

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Mai 2/2011

Leinen los!



www.koch-agentur.de

Wir bieten Ihnen individuelle
Versicherungen für Ihre Yacht.



WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

Johannes-Brahms-Platz 1
D-20355 Hamburg

Telefon +49(0)40-87 97 96 95
Telefax +49(0)40-87 97 96 91

www.wehring-wolfes.de
info@wehring-wolfes.de

Skippersicherheitstraining

Hafenmanöver
Feuer löschen
Mensch über Bord
Mensch zurück an Bord
Evakuieren – Einsatz
der Rettungsinsel

Alles in Praxis
Direkt an Bord
Direkt auf See

Mail:
info@well-sailing.de
Telefon:
040 – 43 18 80 70



www.well-sailing.de

Foto: Himmerk Weiler



Nach der Mitgliederversammlung (siehe Bericht ab Seite 5) wartet viel Arbeit auf den neuen Vorstand. Eine Vielzahl neuer Seminare und Praxistrainings sind zu organisieren - so z.B. im Schiffsführungssimulator an der FH Flensburg, wo praktische Erfahrungen gesammelt werden können, wie die Schifffahrt von der Brücke eines Handelsschiffes aussieht und was zu tun ist, um Gefahrensituationen zwischen Berufs- und Freizeitschifffahrt zu vermeiden. Dazu kommen Seminare zur Brandabwehr, Skipper- und Sicherheitstrainings und vieles mehr.

Und alle in diesem Zusammenhang vom KYCD angebotenen Broschüren müssen aktualisiert werden.

Aber auch die Arbeit in den verschiedenen Gremien zur Entbürokratisierung in der Sportschifffahrt wird weitergehen. Die zügige Umsetzung der neuen Führerscheinprüfungen ist hier nur ein Punkt.

Wichtige Themen, wie zum Beispiel „neue Zielgruppen“ an den Wassersport herangeführt werden können, erlauben bei der aktuellen demographischen Entwicklung eigentlich keinen Aufschub. Dazu gehört auch, die bestehende Zusammenarbeit mit anderen Vereinen, Verbänden und Institutionen weiter auszubauen. Denn nur gemeinsam sind wir stärker und können so mehr bewegen.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Saison - wir werden sie haben.

Mast- und Schotbruch
Ihr KYCD-Vorstand



INHALT

Auf ein Wort	Seite 3
Mitgliederversammlung 2011	Seite 5
Aktuelles:	
FSR e.V. rät dringend:	
Mensch-über-Bord-Manöver trainieren!	Seite 10
BVWW richtet den Blick auf die Zukunft	Seite 12
Reeds Nautical Almanac 2011	Seite 13
hanseboot ancora boat show geht in die zweite Runde	Seite 14
FriendSHIP-Cup 2011	Seite 15
Seminarreise „Navigation & Nautik 2011“ auf der Hurtigrute:	
Reisebericht von Christiane Sauter	Seite 16
Seminarreise Navigation & Nautik des KYCD auf der Queen Mary II	Seite 28
Impressum	Seite 30
Anmeldung zur Mitgliedschaft	Seite 31
Mitglieder werben Mitglieder	Seite 32
KYCD Shop	Seite 33

Titelfoto: Ingo Arndt, www.pixelio.de

Illustration: Alter Lotsenturm in Dragör/Dänemark, Dietrich A. Popkowitz, Kiel





FSR e.V. rät dringend:

Mensch-über-Bord-Manöver trainieren!

Das Über-Bord-Fallen gehört immer noch zu den häufigsten Unfällen, bei denen Wassersportler zu Schaden kommen. Ursache ist zum Einen die Tatsache, dass leichtsinnigerweise keine Rettungswesten sowie keine Lifebelts angelegt werden und zum Anderen bei den übrigen Crew-Mitgliedern Unkenntnis herrscht, welche Maßnahmen in einem solchen Fall zu treffen sind.

Deshalb fordert der Fachverband Seenot-Rettungsmittel e.V. (FSR) Wassersportler auf: „Üben Sie regelmäßig Mensch-über-Bord-Manöver!“

Der FSR-Vorsitzender Ralf-Thomas Rapp erläutert: „Es sind immer wieder Fälle vorgekommen, in denen ein Mitsegler – meist die Ehefrau – völlig hilflos agiert, wenn der Skipper stolpert, vom Baum weggedrückt wird, ausrutscht oder aus sonstigen Gründen ins Wasser fällt. Deshalb sind solche Trainings unverzichtbar.“

Sämtliche zu treffenden Maßnahmen sollten aus diesem Grunde nicht allein theoretisch besprochen, sondern soweit möglich, durch praktische Übungen ergänzt werden. Das beginnt beim Nachwerfen eines Feststoff-Rettungskörpers und einer Markierungsboje, führt über das Absetzen der entsprechenden PAN-Meldungen, das Ausführen eines Mensch-über-Bord Manövers bis zum Bergen der verunglückten Person.

Der FSR-Vorsitzender Rapp erinnert daran, dass Wassersportler auf unterschiedliche Systeme zurückgreifen können, um das Bergen zu unterstützen.



Feststoff-Rettungskörper gibt es von verschiedenen Herstellern in unterschiedlichen Formen. Sie werden den Verunglückten nachgeworfen. Eine an ihnen befestigte, teils bis zu 100 Meter lange Leine, die auf Abrollsystemen oder zusammengelegt gestaut ist, stellt die Verbindung zum Schiff her.

Auch Rettungsschlingen und aufblasbare Bergemodule gehören zu den Geräten, die über Bord gegangenen Menschen nachgeworfen werden können – und sie sind ebenfalls an schwimmfähigen Leinen befestigt. Die Verunglückten nehmen die Schlinge um den Körper und unter die Arme und werden zum Beispiel mit dem Spifall an Bord gezogen.

Schwimmfähige Leuchten können all diese Systeme ergänzen. ►

Mensch-über-Bord Manöver: Der KYCD hilft

Der Club bietet seinen Mitgliedern eine Vielzahl von Hilfestellungen an: Von den Infoschriften „Sicherheit an Bord“, „Rettungswesten“ oder „Das Mensch über Bord Manöver“, in dem Dr. Joachim Heße, stellvertretender Vorsitzender des KYCD und erfahrener Segler wichtige Informationen zu dem Leben rettenden Manöver gibt, bis hin zu den verschiedenen Sicherheitsseminaren und Praxistrainings des KYCD.

Die Infoschriften können in der Geschäftsstelle angefordert oder im Internet (www.kycd.de) heruntergeladen werden – ebenso alle Seminarunterlagen.

Und wenn Sie die Meinung der KYCD-Experten zu dem einen oder anderen am Markt angebotenen Rettungssystem erfahren wollen, schreiben Sie uns (z.B. per Mail an info@kycd.de).

Weil Mensch-über-Bord-Manöver Zeit benötigen und es dauern kann, bis der Verunglückte nach Kursänderung wieder erreicht ist, ist es sinnvoll, dem Verunglückten jedes Gerät zuzuwerfen, das schwimmt und ihm so beim Überleben hilft – im Zweifel auch eine Rettungsinsel.

Aber es ist eine oft nicht leicht zu bewältigende Aufgabe, den Verunglückten über die Bordwand wieder zurück an Deck zu bekommen. Konstruktionen mit dem Großbaum sind nur Provisorien. Auf dem Markt ist für diese Fälle ein Rettungssystem für kleine und mittlere Boote, das auf eine Klampe montiert wird. Es erleichtert die Rettung selbst schwerer oder ohnmächtiger Personen maßgeblich, da der Kraftaufwand durch einen Flaschenzug geviertelt wird. Umbauten am Baum sind nicht erforderlich. Es kann von einer Person bedient werden.

