

100% 

Fahrten- und
Freizeitsegeln

JETZT

Oktober/November 2024

segeln

Ostsee: Störtebekers Spuren

REISE:
Spaniens Atlantikküste
Mit dem faltboot in Finnland

NAVIGATION:
Wissen, wo man nicht ist

NIEDERLANDE:
Hafen mit Brauerei

GEBRAUCHTBOOT:
Bavaria 30

KORSIKA: Bonifacio und der Südwesten

DEUTSCHLAND 7,80 Euro
Österreich, BeNeLux 8,80 Euro
Schweiz 12,50 SFR



4 193645 207807

Nordspanien

ES GRÜNT SO GRÜN ..

Der Norden der Iberischen Halbinsel ist anders, als man es sich gemeinhin vorstellt. Wir haben mit einer Hallberg-Rassy 48 rund 350 sm der spanischen Atlantikküste von Galizien bis ins Baskenland unter den Kiel genommen und waren absolut begeistert.

Text & Fotos: Gerald Penzl

Sie war der Alptraum eines jeden Seemanns. Schon die Römer fürchteten sie wie der Teufel das Weihwasser. Seeungeheuer, Dämonen und Wassergeister sollen den Legenden nach ganze Schiffsflotten in die Tiefe gezogen haben. Die Rede ist von Galiziens rund 1.700 Kilometer langer Atlantikküste. Epizentrum der maritimen Katastrophen war die Costa da Morte, ein rund 200 Kilometer langer Küstenabschnitt zwischen dem Kap Finisterre und dem einstigen Walfängerstädtchen Malpica de Bergantiños. Die Römer gaben dem Kap den Namen. Für sie war die westlichste Landspitze der „Todesküste“ nichts anders als das Ende

der Welt. Jenseits der „Finis Terre“ – glaubten sie – existierte nur noch Leere und endloses Wasser. In dem die energiegeliebende Sonne Abend für Abend ihr Leben aushauchte ...

Donnerstag, 11.00 Uhr: Vor zwei Tagen habe ich mir in Bilbao einen kleinen Seat gemietet und bin die spanische Atlantikküste entlang Richtung Westen gefahren. Jetzt stehe ich rund drei Kilome-

Ribadeiro war einst eine blühende Fischfang- und Seehandelsstadt

Nordspaniens Küste ist ein Mix aus Steilklippen, schmalen Fjorden und Sandstränden





Die Brigantia der GfS macht auch bei ungemütlichem Wetter eine gute Figur



Die Segelarbeit findet am Mast statt

ter Luftlinie vom Leuchtturm Faro de Finisterre entfernt am Hafen des gleichnamigen Örtchens und schaue den Fischern bei der Arbeit zu. Das Handy klingelt. „Wir sind noch eine Seemeile entfernt“, meldet sich Michael und fragt, ob es für seine Brigantia – eine Hallberg-Rassy 48 – noch Platz im Hafen gäbe. Ich bejahe. Wenig später liegt die noble Schwedin in trauter Gesellschaft mit einem halben Dutzend französischer, spanischer und deutscher Blauwasseryachten am Gastanleger des 4.300 Seelen-Örtchens.

Richtung Kap Finisterre

Nach einem großen Hallo, einem Cortado – Espresso mit einem Hauch warmer Milch – und einer Einkaufstour im nächstgelegenen Supermarkt geht es unter Maschine Richtung Kap Finisterre. Während meiner Anreise zeigte sich

das Wetter von seiner besten Seite. Der Himmel war strahlend blau, die Tages-temperatur um 22°C und der Wind – geschätzt – zwischen drei und vier Beaufort. Jetzt aber sieht die Sache anders aus. Zwar passieren wir mit dem Kap den Endpunkt des Jakobswegs – für die „Hard-Core“-Pilger endet dieser nicht 80 Kilometer landeinwärts in Santiago de Compostela, sondern hier an den gut 130 m hohen, hypersteilen Granitklippen des Kap Finisterre – und

