

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Club-Magazin 3/2019

Leinen los!



www.fachagentur.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

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



Elvstrøm Sailpoint

Becker Segel | Mehbydiek 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

PROYACHT

THE YACHTING COMPANY

Praxiserprobtes Zubehör

LED-Handfackel rot
Antifouling mit Ultraschall
Sturmfock um die Rollgenua

Tel.: 040-819 56 571 • www.proyacht.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



Inhalt

Editorial	Seite 4
Die Zukunft des Fahrtensegelns – Zweiter Teil	Seite 5
KYCD-Workshop: Vom Cockpit auf die Brücke	Seite 17
KYCD-Sicherheitsseminar in Neustadt	Seite 18
Aus den Revieren: Griechenland	Seite 19
Antifouling im Wassersport	Seite 20
Umfrage: Der Welt-Seglerverband will es wissen	Seite 21
Aus „Start Boating“ wird „Bootssport erleben“	Seite 22
Lesestoff: Atlas der Mittelmeerinseln	Seite 23
KYCD-Praxisseminar Bootsmotoren	Seite 24
Neues von der Windenergie	Seite 25
Wir brauchen neue Mitglieder	Seite 30
Impressum	Seite 30
Anmeldung zur Mitgliedschaft	Seite 31
Der KYCD-Shop	Seite 33

Titelfoto: Privat



Foto: Privat



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn diese Ausgabe des Club-Magazins vor Ihnen liegt, liegen noch lange nicht alle Sommertörns hinter unseren Clubmitgliedern. Das höhere Alter vieler Segler bringt es mit sich, dass vielen, die vor Jahren auf die Schulferien ihrer Kinder Rücksicht nehmen mussten, heute der ganze Sommer für ihre Reisen zur Verfügung steht. Die Zahl der Großeltern, die ihre schulpflichtigen Enkelkinder mitnehmen, scheint nicht sehr groß zu sein. Wie halten Sie es mit dem generationenübergreifenden Segeln? Gerne wüssten wir darüber mehr.

Das ist nicht die einzige Frage, die wir an dieser Stelle an Sie richten wollen. In diesem Heft lesen Sie die Fortsetzung der Artikelserie zur Zukunft des Fahrtenseglens. Was wir in der letzten Ausgabe des Club-Magazins als Zweiteiler ankündigten, wird noch eine dritte Folge bekommen. Schon zum ersten Teil äußerten sich einige Clubmitglieder, denen wir hiermit sehr danken. Wir werden im nächsten Heft auf die Zuschriften eingehen und bitten Sie um weitere Kommentare. Besonders sind wir auch daran interessiert, was für Sie eine gute Fahrtenyacht ausmacht. Lassen Sie bitte alle anderen Clubmitglieder an positiven wie negativen Erfahrungen und Erkenntnissen teilhaben.

Dank des großen Wissensfundus unserer Clubmitglieder war es in den zurückliegenden Wochen möglich, eine beachtliche Anzahl von Törnberatungen durchzuführen. Aber es gibt auch einige Mitglieder, die zu unserem Bedauern vergebens auf die gewünschte Antwort warteten. Die Törnberatung ist ein Service von Mitgliedern für Mitglieder, ohne breite freiwillige Beteiligung bleibt er lückenhaft. Deshalb noch einmal die Bitte an alle, die gute aktuelle Revierkenntnisse haben, machen Sie im Beratungsteam mit, lassen Sie die Geschäftsstelle wissen, für welche Gebiete Sie Fragen beantworten können.

In diesem Editorial noch zwei weitere Bitten: Nehmen Sie doch einmal an den Seminaren und Trainings teil, die Ihr Club für Sie anbietet und die Sie noch nicht besucht haben. Und, das ist die letzte Bitte, sprechen Sie Freunde, Stegnachbarn und andere Bekannte an, Mitglied im KYCD zu werden. Denken Sie auch daran, dass es für Ihre Lebensgefährten und Ehepartner seit einiger Zeit eine günstige Partnermitgliedschaft gibt. Ihr Club braucht Mitglieder!

Mast- und Schotbruch
Ihr KYCD-Vorstand



Die Zukunft des Fahrtensegelns Zweiter Teil

Im zweiten Teil unserer Überlegungen zur Zukunft des Fahrtensegelns wollen wir uns mit Entwicklungen im Yachtbau beschäftigen. Wie das Fahrtensegeln ausgeübt wird, hängt sowohl von den Absichten und Wünschen der Segler ab, als auch von den Eigenschaften der auf dem Markt angebotenen Boote. Sicherlich haben sehr viele Segler eine Vorstellung davon, wie sie ihre Zeit auf dem Wasser verbringen möchten, welche Lebensbedingungen an Bord dabei gegeben sein sollen und welches Leistungsspektrum ihr Boot dafür abdecken hat. Nur wenige Fahrtensegler verfügen über die Mittel, sich mit einem Konstrukteur oder einer Werft zusammenzusetzen und ein entsprechendes Fahrzeug zu entwerfen. Die Zeit der Individualbauten ist mit dem Einzug

des GFK in den Bootsbau vorbei, und auch Semi-Custom-Produkte sprengen den finanziellen Rahmen der meisten Käufer. Standardisierter Bootsbau und das Wachstum des Segelsports gehen von Anfang an Hand in Hand. Die Frage ist, ob die Werften anbieten, was der Fahrtensegler möchte und braucht, oder ob die Art und Weise, wie der Sport ausgeübt wird, sich danach richtet, was die Produkte bieten.

Die Yachtindustrie als Einflussgröße

Wer in den letzten Jahren Bootsausstellungen besuchte, kann mit dem Eindruck nach Hause gekommen sein, dass die Yachten der großen Hersteller einander fast so gleichen wie ein Ei dem anderen. Es dominieren Boote,



bei denen eine große Breite im Achterschiff zu finden ist, die oft ein kleines Verhältnis der Länge zur Breite aufweisen. Die Lateralf Flächen der Unterwasserschiffe sind klein; kaum eine Serienyacht ohne flachen, jollenähnlichen Rumpf ist noch zu finden. Sicherlich, es gibt nach wie vor andere Konstruktionen, aber das sind nur allzu oft die Angebote spezialisierter kleinerer Werften, die Topqualität zu Toppreisen liefern. Hersteller wie Bavaria Yachtbau und die Hanse Group in Deutschland oder die Unternehmensgruppe Bénéteau in Frankreich bestimmen auf dem europäischen Markt durch die von ihnen erreichten Verkaufszahlen den Trend.