Eine weitere Möglichkeit ist ein System, das auf dem Prinzip eines Rettungsnetzes basiert, aber durch eine halbstarre Konstruktion aus Kunststoff-Sprossen belastbarer

und leichter zu manövrieren ist. Auch Leitersysteme können hier helfen.

Der FSR-Vorsitzender Ralf-Thomas Rapp stellt heraus: „Am besten ist es jedoch, das Unglück kann schon im Vorwege verhindert werden, indem niemand von Bord fällt.“

Natürlich seien hochwertige Rettungswesten unverzichtbar, sie ermöglichen nicht allein das Überleben, sondern trügen durch Reflexstreifen und Lichter auch zum leichteren Auffinden einer Person bei. Allerdings sind vorbeugende Maßnahmen ebenso zwingend erforderlich. Deshalb sollten beispielsweise Strecktaue auf den Laufdecks gespannt werden, an denen sich die Wassersportler mit Drei-Punkt-Lifeleinen einpikieren können.



BVWW richtet den Blick auf die Zukunft

Am 18. März 2011 feierte der Bundesverband Wassersportwirtschaft seinen 50. Geburtstag mit rund 200 Gästen aus Politik, Behörden, Medien, Verbänden und Wirtschaft in Berlin.

Die Delegiertenversammlung des Verbandes bestätigte am Folgetag das amtierende Präsidium für weitere vier Jahre im Amt. BVWW-Präsident Robert Marx dankte in seiner Begrüßungsansprache den anwesenden Bundestagsabgeordneten sowie den Vertretern der Bundesministerien für ihre Unterstützung und machte gleichzeitig deutlich, dass für eine weitere positive Entwicklung der Wassersportwirtschaft weitere deregulierende Maßnahmen unerlässlich seien. BVWW-Präsident Robert Marx: „Eine Liberalisierung der Führerscheinpflicht, die verbesserte Vernetzung führerscheinfreier Charterreviere sowie die Überarbeitung der Sportbootvermietungsverordnungen gehören neben der Umsetzung

der bereits vorliegenden Bundestagsbeschlüsse für uns zu den wichtigsten Themen der nahen Zukunft.“

MD Reinhard Klingen, Leiter Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt im BMVBS dankte für die konstruktive Zusammenarbeit und zeigte sich weiteren Erleichterungen und Verbesserungen gegenüber offen. Es sei Politik des Hauses Gesetze und Verordnungen zu vereinfachen und in Gesetzgebungsverfahren auch die Interessen des betroffenen Wirtschaftsbereiches angemessen zu berücksichtigen. „Wassertouristische Aktivitäten in Deutschland bieten große Entwicklungspotenziale. Wenn wir mithelfen können diese Potenziale zu erschließen, ohne die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in Frage zu stellen, sind wir dazu bereit“, so Reinhard Klingen.

Info: www.bvww.org

Branchennews und Aktuelles in Kürze

Bootsmotoren und „E 10“

Parallel zur vieldiskutierten Autofahrer-Thematik „E 10 tanken – ja oder nein?“ stellen sich viele Skipper die Frage: Verträgt mein Benzinmotor „E10“?.

Der ADAC hat jetzt alles Wissenswerte zur Verträglichkeit von „E10“ für Bootsmotoren zusammengestellt und gibt weitere Tipps zur und bei Verwendung von „E 10“. Die Bootsmotorenhersteller, die bereits Angaben zur E10-Verträglichkeit ihrer Modelle veröffentlicht haben (Honda, Evinrude, Yamaha, Mercury, Mariner, MerCruiser, Volvo Penta, Suzuki), sind in einer Liste zusammengefasst. Bei nicht genannten Herstellern rät der ADAC davon ab, E10 zu verwenden.



Info: www.adac.de/sportschifffahrt

Reeds Nautical Almanac 2011

Die aktuelle 2011er Ausgabe mit allen nautischen Informationen, die ein Skipper auf den Seerevieren des europäischen Atlantiks bzw. der Nordsee benötigt, steht jetzt auch in einer Online-Version zur Verfügung. Käufer des Buches (ob Print- oder Onlineversion) haben nach einer Registrierung den freien Zugang zum Downloadbereich und damit auch zu noch folgenden Aktualisierungen, die – z.B. bezogen auf ein Revier – speziell verwaltet werden können.

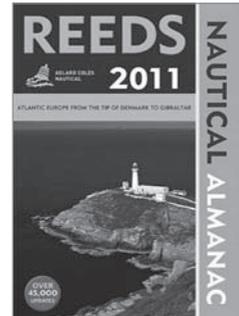
Die 2011er Ausgabe wurde in über 45.000 Punkten aktualisiert. Aufgeteilt in 25 Abschnitte wird die gesamte europäische Küste vom dänischen Skagen bis zur Meerenge von Gibraltar vorgestellt: Dänemark, Deutschland, die Niederlande, Belgien, die Britischen Inseln sowie die Atlantikküste von Frankreich, Spanien und Portugal und die Inselgruppe der Azoren. Schnell und übersichtlich findet der Leser über 700 detaillier-

te Pläne von Häfen und Marinas mit Hinweisen auf Versorgungsmöglichkeiten. Neben Routenbeschreibungen findet man die jeweiligen Leuchtfeuer und Gezeitentafeln, Angaben zu Sprechfunk, See-

wetterberichten, Revierkarten, Entfernungstabellen, 7.500 Wegpunkten sowie zahlreiche zusätzliche Tabellen und Diagramme.

Das Buch kann online (z.B. www.hansenaustic.de), im Buchhandel oder direkt beim Verlag erworben werden.

Info: www.reedsnauticalalmanac.co.uk



Branchennews und Aktuelles in Kürze

SECUMAR Fotowettbewerb - Bitte recht freundlich!

Zum 50. Geburtstag der Rettungswestenmarke SECUMAR bittet das Unternehmen Bernhardt Apparatebau zum Fotowettbewerb.

Lustige, spannende, unterhaltsame oder einfach verblüffende Augenblicke aus der maritimen Welt sind gewünscht. Einzige Bedingung: Irgendwie muss immer ein SECUMAR-Produkt dabei sein. Ob Feststoffweste oder Automatikversion, ob prall ausgelöst oder nicht, ob Opa mit Sprayhood oder Bordhund mit Schwimmhilfe – erlaubt ist, was gefällt und gut aussieht.

Die besten Bilder werden prämiert, 50 Preise sind zu vergeben, von der „SCOUT 275 3D“ über die „BOLERO 275“ bis zur modischen SECUMAR-Tasche.

Info: www.secumar.com



hanseboot ancora boat show geht in die zweite Runde

Mit einem Ausstellerplus und einem erweiterten Rahmenprogramm auf dem Wasser und an Land öffnet die zweite hanseboot ancora boat show vom 26. bis 29. Mai 2011 in Neustadt in Holstein ihre Tore. Auf Norddeutschlands größter Bootsmesse im Wasser präsentieren über 135 Hersteller, Händler und Dienstleister Segelyachten und Motorboote aus diversen Preis- und Größenklassen in ihrem Element und informieren in mehr als 60 Pavillons über eine umfangreiche Auswahl an Ausrüstung und Zubehör sowie Serviceangebote rund um den Wassersport.



Nach dem erfolgreichen Einstieg der Hamburg Messe und Congress GmbH bei der etablierten In-Water Bootsausstellung in der Lübecker Bucht im vergangenen Jahr, hat sich das hanseboot-Team für die zweite Auflage der schwimmenden

Bootsmesse klare Ziele gesetzt: „Wir werden im anspruchsvollen, maritimen Ambiente der ancora Marina eine große Bandbreite des europäischen Segel- und Motorbootbaus zeigen.“ ▶

Branchennews und Aktuelles in Kürze

Seenotkreuzer auf seiner letzten Reise

Der vor 36 Jahren als erstes Schiff der großen 44-Meter-Klasse der DGzRS bei der Schweers-Werft in Bardenfleth an der Unterweser gebaute Seenotkreuzer JOHN T. ESSBERGER ist außer Dienst gestellt.

