

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Club-Magazin 2/2018

Leinen los!



www.beckers-agentur.de

Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.



WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

Kurze Mühren 6
D-20095 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

KYCD - Partner



Segel- +
Motorboot-
ausbildung,
Funkzeugnisse,
Weiterbildung

Rothenditmolder Str. 4, 34121 Kassel
Tel.: 0561-2889363, Fax: 0561-705 47 92
www.dynamo-segeln.de



MARINA WIEK/RÜGEN
54° 37, 128'N / 013° 17, 23'E

Sicher vor Anker gehen

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

PROYACHT THE YACHTING COMPANY

Praxiserprobtes Zubehör

LED-Handfackel rot
Antifouling mit Ultraschall
Sturmfock um die Rollgenua

Tel.: 040-819 56 571 • www.proyacht.de

NEUE Segel, Yachtpersenninge,
-bezüge und -planen, Bootspolster,
Masten, Reffsysteme,
Decksbeschläge, Reparaturen,
Modifikationen, Textilreinigung



Elvstrøm Sailpoint

Becker Segel | Mehilbydiek 42 | 24376 Kappeln | Tel. 04642-92 54 00
Fax 04642-925 40 25 | E-Mail info@b-segeln.de | www.b-segeln.de

b'segeln

Becker | Segelmacher in Kappeln 04642-92 54 00



| | |
|---|----------|
| Editorial | Seite 4 |
| Bericht über die Mitgliederversammlung 2018 | Seite 5 |
| Personalien: Dr. Joachim Heße | Seite 9 |
| AIS im Notfall | Seite 10 |
| Medizin – Seminare des KYCD | Seite 21 |
| Seewetter per Telefon | Seite 22 |
| Revierführer 2018 - Welcome Anchorages | Seite 22 |
| Ersatz für den Nothafen Darßer Ort | Seite 23 |
| Der NOK kostet für Sportboote wieder Geld | Seite 24 |
| Erfolgreiche Reparatur | Seite 28 |
| KYCD – Workshop: Vom Cockpit auf die Brücke | Seite 29 |
| KYCD – Sicherheitsseminar | Seite 30 |
| Anmeldung zur Mitgliedschaft | Seite 31 |
| Der Buchtipp: Einhandsegeln | Seite 32 |
| Impressum | Seite 32 |
| Der KYCD-Shop | Seite 33 |
| Titelfoto: Privat | |





Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

nur zwei Tage bevor dieses Heft in Druck ging, fand die Mitgliederversammlung 2018 in Hamburg statt. Buchstäblich in letzter Minute vor dem Abgabetermin wurde der Bericht fertig, den Sie auf den folgenden Seiten lesen können. Schon hier sei gesagt, dass wir in unserem Vorstand zwei neue Mitglieder begrüßen.

Claas Wollschläger wurde zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt und Bernard Schwab wird sich in Zukunft besonders um die Charterer kümmern.

Wie bei jedem Saisonbeginn stellt sich für manchen Skipper auch in diesem Jahr die Frage, ob sein Schiff für die Vorhaben des Sommers ordentlich ausgerüstet ist. Für diejenigen unter Ihnen, die daran denken, die Sicherheitsausrüstung zu verbessern, geben wir einen Überblick über AIS-SART. Besonders seit es zuverlässige AIS-Funkbaken für die Rettungsweste gibt, ist diese Technik für uns Wassersportler interessant geworden.

Wir wünschen Ihnen natürlich eine angeregte Lektüre des Club-Magazins – aber Ihnen allen vor allem eine erlebnisreiche Zeit auf dem Wasser; egal, ob Ihr Törn in Sichtweite der Küste bleibt oder über Ozeane führt.

Mast- und Schotbruch

Ihr KYCD-Vorstand

Bericht über die Mitgliederversammlung 2018



In bekannt angenehmer Atmosphäre fand am 14.04.2018 die Mitgliederversammlung in den Räumen des KYCD (SVAOe-Haus) in Hamburg statt.

Im Bericht über das abgelaufene Geschäftsjahr stellte der Vorsitzende Bernhard Gierds die Ergebnisse und Ereignisse dar.



Er berichtete darüber, dass auch im zurückliegenden Jahr der Arbeitsschwerpunkt des Vorstands im Bereich der Interessenvertretung lag, und verwies darauf, dass hierüber regelmäßig in den Publikationen des KYCD („segeln“, Club-Magazin, Internet des KYCD) berichtet worden ist. Er stellte insbesondere auch dar, dass der Club bei diesen Themenfeldern – sei es Blaues Band Deutschland, Gesamtkonzept Elbe, Wassertourismuskonzept, die Initiative „Unsere Revieren eine Zukunft“ oder verschiedene andere Projekte und Vorhaben – in Zusammenarbeit mit anderen Verbänden, Organisationen und Institutionen, aber auch Ministerien und Behörden, inzwischen in einer „Liga spielt“, bei der es immer schwieriger werden wird, die geforderte und notwendige inhaltliche Einbindung und Bearbeitung mit ehrenamt-

lich tätigen Mitgliedern des Clubs (einschließlich Vorstand) leisten zu können. Will der Club hier in Zukunft weiterhin erfolgreich mitarbeiten, wird er mittel- bis langfristig nicht um eine professionellere Arbeitsweise herkommen.

Die Ausführungen des Vorsitzenden zur Mitgliederentwicklung – aktuell hat der Club rund 2.800

Mitglieder – verdeutlichten den seit Jahren ungebremsten Trend in Richtung geringer werdender Mitgliederzahlen. Im Gegensatz zu vielen anderen Vereinen setzt sich der KYCD jedoch mit einem durchschnittlichen Schwund von 3-4 Prozent pro Jahr noch etwas vom prognostizierten allgemeinen Rückgang von rund 10 Prozent ab. Der vielzitierte demographische Wandel hat sich bislang noch nicht aufhalten oder umkehren lassen.

Kurz ging der Vorsitzende auf die immer besser werdenden Kontakte zum Deutschen Segler Verband ein – die dort vollzogene Neuausrichtung hat nicht zuletzt auch durch die personellen Veränderungen dazu geführt, dass immer mehr Gemeinsamkeiten oder Kooperationen möglich sind (z.B. im Bereich der Aus- und Weiterbildung oder auch im großen Feld der Interessenvertretung).



Etwas Positives gab es auch zu der etwas sehr mühsamen Diskussion mit dem Finanzamt Hamburg-Nord zu vermelden. Der Vorstand berichtete darüber bereits auf der letzten Mitgliederversammlung und dann regelmäßig im Club-Magazin.

Begonnen hatte das ganze Drama, das kurz vor dem Weg zu einer gerichtlichen Entscheidung war, mit dem Umstand, dass das Finanzamt im Zuge einer turnusmäßigen – und eigentlich unspektakulären – Gemeinnützigkeitsprüfung meinte feststellen zu müssen, dass das Vermögen des KYCD e.V. zu hoch sei und entsprechend aufgelöst werden solle. Den erfolgreichen Einwänden des KYCD folgte dann die Aussage des Finanzamt Hamburg-Nord, dass beim Club eine so genannte Mittelfehlverwendung zu vermuten sei. Auch dieses konnte der Vorstand aus der Welt schaffen. Aber es war noch nicht das Ende: Dem Finanzamt fiel plötzlich ein, dass der KYCD e.V. Lobbyarbeit in Form seiner Interessenvertretung betreibt. Und dieses sei nur Dachverbänden erlaubt. Der Club ist aber ein mitgliedergestützter Verein. Die Verwendung der Mitgliedsbeiträge für die Interessenvertretung sei deshalb nicht mit der Gemeinnützigkeit vereinbar. Das gute Ende folgte dann nach rund 14-monatigem Hin und Her und insgesamt rund 480 Stunden Zeitaufwand für den Vorstand und seine Berater (was logischerweise die Zeit für reine Vereinstätigkeit entsprechend reduzierte) mit dem ohne Kommentar übersandten „Freistellungsbescheid“ des Finanzamtes.

Es bleibt zu hoffen, dass das Finanzamt Hamburg-Nord nicht allzu große Erin-

nerungslücken hat, wenn zum Herbst dieses Jahres die nächste turnusmäßige Gemeinnützigkeitsprüfung für die Jahre 2015, 2016 und 2017 ansteht.

Im Anschluss an dieses Thema informierte der Vorsitzende die Anwesenden über einen drohenden massiven Anstieg der „unproduktiven Vorstandsarbeit“ durch zusätzlichen Bürokratieaufwand, der zwangsweise auch dazu führen wird, dass dieses zu Lasten der „normalen“ Vereinstätigkeit geht. Konkret handelt es sich um die am 25.05.2018 in Kraft tretende EU-Datenschutz-Grundverordnung. Alle Unternehmen, Institutionen, Vereine, Verbände und sonstige am wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben in der EU Teilnehmende müssen umfangreiche Datenschutzmaßnahmen ergreifen, dokumentieren und pflegen. Die Verordnung umfasst rund 260 Seiten! Der KYCD hat eine Arbeitsgruppe gebildet, um alle Datenschutzvorgaben rechtskonform umsetzen zu können. Wobei hierbei auch schon das erste Problem auftaucht: Die Verordnung ist erlassen, Durchführungsrichtlinien oder -bestimmungen fehlen noch völlig. Wann hier die Politik und Verwaltung ihrer Aufgabe und Pflicht gerecht wird, steht völlig in den Sternen.

