt. Es ist richtig ungemütlich. Das Cockpit ist ständig nass.

*....5 Tage Sturm von den Kanaren auf die Kap Verden. Der Wellensurf mit +10 Knoten fahrt erfordert höchste Konzentration.*

In der Nacht erkennen wir die Wellen nur an der weißen Gischt der sich brechenden Wellenkämme, dazu ein Wellensurf von 10 kn mit unserem kleinsten Vorsegel. Dabei hatte der Wetterbericht doch ruhiges Passatsegeln vorhergesagt.

Der nächste Abschnitt unserer Atlantiküberquerung führt uns nach Brasilien. Es folgen herrliche Tage auf See. Wir segeln mit dem Passat und rauschen mit Vollzeug Richtung Äquator.

*....viermal überqueren wir auf unserer Reise den Äquator, hier im Atlantik haben wir 27 grad West als "Besten Punkt" ausgewählt.*

Ab und an bringt ein Tief vor Afrika schwere Gewitter mit Blitzen zum Fürchten und schwarze Regenwände. So wird es uns wenigstens nie langweilig.

*....an manchen Tagen ziehen auf dem Südatlantik im Stundentakt "Squalls", Regenböen mit 8 Windstärken durch.*

Zum Bergfest geht unser Wasserentsalzer kaputt und wir teilen uns ab jetzt das Wasser streng ein....5 Liter/Tag für Menschen und Hund müssen genügen. Allerdings besteht bei noch über 100 Litern im Tank und noch 10 zu erwartenden Segeltagen kein Grund zur Panik.

Nach 20 Tagen und 2066 sm erreichen wir Salvador de Bahia auf dem Südamerikanischen Kontinent.

Brasilien – ganz Südamerika – gefällt uns ausgesprochen gut. Wir dürfen auf Grund der Visavorschriften nur 6 Monate bleiben,

*...."du bist erst richtig in Brasilien angekommen, wenn dir eine "Bahiana" das Glücksbändchen um den Arm gebunden hat"*

*....Nach 20 Tagen Atlantiküberfahrt von den Kap Verden nach Brasilien hat sich unsere Jambo ein frisches Antifouling verdient. nach getaner Arbeit warten wir in Salvador de Bahia auf das Hochwasser zum einslippen.*

davon reisen wir 3 Monate mit Rucksack und öffentlichen Verkehrsmitteln durch Südamerika über Uruguay, Paraguay, Argentinien zum 56. Breitengrad Süd nach Ushuaia, der südlichsten Stadt der Welt.

*...Ushuaia, die südlichste Stadt der Welt, liegt ganz schön "fern der Heimat".....13250 km nach Paris sind ein weiter weg.*

*....am Perito Moreno in Südargentinien wachsen riesige Gletscher, die an manchen Tagen mit donnerndem Getöse zusammen brechen.*

*.....die Yachten in der Kap Hoorn Region liegen gut verankert in geschützten Buchten. Der Süd Sommer ist vorbei und alle richten sich auf die ersten Herbststürme ein.*

Weiter nach Chile über die Patagonischen Kanäle mit einem Viehtransportschiff und mit dem Linienbus über die Anden zurück nach Brasilien.

*....die Tucane im Süden von Brasilien sind ganz schön neugierig. Nur anfassen lassen sie sich kaum.*

Unsere JAMBO finden wir wohlbehalten vor und machen uns startklar für die nächste Etappe nach Norden. Der Weg führt uns über das Archipel Fernando de Noronha nach Französisch Guyana, Kourou und die Iles de Salut.

*....an manchen Tagen ziehen auf dem Südatlantik im Stundentakt "Squalls", Regenböen mit 8 Windstärken durch.*

Eine Woche hoch am Wind gegen 5-6 Bft und über 2 Meter Welle wird eine wahnsinnige Bolzerei. Dabei geht unsere Rollreffanlage zu Bruch. Bernards Notreparatur muss die nächsten 2000 sm bis Martinique halten. Auf Martinique bekommen wir bei einem Shipchandler die benötigten Ersatzteile für die Reparatur.

Wir segeln die Inselkette der Grenadinen entlang. Die südlichen Inseln der Karibik sind ein Highlight. Hier lernen wir viele Yachten kennen, doch die wenigsten wollen um die Welt, verbringen den Winter auf dem Boot und den Sommer in Deutschland.

Doch uns treibt es weiter. Wir wollen im April durch den Panamakanal, um noch genügend Zeit für die Überquerung des Pazifiks vor Beginn der Cyclon Season Mitte November zu haben.

Eine Woche lang besuchen wir das Tauchparadies Bonaire, eine der ABC Inseln. Tauchen, Schwimmen, Verproviantieren ist angesagt.

Entlang an Kolumbien setzen wir unseren Kurs 100 sm weit draußen ab, um Piratenbegegnungen zu vermeiden. Damit sind wir auf 4000m tiefem Wasser und

haben mit dem extrem hohen Seegang weniger Probleme. Nachts setzen wir kein Licht, schleichen an Kolumbien entlang, hoffen nicht entdeckt zu werden. Das Radargerät ist unsere einzige Verbindung zur Außenwelt.

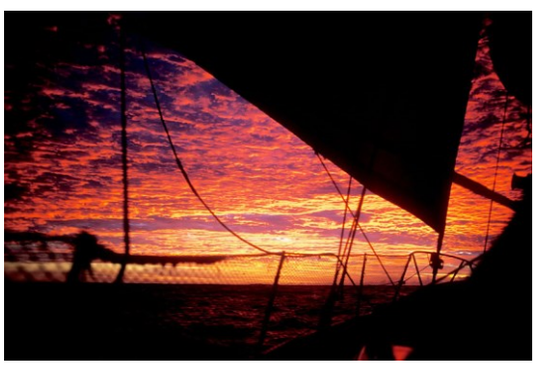
Dann endlich die San Blas Inseln vor Panama. Wir fühlen uns schon fast wie in der Südsee...einsame Ankerplätze, freundliche Kuna Indianer und smaragdgrünes Wasser laden zum Verweilen ein. Hier könnte man es locker Jahre aushalten.

*....die Kuna Indianer auf den San Blas Inseln, 2 Tagesetappen vor Panama, leben sehr bescheiden. Ihren Lebensunterhalt verdienen sie sich durch den Verkauf von "Molas", handgewebte Stoffapplikationen zum Verzieren von Shirts und Röcken mit Motiven aus der Stammesgeschichte.*

Nach 4 Wochen „Gammelleben“ heißt es „Anker auf“ und mit Lotsenhilfe durch den Panamakanal.

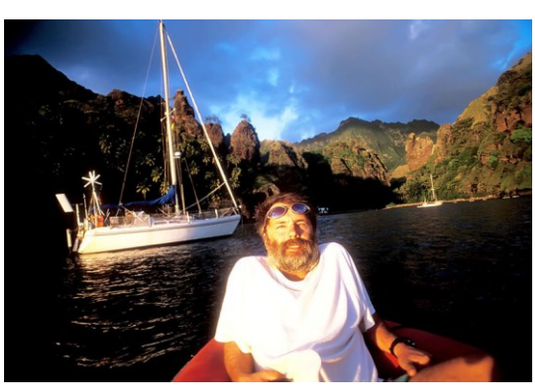
*.....im Panamakanal müssen wir mit den dicksten Pötten in dieselbe Schleuse. während diese mit 8 Lokomotiven in der Schleuse platziert werden, stehen uns nur 33 PS zur Verfügung*

Für eine Segelyacht ist das ein Erlebnis für sich. Im Fahrwasser und in den Schleusen mit den größten Frachtschiffen der Weltmeere unterwegs zu sein, ist schon ganz schön aufregend. Da darf nichts schieflaufen...jeder Handgriff, jedes Manöver müssen sitzen.



*.....dafür werden wir nach getaner Arbeit vom Pazifischen Ozean mit einem traumhaften Sonnenuntergang empfangen.*

Der Pazifik ist auch für uns zu Beginn der „Stille Ozean“. Wir genießen die Tage in der Inselgruppe „Las Perlas“ und die Überfahrt zu den Galapagosinseln. Von dort starten wir zu unserer längsten Überfahrt von 26 Tagen in die Südsee zu den Marquesas und Tuamotus , Tahiti und den traumhaften Gesellschaftsinseln.