Der Leuchtturm Torre de Hercules stammt aus der Römerzeit und zählt heute zum UNESCO Weltkulturerbe



könnten somit auf überirdischen Beistand hoffen. Auch ruft Michael am Steuer in guter Tradition zur christlichen Seefahrt lauthals „Jakob-Ahoi“ ... doch der Schutzpatron der Seeleute hat kein Ohr für unsere Wind-Wünsche. Mit anderen Worten: Es ist nicht nur grau und kühl, auch hält sich das Himmelsgebläse mit knapp 7 Knoten arg bedeckt. „Tja“, sagt Michael achselzuckend und überlässt das Ruder dem Autopiloten. Das wäre ja im Prinzip okay, aber ... erstens weckt ein Fünfcylinder in Kooperation mit einem Kursautomaten keine Segel-Endorphine und zweitens ist der Seegang derzeit alles andere als magenfreundlich. Neptun in unheiliger Allianz mit einem Atlantiktief produziert eine rund eineinhalb Meter hohe, querab zum Boot laufende Welle. ¿Y qué? ... was soll's würden die Spanier sagen und die Physiognomie der Küste mit ihren steilen Klippen, ihren Rías – schmalen, tief ins Land gefrästen Meerresarmen – verhuschten Fischerörtchen und pinienbewachsenen Hügeln in vollen Zügen genießen.

17.00 Uhr: Wind und Seegang haben ein Schippchen draufgelegt. Michael wiegt den Kopf, zögert, aber stellt der



Von der Hallberg-Rassy 48 Mark I der GfS wurden insgesamt 69 Exemplare gebaut

Volvokoppel dann doch ein paar Quadratmeter Tuch zur Seite. Damit lässt sich zwar kein Geschwindigkeitsrekord aufstellen, aber immerhin passieren wir nach eineinhalb Stunden bereits die kleinen Sisarrgas-Inseln. „Bis A Coruña“, sagt Michael, „sind es noch gut 20 sm. Das wird spät, wie wär`s mit Malpica de Bergantiños als Etappenquartier?“ Die Frage ist akademisch. Erstens ist Skipper's Wort Gesetz. Und zweitens möchte keiner mit knurrendem Magen bei Einbruch der Dunkelheit in A Coruñas XXL-Häfen irgendein Anlegemanöver fahren. Damit ist die Sache klar, wir lau-

fen in den Puerto des 5.300-Einwohner-Ortes ein, machen mitten im Hafen an einer Mooring-Boje fest und warten auf das Taxiboot. Den Möwen auf der Mole scheinen wir so wichtig wie die Zahl der Reffs bei Flaute. Das wohl hungrige Federvieh hat nur die eintreffenden Fischtrawler, die Angler am Pier und das Büfett der gerade zu Ende gegangenen Traditionsregatta Rías Altas im Blick. Nicht lange, da folgen wir der Empfehlung des Capitán del Puerto und lassen uns in der Casa Antonio fangfrischen Fisch und dazu weißen Godello aus dem Weinbaugebiet Valdeorras servieren.



Viveiro liegt gut geschützt in einer tief eingeschnittenen Ría



Bei gutem Wetter bietet Spaniens Nordküste Segelfreude pur



Am Esstisch der Brigantia haben 8 Personen Platz

Freitag, 9.00 Uhr: Malpica de Bergantiños liegt im Achterwasser, Groß und Genua sind in Arbeitsposition, die Brigantia auf Raumschotkurs und der Großbaum – Vorsicht ist bekanntlich die Mutter der Porzellankiste – gegen eventuelle Patenthalse-Kapriolen mit einem Bullenstander quasi an die Kette gelegt. „A Coruña.“ Michael deutet gegen Mittag Richtung Backbord. Aus dem Scherenschnitt der 250.000-Einwohnermetropole schraubt sich der Torre de Hercules weit sichtbar in den Himmel. Er ist der älteste noch aktive und von der UNESCO zum Menschheitserbe geadelte Leuchtturm der Welt. Während die meisten seiner Oldtimer-Kollegen gerade mal zwei- bis dreihundert Jahre auf dem Buckel haben, stammt der 50 m hohe Koloss aus der Zeit des römischen Kaisers Trajan. Der Legende nach kämpfte Herkules hier drei Tage und drei Nächte gegen den Tyrannen Geryon, besiegte ihn und errichtete auf seinem Schädel den Leuchtturm.