Das bis zur Außerdienststellung vor der Ostseeinsel Fehmarn stationierte Schiff bleibt der Nachwelt aber erhalten und hat eine letzte Reise zum „Technik Museum Speyer“ angetreten. Dort wird der Seenotkreuzer ein herausragendes Exponat der Schifffahrtsabteilung werden. Geplant sind unter anderem Sonderausstellungen in den Räumlichkeiten des Schiffes, die die umfangreichen Aufgabenbereiche und Einsatzgebiete der DGzRS einer breiten Öffentlichkeit näherbringen.



Info: www.seenotretter.de/technikmuseum

Durch neue Mitmach- und Informationsangebote im Rahmenprogramm sollen erfahrene Wassersportler, Neueinsteiger und natürlich der Nachwuchs angesprochen werden“, erklärt Heike Schlimbach, Projektleiterin der hanseboot. „Zudem möchten wir mit dem Engagement in Neustadt gut fünf Monate vor der Internationalen Bootmesse in Hamburg unsere Kunden in Norddeutschland sowie in Skandinavien und auf dem Baltikum erreichen.“

Die Hauptattraktion der hanseboot ancora boat show sind die rund 120 Boote und Yachten, die an den Steg- und Pieranlagen im Südhafen der ancora Marina festmachen und nach Absprache auch getestet werden können. Neben den ortsansässigen Händlern präsentieren europäische Werften sowie Vertriebspartner aus ganz Deutschland pünktlich zum Saisonauftakt Trends und Neuheiten der Branche. Ein Highlight wird hierbei sicherlich die neue Hallberg-Rassy 64 sein, die mit 19,85 Meter Länge die

größte Yacht ist, die die schwedische Werft bisher gebaut hat.

Auf dem Ausrüstungs- und Zubehörmarkt in mehr als 60 Pagodenzelten an der Pier gibt es jede Menge Neuentwicklungen und Nützliches für die Freizeit auf dem Wasser. Auf einer neuen Wassereventfläche mit Zuschauertribüne und Moderation wird von morgens bis abends ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm mit Tipps und Tricks für Wassersportexperten und -einsteiger sowie actionreichen Unterhaltungsangeboten für die ganze Familie geboten.

Die hanseboot ancora boat show vom 26. bis 29. Mai 2011 in der ancora Marina in Neustadt/Holstein ist geöffnet am Donnerstag von 13.00 bis 18.00 Uhr und von Freitag bis Sonntag jeweils von 10.00 bis 18.00 Uhr. Der Eintritt auf das Messegelände ist frei.

Info: www.hanseboot-ancora.de



Nach der erfolgreichen Auftaktveranstaltung im Jahr 2010 findet der 2. FriendSHIP-Cup in diesem Jahr am Sonntag, 26. Juni 2011 statt. Zum FriendSHIP-Cup 2011 laden 27 deutsche und dänische BalticSailing-Partnerhäfen alle Noch-Nichtsegler ein, die Faszination des Segeln und der Ostsee kennenzulernen.

FriendSHIP-Cup 2011

In dem BalticSailing-Revier rund um Ostholstein/Lübeck und Lolland/Falster gehen sie gemeinsam mit ambitionierten Bootseignern an Bord und starten pünktlich und gleichzeitig ab 11.00 Uhr zur größten grenzüberschreitenden Regatta-Ausfahrt – ganz nach dem Motto „Freunde treffen Freunde“. Gesegelt werden jeweils 5 Seemeilen. So bleibt ausreichend Zeit, um allerhand Wissenswertes zum Wassersport, Fachbegriffe und Bordgeschichten von den Bootseignern zu erfahren und vor allem, um gemeinsam die ersten Stunden auf

dem Wasser zu erleben. Im Vordergrund dieser deutsch-dänischen Gemeinschaftsveranstaltung steht, möglichst viele Noch-Nichtsegler für den Wassersport und die BalticSailing-Region zu begeistern.



Info: www.balticsailing.de



Seminarreise „Navigation & Nautik 2011“ auf der Hurtigrute



Mit einer rekordverdächtigen Beteiligung von 55 Teilnehmern startete die Seminarreise auf dem Hurtigrutenschiff „MS Polarlys“ am 21. März in Bergen und führte entlang der norwegischen Küste nach Kirkenes, von wo aus es wieder zurück nach Bergen ging und die Reise am 1. April 2011 endete. Christiane Sauter als Teilnehmerin der Seminarreise hat ihre Eindrücke in einem Bericht zusammengefasst, den der Club hier in gekürzter Fassung veröffentlicht. Der komplette Reisebericht ist im Internet des KYCD (www.kycd.de, in der Rubrik Lehrgänge / Hurtigruten-Reise) nachzulesen).

Leinen los – auf nach Norwegen

Von Christiane Sauter

Per Flugzeug von Düsseldorf landen wir in Bergen. Wie die Turbulenzen im Landeanflug vermuten ließen, regnet es und die Wolken hängen tief. Nach einer Bustour zum Schiff erhalten wir im Gebäude der Reederei die Bordkarten und „entern“ das Hurtigruten-Schiff.

Die „MS Polarlys“ ist ähnlich aufgebaut wie die „MS Nordlys“, mit der wir im vorigen Jahr unterwegs waren. Nach dem Abendessen legen wir ab. Es windet ordentlich, auf der Wetterkarte sind 15 - 18 m/sek. angekündigt. Na bravo! 7 - 8 Bft. – und wir müssen ein offenes Seestück durchqueren! Dabei befinden wir uns in einem Seegebiet, das sich durch seine hohen Wellen auszeichnet, weil der etwa 500 Meter tiefe Meeresgrund beim norwegischen Festlandschelf plötzlich auf nur 40 Meter ansteigt und das Wasser gar keine andere Möglichkeit hat, als nach oben auszuweichen, und das bedeutet nun mal Welle. Doch noch ist es ruhig. Wir versammeln uns im Konferenzraum, in dem auch die Vorträge stattfinden werden, und erhalten unsere Sicherheitseinweisung vom schwedischen Reiseleiter Johan Pearson, einem sehr charmanten Mann, der sein Metier, eine Gruppe zu unterhalten, sehr gut beherrscht. ►

Danach ist frei. Wir sitzen in der Bar zusammen und teilen unsere Freude, dem stressigen Alltag entflohen zu sein und diese kostbare Zeit mit Freunden teilen zu können.

Das Schiff legt ab – es geht los!

22. März – 2. Tag

Der Seegang heute Nacht hat einige Passagiere ähnlich beeindruckt wie mich. Gleich nach dem Frühstück queren wir wieder ein offenes Seestück und wir haben eher noch mehr Wind als gestern. Also esse ich nur wenig.

Und es geht echt wieder zur Sache! Das Schiff arbeitet in den Wellen und ich merke im Ansatz, dass ich das nicht gut vertrage. Mein Mann Alexander, der den Seegang gut verträgt, berichtet später, dass es anderen ähnlich wie mir gegangen ist.

Endlich biegen wir wieder hinter die Schären, um in Ålesund anzulegen. Es stürmt so sehr, dass der Kapitän an Backbord einen Anker ausbringen lässt, denn der Wind drückt das Schiff gegen die Pier. Trotz einiger tausend PS scheint die mechanische Unterstützung des Ankers nötig zu sein, damit wir später wieder ablegen können.

Das Seminar am Nachmittag findet in ruhigerem Wasser statt, so dass ich meine Gruppenübungen durchführen kann. Alle machen begeistert mit. Dann lassen wir uns von Joachim Heße in die hohe Kunst des Anlegens einführen. Wie bugsiere ich mein Boot möglichst entspannt an den gewählten Liegeplatz?

Das Tiefdruckgebiet hat uns gut im Griff. Während des Nachtischs beim Abendessen geht es mit dem Geschaudel lustig weiter.