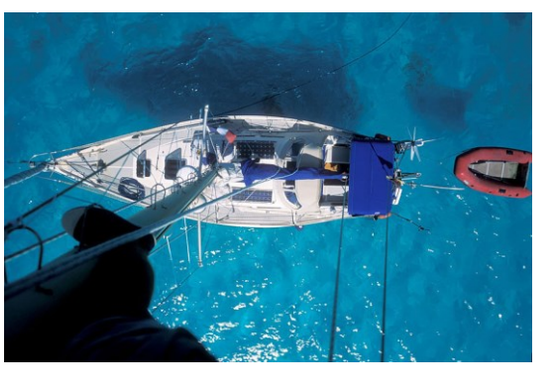
*....nach einer 26 Tagen Überfahrt von Galapagos auf die Marquesas werfen wir am späten Nachmittag in Fatu Hiva den Anker, gerade noch pünktlich zum Sundowner.....*

*.....dafür ist dann am nächsten Tag schrubben angesagt. die langen Entenmuscheln nehmen locker 2 Knoten fahrt weg. Bernard durfte 2 Stunden das Unterwasserschiff schrubben.*

Unser Zeitplan wird von der Cyclon Season bestimmt. Eigentlich wollen wir von Bora-Bora über Aitutaki nach Niue, aber eine Schlechtwetterfront lässt uns den Kurs ändern. Wir halten nördlicher und besuchen Western Samoa. Hier wird die Freundlichkeit der Polynesier noch einmal überboten. Gern wären wir noch länger geblieben.

*....auf Ahe, der Wahlheimat von Bernard Moitessier, werden wir von freundlichen Einheimischen zum Schulfest eingeladen. Die Menschen sind festlich gekleidet und die Kinder zeigen den ganzen Tag Tanzaufführungen.*

Wir starten von Apia/Samoa nach Fidji. Wieder eine Überfahrt mit schlechtem Wetter, tiefhängenden Wolken, nachts starke Regenböen, und immer wieder Einsteiger ins Cockpit. Erstaunlicherweise ist das Wasser warm bis heiß. Die Seekarte weist für dieses Gebiet vulkanische Aktivitäten aus. Die Wellen donnern an die Bordwand, das Reelingsnetz wird zerrissen. Erst auf Fidji stellen wir den Schaden fest: ein gebrochener Bolzen im Masttop. Die Unterwanten hängen nur noch lose an den Bolzen. Die Reparatur ist schnell erledigt.



*.....in der Lagune von Bora-Bora kann Bernard mal so richtig in Ruhe den Topbeschlag inspizieren. Außer ein paar Stachelrochen unter Wasser haben wir an diesem Tag die Lagune für uns.*

Die Fahrt kann weitergehen nach Neukaledonien und endlich Australien. Hier verbringen wir fast ein Jahr, nützen die Zeit für eine große Landreise und segeln das herrliche Barriere Riff hoch zum Top End, der nördlichsten Spitze Australiens, dann weiter nach Darwin. Hier heißt es dann ordentlich "Gezeitenrechnen". Acht Meter Tidenhub in Verbindung mit bis zu 10 Knoten Strömung sind hier an der Tagesordnung. Wehe dem Skipper, der sich hier verrechnet...

*...."Liebe geht durch den Magen"....Monika schließt Freundschaft mit einer Känguru Familie im australischen Busch..*

*....bei Niedrigwasser kann man sich in Darvin (Nord Australien) prima am Pfahl Trockenfallen lassen, um das Unterwasserschiff von Muscheln zu reinigen. Leider bleibt uns dieser Vorteil bei 1,75 m Tiefgang verwehrt.*

Begeistert von diesem Kontinent starten wir im Juni Richtung Südostasien. Indonesien wird zum Highlight. Dazu zählen Borneo mit den letzten Orang Utans, Bali und Lombok.

*....Schulausflug auf Indonesisch..... Schüler aus Kommodo besuchen ihre Partnerschule auf der Insel Rinca.*

*....auf Borneo (Kalimantan) bleibt Jambo von Fischern bewacht vor Anker, während wir eine 4-Tagestour in den Dschungel unternehmen, um eines der letzten Orang Utan Reservate zu besuchen.....*

*....wir haben Glück. die Buschfeuer halten sich in Grenzen. Zum Schutz gegen die Malariamücken schlafen wir nachts (im Freien) unter Moskitonetzen.*

Nach drei Monaten endlich die Metropole Singapur.

Die Melakkastraße hoch an Malaysien entlang sind wir im Dezember in Thailand. Hier hat uns der Tourismus wieder. Der große Vorteil besteht aber darin, dass wir

uns sehr gut für den letzten großen Abschnitt über den Indischen Ozean ins Rote Meer verproviantieren und Seekarten und Reiseführer ergänzen können.

Der 8 Tages Törn von Thailand über die Andamans nach Sri Lanka wird noch mal richtig aufregend. Im Golf von Bengalen treiben Hunderte Baumstämme, von denen sich nicht selten einige in unser Fahrwasser verirren. Es vergeht kein Tag am Funk, an dem sich nicht eine Yacht mit Ruderbruch meldet. Wir haben Glück und bleiben von einer Havarie verschont.

*....die Pfahlfischer im Süden Sri Lankas haben einen anstrengenden Broterwerb. Tag für Tag fischen sie auf den Pfählen stehend und sind der Sonne oder einem Tsunami schutzlos ausgeliefert.*

Über Sri Lanka und Ulegamo, der nördlichste Insel der Malediven, geht es 12 Segeltage nach Oman. Spinnakersegeln, Sonnenschein und Ausguck nach Piraten bestimmen den Tagesablauf auf See. Hier beginnt die arabische Welt. Wir erleben viel Gastfreundschaft und zuvorkommende Menschen. Im Gegenzug halten wir uns streng an die Sitten und Gebräuche dieser islamischen Länder.

Spannend wird es noch einmal im Golf von Aden. Sechs Tage Flaute und 600 sm "to go" sind nicht gerade beste Voraussetzungen gegen Piratenüberfälle. 2 Tage vor uns und 3 Tage hinter uns werden zwei Segelyachten überfallen und ausgeraubt.

*.....in den "Marsas" (Buchten) im Sudan bewegen sich quasi alle Schiffe illegal, weil man als Sportboot nicht einklarieren kann. Der Ausguck aus der Saling verschafft einen Überblick über gefährliche Riffe und unliebsame Zollpatroullien...:-)*

Wir kommen unbehelligt ins Rote Meer. Die Einfahrt zum Roten Meer, Bab El Mandeb, „die Straße der Tränen“, wird für uns die Straße der Erlösung..... Von nun an haben wir wieder nur noch mit Wind und Welle zu kämpfen. Die Piratengebiete bleiben jeden Tag 70 sm weiter hinter uns.

*.....im Roten Meer gibt es tatsächlich auch ruhige Segeltage, an denen die Crew einen Spaziergang an Deck wagen kann.*

Über Eritrea, Sudan, Ägypten geht es Richtung Suezkanal. Das Rote Meer ist für Segler ein Geduldsspiel. Man liegt oft tagelang bei 8-9-10 Bft. hinter einem Korallenriff vor Anker. Wie von Geisterhand ist urplötzlich der Wind abgestellt und ruck zuck heißt es "Anker auf" um sich wieder am nächsten Tag hinter dem nächsten Riff vor Anker zu verstecken...Im Mai durchfahren wir mit einem Lotsen an Bord den Suezkanal. Die Fahrt dauert 2 Tage. Es darf nur tagsüber motort werden. Segeln ist nicht erlaubt. Zu den Kanalgebühren bezahlt man die Lotsen mit der allgemeinen Weltwährung. Dafür sollte man schon 3 Stangen Marlboro gebunkert haben.....:-)

Den Suezkanal hinter uns, segeln wir mit schwachen achterlichen Winden in Richtung Heimat. Griechenland und Italien sind für uns bekannte Reviere.

Etwas aufregend wird es nochmal in der Straße von Messina. Wasserwirbel, starke Strömungen und wechselhafte Winde erfordern eine gewissenhafte Berechnung der Gezeitenströmungen.