Aktuell prognostiziert der Vorstand den Aufwand in diesem Jahr mit über 1.000 Stunden Zeitaufwand und rund 5.000 Euro Aufwand für Softwareanpassungen und Umstellungen im Bereich der Arbeitsabläufe und der Arbeitsorganisation. Der Club wird hierzu in den nächsten Club-Magazinen jeweils die entsprechenden Informationen veröffentlichen.

Da die Datenschutzvorgaben auch ganz speziell das Internet des KYCD betreffen, kann es sein, dass in den nächsten Wochen und Monaten nicht alle Angebote und Inhalte des Internets funktionieren werden. Grund wird dann sein, dass der Club die eine oder andere Datenschutzvorgabe noch nicht rechtsicher umsetzen kann und den so genannten Abmahnvereinen keine Grundlage bieten möchte.

Der Vorsitzende beendete seinen Vortrag mit einer kurzen Darstellung der Tätigkeiten des KYCD im Bereich Aus- und Weiterbildung. Neben der Darstellung der bekannten Lehrgänge, Seminare und Workshops (Sicherheitsseminar, Training im Schiffsführungssimulator, Medizin an Bord, Motorkunde) und ihrer teilweise im Jahresverlauf sehr schwankenden Auslastung (mal völlig überbucht, mal nur wenige Teilnehmer) verwies der Vorsitzende darauf, dass weitere Aus- und Weiterbildungsangebote in der Planung oder Vorbereitung sind, wie z.B. ein Wetterkundeseminar. Alle Details hierzu veröffentlicht der Club regelmäßig auf seinen Internetseiten, im Magazin „segeln“ und im Club-Magazin.

Thomas Blume – im Verein zuständig für den Bereich Jugendarbeit – stellte kurz den Stand der Planungen vor, in diesem bzw. nächsten Jahr ein Treffen von Ausbildungsyachten unterschiedlicher Vereine zu organisieren, um die Vernetzung des fahrtenseglerischen Nachwuchses über die Vereinsgrenzen hinweg zu unterstützen und zu optimieren. Derzeit werden die Details erarbeitet, um in Kürze mit der Umset-

zung zu beginnen (siehe hierzu die Ausführungen auf den KYCD-Seiten im Magazin „segeln“, Ausgabe 6-2018).

Eine Besonderheit der diesjährigen Mitgliederversammlung bestand darin, dass im Vorwege die Kassenprüfung nicht durchgeführt werden konnte und somit auch nicht die Entlastung des Vorstands beantragt wurde. Grund war der Jahresabschluss, der nicht fristgerecht erstellt werden konnte. Zum einen, weil noch wichtige Buchungen und Buchungsunterlagen fehlten (hier hat der Vorstand versäumt, das beauftragte externe Büro ausreichend zu kontrollieren – was auch relativ schwer ist, denn niemand im Vorstand ist ausgebildeter Buchhalter), zum anderen, weil offensichtlich an das Rechenzentrum gesendete Datensätze nicht angekommen sind oder verarbeitet wurden (hier ist der Vorstand auf mühsamer Fehlersuche).

Es bestand Einvernehmen, dass die fehlenden Buchungen erfolgen, der Jahresabschluss erstellt wird und dann die Kassenprüfung zeitnah im Büro des Steuerberaters erfolgt. Der Jahresabschluss wird an das Finanzamt gegeben und auf der nächsten Mitgliederversammlung im Frühjahr 2019 im Kassenbericht präsentiert. Ebenso erfolgen dann auch der Bericht der Kassenprüfer und der Antrag auf Entlastung des Vorstands für 2017 und 2018.

Damit diese Situation sich in Zukunft nicht wiederholen kann, hat der Vorstand beschlossen, die Tätigkeiten zur Buchführung nicht mehr zu trennen,



sondern alle in diesem Zusammenhang stehenden Tätigkeiten zusammenzuführen und ab sofort dem Steuerberater Sahm zu übertragen.

Der vom Schatzmeister präsentierte Kasensbericht wurde ausdrücklich als vorläufig deklariert und sollte einen Überblick auf die Finanzsituation des Clubs per 31.12.2017 geben. Das vorläufige Ergebnis besagt, dass bis auf wenige Abweichungen im Großen und Ganzen entsprechend des Haushaltsplans gewirtschaftet worden ist und der Club sein Vermögen stabil gehalten hat. Die noch zu Beginn des letzten Geschäftsjahrs vorherrschenden technischen Probleme mit IBANs und SEPA-Lastschriftmandaten zum Einzug der Mitgliedsbeiträge konnten erfolgreich im letzten Quartal behoben werden.

Der vom Schatzmeister anschließend vorgestellte Haushaltsplan 2018, der größtenteils auf dem (vorläufigen) Ergebnis des Geschäftsjahres 2017 basiert, wurde von der Mitgliederversammlung einstimmig gebilligt.

Bezüglich der in diesem Jahr anstehenden Vorstandswahlen – siehe Ankündigung im Club-Magazin 1-2018 – erläuterte Bernhard Gierds kurz den Grund der Wahl des Stellvertretenden Vorsitzenden: Der bisherige Stellvertretende Vorsitzende Dr. Joachim Heße hat um Entlassung aus dem Vorstand gebeten, um „jetzt doch etwas mehr segeln zu können“ (siehe auch Seite 9).

Als neuer Stellvertretender Vorsitzender stellte sich Herr Claas Wollschläger zur Wahl. Vielen KYCD-Mitgliedern bereits bekannt aus seiner früheren Vor-

standstätigkeit oder auch als damaliger Projektreferent der hanseboot (als es die Messe noch gab), der immer dafür sorgte, dass die hanseboot-Leitung ein offenes Ohr für den Club hatte. Claas Wollschläger wird sich unter anderem um die „Wiederbelebung“ der etwas ruhenden Aktivitäten im süddeutschen Raum sowie um die Partner im Süden (z.B. Cruising Club Schweiz) kümmern. Herr Wollschläger wurde einstimmig gewählt. Er nahm die Wahl an.

Als weiteres Vorstandsmitglied konnte Herr Bernard Schwab gewonnen werden, der schon viele Jahre Mitglied ist und unter anderem die Charter-Broschüre des KYCD verfasst hat. Herr Schwab wird auch im Bereich Charter einen Arbeitsschwerpunkt haben. Er wurde einstimmig gewählt und nahm die Wahl an.

Die nachfolgend vorgestellte und diskutierte Satzungsänderung (siehe Club-Magazin 1-2018), die Einführung einer „Partner-Mitgliedschaft“ betreffend, wurde einstimmig beschlossen.

Die vom Vorstand beantragte Erhöhung der Mitgliedsbeiträge (siehe Club-Magazin 1-2018) um jährlich 6,00 Euro und die damit einhergehende Änderung der Beitragsordnung wurden von der Mitgliederversammlung einstimmig beschlossen.

Mit der einstimmigen Ernennung von Dr. Joachim Heße zum Ehrenmitglied (siehe Seite 9) durch die Mitgliederversammlung und der Festlegung des Ortes (Hamburg) für die nächste Mitgliederversammlung schloss der Vorsitzende die diesjährige Versammlung

Personalien

Dr. Joachim Heße

Im Jahr 2002 wurde Joachim Heße zum ersten Mal zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Inzwischen haben ihn die Mitglieder unseres Clubs ein halbes Dutzend mal im Amt bestätigt, zuletzt 2017.

Im 17. Jahr seiner Vorstandstätigkeit verabschiedete sich Joachim Heße nun aus dem Gremium. Er möchte, so ließ er uns wissen, einfach ganz viel segeln, wann immer er wolle – also das tun, was der Club satzungsgemäß fördere (außer bei den Inhabern seiner Ehrenämter). Die Befürchtung künftig auf seine Unterstützung verzichten zu müssen, wurde jedoch gleich entkräftet. Zur Beruhigung seiner Vorstandskollegen stellte Joachim Heße anschließend eine kleine Liste neuer Aktivitäten vor, die er ab dem Spätsommer für den Club plant.

Von seiner ersten Wahl in den Vorstand wird übrigens eine Anekdote kolportiert: Der damalige Vorsitzende des Clubs, Peter Borkmann, soll auf die Frage Joachim Heßes, was er denn als Vorstandsmitglied tun müsse, geantwortet haben: „Zur richtigen Zeit mit dem Kopf nicken.“ Mit dem Kopf genickt, hat Joachim Heße dann beileibe nicht immer. Vielmehr hat er am Aufbau des KYCD mit kritischer Aufmerksamkeit teilgenommen. Sein besonderes Interesse galt und gilt der Entwicklung eines qualitativ hochwertigen Aus- und Fortbildungsangebots für die Mitglieder des Clubs und alle interessierten Fahrtenwassersportler. Lehrgän-



ge wie zum Beispiel unser Workshop im Simulator des Maritimen Zentrums der Hochschule Flensburg wurden von ihm initiiert und mitgestaltet.