Ich verziehe mich gleich in meine Koje, denn auch, wenn mir nicht mehr übel wird, fühle ich mich nicht wirklich wohl.

23. März – 3. Tag

Das Schiff liegt still im Hafen von Trondheim, seit heute morgen 6.00 Uhr. Die Regentropfen malen ihr durchsichtiges Streifenmuster an die Scheiben. Es regnet heftig, dicke Tropfen vermischt mit Schnee. Die Vorsitzenden des Kreuzer Yacht Clubs – Joachim Heße, Bernhard Gierds und Brigitte Clasen – haben sich trotzdem schon frühzeitig auf den Weg zum Nidaros-Dom gemacht.

Das Wetter ist wieder ungnädig: 7 - 8 Bft. sind angesagt mit entsprechenden Wellenhöhen. Die Landschaft ist hier vor allem grau und braun, der Himmel grau bis dunkelgrau. Allmählich wird es kälter, langsam nähern wir uns dem Polarkreis. Imposante anthrazitfarbene Wolkenbänke schieben sich uns entgegen, und wir können an ihrem schäumenden Gischtsaum genau verfolgen, wann sie uns trifft. Dann krängt das Schiff in der Böe wie ein Segelboot, pladdern Schneeschauer gegen die Scheiben und hüllen uns in wässrigen Nebel. Nach wenigen Minuten ist der Spuk vorüber und die Sicht wieder klar. ▶





Wir fahren wegen des Wetters nicht durch den Stokksund und das heißt, dass es wieder schaukeln wird. „Bewegung“ nennt das die Reiseleiterin von der Hurtigrute. Der Schiffsrumpf bebzt, wenn die Polarlys von größeren Wellen getroffen wird.

Um 17.00 Uhr gibt es wieder Vorträge. Joachim Heße erklärt passenderweise die Dynamik der Wellen. Da wir gerade ein offenes Seestück queren, meldet sich das Objekt von Joachims Vortrag zu Wort und schubst ihn von seinem Platz. Ein kurzer, eleganter Ausfallschritt und Joachim findet sein Gleichgewicht wieder. Danach erklärt Bernhard Gierds den Unterschied von normalen Wellen zu einem Tsunami, ein Thema, das nach der Katastrophe in Japan von allen sehr aufmerksam verfolgt wird.

Wir queren erneut ein offenes Seestück und die Welle ist unangenehm ruppig, besonders, wenn das Schiff eine hohe Welle herabsurft. Es fühlt sich ungefähr so an wie die Fahrt in einem sehr schnellen Aufzug. Doch die Fahrt wird jäh gestoppt, ein Zittern durchläuft das Schiff und es legt sich auf die entgegen gesetzte Seite, um danach gleich wieder aufzusteigen. Der Körper sendet Fragezeichen. Wie viele andere ziehe ich mich in meine Koje zurück und erwarte bessere Zeiten.

24. März – 4. Tag

Um 7.24 Uhr haben wir den Polarkreis passiert, bei strahlendem Sonnenschein. Den müssen wir uns merken, denn die Sonne lässt sich heute wieder nur sehr selten blicken. Der Wind ist sogar noch stärker als gestern 9 - 10 Bft. Nun ja, wir sind schließlich in der Subarktis.



Zwischen Frühstück und Polarkreistaufe bleibt Joachim Heße gerade noch Zeit genug, um die Mitglieder unserer Seminarreise über Wetterkunde zu informieren. Jetzt verstehen wir wenigstens, warum das Wetter so bleibt wie es ist. Wir scheinen ein stabiles Tiefdruckgebiet erwischt zu haben, das langsam in nördliche Richtung zieht, und das ist leider unsere Reiserichtung. Doch da wir jetzt wissen, dass auf jedes Tief ein Hoch folgen muss, nehmen wir die Wetterküche gelassen.

Um 12.30 Uhr kommen wir in Bodø an. Der Kapitän der Polarlys lässt wieder einen Anker fallen, denn das Schiff wird durch den heftigen Wind wieder an den Kai gedrückt. Zum ersten Mal rumpelt es beim Anlegen, als die Schiffswand an die an der Pier hängenden Autoreifen stößt. „Wind und Wellen sind für das Schiff kein Problem“, hatte mir der Sicherheitsoffizier erklärt.

Die geplante Abfahrt des Schiffes zu den Lofoten verzögert sich um fast eine halbe Stunde. Zuerst schlägt ein Frachter in der Ausfahrt quer und schafft es nur knapp, gegen den Wind aus der Bucht zu dampfen. Dann sitzt der Anker der Polarlys fest. Das Schiff muss aufstoppen, ein Matrose verfolgt über die Relling gebeugt den Verlauf der Ankertrosse und gibt per ►

Handzeichen die zu fahrende Richtung hoch an die Brücke, bis der Anker endlich freikommt. Gut, dass die Besatzung ihr Handwerk so gut versteht.

Um 17.00 Uhr versammeln wir uns im Restaurant zu einem Bericht von Joachim Heße und Bernhard Gierds über die Kollision zwischen der Fähre „Schleswig Holstein“ und der Segelyacht „Mahdi“ im Fehmarn Belt. Anschließend gibt es eine angeregte Diskussion über die „Schuldfrage“ und das, was wir als Bootsführer aus diesem Unfall lernen können.

Das Wetter fordert erste Verzichte. Der „Wikingerausflug“ auf den Lofoten entfällt, weil die Straßen durch den starken Schneefall unpassierbar geworden sind und die Busse demzufolge nicht durchkommen. Ob wir es zum Nordkap schaffen?

Nach dem Abendessen wartet nur noch der kurze Landgang in Svolvær auf den Lofoten. Besonders schön ist der Blick vom nahe gelegenen Yachthafen auf das hell erleuchtete Schiff. Durch den Seegang sind wir langsamer, und die Verspätung wird durch kürzere Aufenthalte ausgeglichen.

25. März – 5. Tag

Es schneit heftig, dazu Nebel. Joachim Heße meint trocken, jetzt könnten wir uns vorstellen, wie es sich anfühle, ohne Radarreflektor unterwegs zu sein. Der Wind ist für heute etwas schwächer angesagt, „nur“ noch 6 - 7 Bft..

Seit dem ersten Tag haben wir dieses anstrengende Wetter! Es schneit so heftig, ►





dass die vorderen Fenster im Panoramasa-lon zugedeckt sind. Einige Passagiere ver-suchen, die Scheiben von innen mit ihren Handflächen zu erwärmen, um den Schnee zum Schmelzen zu bringen, aber das bringt nicht das gewünschte Resultat. Einige Pas-sagiere beginnen vernehmlich zu meckern. Wenn sie das gewusst hätten... Nun ja, ich finde es eher traurig, denn ich weiß ja, wie herrlich die Natur hier ist. Wir befinden uns in der Subarktis. Wem stabiles Wetter wich-tig ist, der ist tatsächlich mit Gran Canaria besser beraten.

Mittags hören wir wieder einen Vortrag von Joachim Heße, der uns vor den Gefahren des Überbordfallens warnt und erläutert, warum man tunlichst eine Rettungsweste tragen sollte, wenn man sich an Bord eines fahrenden Bootes aufhält. Wenn man bedenkt, dass der Kopf eines Über-Bord-Ge-

fallenen wie ein Segel wirkt und das Gesicht immer in Richtung der brechenden Wellen zeigt, gibt es nur die Chance auf Atemluft, wenn man sie sich durch ein über den Kopf gezogenes Spraycap sichert.