„Noch 30 Meilen“, verkündet Michael mit Blick auf den Plotter. Damit haben wir nicht nur zwei Drittel der Tagesetappe absolviert, sondern mit der Steilküste

der Halbinsel Serra da Capelada auch eine Keimzelle wildester Gruselgeschichten passiert. Eine der schaurigsten, wenn nicht die schaurigste überhaupt, ist die Erzählung von der „Santa Compañía“, einer Prozession von Untoten, die in Leichentücher gehüllt nachts durch die Dörfer irrlichtert. Wer ihr begegnet oder an wessen Tür sie klopft, dem schlägt alsbald das letzte Stündlein. Um es kurz zu machen: Die Brigantia bleibt von den Geisterwesen verschont, auch verwandelt uns die Wallfahrtskirche in Teixido hoch oben auf den Klippen nicht in einen kümmerlichen Käfer noch schickt uns eine Meiga, eine böse Hexe, am Capo Ortegaleal ins Reich der Haie. Apropos Capo: Per Definition endet der offene Atlantik an dem gischtumspülten Kap und wird zum Mar Cantábrico, zum Kantabrischen Meer. Dieses erstreckt sich bis zur Mündung des Flusses Adour im französischen Baskenland und bildet den südlichen Teil des Golfs von Biskaya.

Gut gelaunt laufen wir gegen 18 Uhr in die Ría de Viveiro ein, motoren den Río Landró vier Kilometer flussaufwärts und gehen in den von grünen Hügelketten und weißen Sandstränden umrahmten Städtchen Viveiro vor Anker. Nicht weniger fotobuchreif präsentiert sich am

Folgetag das 37 km östlicher gelegene Ribadeo. Nach einer geruhsamen Nacht, einem leichten Sommerregen am frühen Morgen gepaart mit zartem Hochnebel und einer laut Michal Beinah-Kollision mit einem Krokodil – damit meinte er einen dicken, rund zwei Meter langen, in den Wellen treibenden Holzpflöck – rückt der schwarz-weiß gekringelte, 1857 in Betrieb genommene Leuchtturm als Signet für die Einfahrt in die Ría de Ribadeo ins Bild. Ein paar Zündtakte später laufen wir in den Río Eo und damit den Grenzfluss zwischen den Provinzen Galizien und Asturien ein.

Galizien und Asturien

Ribadeo liegt am linken Ufer des Río, das 9.000 Einwohnerstädtchen selbst thront gut 50 Meter über dem Fluss und präsentiert sich als ebenso ruhiger wie charmanter Mix aus Jugendstil, Moderne und landestypischen Casas de Piedra, beigefarbenen Bruchsteinhäusern. Das entsprechende Kleingeld, oder wie die Spanier umgangssprachlich sagen, die „Pasta“, dazu erwirtschafteten die umliegenden Keramikfabriken. „Mitte des 18. Jahrhunderts“, weiß Pablo Fernández Ferreyra, „besaß Ribadeo einen der größten Häfen Galiziens. Von

dort wurden die Keramikwaren in alle Welt verschifft. Auch gab es im Mündungsgebiet des Río Eo rund 20 Werften. Das ist Geschichte“, fährt der 49jährige Ökonom und Präsident des Real Club Náutico de Ribadeo fort, „heute ist der ehemalige Industriehafen eine Topmarina mit rund 240 Liegeplätzen.“

Bienvenido a Asturias ... herzlich Willkommen in Asturien! Mit den Morgenglocken der Pfarrkirche Santa María legen wir Kurs NO ab. Galizien mit seinen vielen, an Norwegens Fjorde erinnernde Rías, seinen Hügellandschaften, Wäldern und Weinbergen verabschiedet sich, Asturien mit seiner nicht minder wilden, von karibisch mutenden Traumstränden durchwirkten Costa Verde, grünen Küste, seinen bis über 2.600 Meter hohen Bergen, dem Sidra – Apfelwein – und seiner bewegten Geschichte begrüßt uns mit lautem ¡Hola! Hallo!

Für die Römer war Asturien einst so etwas wie das berühmte, kleine Dorf in Gallien – rauflustig und aufmüpfig. Das bekamen 800 Jahre später auch die Mauern zu spüren. Mit Feuer und Schwert stürzten sich Asturiens Ritter als erste auf die nordafrikanischen Eindringlinge. Und läuteten damit der Reconquista, die bis 1492 dauernde Rückeroberung