Mit seiner Arbeit trug Joachim Heße über Jahre auch stark dazu bei, dass die Finanzen des Vereins konsolidiert wurden. Seine Vorstandstätigkeit begann zu einer Zeit, als der Club sich in einer kritischen finanziellen Lage befand. Joachim Heße begann damals ein Programm mit Seminarreisen auf ganz unterschiedlichen Schiffen, unter ihnen auch Großsegler. Als letzte wurden noch vor wenigen Jahren die beliebten Fahrten auf Schiffen der Hurtigruten durchgeführt. Die Kombination von Schiffsreise und Ausbildung kam an und der Erfolg half dem Club, die sichere Grundlage zu schaffen, von der aus wir noch immer unsere Aktivitäten entfalten.

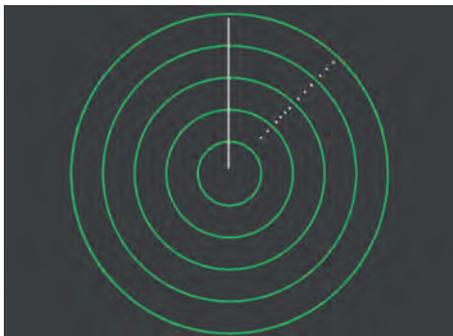
In Anerkennung seines langjährigen Engagements für den KYCD und das Fahrtensegeln ernennt die Mitgliederversammlung 2018 Dr. Joachim Heße zum Ehrenmitglied.



AIS im Notfall

AIS-SART, die Abkürzung steht für Automatic Identification System Search and Rescue Transmitter, liefern mit der Genauigkeit ihres eingebauten GPS die Position eines Notfalls. Sie wird mit einem speziellen Symbol auf allen Geräten angezeigt, die AIS-Signale darstellen können.

Seit dem Jahr 2010 sind AIS-SART von der internationalen Schifffahrtsorganisation, der IMO, für nach SOLAS ausrüstungspflichtige Schiffe als Alternative zu den schon länger eingeführten 9 GHz Radar-SART zugelassen. Radar-SART senden automatisch ein Antwortsignal, wenn sie vom Radarimpuls eines Fahrzeugs ausgelöst werden.



SART-Darstellung im Radarbild

Im Radarbild wird das Signal als Linie aus 12 Punkten, die die Richtung und Entfernung zum SART anzeigt, von jedem X-Band-Radar wiedergegeben.

Radar-SART (oben)
und AIS-SART (unten)
für Rettungsinseln und -boote

AIS-SART sind in verschiedenen Bauformen im Handel. Es gibt sie sowohl für Rettungsboote und -inseln, als auch als kleine Geräte, die an Rettungswesten untergebracht werden können. Sie sind somit eine hervorragende Hilfe, wenn es darum geht, die Chance eines über Bord gegangenen Menschen wiedergefunden zu werden, zu erhöhen. Immer wieder sollte man sich klarmachen, dass schon bei geringer Wellenhöhe der Kopf eines nur 50 Meter entfernt treibenden Menschen von einer Segelyacht aus nicht mehr kontinuierlich zu sehen ist, der eines 100 Meter entfernten so gut wie gar nicht mehr. Eine technische Hilfe zum Wiederauffinden, die auf Fahrzeugen in der Nähe unmittelbar bewirkt, dass die Position eines Hilfsbedürftigen angezeigt wird, kann Leben retten. Auf dem Plotter macht das rote Kreuz im roten Kreis nicht nur auf einen Notfall

aufmerksam, sondern es verkürzt auch die Suche entscheidend. Die Position wird jede Minute aktualisiert.

Besonders in Gebieten, in denen viele mit AIS ausgerüstete Yachten unterwegs sind und alarmiert werden, kann dann binnen kurzer Zeit Hilfe geleistet werden.

Das AIS-SART ist ein Mittel, um Fahrzeuge in der Nähe zu alarmieren. Es gilt als Ortungshilfsmittel. Eine automatische Alarmierung von Rettungskräften wird mit ihm nicht ausgelöst. Hierin unterscheidet es sich klar von den satellitengestützten EPIRB, die im internationalen Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) als Mittel zur Alarmierung von SAR-Kräften über alle Distanzen ihren Platz haben, und von den PLB, die die gleiche





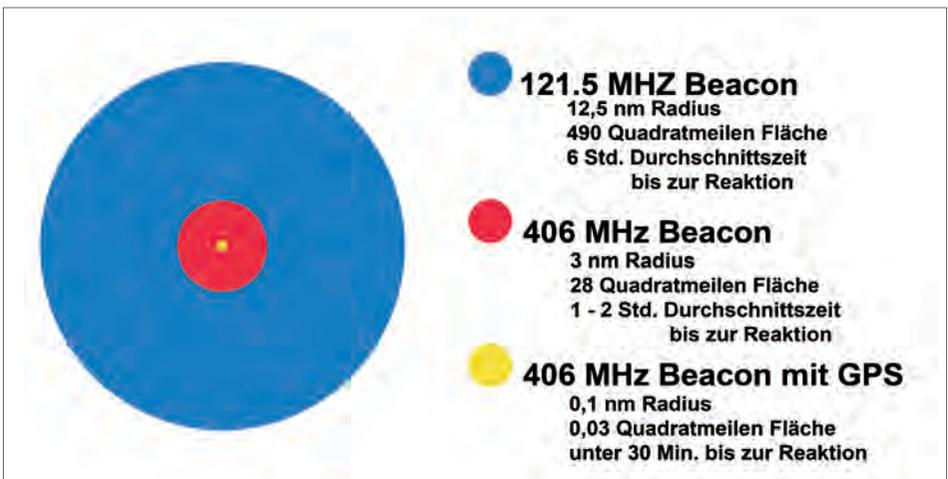
Technik nutzen. Deren Signale können jedoch nicht direkt von anderen Fahrzeugen empfangen werden. EPIRB und AIS-SART sind also keine alternativen Systeme, sondern auf Grund ihrer unterschiedlichen Auslegungen und Einsatzmöglichkeiten Systeme, die einander ergänzen. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass es auf dem Markt auch Geräte gibt, in denen beide Techniken kombiniert werden.

Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRB) und Personal Locator Beacons (PLB) sind Funkbaken, die bei Aktivierung auf 406 MHz senden. Dank der spezifischen Registrierungsdaten für eine EPIRB verfügen die Rettungskräfte über Daten zum Schiff in Not. Die Signale werden von COSPAS-SARSAT-Satelliten empfangen und an Rettungszentren weitergeleitet. Enthält die Bake ein GPS ist die heute meistens auf wenige Meter genaue Position ein Bestandteil der Meldung.



Bei noch anzutreffenden Geräten ohne GPS müssen die Rettungskräfte erheblich größere Radien absuchen.

Satellitengestützte Seenotbaken der ersten Generation, die auf 121,5 MHz sendeten, werden vom Alarmierungssystem nicht mehr unterstützt und sind Elektronikschrott. Die Frequenz 121,5 MHz kommt heute nur ergänzend vor, um SAR-Fahrzeugen die Einpeilung zu ermöglichen.

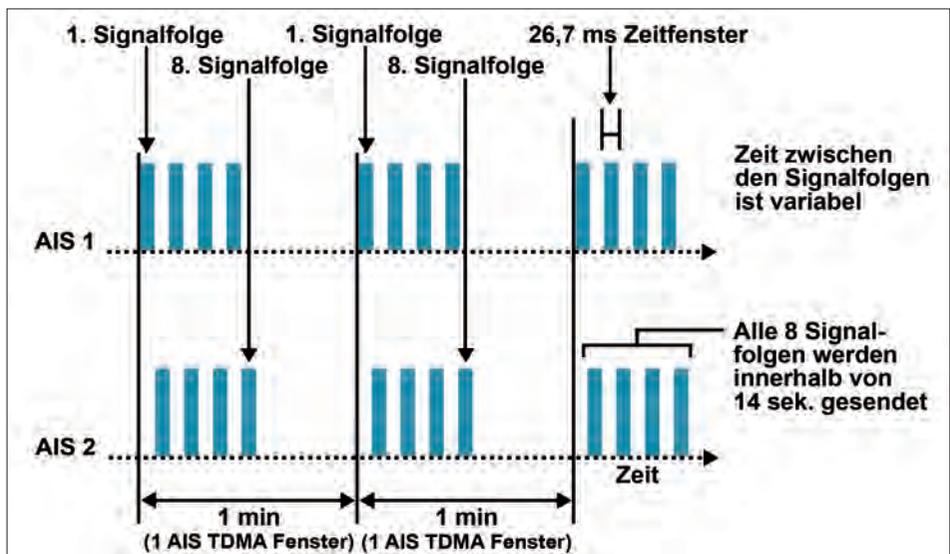


AIS-SART senden hingegen im UKW-Bereich auf den Frequenzen 161,975 und 162,025 MHz mit dem Selforganizing Time Division Multiple Access Protokoll (SOTDMA) vergleichbar den Class A und den neuesten Class B Geräten. (vgl. Club-Magazin 3/2017, S. 5ff. und S. 30 – 34) Sie senden die AIS-Messages 1 und 14, übermitteln somit Messages aus denen dynamische Daten und das Vorliegen eines Notfalls hervorgehen. Die Empfangsstelle kann aus den Informationen Entfernung und Peilung bestimmen.