Wie hart der Markt bei den durchschnittlichen Yachten inzwischen umkämpft ist, macht die in der Segelpresse fast regelmäßig erscheinende Nachricht, einer der großen Hersteller sei insolvent und suche nach neuen Investoren, deutlich. Augenscheinlich haben einige Werften in den Zeiten des Segelbooms ihre Produktionskapazität über das Maß vergrößert. Um die heute bei den großen Werften üblichen Produktionsstraßen ökonomisch einsetzen zu können, ist deren gleichbleibende Auslastung nötig. Seit sich die Konjunktur abschwächte, wurde es für die Hersteller zunehmend interessant, wenn nicht gar erforderlich, Boote unterschiedlicher Größe gleichzeitig in einer Anlage bauen zu können. Diese Flexibilität bringt es mit sich, dass auch ein möglichst großer Anteil der Ausbauteile gleich ist. Teilegeleichheit lässt sich vor allem bei Yachten zwischen 35 und

55 Fuß realisieren. Sie erleichtert und beschleunigt während des Ausbaus deren Zufuhr, sie reduziert außerdem Dauer und Aufwand der Einrichtung der Maschinen in der Tischlerei, und vereinfacht und verbilligt die Lagerhaltung. Wie klein die ökonomischen Spielräume sind und wie sehr Großwerften in erster Linie auf den wirtschaftlichen Erfolg ausgerichtet sind, zeigt das Beispiel Bavaria. Es könnte aber genauso gut Hanse, Jeanneau oder ein anderer Name hier stehen.

Das Giebelstädter Unternehmen war ein Vorreiter der Fließbandproduktion im Yachtbau. Es nutzte alle Rationalisierungsmöglichkeiten aus, um seine Yachten mit niedrigen Preisen auf dem Markt durchzusetzen. Voraussetzung dafür waren allerdings erhebliche Investitionen. Bavaria automatisierte das Gelcoatspritzen, laminierte die Rümpfe am Fließband und setzte für die Weiterbearbeitung, zum Beispiel für die Herstellung von Durchbrüchen und Ausschnitten, CNC-Fräsen ein.

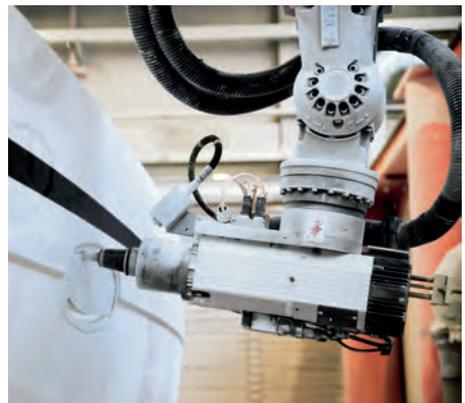


Foto: Bavaria Yachtbau



Foto: Bavaria Yachtbau

Bavaria setzte auch in der Tischlerei und der Lackiererei auf automatisierte Arbeitsverfahren. Ganze Kabinen wurden außerhalb der Rümpfe montiert und dann fertig eingesetzt. Teilegleichheit wurde soweit wie möglich realisiert, so gab es etwa in allen von Bavaria gebauten Yachten die gleichen Türen.

Das Unternehmen konnte zu seinen besten Zeiten kurz nach dem Jahr 2000 um 3.500 Yachten pro Jahr ausstoßen, die allerdings im Ruf standen, eine im Detail höchstens mittlere Bauqualität aufzuweisen, langweilig zu segeln zu sein und unter Deck eine altbackene Anmutung zu besitzen. Dessen ungeachtet wurde das Unternehmen nicht nur zur größten deutschen Yachtwerft, sondern im Bereich der Yachten zwischen 30 und 55 Fuß eine der drei weltweit führenden Werften. Im Jahr 2007 gelang es dem Firmengründer Winfried Hermann, das Unternehmen für einen

Preis zwischen 1,1 und 1,3 Milliarden Euro an den Investmentfonds Bain Capital zu verkaufen. Der Kaufpreis wurde zu Lasten des Unternehmens weitgehend fremdfinanziert. In den folgenden Jahren brachen mit der Krise der Bootsbranche auch die Umsätze Bavarias drastisch ein. Bis 2009 waren sie von 250 Millionen Euro auf 90 Millionen Euro pro Jahr geschrumpft. Statt 3.500 Yachten ließen sich nur noch wenig mehr als 1.000 absetzen. Zugleich hatte Bavaria mit einer deutlich nachlassenden Fertigungsqualität zu kämpfen.

Ab dem Jahr 2005 verringerte sich das Ansehen der Werft, nachdem eine Bavaria vom Typ „Match 42“ in der Adria den Kiel verloren hatte. Bei dem Unfall kam eine Person ums Leben. Die technische Ursache des Kielverlusts wurde nicht aufgeklärt, aber bei Yachten des Typs wurde die Kielbefestigung anschließend verstärkt. Die Werft versuchte damals,



eine kritische Presseberichterstattung zu verhindern, indem sie gegen das Magazin „Der Spiegel“ und gegen die „Yacht“ gerichtlich vorging. In beiden Prozessen folgte das Gericht dem Unternehmen jedoch nicht in allen Punkten. Der Imageverlust der Werft wurde noch größer, als bekannt wurde, dass sie in der „Yacht“ keine Anzeigen mehr schaltete. Hinzu gesellte sich ein Attraktivitätsverlust der Yachten. Das Konzept einer billigen Yacht, bei der der Kunde kaum Wahlmöglichkeiten besaß, kam bei Privatkunden nicht mehr so gut wie in der Vergangenheit an. Im Oktober 2009 – Bavaria hatte eine Schuldenlast von 960 Millionen Euro – übernahmen die US-amerikanischen Hedgefonds Anchorage Advisors und Oaktree Capital Management jeweils eine Beteiligung von 45 Prozent, parallel dazu wurde zur Entlastung ein Schuldenschnitt vorgenommen.

Durch den Erwerb anderer in Schwierigkeiten geratener Hersteller und Marken sowie durch die Rückeroberung verlorengegangener Marktanteile sollte Bavaria saniert werden. Um das letztere zu erreichen, wurde die Modellpalette in rascher Folge erneuert. Zu Gunsten der Qualität wurde die Produktion aufwendiger, die Teilegleichheit wurde reduziert; und es gab zuvor nicht vorhanden gewesene

Auswahlmöglichkeiten bei den Extras, bei Farben und bei Materialien. Bavaria wollte deutlich machen, dass es auf seine Kunden eingeht, und an Bord sollte es, so der aus dem Oaktree-Management kommende Sanierer Constantin von Bülow, seit April 2013 Bavarias CEO, mehr „Lebensqualität“ geben.

Das Sanierungskonzept hatte keinen dauerhaften Erfolg. Nach weiteren Führungswechseln meldete das Unternehmen im April 2018 Insolvenz an. Die Produktion wurde im Rahmen einer vorläufigen Eigenverwaltung fortgesetzt. Im Oktober 2018 übernahm dann Capital Management-Partners GmbH (CMP) Bavaria. Das neue Management hat angekündigt, alle Rationalisierungsreserven zu nutzen, unter anderem zur Teilegleichheit zurückzukehren.