Pünktlich zu den deutschen Sommerferien sind wir zurück in Frankreich. In Port Camargue werden wir von unseren Segelfreunden begrüßt. Zwischen unserem Wiedersehen liegen über 32 000 sm durchs Wasser und mehr als 40 000 km über Land mit öffentlichen Verkehrsmitteln als "Urlaub vom Urlaub".

4 x haben wir mit der JAMBO auf eigenem Kiel den Äquator überquert. Segeln ist herrlich, die Atolle sind traumhaft schön. Nach 3 Monaten Segeln und dem zehnten Atoll gewöhnt man sich allerdings so sehr an das Paradies, dass es fast langweilig werden könnte. Daher haben wir jede Gelegenheit genutzt, Landreisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu unternehmen und uns unter die fremdländische Bevölkerung zu mischen. Das haben wir in keinem Land der Erde bereut und wunderbare Begegnungen und Erlebnisse mit nach Hause gebracht.

Technische Daten der JAMBO:

Contest 31 HT gebaut bei Conyplex in Holland,

9,50 m x 3,15 m x 1,75 m,
7 000 kg im Wasser,

Motor: Lombardini LDW 1204 M, 33 PS Diesel , neu bei Abfahrt.

Wasser an Bord 260 Liter, Diesel an Bord 260 Liter. Solar 2 x 55 Watt, Windgenerator Aero4gen.

Reisedauer 4 Jahre

## 18 Jahresrückblick 2016 mit etwas Statistik von einer großen Segelreise

*von Sabine und Sven Seren*

Nicht zu fassen, Weihnachten kommt wie immer urplötzlich und nächste Woche soll 2016 schon vorbei sein! Höchste Zeit, das vergangene Jahr Revue passieren zu lassen. 2016 war für uns ein ganz besonderes Jahr, das Jahr in dem unsere Tochter Lea geboren wurde. Wie alle Eltern wissen, ist das ein besonderes Erlebnis und verändert das Leben von Grund auf. Auch wenn man das vorher weiß und natürlich viel gelesen und auch hautnah Berichte von anderen Eltern mitbekommen hat, so ist es doch etwas völlig anderes, wenn so ein kleines Bündel plötzlich in den eigenen Armen liegt und einen braucht, und zwar 24 Stunden am Tag. Man darf manchmal nicht mal schnell auf die Toilette gehen, schon wird man kläglich vermisst. Doch so anstrengend es manchmal auch ist, so viel bekommen wir zurück. Wie Lea sich morgens freut, wenn „endlich“ jemand kommt und sie aus ihrem „Gefängnis“ (ihr Bettchen hat einen ziemlich hohen Rausfall-Schutz) befreit oder wenn sie sich einfach nur freut, weil sie wieder etwas runter geworfen hat, das wir prompt wieder aufheben oder aber wenn sie einem die Ärmchen entgegen streckt und einfach nur in den Arm genommen werden möchte.

*Karibischer Sonnenuntergang*

Eigentlich wollten wir ja jetzt schon nicht mehr auf Martinique sein, sondern irgendwo auf dem Weg zu den Bahamas. Doch mit Lea ist nun alles anders und wir haben uns entschieden, nicht mit ihr segeln zu gehen, sondern das Leben als Familie an Land fortzuführen, worauf wir uns schon sehr freuen. Unseren „dicken Felix“, unser Heim für die letzten 4 Jahre, haben wir ja schon verkauft. Uns freut, dass er nicht irgendwo im Hafen versauern muss, sondern dass er eine junge Familie beherbergen und neue Abenteuer erleben wird, ganz so, wie er es mit uns ja auch getan hat. Da wird der „Dicke“ bestimmt an Ankerplätze kommen, die er schon kennt, doch leider kann er davon nichts erzählen. So viele tolle Sachen haben wir mit diesem Schiff erlebt, das möchten wir nicht missen.

*Blick über die Ankerbucht in St. Anne.*

In diesem Jahr gab es für uns im Wesentlichen nur ein Thema, unsere Tochter Lea; der geneigte Leser möge uns diese wenig nautische einseitige Einfärbung dieses Jahresrückblickes verzeihen. Mit der Ankunft auf Martinique letztes Jahr zu Weihnachten hatten wir unser Ziel erreicht: rechtzeitig zur Geburt (und zu Weihnachten!) auf Martinique anzukommen. Medizinisch waren wir hier sehr gut betreut und wir bereuen wir es nicht, zur Geburt hier her gekommen zu sein. Wenn Lea einmal groß ist kann sie außerdem erzählen, dass sie in der Karibik geboren ist, auch wenn sie davon leider nichts mehr wissen wird. Seit

April wohnt Lea nun bei uns an Bord und seit August hat sich auch ihr eigenes Zimmer, aber auch der Rest des Schiffes ist ganz von Lea vereinnahmt. Dort wo früher einmal eine Navigationsecke war, ist jetzt die Spiele-Ablage. Dort wo früher unsere Fahrräder waren, bettet sich jetzt Lea und ihr Autositz, ihr Tragerucksack und all das weitere Zubehör. Haben wir früher nicht bei jedem Landgang Müll mit an Land nehmen müssen, haben wir jetzt immer eine schwere Windeltüte dabei.

*Lea ist 10 Tage alt und ist auf Blue Felix angekommen.*

Vom Segeln können wir dieses Jahr nicht viel berichten, wir waren auf eigenen Kielen nur ein einziges Mal segeln und das war ein kurzer Schlag mit dem neuen Eigner von „Blue Felix“.

*Toller Segeltag*

Allerdings haben wir mit der „Teoula“ von Regin und Udo, einem Outremer 43, der mit über 10 kn übers Wasser „flog“, einen kurzen Abstecher nach St. Lucia und wieder zurück nach Martinique gemacht.

*Beim Segeln mit Regin und Udo begegnet uns die „Royal Clipper“*

Nachdem Lea mit ihrer Mama aus dem Krankenhaus in Fort de France an Bord kamen, sind wir erst einmal in der Bucht von Fort de France geblieben, bis sich unser neues Bordleben eingespielt hatte. Außerdem wollten wir sicherheitshalber in der Nähe einer medizinischen Infrastruktur sein, die wir glücklicherweise nicht benötigt haben. Wir verholten uns in der Bucht von Fort de France zur Anse Mitan, wo Lea ihren ersten Ausflug zu einem andern Schiff gemacht hat, zum Catalac 11 M „Tifricat“. Lea bekam im Mai Besuch von ihrer Oma Rose Marie und unserer Freundin Claudi aus Deutschland. Zusammen sind wir von Fort de France über die Grand Anse d’Arlet nach St. Anne gemotort. Lea hat diese erste größere Seereise verschlafen.

Den Rest des Jahres sind wir in der wunderschönen Bucht von St. Anne vor Anker gelegen, haben uns ab und zu nach Le Marin verholt und ansonsten unserer Tochter beim Wachsen zugeschaut. Einige schöne Ausflüge über die Insel haben wir mit dem Mietwagen unternommen, immer in Verbindung mit dem Besorgen und Organisieren von Verschiedenem und so hat Lea schließlich auch einen deutschen Pass vom deutschen Konsulat bekommen. Mit dem neuen Pass verbrachten Lea und Mama dann 5 schöne Wochen in Deutschland, über

die sich vor allem Leas Großeltern und ihre Tante gefreut haben. Ihren ersten Transatlantikflug hat sie auf Mamas Arm verschlafen, aber dafür ein Zertifikat der Airline bekommen.

*Mit Lea haben wir viel von der Insel gesehen.*

Und natürlich war da noch der tropische Sturm „Matthew“, der nach seinem Durchzug über die kleinen Antillen zum Hurrikan wurde. Wir haben ihn gut geschützt in der neuen Marina Caribe Antilles verbracht. Lea hat „Matthew“, der mit über 65 Knoten über Martinique hinweg zog, einfach verschlafen.

*„Matthew“ wettern wir in der Marina ab.*

Und nun ist also wieder Weihnachten. Das erste Weihnachten mit Lea, das letzte Weihnachten an Bord von „Blue Felix“. Was wohl das kommende Jahr für uns bereit hält? Wo wir wohl das nächste Weihnachtsfest feiern werden? Das wissen wir alles noch nicht. Momentan erfreuen wir uns noch mit Lea am karibischen Wetter, am Meer und am Strand, bis uns dann Ende März der deutsche Alltag wieder hat.