Die Geräte sind so kodiert, dass jeder AIS-Empfänger anhand der ersten drei Ziffern einer neunstelligen Kennung die Nachricht als Notmeldung interpretiert. Die ersten Ziffern sind immer 9,7 und 0. Jede Kennung ist nach dem Schema 970xyyyy aufgebaut ist. Dabei steht xx für eine Hersteller-ID zwischen 1 und 99,

yyyy ist eine vom Hersteller vergebene Folgennummer zwischen 0000 und 9999. Anders als vollwertige MMSI werden die Unit-ID von AIS-SART weder von der Internationalen Fernmeldeunion (ITU), noch von Rettungsdiensten registriert; sie sind auch keinem bestimmten Schiff zugeordnet. AIS-SART informieren gewissermaßen „anonym“ darüber, dass an einem bestimmten Ort ein Notfall gegeben ist.

Als die ersten AIS-SART auf den Markt kamen, war in der Software vieler Empfänger der entsprechende Datensatz für die Interpretation der Kennung nicht vorhanden. Sie zeigten deshalb nicht das Not-symbol an, sondern ein normales Schiffssymbol ohne Namen. Diesen Mangel gibt es bei neuen Geräten schon lange nicht mehr und von wenigen Ausnahmen abgesehen, ist er bei älteren AIS-Empfängern durch Software-Updates behoben.



Die Sendefolge, Quelle: US Coast Guard



Unabhängig davon, welches Symbol erscheint, wird immer die mit 970 beginnende Kennung und die Textmeldung „SART ACTIVE“ oder „SART TEST“ angezeigt. „Active“ und „Test“ sind die beiden Betriebsweisen, in denen ein AIS-SART aktiviert werden kann.

In der Betriebsweise „Active“ werden die Messages einmal pro Minute in schneller Reihenfolge achtmal gesendet. Jeder als „burst“bezeichnete Sendeblock dauert 14 Sekunden, in ihm findet ein Wechsel zwischen den beiden AIS-Kanälen statt. Um ein AIS-SART zu lokalisieren, ist der einmalige Empfang ausreichend, die mehrfache Wiederholung der Aussendung dient dazu die maximale Entdeckbarkeit eines Notfalls zu gewährleisten.

Die Message 1 (Position Report) wird mit dem Navigationsstatus 14 „SART ACTIVE“ gesendet. Die Message 14 (Safety related message) mit dem Text „SART ACTIVE“. Innerhalb eines „burst“ mit 8 Messages besteht das Sendeschema: Auf vier Position Reports folgen zwei Text-Messages „SART ACTIVE“ und wiederum zwei Position Reports.

Die Aussendung des Notsignals beginnt innerhalb einer Minute nach Aktivierung. Die Position des AIS-SARTS wird dann von Minute zu Minute aktualisiert. Sollte das Gerät aus irgendeinem Grund nach der Aktivierung kein GPS-Signal empfangen und deshalb keine Position und Uhrzeit übermitteln können, so beginnt es trotzdem, mit einer als fiktiv erkennbaren Position



zu senden (Breite +91, Länge +181). Schiffe in Empfangsreichweite wissen dadurch immerhin, dass in ihrem Umkreis eine Notlage besteht. Geht ein zunächst vorhanden gewesenes GPS-Signal hingegen im Betrieb verloren, so sendet das SART mit der letzten bekannten Position weiter, und es wird in diesem Fall angezeigt, dass das Positionssystem nicht arbeitet.

In der Betriebsweise „Test“ wird nur ein „burst“ mit jeweils 4 Messages auf jedem Kanal gesendet. Die erste und letzte Message sind Messages 14 mit dem Text „SART TEST“. Die beiden mittleren sind Messages 1 mit dem Navigationsstatus 15 (Undefined). Test-Message werden gesendet, nachdem SOG, COG und Uhrzeit im AIS-SART vorliegen. Werden die Werte nicht innerhalb einer Viertelstunde gewonnen, sendet das Gerät die Testnachricht mit der fiktiven Position und mit der Angabe „unavailable“ für SOG und COG, sowie „position system inoperative“ für die Zeit. Wenn die Testsendung erfolgt ist, findet ein automatischer Reset des AIS-SART statt. Die IMO empfiehlt, Tests möglichst wenig durchzuführen, um Batterie zu sparen und um Fehlalarme durch falsche Bedienung zu vermeiden.

Die Reichweite von AIS-SART hängt nicht nur von der Stärke des Sendesignals ab, sondern vor allem von der Höhe der Antenne und einem freien Horizont. Da sich UKW-Signale quasi optisch ausbreiten, gilt: Je höher die Antennen von Sender und Empfänger sind, um so größer wird die

Reichweite. Für AIS-SART, die an Rettungswesten getragen werden, wird oft eine praktische Reichweite von 6 Seemeilen genannt. Wir gehen je nach Wellenhöhe von 3 bis 4 Seemeilen als sicherer Entfernung im Yachtbereich aus. Das ist eine Distanz, die inzwischen auch von einigen Herstellern angegeben wird. Höher gebaute Berufsfahrzeuge mit Class-A-Anlagen werden Signale eventuell aus einer Distanz bis 10 Seemeilen empfangen, für Hubschrauber mit einer Flughöhe von 1.000 Fuß (angenähert gleich 305 Meter) nimmt man zwischen 25 und 40 Seemeilen an.

Für AIS-SART mit SOLAS-Zulassung gibt es Bauvorschriften. Die Geräte müssen 5 Minuten lang in einer Wassertiefe von 10 Metern dicht bleiben. Sie müssen einen Sturz ins Wasser aus 20 Metern Höhe aushalten. Das Gehäuse darf von Salzwasser und Öl nicht angegriffen werden. Für die Geräte ist wenigstens eine nominelle Sendeleistung von 1 Watt auf beiden AIS-Kanälen vorgeschrieben und eine Batteriekapazität, die für einen Sendebetrieb von mindestens 96 Stunden im Temperaturbereich zwischen -20°C und +55°C ausreichend ist. Gefordert wird ebenfalls, dass das Gerät sowohl manuell als auch automatisch durch Wasser ausgelöst werden kann.

Die für die Verwendung mit Rettungswesten im Freizeitbereich angebotenen Geräte, erfüllen nicht alle die Vorgaben, die für eine Zulassung in der ausrüstungspflichtigen Schifffahrt erfüllt sein müssen.



Es tun dies jedoch mehrere Produktvarianten des von der Firma Weatherdock hergestellten „easy rescue“



Ein Weatherdock AIS-SART in der Variante für Taucher

Diese AIS-SART werden deshalb vom Arbeitskreis Sicherheit auf See des KYCD besonders empfohlen.

Eine noch bessere Empfehlung dürfte es allerdings sein, dass Geräte dieses Herstellers auch von der DGzRS und der Deutschen Marine in Rettungswesten eingesetzt werden.

Von den angebotenen Varianten ist besonders das Weatherdock „EasyRES-CUE-PRO GMDSS“ interessant, denn es verfügt über einen zweiten Alarmierungsweg. Zusammen mit dem AIS-Alarm wird ein DSC Distress Call ausgelöst. Hierdurch können auch Fahrzeuge in UKW-Reichweite erreicht werden, die keinen AIS-Empfänger, aber eine UKW-Seefunkanlage haben.

Der Distress Call wird zunächst im „closed loop“ gesendet, das heißt an

die MMSI des eigenen Schiffes. Auf diese Weise kann zum Beispiel die eigene Crew unter Deck alarmiert werden, wenn eine Person, die alleine an Deck war, über Bord ging. Für Regatten kann nützlich sein, dass es möglich ist, eine Gruppe von bis zu acht Fahrzeugen direkt anzusprechen. Der DSC-Alarm muss von der Empfangsstelle quittiert werden. Geschieht dies, so wird die Aussendung des Notrufs beendet. Erfolgt jedoch innerhalb von 10 Minuten keine Bestätigung, so wechselt der Sender in den „open loop“. Die Aussendung richtet sich damit nicht mehr an eine bestimmte MMSI, sondern an alle Seefunkstellen.

Anzumerken bleibt noch zweierlei: Zum einen, dass die Kennung von AIS-SART für Rettungswesten statt mit „970“ auch mit „972“ beginnen kann. Wenn das der Fall ist, wird das Gerät als AIS MOB Device identifiziert. Im AIS-Empfänger soll dann nicht „SART ACTIVE“, sondern „MOB ACTIVE“ angezeigt werden. Hiermit wird ein Hinweis darauf gegeben, dass nicht nach einem Fahrzeug Ausschau gehalten werden muss, sondern nach einem Menschen im Wasser. Der Hinweis ist freilich nicht ganz eindeutig, denn selbstverständlich lassen sich die Geräte ebenso in Rettungsinseln und Booten verwenden. Zum anderen gibt es schließlich noch den Kennungsbeginn „974“. Mit ihm wird lediglich darauf aufmerksam gemacht, dass es sich um ein Gerät handelt, in dem AIS-SART und EPIRB kombiniert sind und dass von derselben Quelle auch eine Alarmierung via Satellit ausgelöst wird.