Yachten wie die von Bavaria gebauten, sind nicht zwangsläufig schlecht oder ungeeignet, die ökonomischen Entscheidungen für die technische Durchführung der Produktion schlugen sich jedoch in Erscheinungen nieder, die die Benutzbarkeit der Boote für das Fahrtensegeln zum Teil negativ beeinflussen. Dabei geht es nicht nur um Details. Ohne dass die Aufzählung vollständig wäre, soll auf einige Dinge hingewiesen werden, die mit dem

Nicht nur das hier exemplarisch dargestellte Unternehmen Bavaria Yachtbau geriet in schweres Fahrwasser, weitere deutsche und europäische Marken und Hersteller von Segel- und Motoryachten wie z.B. Dehler, Degerö, Najad, Aphrodite, Maxi, Comfortina, Sweden Yachts, Winner, Moody, Oyster, Grand Soleil, aber auch Hanse, hatten in den zurückliegenden 10 – 15 Jahren Absatz- und Finanzprobleme, mussten Insolvenz anmelden, wechselten den Besitzer, wurden in Großunternehmen integriert oder verschwanden ganz vom Markt.

Dargestellten zusammenhängen:

- Große Produktionszahlen lassen sich kostengünstig vor allem im Segment der 30 bis 55 Fuß Yachten herstellen. Kleinere Boote sind für viele standardisierte Bauteile zu klein und relativ arbeitsaufwendiger. Die Auslastung der für größere Einheiten ausgelegten Fertigungsanlagen ist mit ihnen schlecht. Fahrtenyachten unter 30 Fuß, wie sie in den Jahren der schnellen Expansion des Fahrtenwassersports üblich waren, sind in der Herstellung teurer und sind angesichts des Niedrigpreissegments bei den größeren Yachten nicht konkurrenzfähig. Schon daraus erwächst im Neubootmarkt eine Größenpräferenz.

- Alle Teile, deren Einbau Handarbeit erfordert, stehen dem Niedrigpreiskonzept im Wege. Meistens fehlen an Serienyachten deshalb unter anderem brauchbare Schlingerleisten und Unterteilungen an Tischen, Arbeitsflächen in der Pantry oder hinter den Türen der Staufächer.

- Sicherheitseinrichtungen, die nicht vorgeschrieben sind, werden oft weder eingebaut noch als Extras angeboten. Das gilt zum Beispiel für Anschlagpunkte für Laufgurte an Deck und Augen zum Einpicken der Sicherheitsleinen im Cockpit. Auf nahezu allen Serienyachten müssten an den geeigneten Stellen Verstärkungen laminiert werden. Der Einbau erfordert aber nicht nur zusätzliche Arbeit. Sicherheitseinrichtungen erhöhen außerdem das Produkthaftungsrisiko des Herstellers. Geht zum Beispiel eine unangeleitete Person außenbords, so hat der Hersteller nichts damit zu tun. Geht jedoch eine Person außenbords, die ihre Leine an



Bootsmesse 2011: Serienyachten unter sich
– deutliche Gleichheit des Angebots

einem mit dem Boot gelieferten Cockpit-auge angeschlagen hatte, sieht die Sache anders aus, wenn das Auge nachgab.

- Teilegleichheit in der technischen Ausstattung führt bei manchen Yachten über 40 Fuß zur Unterdimensionierung, da Teile eingesetzt werden, die für die kleineren Typen gut bemessen sind, die für die größeren aber nur noch knapp ausreichen. Die in der Grundausstattung vieler Typen vorgesehenen Winschen sind ein gut bekanntes Beispiel, der schnelle Verschleiß vieler Blöcke ist ein anderes.

- Teilegleichheit führt bei Yachten, deren Länge dicht über 30 Fuß beträgt, im Innenausbau zu simplen Lösungen, da der vorhandene Raum nicht so angepasst unterteilt werden kann, wie es für den



Innenausbau älterer Yachten typisch ist. Die Nutzbarkeit des Stauraums für das Fahrtensegeln ist deshalb bei älteren Konstruktionen in der Regel besser. Viele ältere Fahrtenyachten um 30 Fuß sind über einen längeren Zeitraum angenehmer zu bewohnen als ihre modernen Nachfolger. Es ist deshalb kein Zufall, dass die Nachfrage nach Neubauten für das Fahrtensegeln vor allem oberhalb 35 Fuß angesiedelt ist.

Wer genauer hinsieht, wird auf Serienyachten viele Dinge bemerken, die auf älteren Booten für das Leben auf See besser ausgeführt waren. Wer auf Benutzbarkeit unterwegs Wert legt, wird schnell zu der Einsicht gelangen, dass Yachten aus dem Niedrigpreissegment knapp kalkulierte Industrieprodukte sind, deren Konstruktion und Bauausführung in vielen Fällen gerade die Mindestanforderungen der CE-Norm erfüllen, die aber nicht darauf ausgelegt sind, die Anforderungen einer speziellen Nutzergruppe umzusetzen. Serienbauten sind Yachten für einen anonymen Markt. Um ökonomisch erfolgreich zu sein, können diese Boote vieles einigermaßen – anscheinend sind viele Segler damit zufrieden.

Die Sportbootrichtlinie als Verbraucherschutzinstrument

Seit 1998 müssen Neubauten zertifiziert sein. Wer mit einer modernen Yacht mit dem CE-Kennzeichen A in den bei Fahrtenseglern beliebtesten Revieren segelt, sei es auf der Ostsee oder in der Adria, ist mit einem Boot unterwegs, das mit den zu erwartenden See-

verhältnissen klarkommen wird. Nach der hierzulande als Sportbootrichtlinie bezeichneten EU-Richtlinie 2013/53/EU müssen Fahrzeuge der Kategorie A für ausgedehnte Fahrten im Hochseebereich, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 Bft. und mit signifikanten Wellenhöhen über 4 Meter auftreten können, standhalten. Von ihnen wird jedoch nicht gefordert, dass sie extreme Wetterverhältnisse wie orkanartige Stürme oder gar Orkane und tropische Wirbelstürme bestehen können.

Natürlich treten Sturm und hohe Wellen nicht nur auf der Hochsee auf. Wellen von 4 Metern Höhe kennen wir auch aus dem Bornholmsgat, der Zentralen Ostsee oder den Mündungstrichtern von Elbe und Weser. In diesen Gebieten sind die Wellen sogar gefährlicher als auf dem Atlantik, weil sie viel kürzer und steiler sind. Die Segelsaison beginnt für viele Fahrtensegler um Ostern und endet für sie kurz nach dem Erntedankfest. In dieser Zeitspanne erlebt kaum einer von ihnen einen ausgewachsenen Sturm, zumal die Nächte meistens im Hafen verbracht werden und man bei massiven Wetterverschlechterungen einfach nicht ausläuft.