Kurze Zeit später legen wir in Tromsø an, ein hübsches Städtchen mit seinen bunten Holzhäusern und den einladenden Cafés. Die Stadtkirche ist ein gelb gestrichenes Holzgebäude und wirkt einladend, warm und freundlich. Wie in Trondheim ist auch hier der vordere Teil der Kirche als Aufent-haltsort für Obdachlose eingerichtet: Wir besuchen das Polar-Museum, das am Fuße der großen Brücke im alten Zollhaus liegt, einem dunkelrot gestrichenen Holzhaus im Hafen, ganz nah am Wasser. Dort lernen wir in der abwechslungsreich gestalteten Ausstellung viele Aspekte des Polarlebens kennen. ▶

Branchennews und Aktuelles in Kürze

Kadematic bringt die Rettungsweste auf das iPhone

Automatische Rettungswesten geben sicheren Schutz und hohen Tragekomfort an Bord. Was aber, wenn die Weste ausgelöst wird und während des Törns wieder klargemacht werden soll? Hier hilft Kadematic mit dem kostenlosen KADEMATIC® iPhone App. Hier wird das richtige Falten der automatischen Rettungswesten ganz einfach Schritt für Schritt erklärt. Mit kurzen Beschreibungen und detaillierten Fotos zum Falten der 150 und 275 Newton Modelle, einschließlich der Erläuterung zur Entfüftung über das Mundschlauchventil kann jeder Wassersportler seine automa-tische Rettungsweste selbst schnell wieder klarmachen. KADE-MATIC empfiehlt, immer mindestens ein Reserveset mit CO₂-Flasche und Tablette an Bord greifbar zu haben, um die Weste erneut einsatzbereit zu machen.



Online ist die Faltanleitung auch unter www.kadematic.de (Rubrik Technik und Wartung) zu finden.

Für die Norweger bedeutet die Polarregion vor allem Spitzbergen, und die meisten Männer hielten sich dort auf, um zu fischen und Pelztiere zu jagen. In Tromsø starteten berühmte Polarforscher, darunter auch Roald Amundsen, der als erster den Nord- und den Südpol erreichte und bei einer Rettungsaktion für eine französische Expedition 1928 selbst ums Leben kam. Auch Fridtjof Nansen ist ein großer Teil der Ausstellung gewidmet, doch als wir uns genüsslich in die Exponate vertiefen wollen, ruft die Dame von der Rezeption: „Exposition is closed now, it's five o'clock.“ Schade. Langsam gehen wir zurück zum Schiff.

Heute Abend gibt es eine „Gute-Nacht-Geschichte“: Bernhard Gierds liest uns die Erzählung vom Malstrom von Edgar Allan Poe vor, denn das Vorbild für den Malstrom ist der Moskenesstraumen an der Südspitze der Lofoten. Poe schuf daraus einen fantastischen Strudel, der auch große Schiffe verschlang.

26. März – 6. Tag

Sonne! Endlich leuchtet das Meer und die schneebedeckten Felsen glitzern. Das wurde aber auch langsam Zeit nach all den trüben Tagen.

Ich halte morgens meinen Vortrag über die Entstehung von Stress an Bord. Joachim Heße schließt sich an, als eine Ansage ihn unterbricht: Der Ausflug zum Nordkap muss storniert werden. Die schweren Schneefälle und der heftige Wind haben die Straßen unpassierbar gemacht. Wir buchen rasch um auf das nördlichste Fischerdorf der Welt, Skarsvåg, denn wir wollen die wunderbare Landschaft der Insel Magerøya nicht verpassen.

Die MS Polarlys trifft eine halbe Stunde verspätet im Hafen von Honningsvåg ein. Der Seegang war zwischendurch wieder so stark, dass das Schiff langsamer fahren musste. Hatte ich schon erwähnt, dass auch heute wieder 7 Bft. angesagt waren? Die Wellen, die sich im Nordwestwind aufbauen, werden in der Finnmark nicht durch vorgelagerte Inseln gebrochen und sind richtig hoch, auch wenn der Wind für die Verhältnisse hier gar nicht so stark ist. Was wohl bei Sturm an Bord abgeht?

Rasch verlassen wir das Schiff und gehen zu unserem Bus, doch kaum sitzen wir, kommt Johan von der Reiseleitung und teilt uns auf seine charmante Art mit, dass der „flow“ diesmal leider nicht mit uns fließt. Durch unsere Verspätung bedingt, schaffen wir es nicht mehr, den von zwei Schneepflügen begleiteten Konvoi, ohne den kein Fahrzeug in dieser Region fahren darf, rechtzeitig zu erreichen. „Gegen das Wetter sind wir machtlos!“, sagt Johan. Wir steigen alle wieder aus. Schade!

Obwohl sich der Wind langsam beruhigt, steht die Welle noch hoch in der Barentssee.





Langsam gewöhne ich mich an das heftige Geschaukel, doch in der Nacht stört es den Schlaf, eine Erfahrung, die auch andere Mitreisende äußern.

Mit Bernhard Gierds Vortrag über Tide und Strom und Joachim Heße's Törns rund England endet Tag 6.



27. März – 7. Tag

Die Sonne scheint, die Landschaft leuchtet. Das Wasser in der Bucht von Kirkenes wird in Ufernähe von einer dünnen Eisschicht bedeckt. Dabei ist es heute warm: Minus 2°. Vor vier Wochen waren Temperaturen um - 40° die Regel. Der Golfstrom ist hier nicht mehr wirksam, und das macht sich in der kalten Jahreszeit deutlich bemerkbar.

Gleich nach Ankunft in Kirkenes suchen wir unseren Bus, der uns zur russischen Grenze bringen wird. Unsere Tour führt uns zuerst zu einem Aussichtspunkt auf einem Berg, von dem aus wir eine herrliche Sicht auf die Stadt und unser Schiff haben. Dann geht es langsam durch die verschneite Landschaft, hügelig mit niedrigem Baumbestand.

An der Grenze angekommen und nachdem eine Vielzahl von Verhaltensregeln eingebläut wurden, dürfen wir aus dem Bus

aussteigen. Ein großes blaues Schild weist uns darauf hin, dass wir Schengen verlassen. Ein weiteres Schild sagt, dass Fußgänger verboten sind. Ein niedriger Zaun schließt das Areal ab, auf dem einige Holzhäuser stehen. Die norwegische und die russische Fahne flattern an ihren Masten.

Zurück auf dem Schiff hält Joachim Heße den Vortrag des Lotsen Immens, der sehr anschaulich zeigt, wie die Großschifffahrt uns Segler wahrnimmt bzw. nicht wahrnimmt.

Kräftige Schneeschauer gehen über der Barentssee nieder, doch der Wind hält sich glücklicherweise zurück. Nach dem Abendessen gibt Bernhard Gierds für die Mitglieder des Intensivseminars eine vertiefte Einweisung in die Tidennavigation. Schlussendlich schaffe ich die richtigen Berechnungen sogar ohne Hilfe. Englischer Kanal, ich komme!

28. März – 8. Tag

Wieder scheint die Sonne. Das Tiefdruckgebiet, das uns so viele Tage im Griff hatte, scheint sich endlich verzogen zu haben. Nachdem der Ausflug zum Nordkap abgesagt worden war, wird er heute nachgeholt. Schon um 6.00 Uhr steigen viele aus der Gruppe in den Bus. In Hammerfest steigen sie wieder zu uns.

Joachim Heße hält zum Kummer einiger Nordkapfahrer trotzdem zwei Vorträge, doch dieser Ausflug war ja nicht geplant und er schafft es sonst nicht, die angekündigten Veranstaltungen abzuhalten.

Nachmittags gibt es ein Sicherheitsseminar. Joachim Heße fasst nochmals ►

zusammen, warum es so wichtig ist, eine Rettungsweste mit Spraycap und Schrittgurt zu tragen. Eine Teilnehmerin legt eine Rettungsweste an und löst die Patrone aus. Mit einem vernehmlichen Knall bläst sich die Weste auf. Danach demonstriert Joachim an einem Freiwilligen, wie wir mit Bordmitteln einen unterkühlten Über-Bord-Gefallenen wieder aufwärmen. Wichtig ist, dass man denjenigen so wenig wie möglich bewegt, damit das kalte Blut aus den Extremitäten nicht zum Herzen fließt; das würde einen Herzstillstand bewirken. Also wickelt er unser Opfer in Woldecken und zieht drei große Müllsäcke über seinen Körper. Durch diese Prozedur erhöht sich die Körpertemperatur langsam und schonend um $0,8^\circ$ in der Stunde, doch unser Opfer fühlt sich bereits nach zehn Minuten wie in der Sauna.