Sendeschema des AIS-SART mit DSC-Funktion

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
| Individual call ohne GPS-Position | | Closed loop Zeitraum bis zum GPS FIX |   Zeit für Bestätigung durch eigenes Schiff | nach 30-60 Sek. GPS FIX |
| Wird der 1. Individual call bestätigt, bevor ein GPS FIX vorhanden ist, so erfolgt ein weiterer Individual call mit GPS Position, sobald diese vorliegt. Danach wird DSC Funktionalität abgeschaltet. | | Closed loop DSC Notruf wird mit GPS Position an eigenes Schiff gesendet Closed loop DSC Notruf wird mit GPS Position an eigenes Schiff gesendet | | 5 oder 10 Minuten Individual Call (Closed loop) |
| Alle 5 Minuten wird ein „All Ships Call“ gesendet. | 2 Minuten Zeitfenster für Empfang der DSC Bestätigung. | Open loop DSC Notruf wird an alle Stationen / alle Schiffe gesendet |  Zeit für Bestätigung durch Küstenstation oder DSC Klasse A Geräte | Für 25 Minuten All Ships Call (Open loop) |
| | 3 Minuten DSC Empfang ist aus. Empfang einer DSC Bestätigung ist nicht möglich. | Open loop Pause – DSC Empfänger aus | | |
| | 2 Minuten Zeitfenster für Empfang der DSC Bestätigung. | Open loop DSC Notruf wird an alle Stationen / alle Schiffe gesendet Zeit für Bestätigung | | |
| | 3 Minuten DSC Empfang ist aus. Empfang einer DSC Bestätigung ist nicht möglich. | Open loop Pause – DSC Empfänger aus | | |
| Nach 30 Minuten (5 Min Closed loop) oder 35 Minuten (10 Min Closed loop): Alle 10 Minuten wird ein „All Ships Call“ gesendet. Nach jeder Aussendung wird der DSC Empfänger 2 Minuten für eine Bestätigung offen gehalten. In den folgenden 8 Minuten ist der Empfänger abgeschaltet. | | Open loop DSC Notruf wird an alle Stationen / alle Schiffe gesendet Zeit für Bestätigung Open loop Pause – DSC Empfänger aus |   | |

 DSC Aussendung



„Diese Flasche wurde über Bord geworfen“

Die Geschichte einer Flaschenpost

Verfolgt man die Geschichte des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und des Deutschen Wetterdiensts (DWD), so stößt man auf deren gemeinsamen Ursprung in der Deutschen Seewarte. Das in der ersten Hälfte der 1870er Jahre gegründete Reichsinstitut hatte seinen Sitz auf dem Stintfang in Hamburg. Die bis zum Ende des Ersten Weltkriegs der Admiralität der Kaiserlichen Marine unterstehende Einrichtung hatte die generelle Aufgabe, durch ihre wissenschaftliche Arbeit die Sicherheit des Seeverkehrs zu fördern. Zu diesem Zweck gab das Institut nicht nur die noch heute vom Eckernförder NV Verlag nachgedruckten Segelhandbücher für den Atlantischen, den Stil-

len und den Indischen Ozean heraus, sondern gab auch den entscheidenden Anstoß zur Entwicklung moderner Wetterprognosen in Deutschland.

Die Deutsche Seewarte sammelte Daten von Schiffen und Landstationen. Ab dem Jahr 1876 wurde täglich ein kommentierter Wetterbericht veröffentlicht, in dem die bodennahe Wetterlage mittels Isobaren und Isothermen sowie mit standardisierten Symbolen dargestellt wurde.

Zu den Aufgaben des Instituts gehörte auch die ozeanographische Forschung. Ebenso wie in der Meteorologie, sammelte die Seewarte auch in diesem Arbeitsbereich Daten mit Unterstützung von Handelsschiffen. Eine damals gebräuchliche Methode zur Erforschung der Meeresströmungen, war das Ausbringen von Flaschenposten. Am 21.

Januar 1886 wurde eine solche Flaschenpost bei Wedge Island, etwa 180 Kilometer nördlich der Hauptstadt von Western Australia, Perth, in einer Düne gefunden. Die Flasche war am 12. Juni 1886 von der Bark „Paula“ aus Elsflöth etwa 900 Seemeilen vor der australischen Küste ausgesetzt worden. Mit dem Fund 132 Jahre nach dem Wurf ist dies die wissenschaftliche Flaschenpost, die am längsten unterwegs war.



Segelhandbücher der Deutschen Seewarte
Quelle: nv Verlag



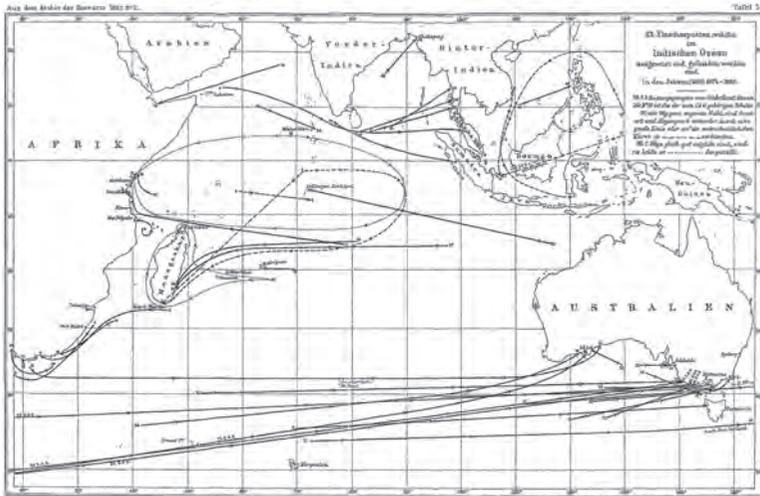
In Deutschland begann die regelmäßige Verwendung sogenannter Stromflaschen zur Erforschung von Meeresströmungen im Jahr 1864 auf Initiative Georg von Neumayers. Der spätere Direktor der Deutschen Seewarte entwickelte auch ein Standardformular für die Datenerfassung. Es begann mit dem Satz: „Diese Flasche wurde über Bord geworfen“. Die Findezettel in den Flaschen enthielten unter anderem die Position und den Zeitpunkt der Ausbringung. Der Finder wurde in mehreren Sprachen gebeten, Ort und Zeit seines Fundes zu notieren und den Findezettel an das hydrographische Institut oder eine konsularische Vertretung des Herkunftslandes zu schicken.

Um eine für wissenschaftliche Aussagen ausreichende Datenmenge zu erhalten, waren deutsche Schiffe ab 1887 ver-

Die Bark „Paula“, 515 BRT, Baujahr 1876
Quelle: BSH/Deutsches Schifffahrtmuseum

pflichtet, Flaschenposten auszusetzen. Die Anzahl der zurückgeschickten Findezettel ist jedoch verhältnismäßig klein. Das BSH in Hamburg besitzt mit etwa 660 Exemplaren die vermutlich größte Sammlung der Welt.

Die am Anfang des Jahres gefundene Flasche der „Paula“ war laut des Findezettels auf 32° 49' S und 105° 25' O der See übergeben worden. Die „Paula“ war seinerzeit auf der Reise von Cardiff in Wales nach Makassar im Südwesten der heute indonesischen Insel Sulawesi. Nach der Eintragung in ihrem meteorologischen Journal geben die Koordinaten ihren Mittagsort am 12. Juni 1886 an. In der Eintragung wurde auch „Stromflasche über Bord“ festgehalten.



20 Driftbahnen im Indischen Ozean 1874 - 1895
 Quelle: WAM, Report No. 325

Die damals benutzte Flasche ist übrigens eine ganz prosaische Schnapsflasche der Firma Daniel Visser & Zonen im holländischen Schiedam, die ursprünglich wohl Genever enthalten hatte.

wurden alle vier Stunden Wetterbeobachtungen aufgezeichnet. Die Journale wurden nach der Heimkehr der Schiffe von der Seewarte für die Darstellung der Wetterverhältnisse auf den Ozeanen ausgewertet.

Im Archiv des Seewetteramts in Hamburg werden heute circa 37 000 meteorologische Journale aufbewahrt. In ihnen

Die Journaleintragung von der „Paula“
 Quelle: DWD



Medizin - Seminare des KYCD

Themengebiete

1. Tag

- Wiederbelebensmaßnahmen einschließlich Atemwegssicherung und Verwendung eines automatisierten externen Defibrillators (AED)
- Gefäßverschlüsse:
Herzinfarkte, Schlaganfälle
- Andere Internistische Akutsituationen:
- Allergien, Stoffwechselkrisen, Infektionen
- „Mann über Bord“:
Die Gefahr des Ertrinkens
Unterkühlung und „Rewarming“
- Probleme in Zähnen und Kiefer
- Gefährdungen durch marine Lebewesen
- Notruf- und Beratungsverfahren (TMAS, MEDICO-Gespräch)

2. Tag

- Die Sicherheitseinweisung
- Check Up von Verletzten / Mstart
- Schädelverletzungen

- Verletzungen von Brustkorb, Wirbelsäule, Becken
- Extremitätenverletzungen
- Knochenbruch / Gelenkverletzungen
- Verbrennung / Verbrühung
- Umgang mit Schmerzmitteln
- Möglichkeiten der Kreislaufstabilisierung
- Bordapotheke / Ergänzende Ausrüstung

Auch 2018 wird der KYCD dieses interessante Seminar durchführen. Geplant sind Termine im Frühjahr und Herbst, die frühzeitig im Club-Magazin, auf den Internetseiten und im Magazin „segeln“ bekanntgegeben werden.