*Am Strand in St. Anne.*

Nicht nur das Jahr ist bald zu Ende, sondern auch unsere Reise mit „Blue Felix“. Zeit für etwas Excel-Akrobatik:

Im April 2013 sind wir aufgebrochen, wir waren also knappe 4 Jahre mit unserem „Dicken“ unterwegs. Wir haben mehr als 7600 sm zurückgelegt, 20 Länder bereist und haben 33 Inseln angelaufen. Dabei haben wir insgesamt ca. 1300 Liter Diesel verbraucht, allerdings gehen davon mehr als 200 Liter auf Kosten des ca. 1-2 Monate dauernden Kanalfahrens durch Holland auf der Staande Mast Route. Pro Tag haben wir durchschnittlich ca. 5,3 sm zurückgelegt. Wären wir also jeden Tag zwei Stunden spazieren gegangen, hätten wir es streckenmäßig auch in die Karibik geschafft. Durchschnittlich haben wir ca. einen Liter Diesel pro Tag verbraucht. Für jede zurückgelegte Meile errechnet sich so ein Verbrauch von 0,2 Liter. Unsere Nächte verbrachten wir folgendermaßen: 65% vor Anker, 22% in Marinas oder an einem Steg, 7% an einer Mooring, 3% „on the hard“ und 3% aller Nächte verbrachten wir segelnd auf dem Meer. Hier zeigt sich mal wieder, dass man beim Fahrtensegeln die wenigste Zeit mit Segeln verbringt, sondern vor Anker oder im Hafen. Natürlich würden sich die Zahlen bei einer evtl. Weiterfahrt in den Pazifik etwas verschieben, da würde man doch einige Nächte mehr auf See verbringen.

In den knappen vier Jahren haben wir die Backbordmaschine ca. 380 Stunden im Einsatz gehabt, die Steuerbordmaschine knappe 400. 30 Gasflaschen à 3 kg haben wir verbraucht, d.h. durchschnittlich mussten wir alle 45 Tage eine neue anschließen. Wir benötigten pro Monat also ca. 2 kg Gas um zu kochen. Am Backofen haben wir eine separate Gasflasche. Diese mussten wir 7 Mal wechseln, d.h. wir haben ca. ein halbes Kilo Gas pro Monat verbraucht und das hauptsächlich fürs Brotbacken.

Seit unserer Abfahrt in Deutschland haben wir für ca. 230 € Wasser getankt. Allerdings ist Wasser in den Marinas in Europa meistens im Marina-Preis enthalten, es fielen dort also keine zusätzlichen Kosten für Wasser an. Explizit mussten wir erst seit Mai 2014 für Wasser bezahlen, also in den letzten 32 Monaten. Seit wir Europa verlassen haben, haben wir monatlich gut 7 € für Wasser ausgegeben. Durch unsere Möglichkeit in kurzer Zeit viel Regenwasser sammeln zu können, mussten wir meistens nur Wasser tanken, wenn wir Besuch an Bord hatten und dadurch unser Wasserverbrauch deutlich erhöht war. In der Tat haben wir das letzte Mal im Mai Wasser getankt. Für uns hätte sich eine Seewasserentsalzungsanlage, über die wir anfangs nachgedacht hatten, also niemals amortisiert.

Ein- und Ausklarieren hat uns insgesamt und fast ausschließlich in der Karibik 254 € gekostet.

Auf unserer Reise haben wir zwei Sätze Servicebatterien verbraucht und je eine Starter- und Ankerwinsch-Batterie. Größere Reparaturen gab es keine und kleinere Reparaturen bei der wir Hilfe von außerhalb benötigt hätten, gab es auch nicht wirklich.

Auf den Tag umgerechnet haben wir täglich exakt 4 € in Marinas oder Moorings investiert. Wenn man bedenkt, dass wir, abgesehen von Hurrikan „Matthew“, seit mehr als 2 Jahren in keiner Marina waren, ist das überraschend viel.

Wir wurden nie bestohlen, angegriffen oder haben ähnlich schlimme Erfahrungen machen müssen. Natürlich hatten wir Glück, waren aber auch immer sehr vor- und umsichtig und haben nach Sonnenuntergang das Schiff sehr selten verlassen und auch unser Dingi selbst an den Davits immer angeschlossen.

Drogerie-Artikel haben uns ca. 870 € gekostet, das meiste davon haben wir wohl in Klopapier investiert. ☺

Um unsere Wäsche an Land zu waschen haben wir ca. 500 € ausgegeben. Wir haben aber auch eine kleine Campingwaschmaschine an Bord, mit der wir die kleine Wäsche bei ausreichend viel Wasser an Bord selbst erledigen. Pro Monat kommen so ca. 11 € fürs Wäsche waschen zusammen.

Diese kleine Statistik ist das Resultat einer (von Sabine) akribisch geführten Bordkasse. Sabine hatte allerdings auch viel Spaß daran und außerdem hatten wir unsere Ausgaben so sehr gut im Auge. Weiterhin ergeben sich mitunter unerwartete und lustige Korrelationen.

Wir wünschen den Mitgliedern des SVPK eine tolle Segelsaison 2017 und grüßen Euch das letzte Mal aus der Karibik.

Sabine, Lea und Sven Seren

## 19 Erfahrungsbericht Osmose-Sanierung

*von Udo Füllhaas*

| | |
|---|---|
| Boot: | Rawell Rebell Mark II |
| Masse: | 7,60 x 2,45 x 1,20 m |
| Baujahr: | 1974 |

**Omose: ja, vielleicht … oder doch nicht?**

Kaum ein Thema bewegt den Eigner einer GFK-Yacht mehr als die Furcht vor einem Osmose-Befall seines Bootes. Osmose ist das Zersetzen von Teilen des Laminats durch das Eindringen von Feuchtigkeit – in erster Linie beim Unterwasserschiff. Nach außen zeigt sich Osmose-Befall durch Bläschenbildung. Sticht man die Bläschen an, riecht die austretende Flüssigkeit sauer. Etwa wie Essig. In solchen Fällen ist dringender Handlungsbedarf gegeben. Denn: wenn man nichts unternimmt, kann dies über kurz oder lang der „Tod“ des geliebten Bootes bedeuten. Bei der Beurteilung der potentiellen Osmosegefahr gehen die Meinungen weit auseinander: Einige gehen davon aus, dass Osmose schon bei der Herstellung des Bootes mitgegeben wird. Andere sehen das gelassener, vor allem wenn man in Süßwasser Revieren zu Hause ist und das Boot den Winter über an Land verbringt. Bei meiner Rebell wurde übrigens Osmose festgestellt. Oder doch nicht?

**Ausgangslage**

Die Rebell habe ich 2008 vom damaligen Eigner gekauft, der das Boot über 25 Jahre gesegelt hat. In dieser Zeit hat er das Unterwasserschiff jedes Jahr nur gereinigt und mit Antifouling gestrichen. Mir war klar, dass irgendwann ein Neuaufbau notwendig sein würde: die Oberfläche des Unterwasserschiffs war rau und sah aus wie eine Kraterlandschaft.

Dennoch hat es bis 2014 gedauert, bis ich mich mit dem Thema näher befassen konnte. Da ich für die anstehende Sanierung keine Vorkenntnisse und zudem immer wieder von Osmose gehört hatte, bat ich die Fa. Rettich in Bodmann um eine Einschätzung der Lage. Hierbei kam nach Prüfung der Feuchtigkeit des Unterwasserschiffs und Prüfung von Bläschen (die man erst sehen konnte, als man das Gelcoat freilegte) Osmosebefall heraus. Eine Reparatur sollte 7.000 € (ohne Garantie) bzw. 9.000 € (mit 3 Jahres-Garantie) kosten. Das hat zum einen mein Budget überschritten, zum anderen das Selbermachen-Gen aktiviert.

Also habe ich mich schlau gemacht und hatte mit Michael Raetz, dem GF von Farben Gradmann in Konstanz, einen anerkannten Fachmann an meiner Seite, der mir gute Ratschläge geben konnte.