Der Río Eo ist die natürliche Grenze zwischen Asturien und Galizien





Die Marina von Gijón liegt direkt in der Altstadt

Spaniens von den Mauren ein. Im 18. Jahrhundert war das Fürstentum zusammen mit Kantabrien und dem Baskenland der Motor der spanischen Industrialisierung. Mit dem Niedergang von Kohle und Stahl in den 1970ern ging auch der Daumen für die Industriehäfen Asturiens nach unten. „Eure Brigantia“, erzählt Flor Guardado bei unserer Ankunft in der Marina von Gijón, „liegt im ehemaligen Kohlehafen der Stadt. Und“, fügt die Chefin von 630 umweltzertifizierten Liegeplätzen stolz hinzu, „wir sind die einzige Marina an der Costa Verde, die direkt in der Altstadt liegt.“ Das ist das Schlüsselwort: Zack machen wir uns landfein, spazieren die Uferpromenade mit ihren Bodegas und Tapas-Bars entlang, passieren den Árbol de la Sidra – ein acht Tonnen schweres, aus 3.200 recycelten Apfelwein-Flaschen gefertigtes Kunstwerk – und stehen einige Meter weiter schon auf der Plaza Mayor. Von

diesem quasi soziokulturellen Herzstück der Stadt, auf dem die Banda Sinfónica de Gijón gerade Freddie Mercurys Bohemian Rhapsody zum Besten gibt, geht es weiter durch das enge Gassengewusel der vormals römischen Tempel- und Thermenstadt. Endstation unserer Sightseeing-Tour ist die Außergastronomie des Restaurante Los Caracoles Víaavelez. Wir ordern frischen Wolfsbarsch mit gedünstetem Lauch und Pfifferlingen. Dazu natürlich Sidra, den der Kellner auf traditionelle Weise einschenkt: Er hebt die Flasche mit der rechten Hand hoch über den Kopf, positioniert die linke Hand mit dem Glas knapp unter der Hüfte, streckt sich und lässt das Kultgetränk über die Distanz von gut einem Meter gurgelnd und perlend in das Trinkgefäß fließen.

Ein geduldiger Skipper – heißt es in der Seglerszene – hat immer guten Wind. Das mag stimmen, wobei „geduldig“ ein mehr als dehnbarer Begriff ist. Und im Zweifels-

fall auch „alle Zeit der Welt“ bedeuten kann. Die haben wir hier und heute natürlich nicht. Im Gegenteil! Die Brigantia ist mit festem Zeitplan unterwegs und wird in vier Tagen in Bayonne eine neue Crew an Bord nehmen. Bis zu dieser Stadt im französischen Baskenland sind es noch gut 250 sm. Das sollte machbar sein. Doch das heutige Etappenziel heißt Ribadesella und ist „nur“ 36 sm NO von Gijón entfernt. Das 4.500-Einwohner-Städtchen selbst liegt an der Mündung des Río Sella. Der wiederum zwingt sich mit reichlich Power zwischen Felsklippen und Sandstränden ins Meer. Mit anderen Worten: Wir brauchen Nephtuns Schubhilfe! Michael greift zum Tiendenkaler. „Höchststand“, sagt er, „ist in acht Stunden. Das reicht, um auch bei zwei Beaufort unter Segeln anzukommen. Und vorher einen Badestopp einzulegen.“ Gesagt, getan. Per Kopfsprung geht es in Sichtweite der Mündung des Río Sella vom Heck der Brigantia ins Meer. Wir amüsieren uns wie kleine Kinder in der Badewan-



Land, Leute & Revier

Das Königreich Spanien ist administrativ in 17 sogenannte Autonome Gemeinschaften (Comunidades Autónomas, abgekürzt: CCAA) gegliedert. Im Norden am Atlantik liegen von Westen nach Osten die CCAAs **Galizien** (29.574 km², 2,7 Mio. EW, Hauptstadt: Santiago de Compostela, ca. 100.000 EW, www.tourismo.gal), gefolgt von **Asturien** (10.603 km², 1 Mio. EW, Hauptstadt: Oviedo, ca. 220.000 EW, www.tourismoasturias.es), **Kantabrien** (5.321 qkm, 0,59 Mio. EW, Hauptstadt: Santander, ca. 180.000 EW, www.tourismodecantabria.com) sowie das **Baskenland** (7.234 qkm, 2,2 Mio. EW, Hauptstadt: Vitoria-Gasteiz, ca. 250.000 EW, www.tourismo.euskadi.eus). Die Küstenlinie der vier CCAAs ist eine Mischung aus schönen Sandstränden, schroffen Felsenriffen und zum Teil kilometerlangen, fjordähnlichen Buchten (Rías), an deren Eingang ein Fluss ins Meer mündet. Auf die Küste folgen rund 20 Kilometer landeinwärts Berge. Die asturischen und kantabrischen Gebirgszüge beheimaten das rund 650 qkm große UNESCO Biosphärenreservat Picos de Europa. 200 ihrer Gipfel sind über 2.000 m hoch, höchster Berg ist der 2.648 m hohe Torre de Cerredo. Nordspanien ist deutlich grüner und regenreicher als die spanische Mittelmeerküste, das Klima ist atlantisch mit milden Sommern und Wintern. Die Segelsaison dauert etwa von April bis Anfang Oktober, wobei die Winde in dieser Zeit vorzugsweise aus W bis N wehen. Navigatorisch ist die Küste kein Hexenwerk, nichtdestotrotz ist ein wachsames Auge