Seit der Einführung der ersten Sportbootrichtlinie im Jahr 1998 stehen allen Käufern deutlich mehr Informationen über das Fahrzeug zur Verfügung als zuvor. War es bis dahin ganz der Bauwerft überlassen, welche Eigenschaften ein Boot hat und was dem Kunden mitgeteilt wird, so hat sich das zum

Nutzen des Erwerbers deutlich geändert. Die heute vorgeschriebenen „technischen Unterlagen“ müssen die für die Bewertung ausschlaggebenden Daten enthalten. Dazu gehören:

- Eine allgemeine Beschreibung des Typs.
- Fertigungszeichnungen oder Pläne von Bauteilen, Baugruppen und Schaltkreisen sowie Erläuterungen zum Verständnis der Zeichnungen und der Funktionsweise des Produkts.
- Eine Liste der bei Konstruktion und Bau angewandten Normen und eine Beschreibung der zur Erfüllung der wesentlichen Anforderungen gewählten Lösungen.
- Ergebnisse von Konstruktionsberechnungen (zum Beispiel Festigkeit) und Prüfungen (zum Beispiel Stabilität).
- Ein Prüfbericht über die Abgas- und Geräuschemissionen.

Mit der europäischen Richtlinie gibt es ein Instrument für den Verbraucherschutz, das die grundsätzliche Eignung von Wasserfahrzeugen unter 24 Meter Länge für ihren Zweck sicherstellt.

Man kann aber nicht verhehlen, dass der Schutz unvollständig ist. In den letzten Jahren nahmen Gerichtsverfahren zu, in denen Käufer die ordnungsgemäße Zertifizierung ihrer Boote (oft mit Erfolg) bestritten. Eine nachdrückliche Überwachung der Zertifizierung findet augenscheinlich nicht durchgängig statt.

Ein spektakulärer Fall entstand in dieser Hinsicht aus einem Unfall in der Lübecker Bucht. Vor Pelzerhaken überlief im August 2011 die 22 Meter lange, 47 Tonnen verdrängende „Seewind“ mit gut 36 Knoten Geschwindigkeit einen Surfer, der allerschwerste Verletzungen erlitt.

Die „Seewind“ ist eine mit 3.600 PS motorisierte Yacht vom Typ Sunseeker Predator 74.



Archivbild Predator 74

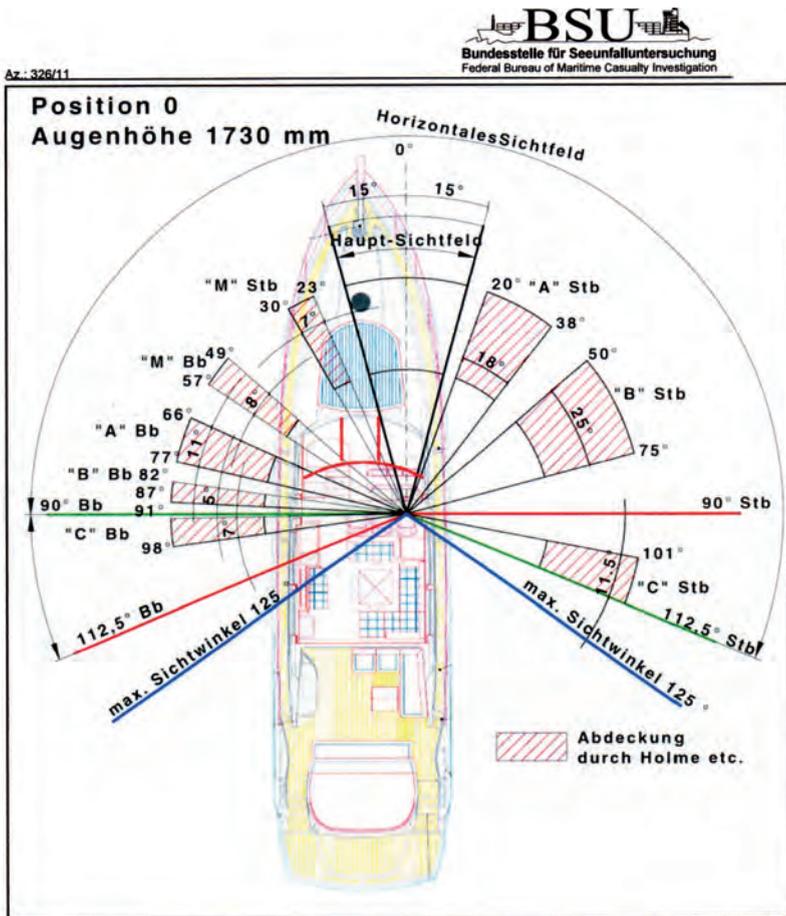
Foto: Sunseeker



Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ließ für ihren Bericht 326/11 ein Gutachten über Sicht auf dem Hauptsteuerstand anfertigen. Die exakte Vermessung des Steuerstands hatte das Ergebnis, dass die von der EN ISO 11591:2001 (Sichtfeld vom Steuerstand) geforderten Werte nicht eingehalten wurden. Nach der Norm ist in

dem horizontalen Sichtfeld von $112,5^\circ$ nach Steuerbord und $112,5^\circ$ nach Backbord voraus eine maximale Abdeckung der Sicht von 30° zulässig.

Auf der Predator 74 wurde jedoch an der unteren Begrenzung des Sichtfelds eine Abdeckung von 52° festgestellt und an der oberen eine von 64° .



Die nicht der Norm entsprechende Beeinträchtigung der freien Sicht durch Holme auf der Sunseeker Predator 74.

Quelle: BSU, Untersuchungsbericht 326/11

Obwohl der Typ die Norm nicht einhält, wurde er im Jahr 2009 von der italienischen Klassifikationsgesellschaft RINA zertifiziert.

Nachdem durch den Unfall bekannt geworden war, dass die Predator 74 nicht normgerecht ist, hätte die Marktüberwachung – zuständig ist die Hamburger Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz – nach der Sportbootrichtlinie tätig werden müssen, fand aber in diesem Fall mit hohem finanziellen Risiko einen Weg, das zu vermeiden.

Auch wenn der Verbraucherschutz Lücken hat, muss man davon ausgehen, dass Interessenten am Fahrtensegeln heute eine Vielzahl ausreichend seetüchtiger Boote angeboten wird, unter denen eine Wahl getroffen werden kann, ohne über weitreichende Kenntnisse verfügen zu müssen. Die von den Herstellern zu liefernden Informationen erleichtern Interessenten an einem eigenen Boot den Einstieg, und die Verwendung der gleichen, oft freilich anders ausgebauten Typen als Charterboote macht es einfach, vor dem Kauf Serienyachten auszuprobieren.