Auch nach dem Abendessen ist die Sicherheit Thema des Intensivkurses. Bernhard Gierds berichtet von zwei Unfällen, bei denen Segler zu Tode kamen. Danach dis-

kutieren wir im Plenum einen Notfallplan, werden nochmals darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, bei einem MOB per Funk Mayday zu geben und besprechen auch die Möglichkeiten, die wir bei einem Brand an Bord haben. Zwei Stunden vergehen wie im Flug.

Schlafen? Koje? Fehlanzeige! Zum ersten Mal seit Beginn der Reise kommt endlich die heiß ersehnte Durchsage: „Nordlicht an unserer Steuerbordseite!“ Eigentlich habe ich schon den Schlafanzug an, doch die Wintersachen kann ich darüber ziehen, denn das Nordlicht will ich keinesfalls verpassen. Es ist nur eine kleine gelbgrüne Girlande über dem Berg, doch ein Großteil der Passagiere drängelt sich begeistert mit Fotoapparaten und Stativen auf der dunklen Seite von Deck 5. Je mehr wir uns Tromsø nähern, umso schwächer wird das Licht. Ruhig gleitet das Schiff durch das glatte Wasser. Wenn ich bedenke, was hier vor wenigen Tagen für ein Seegang war!





29. März – 9. Tag

Strahlende Sonne, glitzernde Berge! Norwegen vom Feinsten pünktlich zu unserem Landausflug über die Inseln des Vesterålen-Archipels. Wir stehen früh auf, denn der Ausflug beginnt schon um viertel nach Acht in Harstad. Diese Stadt ist zwar erst hundert Jahre alt, doch sie hat den Zweiten Weltkrieg unbeschadet überstanden und sich daher ihren Charme bewahrt.

Die phantasievollen Holzhäuser, von denen einige im Jugendstil erbaut sind, unterscheiden sich wohltuend von den sonst üblichen Fertighäusern.

Dann werden wir über die Vesterålen-Insel Hinnøya gefahren, eine Landschaft, die uns geradezu begeistert. Das tiefblaue Wasser der Fjorde, die bewaldeten Hügel und schneebedeckten Berggipfel, dazwischen kleine bunte Holzhäuschen und ... unser Busfahrer macht eine Vollbremsung: Elche!!!! Eine Elchkuh mit zwei Kälbern steht gemütlich neben der Straße und alle Tiere nagen genüsslich an der Rinde der Bäume. Die Auslöser der Kameras klicken. Der Busfahrer erhält tosenden Applaus. Im Fjord sehen wir die Rückenfinnen von Schweinswalen und eine kleine Herde wilder Rentiere hat es sich am Strand bequem gemacht. Die Tiere lassen sich von der Hupe des Busses nicht schrecken.

Die Stadt Sortland liegt auf der Insel Langøya und wird durch eine große Brücke mit der Insel Hinnøya verbunden. Das Wasser ist hier so tief und die Brücke so hoch, dass die Polarlys darunter hindurch passt.



Der Bus wartet einige Augenblicke und fährt genau in dem Augenblick los, als die Polarlys unter uns hindurchfährt. Am Bug stehen einige Passagiere und winken uns mit Handtüchern zu. Das Schiff tutet, der Bus hupt. In Sortland steigen wir wieder zu. Alle sind begeistert – der Ausflug war wirklich klasse!

Nach dem Mittagessen legt die Polarlys in Stokmarknes an, wo sich das Hurtigrutenmuseum befindet. Gegen 16.00 Uhr laufen wir in den Raftsund ein, eine der schönsten Fahrtstrecken der gesamten Reise. Die Berge sind hoch und zerklüftet, das Fahrwasser ist eng, und hoch über uns kreisen die Seeadler.

30. März – 10. Tag

Heute ist ein ruhiger Tag. Morgens überqueren wir den Polarkreis in südlicher Richtung. Heute darf unsere Gruppe auf die Brücke. Diese besteht vor allem aus Navigationsgeräten: GPS, Kompass, Radar, Plotter, Kontrollpaneelle und Monitore. Der Kurs des Schiffes ist vorgegeben und ist seit Jahren derselbe, denn die Fahrwasser sind eng. ►

Die Brückenbesatzung ist dazu da, ständig zu überprüfen, ob alles seinen richtigen Gang geht.

Danach spendiert Johan von der Hurtigruten-Reiseleitung jedem Teilnehmer ein Glas Sekt. Deshalb beginne ich etwas verspätet mit meinen letzten Vortrag über die Entstehung von Missverständnissen, der allgemein sehr gut ankommt. Von vielen erhalte ich Rückmeldungen, dass die Vielfalt der angebotenen Vorträge sehr gut ankommt.

Auch das Wetter bietet Vielfalt: Sonne und Schnee wechseln sich ab. Wir machen einen kurzen Halt in Sandnessjøen und vertreten uns eine halbe Stunde lang die Beine. Die Felsformation „Sieben Schwestern“, eine Attraktion der Weiterreise, liegt auch

diesmal im Nebel.

Bernhard Gierds hält seinen letzten Vortrag über Strom und Tide im Englischen Kanal. Mein Mann Alexander und ich sehen uns an: Wie unkompliziert das Segeln in der Ostsee ist. Doch die Nordseesegler beruhigen uns: So schlimm wie im Englischen Kanal ist das an der Küste nicht.

Danach sitzen wir vorn im Panoramadeck, beobachten die Leuchtfeuer und versuchen zu ergründen, wie sie den Kurs unseres Schiffs beeinflussen. In Rørvig legen wir an und viele nutzen die Gelegenheit, die MS Midnatsol anzuschauen, die hinter uns anlegt. Alexander und ich bleiben ruhig sitzen und genießen die Stille. Morgen ist unser letzter Tag an Bord. ►

Wenn Sie an der nächsten Seminarreise auf der Hurtigrute interessiert sind, senden Sie uns den nachstehenden Coupon, Sie erhalten dann von uns sofort die Seminarinformationen, sobald der Termin feststeht.

Coupon

Übersenden Sie mir die Informationen und Buchungsunterlagen zur nächsten Seminarreise „Navigation & Nautik“ auf der Hurtigrute

Name: _____

Vorname: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Mitgliedsnummer: _____

Bitte per Fax (040 - 741 341 01) oder Brief an
KYCD e.V. Neumühlen 21, 22763 Hamburg



31. März – 11. Tag

Der Tag verläuft ruhig und entspannt. Nachmittags erläutert Joachim Heße die Kunst des Wetterkartezeichnens für die Teilnehmer des Intensivseminars. „Gar nicht so einfach“, sagen einige, „doch wir haben es hingekriegt!“

In Kristiansund, einer in die Fjordlandschaft auf mehreren Inseln gebaute hübsche Hafenstadt, haben wir eine halbe Stunde Aufenthalt, und so düsen wir los, um wenigstens einen Blick auf die Seepromenade zu ergattern. Beim Auslaufen stellen wir fest, dass der Blick vom Deck 7 viel günstiger ist, doch so haben wir uns wenigstens die Beine vertreten.

1. April – 12. Tag

Um 10.00 Uhr muss die Kabine geräumt sein. Pünktlich stehen die Koffer neben dem Aufzug. Wir sammeln uns im Panoramadeck. Wehmut liegt in der Luft.