Die Sanierung sollte auf dem Außengelände in Radolfzell erfolgen, wobei das Boot auf dem Trailer belassen wurde. Um das Boot sicher abzustützen, habe ich zwei Baustützen besorgt. Die habe ich an der Scheuerleiste angesetzt und gesichert, wenn ich die Bootsstützen des Trailers einseitig abmontiert hatte, um eine durchgängige Arbeitsfläche pro Bootsseite zu erhalten.

An dieser Stelle sei gesagt, dass sich in Zusammenarbeit mit einem Osmose-Spezialisten der Fa. Hempel, der einen Infotag bei Gradmann abhielt, bei meinem Boot dann doch keine Osmose festgestellt wurde. Die Feuchtigkeitswerte des Unterwasserschiffs waren allesamt im grünen Bereich, die Bläschen im Gelcoat stellten sich als reine Lufteinschlüsse heraus, die typisch sind für einfache Handlaminate aus den 1970er Jahren.

Ich habe mich dennoch zu einer Osmose-Sanierung entschlossen, da sich Arbeitsaufwand und Kosten im Verhältnis zu einer „normalen“ Unterwasserschiff-Sanierung in etwa die Waage halten. Außerdem ist man dann „auf der sicheren Seite“, was einen späteren Osmose-Befall angeht.

Ich habe Produkte der Fa. Hempel eingesetzt, mit denen ich sehr zufrieden war. Andere Hersteller haben ebenfalls gute Produkte im Angebot. Allerdings muss man darauf achten, die Produkte verschiedener Hersteller nicht zu mischen, da sich dann die gewünschten Ergebnisse nicht einstellen.

**Schritt 1: Arbeitsplan erstellen**

Eine Osmose-Sanierung setzt sich aus folgenden Arbeitsschritten zusammen:

- Einsatz der benötigten Sanierungs-Produkte sowie Mengen festlegen; Kostenplan erstellen (Aufwand: ca. 2 Tage, da man hier Expertenrat einholen sollte)
- Abtragen des Gelcoats, bis alle Bläschen verschwunden sind (Aufwand: ca. 18 – 20 Stunden)
- Druckspülung des Rumpfes zum Entfernen von Salzen, dann komplett austrocknen lassen (Dauer: ca. 1 – 4 Wochen reine Trocknungszeit)
- Auftragen der ersten Schicht „Hempel Light Primer“ (Aufwand: ca.2 Stunden)
- Schliessen und schleifen von verbleibenden Rissen oder Schäden im Rumpf mit „Hempel Universal Spachtel“ (Aufwand: ca. 2 Stunden)
- Nach jeweils 1 ½ Stunden Wartezeit 4 weitere Schichten „Hempel Light Primer“ auftragen (Aufwand: ca. 6 Stunden)
- Abschliessend 2 Lagen Antifouling „Hempel Water Glide“ auftragen ohne Zwischenpause (Aufwand: ca. 3 Stunden).

Zusätzlich zum Arbeitsaufwand sind Materialkosten von ca. 1.000 € angefallen. Exzenterschleifer und Nass-/Trockensauger waren bereits vorhanden. Für den Fall der Fälle habe ich mir zudem ein Profigerät angeschafft, das dann jedoch nicht zum Einsatz kam: den Gelcoat-Hobel „GelPlane“ von M.u.H von der Linden GmbH.

**Vorgehensweise im Detail**

Das Abschleifen des Gelcoats ist die zeitintensivste und unangenehmste Arbeit. Hier gibt es verschiedene Techniken, um die Oberfläche zu bearbeiten. Ich habe mich für den Einsatz eines Exzenterschleifers mit angeschlossenem Nass-/Trockensauger entschlossen. Das Schleifmittel für die Grobarbeit hatte eine 24er-Körnung. Meinen „harten“ Arbeitseinsatz habe ich bei Youtube als Video hinterlegt. Hier der Link

https://www.youtube.com/watch?v=wL6RKnD4-4E&t=28s

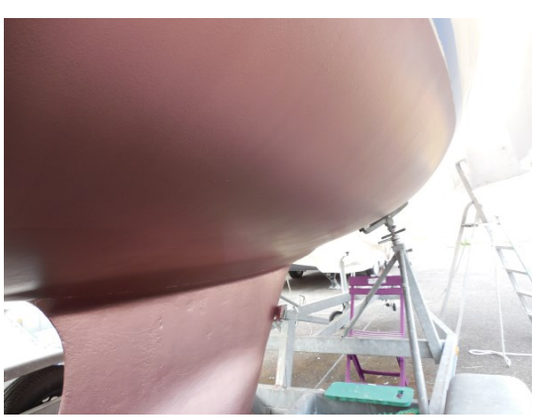
*Ergebnis der Schleifarbeit. Rechts ist noch der Originalzustand.*

Ich habe übrigens über den Wasserpass hinaus abgeschliffen, da auch dort Bläschen vorhanden waren. Der Wasserpass war auch nach dem Abschleifen konstruktionsbedingt noch erkennbar und konnte daher abgeklebt werden.

*Zustand nach dem Abschleifen, dem Auftragen der ersten „Light Primer"-Schicht und Spachteln von Unebenheiten*

Mit dem Auftragen der weiteren vier Schichten des „Light Primers" per Kunststoffrollen wird das Ergebnis immer ansehnlicher:

*Alle „Light Primer"-Schichten sind aufgetragen. Parallel hat der Wasserpass einen neuen Anstrich erhalten.*



*Endlich geschafft!!!*

Abschließend wird noch Antifouling aufgetragen und die Osmose-Sanierung ist abgeschlossen:

**Erfahrungen / Empfehlungen**

Am wichtigsten ist die exakte Analyse, ob eine Osmose vorliegt oder nicht. Dies lässt sich am besten nach dem Auswassern des Bootes bewerkstelligen. Zeigen sich Bläschen, sollten die aufgestochen werden. Falls sauer riechende Flüssigkeit austritt, liegt ziemlich eindeutig Osmose vor. Um ganz sicher zu sein, ist aber spätestens jetzt ein Fachmann beizuziehen. Der hat auch das Messgerät parat, um den Feuchtigkeitsgehalt im Rumpf zu ermitteln.

Der nächste entscheidende Punkt ist, ob man die anstehende Osmose-Sanierung selber durchführen möchte. Dies ist keine spassige Arbeit. Vor allem das Abtragen des Gelcoats ist reine Knochenarbeit. Zudem gesundheitsgefährdend, wenn man nicht Schutzkleidung, Atemmaske, Schutzbrille und Gehörschutz verwendet.

Berücksichtigen sollte man auch, dass Primer, Spachtelmassen, Schleifmaterial, Farbwannen und -rollen nicht ganz billig sind. Die tatsächlichen Kosten hängen von der Grösse des Unterwasserschiffs ab. Hier kann ich die Broschüre „Technische Information Osmose" von West System empfehlen, die neben einer verständlichen und nicht zu umfangreichen Beschreibung der Arbeitsschritte zur Osmose-Sanierung auch eine Kalkulation der Materialmengen je nach Bootsgröße ausweist. Diese Broschüre habe ich im Bauhaus Singen erhalten.

Ich wünsche allen denjenigen, die eine Osmose-Sanierung selbst durchführen wollen, gutes Gelingen!

Übrigens: sowohl meine Rebell als auch ich haben alles gut überstanden. ☺

## 20 Sonderevent 2016

*Von Dirk Therkorn*

Am 23.Oktober 2016 organisierte unser Veranstaltungsleiter Romeo Sestito eine sehr interessante Führung bei der Wasserschutzpolizei Konstanz. Stephan Bacher hielt zunächst einen kurzweiligen Vortrag über die Aufgabengebiete der WaPo, der mit vielen Anekdoten aus dem reichen Erfahrungsschatz der Einsätze aufgelockert wurde.

So wurde z.B. ein brennendes Boot im Bundesbahnhafen Konstanz an eine Steinmauer geschleppt, um dort von der Feuerwehr gelöscht zu werden. Die gewaltige Rauchentwicklung führte dazu, dass nicht nur die Fenster des angrenzenden Gebäudes eingeschwärzt wurden, sondern auch deren Innenraum, weil die Fenster offenstanden.