Bezieht man das breite Angebot hochwertiger gebrauchter Yachten mit ein, so kann man feststellen, dass Fahrtensegler Schiffe für die Realisierung der allermeisten Vorstellungen finden können. Wer kein Boot haben will, das vor allem auf den Komfort im Hafen ausgerichtet ist, findet viele Yachten, bei denen die Seeigenschaften im Vordergrund stehen – das besonders, je mehr

Fahrtensegler aus Altersgründen ihre gut erhaltenen Boote zu günstigen Preisen an jüngere Segler abgeben möchten.

Die Garantie, dass ein Schiff die Anforderungen der Kategorie A erfülle, heißt freilich nicht, dass solche Yachten ohne technische Schwächen wären. Solche Schwächen treten selbst in Bereichen auf, die eine hohe Relevanz für die Sicherheit haben, und sie können die Eignung eines grundsätzlich für das Fahrtensegeln geeigneten Fahrzeugs unter bestimmten Bedingungen stark verringern.

Das wichtigste Beispiel hierfür sind die Kielverluste moderner Konstruktionen. Von den 1990er Jahren bis jetzt verloren zwischen 90 und 100 Yachten ihren Kiel. Bei manchen dieser Unfälle kamen Crewmitglieder ums Leben. Jollenähnliche Unterwasserschiffe und extrem kurze Kiele erschweren die Einleitung von Kräften in den Rumpf. Es ist deshalb üblich geworden, in den Rumpf einen belastbaren Rahmen aus Kunststoff oder Stahl einzulaminieren, der oberhalb des Kiels mit einer inneren Platte verbunden ist.

Für diese Lösung ist vertikaler Druck, wie er bei Grundberührungen auftritt, ein Risiko, denn Rumpfschale und Rahmen mit Platte verformen sich unterschiedlich, was zu Delaminierungen führen kann, die einen allmählichen Festigkeitsverlust der Rumpf-Kielverbindung zur Folge haben.

Solche Schäden sind durch eine Sicht-



Am 16. Mai 2014 verlor die britische Yacht „Cheeki Rafiki“, eine Bénéteau First 40.7, auf dem Atlantik circa 1.000 Seemeilen östlich von Cape Cod den Kiel. Die vier Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Die Yacht hatte zuvor mehrere Grundberührungen gehabt. Quelle: MAIB, Report 08/2015

kontrolle nicht feststellbar. Es wird deshalb gesagt, im Rahmen der seemännischen Sorgfaltspflicht sei es geboten, nach einer Grundberührung die Yacht an Land zu nehmen und untersuchen zu lassen.

Läuft eine Yacht hart auf Grund, dann werden Eigner, die von der Schwachstelle wissen, vielleicht so verfahren. Die meisten Grundberührungen beim Fahrtsegeln sind aber ganz anders. Kein Segler wird auf den Gedanken kommen, dass sein Fahrzeug Schaden nehmen könnte, wenn er mit ihm in einem Tiden-

hafen am Kai trockenfällt. Das Trockenfallen ist in vielen Tidengewässern ein alltägliches Manöver – man denke nur an britische Häfen. Ein Fahrzeug, das das auf Dauer nicht aushält, mag für die Ostsee oder das Mittelmeer geeignet sein, ein Fahrtenschiff für die Nordsee ist es nicht. Fahrtensegler brauchen somit auch weiterhin eine Antwort auf die Frage, ob ein bestimmter Typ den Anforderungen des eigenen Fahrtgebiets entspricht. Erfahrene Segler werden sich die Antwort leichter geben können als Einsteiger, für die es herstellernerneutrale Beratungsmöglichkeiten geben sollte.

Erwünschte und unerwünschte Eigenschaften

Bei den erwünschten und unerwünschten Eigenschaften von Fahrtenyachten geht es zum einen um Aspekte der Seetüchtigkeit und zum anderen um solche der Seefreundlichkeit.

Auch wenn man die Seetüchtigkeit von Yachten mit dem CE-Zertifikat der Kategorie A unterstellt, sollte man sich Gedanken darüber machen, ob die heute vorherrschenden Rumpfformen für Yachten vorteilhaft sind und ob bestimmte Gestaltungsmerkmale zum Gebrauch auf See einladen. Dazu nur einige Stichpunkte:

Im Verlauf des letzten Jahrzehnts ist der Stabilitätsumfang neuer Konstruktionen immer kleiner geworden. Als Reaktion auf die Verluste beim Fastnet Race 1979, bei dem Boote an den Start gingen, deren Endstabilität bei nur 120° lag, wurden in den Folgejahren Boote mit einem größeren Stabilitätsumfang entworfen.

Inzwischen hat sich der Trend wieder umgekehrt. Der Bereich der negativen Stabilität ist bei vielen aktuellen Konstruktionen so groß, dass ein gekentertes Boot von einer großen Welle getroffen werden muss, um sich aus der umgekehrten Schwimmlage wieder aufzurichten. Das war schon immer ein Problem von primär formstabilen Konstruktionen. Auffällig ist aber, dass aktuelle Typen zum Teil so geringe Ballastanteile haben, dass sie noch vor 15 bis 20 Jahren als unseriös gegolten hätten.

Viele heute gebaute Yachten haben einen Tiefgang um 2 Meter oder mehr. Mit

ihnen ist es nicht möglich, einen beachtlichen Teil der beliebtesten Reviere zu bereisen. Das beginnt in der dänischen und endet in der pazifischen Südsee. Da sich die Meeresverhältnisse nicht mit den Moden des Yachtbaus ändern, gewähren Tiefgänge unter 1,8 Meter noch immer die größte Auswahl erreichbarer Ziele. Fahrtensegeln lebt auch davon, dass nicht nur wenige immergleiche Marinas und Häfen angelaufen werden können, sondern dass selbst nach Jahren in einem Seegebiet noch Neues entdeckt werden kann.

Um den Preis eines hohen Freibords und großer Breite bieten aktuell angebotene Boote ein großes Volumen, das bei Yachten um 40 Fuß für mehrere Kajüten und eine offene Gestaltung des Salons genutzt werden kann.



Ein hohes Freibord bringt in Verbindung mit dem kleinen Lateralplan jollenähnlicher Rümpfe jedoch viel Windanfälligkeit und große Abdrift mit sich. Dem wird durch effiziente Kielprofile entgegengewirkt. Macht die Yacht Fahrt durchs Wasser, sind in schneller Folge Kurskorrekturen nötig, da die Yacht auf wechselnde Anströmungen sofort reagiert.



Positiv formuliert, handelt es sich um ein „lebendiges“ Boot, bei dem Frau oder Mann am Ruder das Können zeigen kann. Skeptischer gesehen, handelt es sich um ein Fahrzeug, das keiner steilen Bahn folgt und dem Steuermann dauernd Arbeit bereitet. Das Verhalten moderner Yachten kann bei Wochenendtouren Spaß machen, bei längeren Seetörns zehrt es an den Kräften der Crew.