Dieses Praxisseminar kann auch bei Ihnen im Clubhaus, in Ihrer Segelschule, in Ihrem Unternehmen oder in von Ihnen zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten durchgeführt werden. Fragen Sie unverbindlich nach den Konditionen.



Seewetter per Telefon



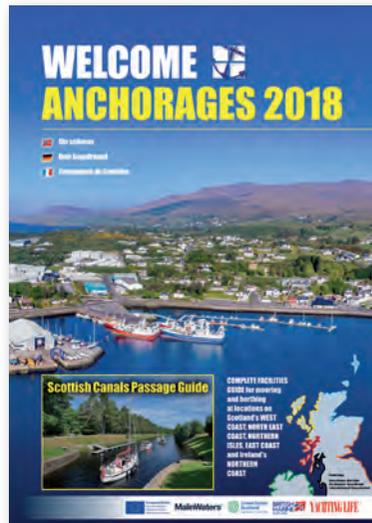
Unter der Rufnummer +49 (0) 69 80 62 - 57 99 bietet der Deutsche Wetterdienst Seewetterberichte und Vorhersagen für folgende Seegebiete an:

1. Aktuelle Wetterlage europäische Gewässer,
2. Südwestliche Nordsee, Deutsche Bucht und Fischer,
3. Skagerrak, Kattegat sowie Belte und Sund,
4. Westliche und Südliche Ostsee sowie Boddengewässer Ost,
5. Deutsche Nordseeküste,
6. Deutsche Ostseeküste.

Die Berichte werden täglich bis 06:45 Uhr, 12:45 Uhr und 20:45 Uhr aktualisiert. Der DWD berechnet dafür keine Gebühren, es fallen die normalen Telefongebühren an.

Revierführer 2018

Für alle Fahrtenskipper, die Schottland – einschl. der westlichen und nord-östlichen Inseln –, Irland, die Orkney- und Shetland-Inseln erkunden wollen, ist jetzt die 2018er Ausgabe des 80-seitigen Revierführers „Welcome Anchorages“ mit umfangreichen Revier- und Hafeninformationen als App oder Download-PDF verfügbar.



Internet:
www.welcome-anchorages.co.uk

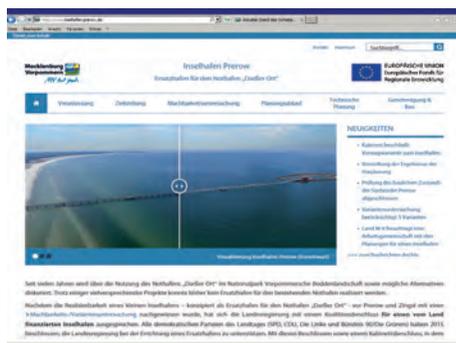
Auf der Homepage des KYCD (www.kycd.de) ist in der Rubrik „Törnplanung“ ein Direktlink geschaltet

Ersatz für den Nothafen Darßer Ort

Ein Jahrzehnte langes Hin und Her hat jetzt wohl endgültig ein „friedvolles“ Ende gefunden.

Das Kabinett des Landes Mecklenburg-Vorpommern hat am 20.03.2018 die Umsetzung und Finanzierung des „Inselhafen Prerow“ beschlossen. Die Landesregierung setzt damit ein wichtiges Zeichen für die langfristige Aufrechterhaltung der Seenotrettung im vielbefahrenen Seegebiet vor dem Fischland-Darß-Zingst.

Laut Beschluss wird die Variante 4 der Variantenuntersuchung realisiert. Diese wurde auch von den Gemeinden Prerow und Zingst, dem Amt Darß/Fischland und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) favorisiert.



Wie der Inselhafen an der Verlängerung der Prerower Seebrücke aussehen wird, ist im Internet visualisiert.

Siehe: www.inselhafen-prerow.de

Der zukünftige Inselhafen wird als Ersatzhafen für den Nothafen Darßer Ort in Verlängerung der Seebrücke Prerow mit einer Entfernung zur Uferlinie von ungefähr 600 m entstehen. Durch die gewählte Entfernung können Versandungen und kostenintensive Unterhaltungsbaggerungen vermieden werden. Die Gesamtlänge der Seebrücke wird zur Erschließung des Inselhafens eine Länge von ca. 690 m aufweisen.

Der Inselhafen soll folgende Nutzungsmöglichkeiten bieten:

- Liegeplatz für einen Seenotrettungskreuzer der DGzRS, inkl. Havarist
- Liegeplatz für DLRG
- Ersatzliegeplätze für ortsansässige Fischer
- 33 Notliegeplätze für Sportboote
- Notliegeplatz für größere Schiffe im Hafen (alternativ multifunktional für bis zu 10 Sportboote nutzbar)
- Betriebsgebäude mit Technikräumen (Landstromanschluss), Lager und sanitären Einrichtungen
- Fahrgastschiffanleger an der Seebrücke

Inselhafen, Seebrücke und Fahrgastschiffanleger werden vom Land Mecklenburg-Vorpommern betrieben und unterhalten.

Als nächste stehen Detailplanungen, Genehmigungen und der Bau der Seebrücke und des Inselhafens an. Nach der Inbetriebnahme – geplant ist das Jahr 2021 – wird der am Darßer Ort existierende Nothafen endgültig geschlossen, alle Anlagen zurückgebaut und der Otlosee renaturiert.



Der NOK kostet für Sportboote wieder Geld!

Aufgrund der Bauarbeiten im Schleusenbereich wurde seit der Saison 2016 für die Passage des Nord-Ostsee-Kanals mit Sportbooten keine Gebühr kassiert. Mann oder Frau konnten schlicht und ergreifend die Bezahlstelle in Kiel-Holtenau nicht erreichen – die hierfür zwingend notwendigen Leitern im Bereich der großen Schleuse waren gesperrt und durften nur in Notfällen aber nicht zum Bezahlen der Kanalgebühren benutzt werden. Diese Farce hat nun ein Ende. Im Amtsdeutsch etwas sperrig formuliert, heißt es: Seit dem 01. April sind für das Befahren des NOK gemäß Verordnung über die Befahrungsabgaben auf dem Nord-Ostsee-Kanal auch von Sportbooten Abgaben zu entrichten.

Für das Erheben der Sportbootabgaben am Nord-Ostsee-Kanal wurden neue Bezahlstellen eingerichtet, die am 1. April 2018 in Betrieb genommen wurden:

In Kiel beim Hafenaufseher am Tiessenkai Kiel-Holtenau und an zwei Kassenautomaten:

1. auf der Fördeseite an der Sportbootliegestelle in Kiel-Holtenau
2. im NOK vor der Kieler Schleuse an der Schwimmsteganlage auf der Kanal-Nordseite

An der Gieselauschleuse beim Schleusenmeister

In Brunsbüttel: an der NOK-Sportbootliegestelle beim Kontrolleur (wenn vor Ort)



Quelle: Alle Angaben und Fotos in diesem Artikel: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Die Befahrungsabgaben müssen spätestens bei Abschluss der Fahrt bezahlt sein. Es ist also möglich, die Passage in Brunsbüttel zu beginnen und erst in Kiel am Kassenautomaten zu bezahlen. Die Belege sind für die einmalige Passage des NOK in einer Richtung gültig.

Die NOK-Verwaltung weist in diesem Zusammenhang noch einmal deutlich darauf hin, dass ein Aufsteigen der Schleusenmauern über die in den Schleusenkammern Brunsbüttel und Kiel-Holtenau fest angebrachten Steigeleitern nur für Notfall- und Rettungszwecke erlaubt ist. Die Befahrungsabgabe kann nicht in den Schleusenkammern entrichtet werden.

Ein Internet-Bezahlportal wird derzeit vorbereitet. Mit der Freischaltung des Inkassosystems per Internet soll das Zahlen der Gebühren für die Sportbootfahrer im NOK noch einfacher und moderner werden. Ein konkreter Termin für die Freischaltung wird aber noch nicht genannt.

Bezahlmöglichkeit

In Kiel kann an drei Stellen die NOK-Befahrungsabgabe bezahlt werden:

1. Beim Hafenaufseher Tiessenkai Kiel-Holtenau

Westlich des Tiessenkais befindet sich das Hafenaufsehergebäude. Hier ist während der Dienstzeiten das Bezahlen der Abgabe beim Hafenaufseher möglich.