Doch dann geht alles ganz schnell und chaotisch. Zuerst gehen die Bewohner von Deck 6 von Bord, dann folgen die anderen. Auf dem Rollband unten im Terminal kreisen die Koffer. Es ist gar nicht genug Platz am Band für alle Passagiere, die einen Koffer wollen. Doch letztlich haben wir unser Gepäck und rollen es zum Bus.

Dann geht es zum Flughafen und zurück nach Düsseldorf. Düsseldorf empfängt uns mit warmen Temperaturen. Die Bäume sind grün. ►



Resümee

Es war diesmal ganz anders als im letzten Jahr und dafür war vor allem das Wetter verantwortlich. Wir hatten diesmal „normales“ Wetter, Schnee, Hagel, Nebel, Starkwind und hohe Wellen, aber auch strahlende Sonne.

Wir erfuhren am eigenen Leib, dass in Nordnorwegen das Leben vom Wetter bestimmt wird, denn einiges von dem, was wir uns vorgenommen hatten, mussten wir streichen. Wir, die wir selbst auf Booten unterwegs sind, bekamen große Hochachtung vor den seemännischen Fähigkeiten der Hurtigruten-Crews, die fast bei jedem Wetter ihre Schiffe sicher in den nächsten Hafen steuern.

Schade war, dass die Teilnehmer des Intensivseminars diesmal auf die Leckerbissen – ausgedehnte Brückenbesichtigung und Teilnahme am Rettungsmanöver – verzichten mussten. Das hängt nur vom jeweiligen Kapitän ab, und Kjell Inge Jensen lehnte unsere Bitten ab. Dieser Mangel wurde mehr als wett gemacht durch die abwechslungsreichen Vorträge und die Freundlichkeit, mit der sich die Mitglieder unserer Gruppe begegneten, auch wenn es mal nicht so lief, wie wir uns das alle gewünscht hatten. Doch das kennen die meisten von uns ja vom Segeln.

Wir haben die Reise sehr genossen, viel Neues gelernt, sowohl an Wissen als auch über uns selbst. Deshalb freuen wir uns schon auf nächstes Jahr, auf die nächste Seminarreise „Navigation und Nautik“ auf der Hurtigrute vom Kreuzer Yacht Club.

Impressum

Mitgliedsheft des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Herausgeber: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Erscheinungsweise: Quartalsweise, 4x im Jahr

Für Mitglieder ist der Bezug des Mitgliedsheftes im Mitgliedsbeitrag enthalten

Geschäftsstelle: Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel.: 040 - 741 341 00, Fax: 040 - 741 341 01
E-Mail: info@kycd.de, Internet: www.kycd.de

Bankverbindung: Deutsche Bank AG,
BLZ 200 700 24, Kto 0 800 607

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:

Bernhard Gierds (Vorsitzender)

Dr. Joachim Heße (Stellvertreter)

Dr. Brigitte Clasen (Stellvertreterin)

Redaktion

V.i.S.d.P.: Bernhard Gierds

Die KYCD-Redaktion recherchiert die Beiträge nach bestem Wissen und Gewissen. Eine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann auch auf Grund kurzfristig möglicher Veränderungen durch Dritte nicht übernommen werden. Jegliche Haftung, insbesondere für eventuelle Schäden oder Konsequenzen, die durch die Nutzung der angebotenen Informationen entstehen, sind ausgeschlossen. Gemachte Angaben, technische Beschreibungen, Anleitungen, Checklisten, etc. sind vom Nutzer/Anwender im Einzelfall auf ihre Richtigkeit und Gültigkeit zu überprüfen. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des KYCD e.V. oder der Redaktion wieder. Die Autoren stellen grundsätzlich ihre von der Redaktion unabhängige Meinung dar. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder an die Redaktion erteilt der Autor dem KYCD e.V. das Recht zur Veröffentlichung. Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte übernimmt der KYCD e.V. keine Haftung. Die Kürzung von redaktionellen Einsendungen ist ausdrücklich vorbehalten. Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung des KYCD e.V. erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung des KYCD e.V. nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. - auch ohne besondere Kennzeichnung - in diesem Mitgliedsheft berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.

Gerichtsstand ist Hamburg



Auf der Queen Mary 2 über den Atlantik Seminarreise „Navigation & Nautik“ des KYCD

Nach der überaus erfolgreichen und spannenden Seminarreise im März auf der Hurtigrute bietet der KYCD allen Mitgliedern und Interessierten die einmalige Chance, auf der Queen Mary 2 nicht nur den Atlantik von New York nach Southampton zu erleben, sondern im Rahmen des Seminars „Navigation & Nautik“ viel Wissenswertes zu lernen.

Die Transatlantikreise startet am 17. November 2011 in New York und endet am 24. November in Southampton.

Die Reise kostet pro Person in einer Doppelkabine Innen ab 1.790 Euro (inklusive Flug nach New York).

Leistungsumfang:

- Linienflug in der Economy-Class von Deutschland nach New York (Termin frei wählbar)
- Transfer zur Einschiffung
- Schiffspassage in der gebuchten Kabinenkategorie, inklusive Mahlzeiten, Bordprogramm inklusive



Seminarinhalte:

Sicherheit an Bord, Rettungsweste, MoB einschließlich das wieder an Bord bringen; Physiologie des Ertrinkens, Behandlung Unterkühlter, Wetterkunde, Wetterkarten zeichnen und analysieren, Magnetismus, Seekarte, terrestrische Navigation, Anlegen, Theorie des Segelns, Segeln im Sturm.

Zusätzlich werden Lehrfilme gezeigt mit den Themen Spisegeln, Segelstellung, Navigation, Radar, Wetterkunde.

Mindest-Teilnehmerzahl für das Seminar:
15 Buchungen.

Die detaillierten Informationen und Buchungsunterlagen stehen im Internet des KYCD (www.kycd.de) in der Rubrik „Lehrgänge“ zum Download bereit oder können mit dem nachfolgenden Coupon in der Geschäftsstelle angefordert werden.

Hinweis zum Flug nach New York:
Bitte beachten, dass sich alle Passagiere online für eine ESTA Einreisegenehmigung für die USA anmelden müssen.

Internet: <http://www.esta-usa.de>



Coupon

**Übersenden Sie mir die Informationen und
Buchungsunterlagen zur Seminarreise „Navigation & Nautik“
auf der Queen Mary 2**

Name: _____

Vorname: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Mitgliedsnummer: _____

**Bitte per Fax (040 - 741 341 01) oder Brief an
KYCD e.V. Neumühlen 21, 22763 Hamburg**



Wenn Sie regelmäßig über das Seminarprogramm des KYCD informiert werden sollen, schicken Sie uns ganz einfach das nachfolgende Formular.



Info - Coupon

Bitte informieren Sie mich/uns über die aktuellen Seminare, Lehrgänge und Praxistrainings des KYCD

E-Mail: _____

Name: _____ Vorname: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

KYCD-Mitgliedsnummer: _____

Bitte senden Sie mir/uns die jeweils aktuellen Informationen

per Post per E-Mail

über folgende Seminarangebote:

- Sicherheitsseminare des KYCD
- Rettungsmittel in der Theorie und Praxis
- Seminarreisen „Navigation & Nautik“
- Medizinseminare des KYCD
- Sicherheitstrainings an Bord
- Schiffs - Simulatortraining
- Brandverhütung und -bekämpfung
- ... sowie über neue Seminare

(Coupon bitte per Brief oder Fax 040-741 341 01 an den KYCD senden)

Aktion Mitglieder werben Mitglieder*



Der Kreuzer Yacht Club Deutschland - Ein guter Tipp.

Der Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. ist die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler unter Segel und Motor

Der Kreuzer Yacht Club Deutschland bietet unter anderem:

Kostenlos*

- Aktuelle Informationen im Mitgliedsheft
- Informationsbroschüren zu wichtigen Themen
- Aktuelle Hafenhandbücher und Länderinformationen (Ostsee, Nordsee)

Günstiger bei den KYCD-Partnern*

- Versicherungen, Yachtausrüstung, Service, Dienstleistungen



Unsere Stärke wächst mit der Zahl der Mitglieder.