Der Innenausbau von Serienyachten ist leider bei vielen Booten dazu geeignet, Seglern bei rauherem Wetter das Leben an Bord zu verleiden. Man schaue sich auf Bootsmessen die ausgestellten Schiffe einmal daraufhin an, wie viele Griffrelings und Haltestangen in den offenen Salons zu finden sind und wo sie angebracht wurden.



Salon der Solaris 50

Foto: Solaris Yachts srl

Oder man überlege sich, was man an einem Salontisch ohne Schlingerleisten bei Seegang mit Tassen, Tellern und Bestecken anfängt; ebenso kann man den Smut um Auskunft bitten, wie er in der

Pantry (ebenfalls ohne Schlingerleisten) die Zutaten fürs Essen bündigt.

Das flache Unterwasserschiff moderner Yachten bewirkt, dass das Vorschiff nicht wie bei älteren Konstruktionen weich in die See einsetzt, sondern ungedämpft auf die Welle aufschlägt. Im Vorschiff selbst großer Yachten wären dort untergebrachte Crewmitglieder schon bei mäßig rauher See deshalb so großen Beschleunigungen mit abrupten Wechseln der Bewegungsrichtung ausgesetzt, dass dort keine Seekojen möglich sind. Da auch viele Salons ohne zum Schlafen geeignete Plätze gebaut werden, gibt es inzwischen 40 Fuß Yachten, deren einzige Seekojen in der Achterkajüte zu finden sind.

Bewertet man diese, durchaus verlängerbare Liste, so liegt die Vermutung nahe, dass Einsteiger in das Fahrtensegeln mit älteren Konstruktionen besser auf See herausfinden können, was ihnen Spaß macht, aber den im Vergleich kleineren Abstand der Crewmitglieder in Kauf zu nehmen haben. Komfort im Hafen oder ein auf See freundliches Schiff – was entspannender ist, muss jeder für sich entscheiden. Notwendig ist aber, dass Interessenten sich darüber kundig machen können, welche Eigenarten, Einschränkungen und Möglichkeiten unterschiedliche Yachten mitbringen. Hier ist Bedarf für Beratungsangebote, die Revieranforderungen und Yachteignung verbinden. Das ist eine Kenntnis, die früher quasi von selbst entstand, als der seglerische Nachwuchs im Verein heranwuchs, die aber heute nicht mehr angenommen werden kann.



Berufsschifffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot!

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



Termin 08. und 09. November 2019

Sport- und Berufsschifffahrt 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 Berufsschifffahrt 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 Feuerlöschen üben?

Wenn Sie jetzt insgeheim mindestens einmal „ja“ gedacht haben, dann sind Sie richtig beim Sicherheitstraining des KYCD im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine in Neustadt/Holstein am

22. und 23. November 2019.

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 Vor-

ankündigung 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.

Kostenbeitrag:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 345,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 395,-

Die Unterlagen zum Training können von der Geschäftsstelle angefordert oder auf den Internetseiten des KYCD heruntergeladen werden (www.kycd.de, Rubrik Lehrgänge).

Aus den Revieren:



Den Mittelmeer-Seglern wird es nicht verborgen geblieben sein, seit Mai 2019 gelten neue Verfahren, um mit dem Schiff nach und in Griechenland zu segeln. TEPAI, ePARAVOLO, DEKPA sind nur ein paar der Begriffe, die man bezüglich des neuen Systems zur Erhebung der Steuer als Skipper oder Skipperin kennen sollte. Unser Mitglied Herr Peter Schütt hat es ausprobiert, sich vor Ort durch die Prozeduren gekämpft und dem Club einen Erfahrungsbericht übermittelt – Danke dafür!

Die Theorie sagt, dass man vor Einreise die Steuer per Online-App (Das Smartphone mutiert also immer mehr zur Standardausrüstung an Bord) entrichtet, dann als nächstes bei der Hafenzentrale die Befahrungserlaubnis (DE.K.P.A.) beantragt und die Einreisegebühr bezahlt. Die DE.K.P.A. kostet EUR 50,00, es wird auch eine Einreisegebühr von EUR 15,00 erhoben. Klingt einfach. Nur: klappt das wirklich so?

Unser Mitglied Peter Schütt hat es probiert und berichtet.

„Ich kann sagen, dass es im Ganzen so abließ wie geplant, wie üblich mit kleinen

Hindernissen. Die Einreise nach Griechenland erfolgte, von Italien kommend, über die Insel Erikoussa, NW von Korfu.

Das Einreise-Dokument DE.K.P.A bekommt man aber nicht in jedem Hafen, wie oft geschrieben wird. Uns wurde Korfu Stadt (Kerkyra) als beste Adresse genannt. Um das DE.K.P.A. Dokument zu bekommen, musste ich mich erst durchfragen: Fündig wurde ich dann bei der Polizei im Gebäude „Port Authority“, westlich vom Fährterminal. Dort stellte man mir erstmal ein Dokument aus, um die 50,00 Euro Gebühr bezahlen zu können. Das geht bei Banken (nur vormittags) oder bei der Hauptpost (ganztägig). Also wieder eine Radtour fällig. Mit der Zahlungsquittung wieder zur Polizei, jegliches Dokument vorlegen wie: Bootsschein, Versicherung, Personaldokumente und natürlich die Tepas-Unterlagen, noch 15,00 Euro bezahlen und man bekommt ein 6-seitiges Dokument, 1 Jahr gültig (mit Spalten für die Verlängerung). Danach waren wir frei alle griechischen Gewässer zu befahren.“



Die Broschüre mit den Informationen zu TEPAI – der Gebühr für Freizeitboote – gibt es online unter:

https://www.aade.gr/dl_assets/etepai/etepai_e-brochure_de.pdf



Antifouling im Wassersport:

Was ist das Beste für Mensch, Umwelt und Ihr Boot?



Der Schutz des Bootsrumpfes vor Bewuchs ist ein wichtiges Thema für die Sportbootbesitzer. In der Regel werden hierzu Antifouling-Beschichtungen genutzt, die meist hochwirksame und giftige Biozide enthalten. Diese Biozide gelangen in die Umwelt und können die Ökosysteme schädigen. Es ist daher wichtig, sie so anzuwenden, dass Mensch und Umwelt möglichst wenig belastet werden, der Bootsrumpf dem Revier entsprechend aber trotzdem von Bewuchs möglichst freigehalten wird.

Das Umweltbundesamt hat in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für

Gewässerkunde, der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin und dem Bundesinstitut für Risikobewertung einen 60-seitigen Leitfaden sowie einen Prospekt als Kurzfassung daraus veröffentlicht.