Der Zahlungsnachweis, den es vom Hafenaufseher gibt, ist drei zusammenhängende Tage gültig.

Dienstzeiten:

- Montag bis Freitag: 06:00 - 13:00 Uhr
und 14:00 - 20:00 Uhr
- Sonnabend, Sonn- und Feiertage:
06:00 - 12:00 Uhr





2. Am Kassenautomat an der Sportbootliegestelle

Auf der Fördeseite ist die Sportbootliegestelle in Kiel-Holtenau mit einem Kassenautomaten ausgestattet. Im Gegensatz zur Bezahlungsmöglichkeit beim Hafenaufseher, kann hier auch mit dem Boot festgemacht werden.



3. Am Kassenautomat an der Schleuse Kiel-Holtenau

Ein weiterer Kassenautomat steht im NOK auf dem Sportbootanleger am Wartepplatz NOK Binnen / Nordseite an der Schwimmsteganlage.



Kassenautomat auf der Außenseite beim Sanitärgebäude der Sportbootliegestelle Tiessenkai



Kassenautomat mit Menüführung in Deutsch und Englisch

An den Automaten kann mit Münzen und Geldscheinen (Euro) sowie mit EC- und Kreditkarte bezahlt werden. Die Quittung gilt als Zahlungsnachweis. Der Zahlungsnachweis ist für eine Fahrt in einer Richtung gültig. Es kann hierbei z.B. in Brunsbüttel geschleust und in Kiel am Ende der Fahrt am Kassenautomaten bezahlt werden.



Kassenautomat am Sportbootanleger, Wartepplatz NOK Binnen Nordseite

Bezahlmöglichkeit an der Gieselauschleuse

Auf etwa der Mitte des Nord-Ostsee-Kanals bei NOK-Km 40,7 kann in den Gieselaukanal eingefahren und an der Gieselauschleuse beim Schleusenwärter die NOK-Befahrungsabgabe gezahlt werden. In der Zufahrt zur Gieselauschleuse sind im Schleusenvorhafen Sportbootanleger vorhanden (siehe Bild).

Zu beachten sind die Schleusungszeiten, denn nur zu diesen Zeiten ist das Bezahlen der Abgabe beim Schleusenmeister möglich. Der Zahlungsnachweis, den der Schleusenmeister ausstellt, ist drei zusammenhängende Tage gültig.

Betriebszeiten der Gieselauschleuse:

Vom 01.04. bis 31.10. jeden Jahres:

- Montag bis Freitag: 8:00 - 13:00 Uhr und 14:00 - 18:00 Uhr
- Sonnabend, Sonn- und Feiertage: 8:00 - 12:00 Uhr und 14:00 bis 19:00 Uhr

Vom 01.11. bis 31.03. jeden Jahres

- Montag bis Freitag: 8:00 - 13:00 Uhr und 14:00 - 17:00 Uhr
- Sonnabend, Sonn- und Feiertage, am 24. und 31.12.: 8:00 - 12:00 Uhr, nur nach vorheriger Absprache bei der Schleusenaufsicht.



Umfangreiche Informationen zum Befahren des NOK mit dem Sportboot sind in zwei Infoschriften zusammengefasst, der im Internet der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt heruntergeladen werden können.

http://www.gdws.wsv.bund.de/DE/startseite/startseite_node.html





Bezahlmöglichkeit Brunsbüttel

Sportboote, die die Sportbootliegestelle Brunsbüttel ansteuern und dort fest machen, werden im Verlauf des Tage von einem Kontrolleur

auf gesucht, bei dem die Befahrungsabgabe entrichtet werden kann. Der Zahlungsbeleg ist ab Kaufdatum drei zusammenhängende Tage gültig.



Sportboote, die nicht diese Sportbootliegestelle ansteuern, bezahlen die Abgabe an den Kassenautomaten in Kiel-Holtenau.

Gebühren für Sportboote auf dem NOK

| Bootslänge | Gesamtstrecke | Teilstrecke |
|---------------------------------|---------------|-------------|
| bis 10 m | 12,-- Euro | 7,-- Euro |
| über 10 - 12 m | 18,-- Euro | 8,-- Euro |
| über 12 - 16 m | 35,-- Euro | 18,-- Euro |
| über 16 - 20 m | 41,-- Euro | 21,-- Euro |
| über 20 m | 43,-- Euro | 23,-- Euro |
| jeder weitere angefangene Meter | 1,-- Euro | 1,-- Euro |



Foto: WSA-Kiel

Erfolgreiche Reparatur

Nachdem am 19.02.2018 ein aus dem Nord-Ostsee-Kanal kommendes Seeschiff mit dem fördeseitigen Schleusentor der großen Südkammer kollidierte, stand der Schifffahrt viele Wochen lang nur die große Nordkammer zur Verfügung. Jetzt konnte nach erfolgreicher Bergung des zerstörten

Schleusentores in Kiel-Holtenau ein Reserveschleusentor eingebaut und der Betrieb in der großen Südkammer wieder aufgenommen werden. Das Schleusentor war in seiner Stabilität und Betriebstechnik durch die Havarie so stark beschädigt, dass es mit gewöhnlichen Mitteln nicht mehr aus seiner Torlaufbahn ausgebaut werden konnte. Es wurde in zwei Teile zerschnitten und mit einem großen Schwimmkran heraus gehoben. Beide Torhälften stehen nun in einer Werft und werden ingenieurfachlich begutachtet, ob eine Reparatur oder ein Torneubau erforderlich ist.



Berufsschiffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot!

**KYCD-Workshop: Vom Cockpit auf die Brücke!
Praktische Übungen im Schiffsführungssimulator.**



**Termin 02. und 03. November 2018
08. und 09. Februar 2019 (nur für Frauen !)**

Sport- und Berufsschiffahrt teilen sich in den meisten Fällen die gleiche Verkehrsfläche, wobei die Anzahl, die Größe und die Geschwindigkeit der Handelsschiffe stetig gewachsen sind.

Fuhr man als Freizeitskipper vor einigen Jahren zum Beispiel auf der Ostsee noch relativ entspannt weiter, wenn am Horizont ein Berufsschiff auftauchte, heißt es heute: Wachsam sein, der „Dampfer“ ist schneller da als gedacht. Und es ist nicht nur ein Dampfer, auf den Hauptschiffahrtsrouten fahren sie wie an der Perlen schnur aufgezogen – und man stellt schnell fest, dass eine Geschwindigkeit von 15 Knoten in der Berufsschiffahrt nichts Besonderes ist.

Was heißt das nun für den Freizeitskipper?

Seine eigene Leistungsfähigkeit und die seines Bootes sowie dessen technische Ausstattung sind ihm in der Regel bekannt. Auch alles, was es an Vorschriften gibt, sollte ihm geläufig sein.

Wie kann das aber alles auf die Berufsschiffahrt übertragen werden? Hier tappen die meisten im Dunkeln. Sie können weder die Manövrierfähigkeit der Schiffe einschätzen, noch ist ihnen deren Ausrüstung ein Begriff.

Sich auf die Kollisionsverhütungsregeln zu verlassen, bedeutet gerne auch mal verlassen zu sein.

Deshalb gehört es auch zur guten Seemannschaft, sich über die „Mitbewohner auf See“ zu informieren und sich in ihr Verkehrsverhalten hineinversetzen zu können. In Theorie ist das schon verhältnismäßig schwer und in der Praxis kaum möglich. Welcher Kapitän lässt schon den Kollegen aus dem Cockpit auf die Brücke?

Der KYCD lässt den Freizeitskipper hier nicht im Dunkeln stehen.

Alle Punkte zu mehr Sicherheit auf See, zu einem sicheren Miteinander zwischen Groß- und Kleinschiffahrt, zur Ausrüstung und zum richtigen Verkehrsverhalten werden in diesem Workshop im Maritimen Zentrum der Hochschule Flensburg in einem der modernsten Schiffsführungssimulatoren behandelt.

Teilnahmegebühr:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 305,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 365,-

Die detaillierten Informationen und Anmeldeunterlagen können in der Geschäftsstelle angefordert oder auf den Internetseiten des KYCD heruntergeladen werden (www.kycd.de, Rubrik Lehrgänge).



Wollen Sie einmal gefahrlos in Seenot geraten? Wollen Sie Ihre Rettungsweste testen? Leckabdichtung oder Feuerlöschchen üben?

Wenn Sie jetzt insgeheim mindestens einmal „ja“ gedacht haben, dann sind Sie richtig beim Sicherheitsseminar des KYCD im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine in Neustadt/Holstein am **05. und 06. Oktober 2018**.

Hier finden Sie beste Voraussetzungen, viel über und für die Sicherheit an Bord zu lernen. Neben der Theorie und den Vorträgen im Unterrichtsraum stehen die praktischen Übungen und Erfahrungen im Mittelpunkt.

Im Wellenschwimmbad der Marine warten die Rettungsinseln auf die Teilnehmer, die erleben werden, dass das Einsteigen im künstlich erzeugten Seegang schwieriger ist als erwartet – eben der Realität entsprechend, die auf See anzutreffen ist.