Nett war auch als die WaPo kürzlich ein neues Einsatzboot bekam, was vom Hersteller stolz mit Vollgas vorgeführt wurde. Was er nicht wusste, war das auf dem Seerhein nur ein Geschwindigkeit von 10 km/h zugelassen ist. In diesem Stil wurden uns auch die anderen Aufgaben der WaPo erläutert, wie die Spurensuche bei Verbrechen, wie z.B. dem Motorenklau wie wir es auch erlebt haben, Unterstützung bei der Eingrenzung von Ölverschmutzungen oder Eisrettung. Bemerkenswert ist auch, dass Starkwind- und Sturmwarnungen von der Dienststelle Konstanz für den kompletten Bereich des Deutschen und Österreichischen Ufers auslöst werden und alle schweren Polizeiboote dann immer rausfahren, um bei eventuellen Problemen schnell vor Ort helfen zu können.

Ein weiterer Schwerpunkt der Polizeiarbeit ist das Tauchen im Bodensee und den umliegenden Seen. Klaus Rosskothen hatte für uns die komplette Ausrüstung aufgebaut, die für Tauchgänge benötigt wird.

Ein Polizeitaucher trägt ca. 50kg «Gepäck» mit sich herum, die schließlich im Wasser zur Schwerelosigkeit austariert werden. An abgelegenen Seen kommt es dann auch schon mal vor, dass ein Taucher mit dem Hubschrauber unten am Haken bis zum Einsatzort geflogen wird, um dann den schlammigen Boden bei trübem Wasser systematisch abzusuchen. Trockenanzüge mit gutem Innenfutter ermöglichen auch das Tauchen im Winter, da im Anzug Überdruck herrscht und deswegen kein Wasser eindringen kann. Viele Arbeiten unter Wasser werden bewusst in diese Zeit verlegt, da dann in der Regel das Wasser schön klar ist. Tauchgänge am Seerhein sind offensichtlich immer erfolgreich, denn es gibt genügend Gegenstände, die von

Brücken geworfen werden - es müssen ja nicht immer Wasserleichen, Kriegsmontion oder aufgebrochene Tresore sein.

Fahrräder sieht man auch mit dem Echolot des großen Polizeibootes, welches den Boden auf beiden Seiten des Rumpfes abscannt. Dies wurde uns anschließend bei einer Besichtigung auf dem Schiff am Steg demonstriert.

Kürzlich wurde dort auch ein neues Radargerät eingebaut, bei dem sogar Seekarten in das Radarbild eingeblendet werden können. Mit dem Gerät kann man dann gut alle möglichen Objekte auf dem See erkennen, also auch kleine Paddelboote oder sogar Schwäne. Außerdem kann man damit auch Geschwindigkeitsmessungen durchführen, indem einzelne Echos über eine kurze Zeit verfolgt werden – das sollte uns Segler aber weniger betreffen.

An dieser Stelle möchten wir uns nochmals ganz herzlich für den Einblick in die vielfältige Arbeit der WaPo und die kurzweilige Führung bedanken. Ebenso auch Romeo, der dieses Vereinstreffen organisiert hat.

## 21 Protokoll der Jahreshauptversammlung 2016

*von Michael Mittelsdorf*

*Sinngemäß gekürzte Version - das vollständige Protokoll ist im Mitgliederbereich der SVPK Webpage abgelegt. www.svpk.de –> Mitgliederbereich –> Dokumente -> Jahreshauptversammlung->2016 Protokoll*

Der 1. Vorsitzende Harald Krebs begrüßt die anwesenden Mitglieder und eröffnet die Jahreshauptversammlung (JHV). Die Einladung zur JHV erfolgte gemäß §12 der Vereinssatzung fristgemäß. Mit 32,8 % der stimmberechtigten Mitglieder ist die Mitgliederversammlung gemäß §14 der Vereinssatzung beschlussfähig.

Harald Krebs berichtet über die Ereignisse im Verein seit der letzten Mitgliederversammlung.

• Zunächst wird die Teilnahme an der diesjährigen JHV beanstandet. Es sollte doch vor allem für die aktiven Mitglieder möglich sein, wenigstens einmal im Jahr ca. 3-4h für den Verein aufzubringen. Harald Krebs fordert die Anwesenden auf, dieses an die abwesenden Mitglieder weiter zu geben.

• Auf Grund einer schweren Erkrankung legte Joachim Müller seine Tätigkeit als Schatzmeister nieder, hat aber die Abrechnung und Übergabe für den Nachfolger noch ausgeführt. Als Folge legte Moritz Müller ebenfalls seine Tätigkeit als Schriftführer nieder, da er sich um die gemeinsame Firma kümmern muss. Auch er hat noch die JHV und die Übergabe bestens vorbereitet. Harald Krebs dankte beiden für die geleistete Arbeit im Vorstand und wünscht Joachim Müller eine baldige Genesung von seiner Krankheit.

• Die bestehenden Versicherungsverträge wurden durch den Vorstand und Hermann Botzenhart zum Teil gekündigt. Zur Absicherung des Vorstandes gegen finanzielle Risiken aus der Vorstandstätigkeit wurde eine D & O Versicherung abgeschlossen.

• Es wird über den erneuten Diskussionsprozess im Vorstand zum Thema Arbeitsdienste und Einteilung des Arbeitsplanes berichtet. Der Vorstand appelliert noch mal an alle aktiven Mitglieder, ihren Arbeitsdienst wahr zu nehmen. Dieser kann auch durch eine Vertretung abgeleistet werden. Sollte es im laufenden Jahr wieder zu nicht abgeleisteten Diensten kommen, werden diese zukünftig durch eine entsprechende Fremdvergabe und finanzielle Umlage eingefordert. Der Arbeitsplan wird auf der Homepage des Vereines und am Aushang auf dem Vereinsgrundstück veröffentlicht.

• Im abgelaufenen Jahr wurden zwei neue Kranführer für den SVPK ausgebildet. Es gibt jetzt im Verein 4 Kranführer:

- Bernd Gienger / Kranausschuss
- Klaus Richter
- Manfred Lamersdorf
- Michael Lavall

Die Vereinsmitglieder sollten den Kran stärker nutzen. Im abgelaufenen Jahr kamen auf den SVPK lediglich 14 Hübe.

• Bei der ARGE gibt es finanziell es kaum Veränderungen zum Vorjahr.

• Die Bodenseewoche 2015 wurde erneut auch durch den SVPK unterstützt. Der Vorstand des SVPK hat zum Jahresende 2015 die Mitgliedschaft im Bodenseewoche e.V. gekündigt, da aufgrund des Ausscheidens der Bodenseewoche GmbH (Robert Hallmann) aus der Organisation eine strukturelle Veränderung notwendig wird. Diese sollte evtl. durch Gründung einer GmbH mit den Mitgliedsvereinen der Bodenseewoche e.V. als Gesellschafter erfolgen. Der Vorstand sah sich zur Abwendung finanzieller Risiken für den SVPK zu diesem Schritt gezwungen. Weiteres berichtet die vom Verein beauftragte Delegierte für die Bodenseewoche Maria Tsokas unter dem Punkt Sonstiges.

• Es gab auch im vergangen Jahr wieder viele Sponsoren. Harald Krebs dankte allen Spendern für ihre Unterstützung des Vereins.

Im Bericht des Schatzmeisters, vertreten durch Harald Krebs, wurde der Vereinshaushalt als ausgeglichen dargestellt. Im vergangenen Jahr gab es ca. 1000.- € Mehreinnahmen bei den Mitgliedsbeiträgen, was vor allem auf die Beitragserhöhung und die Gebühr für die Aufnahme eines aktiven Mitgliedes zurückgeht.

Die Ausgaben für die Lände und den Hafen haben sich auch nicht wesentlich verändert. Die Kosten für die Lände sind etwas gesunken, dafür sind die Kosten für die Liegeplätze etwas gestiegen.

Aus den Mehreinnahmen wurden Rückstellungen für den Verein gebildet.