Es soll mit diesem Leitfaden über das Thema Antifouling informiert und gleichzeitig praktische Tipps und Empfehlungen gegeben werden, wie Risiken für Mensch und Umwelt minimiert werden können. Der Leitfaden enthält zudem nützliche Informationen über die rechtlichen Rahmenbedingungen beim Umgang mit biozidhaltigen Antifouling-Produkten und stellt einige alternative Bewuchsschutzmethoden vor.

Der Leitfaden befasst sich mit dem Hintergrund der Thematik Antifouling, gibt Hinweise, wie ein geeignetes Antifouling-Produkt gewählt wird, was im Umgang mit biozidhaltigen Antifouling-Produkten beachtet werden muss und soll, und auf was bei der Reinigung



des Boots zu achten ist. Darüber hinaus widmen sich die Autoren den Antifouling-Wirkstoffen und Produkten, die erlaubt sind und zeigen biozidfreie Alternativen auf. Ein Kapitel widmet sich den biozidhaltigen Antifouling-Produkten, die in anderen europäischen Ländern erlaubt sind. Und es gibt Hinweise zu weiterführenden Informationen zum Thema Antifouling und Umwelt.



In der 8-seitigen Kurzfassung des Leitfadens „Antifouling im Wassersport“, der Broschüre „Antifouling im Wassersport: Leitlinien für eine gesundheits- und umweltverträgliche Verwendung“, wird

über die wichtigsten rechtsverbindlichen Vorschriften für einen gesundheits- und umweltbewussten Umgang mit biozidhaltigen Antifouling-Beschichtungen informiert.

Neben Hinweisen zur Reinigung des Bootsrumpfes werden Tipps gegeben, wie der Bewuchsschutz eines Bootes umweltverträglicher gestaltet werden kann.

Beide Publikationen können auf den Internetseiten des Umweltbundesamtes kostenlos heruntergeladen werden unter:

www.umweltbundesamt.de,
in der Rubrik Publikationen.

Um nicht alle Seiten durchblättern zu müssen, empfiehlt es sich, den Suchbegriff „Antifouling“ einzugeben.

Umfrage: **Der Welt-Seglerverband will es wissen**

Der World Sailing Trust als Organisation innerhalb des Welt-Seglerverbandes World Sailing bittet Seglerinnen aus aller Welt, an einer Umfrage zur Beteiligung von Frauen im Segelsport teilzunehmen.

Aus den Ergebnissen der Umfrage sollen die Trends im Segelsport herausgearbeitet, die Geschlechterunterschiede untersucht, aber auch die Vielfalt der Angebote und Möglichkeiten für Frauen im gesamten Segelsport gesteigert werden.

Die ersten Ergebnisse der Umfrage sollen bereits auf der Jahreskonferenz im Oktober 2019 den Teilnehmern, z.B. Klassenverbänden oder nationalen Verbänden und Behörden, vorgestellt werden. Die Ergebnisse sollen auch auf der Internetseite des World Sailing Trust (<https://worldsailingtrust.org>) veröffentlicht werden.

Der Link zur Online-Umfrage ist:

https://worldsailingtrust.fra1.qualtrics.com/jfe/form/SV_eeP5GGJ4T1flkFP

Lesestoff:

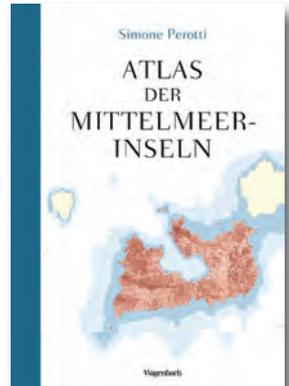
„Atlas der Mittelmeerinseln“

Ganz im Norden, im Schwarzen Meer gegenüber der Mündung des Dnepr die Insel Beresan. Ganz im Süden vor Alexandria die Nelson-Insel. Im Westen, in der Straße von Gibraltar die Isla de las Palomas und im Osten vor der levantinischen Küste Arwad. Dazwischen 38 weitere Inseln, verteilt über den ganzen Mittelmeerraum.

Der italienische Bestsellerautor, Essayist und Segler Simone Perotti stellt in seinem „Atlas der Mittelmeerinseln“ 42 mal knapp gefasst Gedanken, Eindrücke, kleine Geschichten und geschichtliche Stichworte vor. Vier Jahre war Perotti mit der 18 Meter langen Ketsch „Mediterranea“ unterwegs. Die Reise stand im Mittelpunkt seines in diesem Jahr endenden Progetto Mediterranea. Während des Vorhabens suchte er Hinweise zu einem Fragenkomplex, der ihn in seinen Büchern immer wieder aufs Neue beschäftigt. Was macht das länderübergreifend Mediterrane aus? Was ist das besondere, dank dessen man trotz aller Grenzen einer irgendwie gemeinsamen Kultur begegnet? Perotti versucht im „Atlas der Mittelmeerinseln“ keine tiefeschürfende Antwort zu geben, sondern locker formulierte Denkanstöße und miniaturhafte Verständnisschnipsel. Perotti stellt ohne große Erörterung seiner Absicht in Skizzen seine Auffassung dar. Das Mittelmeer, so hat er anderen Orts ausgeführt, sei ein Raum, in dem sich Menschen aus den anrainenden Ländern seit dem Altertum begegnen. Ihre vielfältigen, wechselseitigen Einflussnahmen ließen sich bis heute überall wiederfinden. Das Mittelmeer repräsentiert für ihn

menschliche Zusammenhänge, sie in der Vorstellung wachzuhalten, lohne sich.

Ein neues mediterranes Denken brauche zuallererst wieder eine mediterrane Narration. Zu ihr gehört der im „Atlas“ mehrmals vorkommende, sagenumwobene ottomanische Korsar Turgut Reis ebenso, wie ein Runenstein, mit dem ein Wikinger namens Grani die Erinnerung an seinen Gefährten Karl bewahren wollte. Perotti schreibt weder wissenschaftlich, noch journalistisch. Im Ergebnis entsteht aus seinen Texten zu den 42 Inseln eine literarische Melange aus Reiseerlebnissen, aus vergangenem und gegenwärtigem politischem Geschehen, aus Verweisen auf Mythen – Wollte Odysseus wirklich nach Hause? – und Geographie. In dem schön aufgemachten Buch regen neben dem Lesestoff (zur Navigation allerdings ungeeignete) Seekarten dazu an, den Bildern im Kopf freien Lauf zu lassen.