Ribadesella zählt zu den beliebtesten Urlaubsorten an Spaniens Costa Verde



Die besten Ankerplätze in Santander sind in Höhe des Meereskundemuseums

ne und laufen eine Stunde später unter Motor bei Hochwasser in die Ría de Ribadesella ein. „Voilà“, sagt Martin schmunzelnd, der das ehemalige Fischerdorf mit seinen Premiumstränden, schicken Ferienanlagen und dem denkmalgeschützten Ortskern von Flor Guardado ans Herz gelegt bekommen hat.

Endspurt: Santander, das historische Seebad mit seinen mondänen Belle Époque Palästen, liegt hinter und der Río Nervión als Entree nach Bilbao vor uns. Da der Fluss für uns nicht schiffbar

ist, kommt die Brigantia im Puerto Deportivo de Getxo an die Leine. Bis ins Zentrum der 350.000 Einwohnerstadt sind es eine halbe Taxisstunde. Wie der Phönix aus der Asche hat sich der einst uncharmanten Industriemoloch in einen avantgardistischen Touristenmagneten verwandelt, Nonplusultra der architektonischen Superlative ist das Guggenheim-Museum, ein in Titan gehülltes, alle geometrischen Axiome auf den Kopf stellendes Kolossalbauwerk. Der



Das Guggenheimmuseum in Bilbao ist ein Muss für jeden Nordspanienbesucher

Besuch ist Pflicht. Für mich, für die Crew und für jährlich weit über eine Million Kunstinteressierte, von denen 2023 knapp 100.000 aus Deutschland kamen. Nach Inaugenscheinnahme der Exponate verabschiedete ich mich gegen 17 Uhr von meinen Mitseglern, in zweieinhalb Stunden geht mein Flieger zurück nach Deutschland. Michael hat noch eine handfeste Aufgabe vor sich: In der Nacht stürzen die Isobaren in den Keller. So bleibt ihm am nächsten Morgen nichts, trotz hoher Wellen und Böen bis zu acht Beaufort Frankreich anzusteuern. Die Nachbarlieger in der Marina, erzählt er mir später, hätten nur den Kopf geschüttelt. Keiner von ihnen wäre ausgelaufen ... doch Michael mit bald 20.000 sm Blauwassererfahrung und einer Hallberg-Rassy 48 unter den Seglerstiefeln bringt so schnell nichts aus der Fassung. Kurzum: Die Brigantia ist übermorgen pünktlich zum Crewwechsel in Bayonne. segeln 2024

insbesondere auf die Berufsschiffahrt, Untiefen, Orcas und das Wetter unerlässlich. Wer in Nordspanien ein Boot chartern möchte, wird u. a. bei Click & Boat fündig (www.clickandboat.com, Testsuchlauf Juli 2024: 130 Segelboote der Länge 10 bis 13 Meter zu Tagespreisen zwischen 450 bis 600 EUR). Für Eisenbahnfans hat das spanische Bahnunternehmen RENFE unter anderem eine 8-tägige Luxusreise in historischen Pullman-Waggons von Santiago de Compostela bis San Sebastián im Programm (www.spanishluxurytrain.com). Touristische Informationen zu Spanien: www.spain.info/de/

Spaniens Sportboothäfen

Anfang 2023 verfügte Spanien über 291 Marinas mit einer Gesamtkapazität von ca. 135.000 Liegeplätzen (siehe: www.navily.com/de). 68 % davon befanden sich im Mittelmeerraum. Galicien wies mit ca. 12.000 Liegeplätzen die höchste Kapazität der nordspanischen CCAAs auf. Die wesentlichen Häfen bzw. Marinas auf unserer Route sind:

Finisterre: Molegeschützter Blauwasseryachtsteg an der Einfahrt zum Fischerhafen (42° 54.50' N, 9° 15.57' W)