Aus der Versammlung gab es eine Anfrage wegen der Umlage für den Arbeitsdienst, da diese mit 0 € ausgewiesen ist. Mangels Nachweis der geleisteten Arbeitszeiten wurden bislang keine nicht geleisteten Arbeitsstunden verrechnet. Wesentlicher Grund ist, dass es bislang keine genaue Arbeitsstundenerfassung in allen Arbeitsbereichen gibt und nach wie vor auf die Freiwilligkeit und das Engagement der Mitglieder gesetzt wird. In einen Vorstandsbeschluss von 2014 (190. Vorstandsitzung) wurde nochmals klar dargestellt, dass alle Liegeplatzinhaber unter 65 Jahren mindestens 10 Stunden pro Jahr Arbeitsdienst leisten müssen.

Die Jugendleiterin Angelika Eckert berichtet von ihrer Jugendarbeit und zeigt traditionell schöne Fotos von den durchgeführten Veranstaltungen der Jugend in der vergangenen Saison.

Insbesondere sind hier zu nennen:

• Transport und Auftakeln der Jugendboote
• Segeltraining jeden Montag zunächst für Anfänger dann für Fortgeschrittene
• Die Segelfreizeit vom 10. bis 14. August 2015 fand erneut auf dem SVPK-Vereinsgelände statt. Ein ausführlicher Bericht ist im Logbuch abgedruckt.
• 2015 fand wieder eine Kooperation Schule/Verein mit der Grundschule Litzelstetten statt.
• Jugendversammlung am 01.02.2016.

Bernd Gienger hat seine Tätigkeit als Takelmeister im Herbst niedergelegt. Harald Krebs dankte ihm für die geleistete Arbeit in den vergangenen Jahren. Andreas Oppermann übernahm die Aufgabe kommissarisch bis zur Vorstandswahl bei der JHV 2016. Im Jahr 2015 gab es 3 Bootsabgänge, wovon ein Boot von der Wasserschutzpolizei abgefangen wurde und die anderen beiden am Ufer des Bojenfelds aufgelaufen und durch die Eigner und weitere Helfer freigeschleppt werden konnten. Ursache für einen Abgang war ein gebrochener Ring am Bojenstein, sowie durchgescheuerte und aufgespleißte Festmacher. Die seit der Hafeneinweihung entfernten Bojensteine, die noch im See zwischengelagert waren, wurden aus dem Wasser geholt und entsorgt. Die zur JHV 2015 geplante Bestandsaufnahme der Bojensteine und Ketten im Bojenfeld wurde durchgeführt. Dabei wurden die Steine vermessen und der Zustand von Stein und Kette erfasst und die am Liegeplatz befindlichen Boote fotografiert. Es wurde ebenfalls die Wassertiefe über dem Bojenstein ermittelt und im Bojenplan erfasst. Die Liegeplatzinhaber mit Mängeln an der Kette wurden vom Vorstand angeschrieben, diese auszutauschen. Wird diese nicht durchgeführt, darf kein Boot an die Boje gehängt werden! Bei den Bojensteinen wird der Verein einen „Standardstein“ (Abmaße und Gewicht) in Auftrag geben und für 2016 15 Steine anfertigen lassen (Fa. M. Mayer Konstanz, Litzelstetten) und ausbringen. Dazu werden Arbeitsgruppen mit den Liegeplatzinhabern gebildet und Termine für diese Aktionen bestimmt.

Der Badische Sportbund unterstützt diese Maßnahme mit 2000 € und evtl. gibt es noch einen Zuschuss von der Stadt. Dadurch kann diese Maßnahme ohne zusätzliche Kosten für die Liegeplatzinhaber durchgeführt werden. Die Firma von Kai-Uwe Weber spendet den Baustahl für die Bewehrung.

Eine Regelung für die Gemeinde-Bojenlieger gibt es derzeitig noch nicht.

Der YLM ist über die Maßnahme informiert, jedoch bedarf es keiner Abstimmung mit dem Nachbarverein, die die Umsetzung eventuell verzögern könnte.

Daniela Zimpfer hat das Problem der Zuordnung der Steine zu den Liegeplatznummern angesprochen. Es fehlen häufig die Täfelchen an den Ketten, um diese eindeutig zu identifizieren. Daniele bittet um einen entsprechenden Plan für das Ausbringen der Bojen und fordert eine entsprechende Kennzeichnung der Ketten durch die Liegeplatzinhaber.

Eine Kennzeichnung der Beiboote ist derzeit immer noch nicht vollständig von den Mitgliedern vorgenommen worden und führt immer wieder zu Problemen bei der Zuordnung der einzelnen Boote. Hier appelliert der Takelmeister erneut dies zeitnah in der Saison 2016 durch jedes einzelne Mitglied zu prüfen und ggf. zu ergänzen. Das führt vor allem im Herbst zu Schwierigkeiten, da man säumige Mitglieder nicht zur Beräumung des Vereinsgeländes auffordern kann. Eine verspätete Beräumung wird seitens der Behörden immer wieder beim Vorstand angemahnt.

Die Bojenlieger haben folgende Pflichten:

- Kette bei Aufforderung wechseln
- Kettenlänge an den Wasserstand anpassen (3-fache Wassertiefe)
- Regelmäßige Kontrolle der Festmacher, Insbesondere nach starken Winden und Stürmen.
- Ruckdämpfer in Festmacher einziehen
- Ruderblätter und evtl. Außenborder an der Boje liegend, nicht hochklappen.
- Beiboote mit Familiennamen kennzeichnen

Der Vorstand bittet die Mitglieder, die ein anderes Boot kaufen wollen, dieses mit dem Takelmeister bezüglich Länge, Tiefgang und Gewicht abzusprechen. Ein Wunsch des Vorstandes ist es, die Länge der Boote bei Neuanschaffungen auf max. 8,50 m zu begrenzen. Dies ist erforderlich, da die Steinabstände exakt gleich sind und erfahrungsgemäß die Kettenlänge nicht von allen Mitgliedern zur gleichen Zeit an den Wasserstand angepasst werden sind und so die Schwojkreise unterschiedlich sind.

Pressewart Dirk Therkorn berichtet über das Logbuch und die weiteren Veröffentlichungen über den SVPK im vergangenen Jahr.

• Das Logbuch ist mit 52 Seiten wieder recht umfangreich.
• Die Druckkosten des Logbuchs waren mit 332 € erneut gesunken und liegen deutlich unter den Sponsoreneinnahmen (1.155 €), weshalb diese Ausgabe des Logbuches einen Überschuss von 823 € erwirtschaftet hat.
• Die Liste über die Einteilung des Arbeitsdienstes 2016 ist bereits auf der Homepage im Mitgliederbereich zu finden.
• Der Bericht über das Sommerfest erschien auf der Titelseite des Gemeindeblatts von Litzelstetten und auch der Bericht über die Jugend-Segelfreizeit wurde dort veröffentlicht.
• Dirk Therkorn hat den Internetauftritt des SVPK gemäß seiner Ankündigung bei der letzten JHV vollständig überarbeitet. Unter anderem ist ein Bojenplan eingearbeitet, wo der aktuelle Wasserstand eingeben wird und der Liegeplatzinhaber sehen wie viel Wasser über Oberkante des Bojensteins zur Verfügung steht.
• Die Informationen über den SHS Staad wurden entfernt und ein Link auf die SHS-Webseite gelegt.
• Für den Zugang der Vereinsmitglieder zum geschützten Mitgliederbereich ist eine Registrierung erforderlich (auch für Mitglieder auf Probe möglich). Die User-ID und das Passwort kann frei gewählt werden. Die Freischaltung des Zugangs erfolgt durch den Web-Master (Dirk Therkorn).

Es wurde seitens eines Mitglieds gebeten, bei Veranstaltungen, wo schon bekannt ist, wann sie stattfinden, auch die Uhrzeit im Veranstaltungsplan anzugeben.

Der Bericht des Regattaleiters entfiel, da die Absage von Kai-Uwe Weber sehr kurzfristig erfolgte.

Harald Krebs gab noch eine kurze Zusammenfassung zur Gemeinschafts-regatta, wo der SVPK die vorderen Plätze belegte und bittet die Mitglieder für Unterstützung, um die diesjährige Gemeinschaftsregatta auf unserem Gelände in ähnlich gutem Niveau auszurichten.