Oder der Sprung ins Wasser mit einer halbautomatischen Rettungsweste: Theoretisch ist alles bekannt, aber praktisch eine eindringliche Erfahrung.

Wassereintrich im Schiff – was tun?

Geprobt wird der Ernstfall im Inneren eines nachempfundenen Schiffsrumpfs. Ohne Vorkündigung wird Wasser einbrechen, und es

heißt, mit „Bordmitteln“ muss nun versucht werden, das Leck abzudichten. Und das Ganze eben unter realen Bedingungen – wer hat das schon erlebt?

Vom Wasser geht es dann zum Feuer: Die Brandhalle der Marineschule wird mit Schutzkleidung und Kopfschutz betreten, und die Teilnehmer lernen, wie Glut-, Flüssigkeits- und Fettbrände erfolgreich mit verschiedenen Handfeuerlöschern und Löschdecken zu bekämpfen sind. Jeder Teilnehmer erlebt „hautnah“, wie schnell ein kleiner, handelsüblicher Löscher leer ist.

Auch in die Kategorie „Feuer“ fällt der sichere Umgang mit Signalmitteln. Nach theoretischer Anleitung lernen Sie, Handfackeln, Rauchtöpfe und Signalaraketen richtig einzusetzen.

Gäste sind herzlich willkommen.

Kostenbeitrag:
Für KYCD-Mitglieder: Euro 305,-
Für Nicht-Mitglieder: Euro 345,-

Die Seminarunterlagen können jederzeit von der Geschäftsstelle angefordert oder auf den Internetseiten des KYCD heruntergeladen werden (www.kycd.de, Rubrik **Lehrgänge**).



Anmeldung zur Mitgliedschaft

Herr Frau Titel: Name

Vorname Geb.-Datum

Straße PLZ, Ort

Telefon Fax

Mobil E-Mail

Webadresse

48,00 € Jahresbeitrag

36,00 € Jahresbeitrag für Mitglieder eines Vereins, der im KYCD e.V. Mitglied ist

24,00 € Jahresbeitrag für Jugendliche

Mein Fahrtgebiet: Ostsee Nordsee Mittelmeer Hochsee Bodensee Binnen

Ich bin: Yachteigner Motor Segel Mitsegler Charterer Nicht aktiv

Mein Heimathafen

Werberin/Werber

Vorname, Name und Mitgliedsnummer (falls zur Hand)

Ort, Datum

Unterschrift

Laut Beitragsordnung des KYCD zahlen Mitglieder ihren Beitrag per SEPA-Lastschrift.

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE7710000000397156, Mandatsreferenz: WIRD SEPARAT MITGETEILT

SEPA-Lastschriftmandat

Ich ermächtige den Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von dem Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Vorname, Name (Kontoinhaber)

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

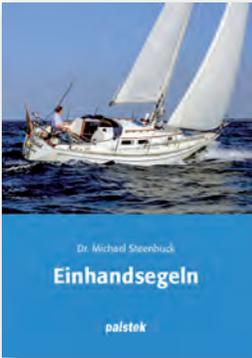
Ort, Datum

Unterschrift

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. – Neumühlen 21 – 22763 Hamburg – Fax 040 741 341

Der Buchtipp

Einhandsegeln



Wer aufs Wasser will, ist nicht auf andere angewiesen. Einhandsegeln ist auch mit ganz normalen Serienyachten möglich. Man muss nur die Ausrüstung entsprechend ergänzen, den

Törn sorgsam vorbereiten, ausreichend auf Sicherheit achten und die gängigen Manöver ohne Unterstützung durch eine Mannschaft einüben.

Dieses Buch erklärt ausführlich in Wort und Bild, wie man allein an Bord zurechtkommt – im Binnen-, Küsten- und Seerevier!

Wie muss ich meine Yacht aus- oder umrüsten, wenn ich ohne Mannschaft unterwegs bin? Welche Risiken bestehen und welche Sicherheitsvorkehrungen lassen sich treffen? Worauf muss ich bei der Törnvorbereitung achten? Gibt es rechtliche Besonderheiten für Einhandsegler? Wie führe ich die gängigen Manöver allein aus? Was muss ich auf längeren Nachtfahrten beachten?

Von Dr. Michael Steenbuck
Palstek Verlag, Preis € 14,80,
176 Seiten, sehr viele erklärende Zeichnungen und Fotos,
Bestellung unter www.palstek.de
ISBN: 978-3-931617-52-3

Impressum

Club-Magazin des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Herausgeber: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Erscheinungsweise: Quartalsweise, viermal im Jahr

Für Mitglieder ist der Bezug des Club-Magazins im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Geschäftsstelle: Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel.: 040 74134100, Fax: 040 74134101
info@kycd.de, www.kycd.de

Bankverbindung: Deutsche Bank AG,
IBAN DE48 2007 0024 0080 0607 00
BIC DEUTDE33HAN

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:

Bernhard Gierds (Vorsitzender)

Claas Wollschläger (Stellv. Vorsitzender)

Dr. Brigitte Clasen (Stellv. Vorsitzende)

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 Club-Magazin 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.

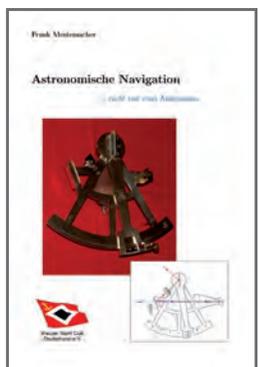


| | | | | |
|------------------------|--|-------------------|---------|-------------|
| Flaggen | Größe 1 | ca. 35 cm x 22 cm | 8,00 € | Anzahl..... |
| | Größe 2 | ca. 45 cm x 30 cm | 9,50 € | Anzahl..... |
| Anstecknadel | Flagge des KYCD, feinvergoldet, als Nadel | | 12,50 € | Anzahl..... |
| Clubkrawatte | in dunkelblau mit der Flagge des KYCD als Muster, aus reiner Seide | | 24,00 € | Anzahl..... |
| Stoff-Aufnäher | | | | |
| Flagge des KYCD | farbig, 50 mm x 25 mm | | 2,00 € | Anzahl..... |
| KYCD-Cap | 100% Baumwolle, Universalgröße, blau mit Druckverschluß, gestickte Flagge des KYCD | | 15,00 € | Anzahl..... |
| KYCD-Mütze | 60% Baumwolle, 40% Polyacryl, Universalgröße, blau mit gestickter Flagge des KYCD | | 15,00 € | Anzahl..... |

Astronomische Navigation –

... nicht nur zum Ankommen

2. überarbeitete Auflage



Autor: F. Mestemacher
 Hrsg.: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.
 330 Seiten
 53 Abbildungen
 durchgehend 4-farbig
 Preis: 29,80 €

Anzahl

Alle genannten Preise ggf. inklusive MwSt. zzgl. Versandkosten.
 Wir wählen generell die günstigste Variante für den Versand (Brief, Paket, Päckchen).

Mit diesem Bestellschein verlieren alle vorhergegangenen ihre Gültigkeit!



Info-Broschüren

- Spaß im Dunkeln: Nachtfahrten Anzahl.....
- Seewetter Anzahl.....
- Yachtcharter: Die Einsteigerfibel Anzahl.....
- Kollisionsverhütung Anzahl.....
- Feuer an Bord - Brandschutz und Brandbekämpfung auf Yachten Anzahl.....
- Empfehlungen für die medizinische Ausrüstung seegehender Yachten Anzahl.....

Mitglieder können die Broschüren im Internet kostenlos herunterladen, bitte Passwort anfordern.
5,00 € kostet ein gedrucktes Exemplar für Mitglieder und 10,00 € für Nichtmitglieder.

Alle Preise ggf. inklusive MwSt. zuzüglich Versandkosten. Wir wählen generell die günstigste Variante für den Versand (Brief, Paket, Päckchen).

- Zahlung per Bankeinzug
- Zahlung per Vorkasse nach Erhalt der Auftragsbestätigung/Rechnung

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE771000000397156, Mandatsreferenz: WIRD SEPARAT MITGETEILT

SEPA-Lastschriftmandat

Ich ermächtige den Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von dem Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Vorname, Name (Kontoinhaber)

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

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.

Mit Full Speed in die Saison!

SVB®

1989

Spezialversand für Yacht- & Bootszubehör

**ELEKTRO
BORDFAHRRAD**

BLIZZARD PRO

Reichweite: 70 - 80 km

250 W/36 V. Radnabenmotor, bis zu 25 km/h

Maße gefaltet (L x H x B) : 89 x 73 x 34 cm

- Nr. 86156 ● Nr. 86158
● Nr. 86157 ● Nr. 86159

IN 4 FARBEN

Nur
1.149,95 €



**DIE NEUE
GENERATION**



Ab
139,95 €



HOOK&MOOR
Teleskop-
Bootshaken

- Nr. 97134 115 - 200 cm
Nr. 97137 115 - 300 cm

GLEISTEIN
Festmacher
Dock-Twin
Nr. 54923



Pro Meter ab
1,90 €

Über 20.000 Artikel ständig am Lager

SVB-KATALOG
GRATIS BESTELLEN

www.svb.de

Ihr Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
sie Ihre Spende.



www.seenotretter.de