Malpica de Bergantiños: Mooringbojen im gut geschützten Fischereihafen (43° 19.35' N, 8° 48.45' W)

A Coruña: Nahe dem Torre de Hercules gelegene Marina mit breitem Serviceangebot, 400 Liegeplätze, www.marinacoruna.es, (43° 22.03' N, 8° 23.15' W)

Viveiro: Rund 4 Kilometer bergwärts der Mündung des Río Landrón nahe dem Stadtzentrum gelegene Marina, 235 Liegeplätze, www.marinaviveiro.com, (43° 40.07' N, 7° 35.70' W)

Ribadeo: Rund 400 m flussaufwärts der Mündung am linken Ufer des Río Eo gelegene Marina, 239 Liegeplätze, gute Fischrestaurants im Umfeld, www.nauticoriveira.com (43° 32' N, 007° 02' W)

Gijón: Unter dem Motto „Somos más que un Puerto“ (wir sind mehr als ein Hafen), überzeugt die Marina neben breitem Serviceangebot durch ihre unmittelbare Altstadtlage, 630 Liegeplätze, www.puertodeportivogijon.es (43° 32.7' N 005° 40.2' W)

Ribadesella: Rund 750 m von der Mündung des Río nahe der Altstadt gelegene Marina, 231 Liegeplätze, www.clubnauticoarra.com (43° 28' N, 04° 45' W)

Santander: Rund 8 km vom Leuchtturm de la Punte Cerda und damit relativ weit außerhalb der Stadt gelegene Marina, 300 Liegeplätze, www.marinadelcantabrico.com (43° 25.70' N, 3° 48.48' W). Alternative: Anker n. B. vor der Playa de los Peligros.

Bilbao: Die Häfen der Baskenlandmetropole liegen 14 Kilometer nördlich der Stadt im Mündungsbereich des Río Nervións. Ende des 19. Jh. wurde das dortige Fischerörthen Getxo zum feudalen Villensitz der baskischen Großindustriellen- und Kaufmannaristokratie. Heute hat Getxo rund 76.000 Ew. Die größte und von den Serviceangeboten inkl. Restaurants am besten aufgestellte Marina ist der 1997 eröffnete Puerto Deportivo de Getxo, 842 Liegeplätze, www.pdgetxo.eus (43° 22.83' N, 3° 4.01' W).

Gemeinschaft für Seefahrt e. V.

Die Geschichte der Gemeinschaft für Seefahrt (GfS) begann im Jahr 1965. Damals brachen drei passionierte Segler vom Bodensee aus zu einem Törn in die Ostsee auf. Mit der Erkenntnis, dass es auch jenseits des Heimatreviers attraktive Segelgebiete gibt, wurde 1970 die GfS aus der Taufe gehoben und als gemeinnütziger Verein im Vereinsregister der Stadt Lindau eingetragen. 1974 wurde mit einer 4 Jahre alten Swan 43 die erste vereinseigene Blauwasseryacht in Dienst gestellt, 1980 eine Moody 44 als zweite Yacht erworben. Heute besitzt die GfS eine Hallberg-Rassy 48 (Brigantia) sowie eine Xc 45 (Bodan V). Die Ziele der GfS sind auch fünfeinhalb Jahrzehnte nach der Gründung die gleichen geblieben: Die Förderung des See- bzw. Blauwassersegelns auf der Basis eigener Fahrtenyachten. Voraussetzung für die Teilnahme an einem der ein- bis vierwöchigen Törns in Nord- bzw. Ostsee, Mittelmeer, Nord- und/oder Südatlantik sowie in der Karibischen See ist die Mitgliedschaft in der GfS (Aufnahmegebühr inkl. einjähriger „Schnuppermitgliedschaft“: 200 EUR, Jahresmitgliedsbeitrag 150 EUR/Jahr). Bedingung für die Mitfahrt auf einem der jährlich rund 50 Törns ist die Buchung einer freien Koje. Diese kostet je nach Segelrevier zwischen 38 und 84 Euro pro Tag. Verpflegung, Treibstoff, Liegegebühren etc. werden über die Bordkasse abgerechnet. Die Mitgliedsbeiträge dienen vor allem dem Unterhalt der Vereinsschiffe sowie ihrer Neuanschaffung. 2025 wird die Xc45 durch eine More 55 ersetzt. Stand August 2024 hat die GfS 630 Mitglieder (www.gfs-hochseesegeln.de).