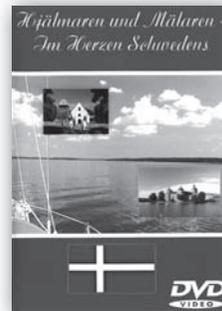
Prämie für Mitgliederwerbung:

- Prämie 1:**
Kreuzer Yacht Club Flagge

Abmessung ca. 30 x 45 cm



- Prämie 2:**
*1x DVD
"Hjälmaren und Mälaren -
Im Herzen Schwedens"*



- Prämie 3:**
KYCD - Cap

Universalgröße mit eingesticktem Logo,
dunkelblau, 100% Baumwolle



* Im Internet (www.kycd.de) finden Sie alle Informationen über die Partner und die umfangreichen Druckschriften des KYCD



Flaggen	ca. 30 x 45 cm	€ 11,25*	Anzahl.....
	ca. 20 x 30 cm	€ 8,20*	Anzahl.....
Club Stander	dreieckig ca. 20 x 30 cm	€ 7.90*	Anzahl.....
Anstecknadel	Flagge des KYCD, feinvergoldet als Nadel	€ 12,50*	Anzahl.....
Clubkrawatte	in dunkelblau mit der Flagge des KYCD als Muster, aus reiner Seide	€ 24,00*	Anzahl.....
KYCD-Plakette	Metallplakette, bedruckt, 7 x 7 cm	€ 9,90*	Anzahl.....
Stoff-Aufnäher Flagge des KYCD	farbig, ca. 50 x 25 mm	€ 2,00*	Anzahl.....
KYCD-Cap	100% Baumwolle, Universalgröße, blau mit Druckverschluß, gestickte Flagge des KYCD	€ 8,00*	Anzahl.....

*Alle genannten Preise inkl. Mwst. zuz. Versandkosten. Wir wählen generell die günstigste Variante (Brief, Paket, Päckchen).



100 Häfen in Norwegen

Das Standardwerk unseres Mitglieds Georg Schuster,
(Oslo bis Spitsbergen: Küste, Fjorde, Lofoten, Nordkapp)
Preis: 26,00 Euro (inkl. Mwst. und Versandkosten)

Anzahl

Mit diesem Bestellschein verlieren alle vorhergegangenen ihre Gültigkeit!



Info-Broschüren

Ab sofort können Sie die Broschüren auch als digitale Version auf CD bestellen.
Der Kostenbeitrag für Herstellung und Versand der gedruckten Exemplare:
Euro 5,-/10,-* pro Exemplar für Mitglieder (für Nichtmitglieder Euro 10,-/20,-*);
Die CD kostet jeweils Euro 5,- für Mitglieder (für Nichtmitglieder Euro 10,-).
Bitte wählen Sie aus, ob Druck oder CD.

- | | | | |
|--|--------------------------------|-----------------------------|-------------|
| • Seewetter | <input type="checkbox"/> Druck | <input type="checkbox"/> CD | Anzahl..... |
| • Yachtcharter: Die Einsteigerfibel | <input type="checkbox"/> Druck | <input type="checkbox"/> CD | Anzahl..... |
| • Sicher an Bord* | <input type="checkbox"/> Druck | <input type="checkbox"/> CD | Anzahl..... |
| • Brandschutz und -abwehr auf Yachten | <input type="checkbox"/> Druck | <input type="checkbox"/> CD | Anzahl..... |
| • Blitzschutz für Wassersportfahrzeuge | <input type="checkbox"/> Druck | <input type="checkbox"/> CD | Anzahl..... |
| • Der elektrische Landanschluss | <input type="checkbox"/> Druck | <input type="checkbox"/> CD | Anzahl..... |

*Alle genannten Preise inkl. MwSt. zuz. Versandkosten. Wir wählen generell die günstigste Variante (Brief, Paket, Päckchen).

Mitglieder können die Info-Broschüren im Internet kostenlos heruntergeladen,
bitte Passwort anfordern.

- Zahlung per Bankeinzug*
- Zahlung per Vorkasse nach Erhalt der Auftragsbestätigung/Rechnung
(jeweils zuz. der Versandkosten):

Name: _____ Vorname: _____

PLZ/Ort: _____ Straße: _____

Telefon: _____ Telefax: _____

Mitgliedsnummer: _____

Ort/Datum: _____ Unterschrift: _____

*) Hiermit ermächtige ich den Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
den Rechnungsbetrag inkl. Versandkosten vom nachstehenden Konto abzubuchen:

Bank _____ BLZ: _____ Konto: _____

Ort/Datum: _____ Unterschrift: _____

Alle Artikel können Sie telefonisch, per Fax, Brief oder online im Internet
(www.kycd.de, Rubrik Shop) bestellen.

*Mit der Einsendung der Bestellung erklärt sich der Besteller/die Bestellerin mit der elektronischen Speicherung der Daten zum Zweck der Bestellbearbeitung einverstanden.
Die Daten werden unbefugten Dritten nicht zugänglich gemacht.*

VOLLE KRAFT VORAUS.

Die Seenotretter.

- bei jedem Wetter
- rund um die Uhr
- freiwillig
- unabhängig



Bitte spenden auch Sie!

Spendenkonto 107 2016 | BLZ 290 501 01
Sparkasse Bremen | www.seenotretter.de



KYCD - Partner

Bei den KYCD-Partnern erhalten die Mitglieder eine Vielzahl von Vergünstigungen auf Produkte und Dienstleistungen.



Seekarten - Sportbootkarten
Fachbücher - Hafenhandbücher

Videos - Software

Herrengaben 31, 20459 Hamburg
Tel. 040 - 37 48 42 0, Fax: 37 500 768
www.hansenautic.de



Segel- +
Motorboot-
ausbildung,
Funkzeugnisse,
Weiterbildung

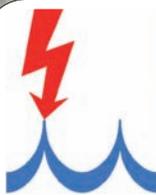
Gräfestr. 53 A, 34121 Kassel
Tel.: 0561 - 2889363, Fax: 22373
www.dynamo-segeln.de



MARINA WIEK/RÜGEN
54° 37', 128° N / 013° 17', 232° E

Sicher vor Anker gehen

Am Hafen, 18556 Wiek
Tel.: 038391 - 76 97 22, Fax: 76 97 23
www.marinawiek-ruegen.de



INGENIEURBÜRO
KINSKI
MARINELEKTRO
Dipl.-Ing. Christoph Kinski
Telefon 0 46 42 / 910 985
www.kinski.biz info@kinski.biz
AM HAFEN 20 F 24376 KAPPELN

Bordnetze - Navigation - Kommunikation
Projektierung - Energiebilanzen - Beratung
Verkauf - Installation - Service - E-Check



Segel, Persenninge,
Sprayhoods,
Bootspolster,
Wartungsservice von
Seesicherheitsgeräten

Thomas Becker
Amisser Str. 30
24376 Kappeln / Schlei
Tel. 04642 - 9647-01, Fax 9647-02
www.b-segeln.de



Captain-Reents
Yachtpflege- und
Reinigungsprodukte

Yachtpflegeprodukte

- von Yachteignern für Yachteigner entwickelt -

Captain-Reents International Ltd.
Postfach 5703, 24119 Kronshagen
Tel.: 0431/54 69 70 32, Fax: 0431/54 58 213
www.captain-reents.de

PROYACHT
THE YACHTING COMPANY

Praxiserprobtes Zubehör

+++ Weltneuheit +++

Alarmbox: Weltweite Alarmierung
über Inmarsat-Satellit bei Notfällen
wie SOS, MOB, Gesundheit

Tel.: 040 - 819 565 71, Fax: 82 33 62
www.proyacht.de