Neue aktive Mitglieder:

- Margit Wrobel
- Bernd Rohde

Jubilare: 30 Jahre:

- Christian Arendt
- Klaus Deicher
- Michael Kaiser
- Ulrich Kaiser
- Renate Köhrer

25 Jahre:

- Andreas Kunkel
- Kirstin Labudda
- Helga Mutzel

20 Jahre:

- Kathrin Köhrer

Bei der Vorstandssitzung im Februar 2016 (VS198) wurden 9 Mitglieder auf Probe aufgenommen und haben sich bei der JHV vorgestellt:

- Bernard Moschkon
- Johannes Kutscher
- Udo Fuellhaas
- Joachim Neuweiler
- Matthias Wachter
- Mathias Horn
- Dr. Markus Dettenkofer
- Markus Burger
- Maike Junker

Joachim Dach berichtet von der durchgeführten Kassenprüfung. Es gab keinerlei Beanstandungen. Alle Belege waren in sortierter Weise vorhanden. Die Belege wurden stichprobenartig geprüft und korrekt begründet. Albrecht Vogl schlägt den Mitgliedern daraufhin die Entlastung des Vorstands vor. Diese erfolgt einstimmig durch die Mitglieder.

Albrecht Vogl führt als Wahlleiter die Neuwahl des Vorstandes für die kommenden 2 Jahre durch.

- Harald Krebs (1. Vorsitzender)
- Peter Raible (2. Vorsitzender)
- Eckhard Hurm (Schatzmeister)
- Andreas Oppermann (Takelmeister)
- Michael Mittelsdorf (Schriftführer)
- Kai-Uwe Weber (Regattaleiter)
- Angelika Eckert (Jugendleiterin)
- Romeo Sestito (Veranstaltungsleiter)
- Dirk Therkorn (Pressewart)

Es wird vorgeschlagen den Vorstand im Block zu wählen. Dieses wird von der Versammlung bestätigt und die Wahl des Gesamtvorstandes erfolgte einstimmig. Neuer Kassenprüfer wird J. Burger zusammen mit dem bisherigen Prüfer Joachim Dach.

Weiter Punkte:

- Dieter Pietscher wird für seine tatkräftige Unterstützung bei den Pflegearbeiten auf dem Grundstück gedankt.
- Es wird gebeten keine CDs als Mövenschreck zu verwenden, da dieses zu Blendeffekten in den Häusern führen und von Anwohnern des Bojenfeldes beanstandet wurde.
- Übernachtungen im Bojenfeld sind weiterhin erlaubt.
- Maria Tsokas wird weiterhin im Organisationskomitee der Bodenseewoche bleiben, allerdings nicht mehr als Vertreter für den SVPK. Sie gab einen ausführlichen Bericht über die geplanten Veranstaltungen und den derzeitigen Stand der Vorbereitung.
- Hinweis zu Kauf/ Bestellung von Vereins-T-Shirts.

Ende der Versammlung: 21:38 Uhr

## 22 SVPK Webseite

*von Dirk Therkorn*

Ich möchte euch hier noch ein paar Informationen zu unserer Webseite geben.

Unser Provider für die Webseite ist der sehr professionelle Anbieter 1&1 und der Verein verwendet das günstigste Webseitenpaket für 6,99 Euro pro Monat.

Durch die leistungsfähigen Server von 1&1 ist die Seite relativ schnell verfügbar und wird bei Google auch gut eingestuft. Nach der Umstellung auf die neue Webseite hat Google uns zunächst als neue Webseite bewertet und wir mussten unser Ranking dort erst wieder mühsam durch viele Aufrufe aufbauen.

Ich habe ein kleines Programm installiert, was etwas Statistik macht, um zu sehen wie die Seiten genutzt werden. In der Graphik wird angezeigt, dass unsere Webseite in den letzten 6 Monaten ca. 20-50 mal täglich aufgerufen wird. Weiterhin wird gezählt welche Seiten am meisten von der Startseite aus aufgerufen werden. Wie man sieht sind das der Mitgliederbereich, die Vorstandsseite und die Bojenfeldseite.

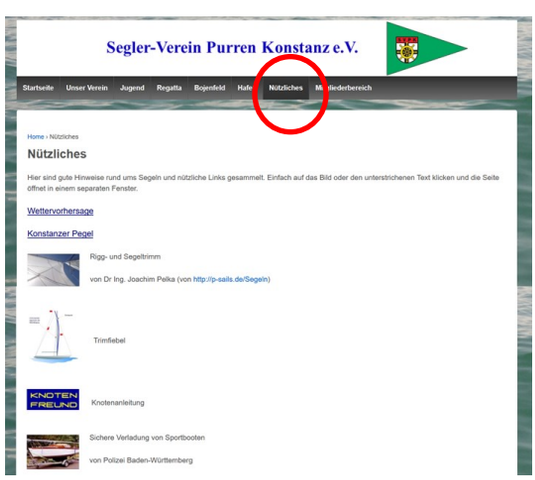
Eine Angabe von wo unsere Seite aufgerufen wird erschient auch noch, ist mir aber nicht wichtig. Darüber hinaus werden keine Angaben gemacht oder irgendwelche Personen bezogene Daten gespeichert.

Die Webseite ist mit dem weltweit meist verwendeten Programm WORDPRESS aufgesetzt, zu dem es unendlich viele Zusatzprogramme (Plugin´s) gibt. Leider funktionieren diese Programme oft nur in Verbindung mit ganz bestimmten Webseiten und vertragen sich untereinander oft nicht so gut. Deswegen war meine Hauptarbeit bei der Webseitenerstellung das heraussuchen und testen dieser Plugin´s, ohne die man nicht auskommt. Wir verwenden im Moment 14 von diese Plugin´s. Wenn jemand ein Problem hat, wäre ich für eine kurze Nachricht und Beschreibung des Problems dankbar. Ob ich das Problem lösen kann, kann ich allerdings nicht versprechen ☹

Gut zu wissen ist, das WORDPRESS und vor allem unser Provider 1&1 ständig nach Sicherheitslücken und Internetangriffen sucht und diese verhindert. Lästig für mich ist dabei, dass ich ständig neue Updates einspielen muss - aber das ist OK.

Auch gut zu wissen ist, dass wir jetzt eine neue Rubrik haben, wo wir Hinweise z.B. zum Segeltrim, Knoten oder Straßentransport abgelegt haben. Danke Ralf Paetzel für die Anregung und die hilfreichen Links!

Wenn noch jemand gute Anleitungen im Internet gefunden hat, würde ich diese hier gerne auch einfügen. Es müssen allerdings frei zugängliche Quellen sein, damit wir keinen Ärger mit dem Copyright bekommen.



Gutes vom See

Terrasse

Wine & Dine

Candle Light Dinner

Genuss

Kaffee & Kuchen

Business Lunch

Feiern *

Schiffsbug

Schmeck den Süden

+

Frühschoppen

3-Gang Menü

Seeblick

@ Restaurant seelig

# Das Restaurant Seelig

## Leicht Locker Lecker

- Aussicht auf den Bodensee und das Alpenpanorama
- Modernes Ambiente mit offener Küche
- Großzügige Sonnenterrasse
- Frische, abwechslungsreiche und gesunde Küche aus überwiegend regionalen Produkten
- Frühstück täglich von 10 bis 12 Uhr
- Mittagsmenü oder Businesslunch werktags bis 15 Uhr

## Romantik Rösti Rock`n Roll

- Dinner mit Weinempfehlungen
- Themenmenüs abgestimmt auf regionale Ereignisse, Jahreszeiten oder fremde Kulturen

## Fröhlich Feste Feiern

- Firmenfeiern oder private Anlässe
- Menü, Buffet oder Stehempfänge
- Persönliche Beratung & individuelle Menüvorschläge

Zur Therme 2 • 78464 Konstanz • T 07531 363 07 200 • F 07531 363 07 222 • info@restaurantseelig.de • www.restaurantseelig.de

# Romeo Bar®

...die mobile espresso & prosecco bar mit stil!

## Wir verbreiten „*la dolce vita*“!

Auf sympathische Art und Weise
bringen wir ein Stück italienische Lebensart
auf den Singener Wochenmarkt.

Jeden Samstag von 6.00 - 12.30 Uhr

www.romeo-passion.de