Simone Perotti,
„Atlas der Mittelmeerinseln“,
Übersetzt von Julika Brandestini.
Mit 42 Seekarten von Marco Zung.
Verlag Klaus Wagenbach, Berlin 2018
Halbleinen, Großformat, 144 Seiten
ISBN 978-3-8031-3673-2
34,00 Euro



KYCD-Praxisseminar Bootsmotoren

Funktion – Wartung – Reparatur



In diesem Praxisseminar wird sich intensiv in Theorie und Praxis mit dem Teil des Bootes beschäftigt, das maßgeblich für den Vortrieb verantwortlich ist, wenn z.B. bei Segelyachten der „Fremdantrieb“, der Wind, nicht da ist: dem Bootsmotor.

Ziel ist es, den Teilnehmern nicht nur die Technik, Mechanik und Elektrik eines Bootsmotors näher zu bringen – ob Innenborder oder Außenborder –, sondern vielmehr anzuleiten, beim praktischen Teil durch „selber schrauben“ die Fähigkeiten zu erlangen, kleine Reparaturen und Wartungsarbeiten selber durchführen zu können. Und, was ebenso wichtig wie das „selber schrauben“ ist, einschätzen zu können, was selber zu reparieren ist oder für welche Arbeiten der Fachmann benötigt wird.

Im theoretischen Teil werden alle wichtigen Punkte behandelt, um das komplexe System Bootsmotor in seiner Gesamtheit und den Komponenten zu verstehen: Ausführung (Innenborder, Außenborder, Verbrennungs- oder Elektromotor) und Aufbau des Bootsmotors und seiner Peripherie (Antriebsarten, Welle, Saildrive; Steuerung, Zahnriemen, Kette, Stößelstangen; Elektrik; Kraftstoffsystem; Kühlung; Schmierung; Getriebe/Kraftübertragung).

Der praktische Teil ist unterteilt in die Bereiche „Fehlersuche“ und „Wartung und Pflege“ – und hier

geht es dann auch um das „selber schrauben“.

Die Fehlersuche beginnt ganz klassisch mit der Frage, „warum das Teil nicht läuft“ und beinhaltet die Segmente Mechanik, Kraftstoffversorgung und Elektrik, einschließlich der entsprechenden Problemerkennung und -behandlung. Mit zu diesem Komplex gehören die Themen Überhitzung, Startprobleme, Undichtigkeiten, Laufunruhe und Alterungserscheinungen.

Im zweiten Teil geht es um die praktischen Arbeiten, auch hier hat das „selber schrauben“ einen hohen Stellenwert: Ventilspiel, Leitungen und Absperrhähne, Ölwechsel, Korrosionsschutz, Konservierung, Frostschutz – aber auch so spezielle Themen wie Impellerwechsel.

Für das 2. Halbjahr 2019 plant der KYCD noch weitere Praxisseminare. Die Termine werden jeweils frühzeitig auf den Internetseiten (www.kycd.de, Rubrik „Lehrgänge“) und im Magazin „segeln“ bekanntgegeben.

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



Foto: ENBW

Neues von der Windenergie

Der Bau von Offshore Windparks (OWP) ist in der Ostsee der wesentliche Faktor für die Verwandlung der freien Wasserflächen in eine maritime Industrielandschaft. Was vor Jahren zögerlich begann, erreichte inzwischen ein Ausmaß, das zum einen eine ökologische Beeinträchtigung der Meeresumwelt bewirkt, und das zum anderen aus weiten Seegebieten Fischerei und Schifffahrt verdrängt. Während sich die Großschifffahrt mehr und mehr in den schmalen Streifen der für sie ausgewiesenen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete konzentriert, wird es für die Sportschifffahrt in manchen Seegebieten allmählich schwieriger, vernünftige Kurse zu se-

geln. Das betrifft in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) vor allem die Routen aus dem Raum Rügen nach Bornholm und nach Schonen, bei denen man die unmittelbar an die von der BRD ausgewiesenen dänischen und schwedischen Flächen ja mitberücksichtigen muss. Die Behauptung gilt jedoch mindestens ebenso für die dänischen Bauvorhaben südlich der Insel Ærø, im Kleinen Belt nördlich der Insel Als und westlich von Helnæs, im Smaalandsfarvandet sowie südlich bzw. östlich der Inseln Møn und Falster. Besonders im Gebiet der letztgenannten Inseln wird sich der Abstand zur Großschifffahrt deutlich verringern.



Der Flächenentwicklungsplan

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat am 28. Juni 2019 auf Grundlage des Windenergie-auf-See-Gesetzes (WindSeeG) für die deutsche AWZ in Nord- und Ostsee den ersten Flächenentwicklungsplan (FEP) in seiner endgültigen Fassung bekannt gemacht. Der FEP ist der verbindliche Rahmen für den weiteren Bau der Windenergieanlagen (WEA) auf See. Die bisherigen Regelungen des Bundesfachplans Offshore und des Offshore-Netzentwicklungsplans laufen aus oder gehen in den FEP bis zum Jahr 2025 über.

Bis zum Jahr 2030 sollen in der deutschen AWZ 15 Gigawatt Strom erzeugt werden. Nimmt man an, dass dafür vor allem Windenergieanlagen der 6-Megawatt-Klasse, wie der von Siemens produzierte Typ SWT-6.0-154 eingesetzt würden, dann hieße das, dass in Nord- und Ostsee schließlich 2.500 Anlagen stünden. Eine jede von ihnen ein 180 Meter hoher Mast, an dessen Spitze sich ein Rotor mit 154 Metern Durchmesser dreht.

Der FEP ist das wesentliche Instrument für die Festlegung der Flächen, in denen besonders ab dem Jahr 2026 OWP gebaut werden und auch für deren Anschluss an das landseitige Stromnetz. Der FEP gibt standardisierte Technik- und Planungsgrundsätze vor und enthält die vorgeschriebene „Strategische Umweltprüfung“. Mit ihr sollen die möglichen Auswirkungen der Durchführung des Plans auf die Meeresumwelt festgestellt und bewertet werden.

Für die Errichtung von OWP wird ein abgestufter Planungs- und Ausschreibungsprozess eingeführt. Im ersten Schritt werden die Flächen für Windenergie auf See im Flächenentwicklungsplan räumlich festgelegt, und es wird zugleich der Zeitpunkt angegeben, ab dem sie zur Verfügung stehen. Als nächster Schritt erfolgt die Voruntersuchung der Flächen. Die Untersuchung der Eignung ist ein gesetzlicher Auftrag der Bundesnetzagentur (BNetzA). Mit einer Verwaltungsvereinbarung wurde von ihr das BSH mit der Durchführung beauftragt. Kommt die Prüfung zu einem positiven Ergebnis, so stellt das BSH die Eignung per Rechtsverordnung fest und schafft damit die Grundlage für das von der Bundesnetzagentur durchzuführende Ausschreibungsverfahren. In ihm wird die Fläche versteigert. Der Bieter, der den Zuschlag erhält, kann nach einem Zulassungsverfahren für sein konkretes Bauvorhaben auf der Fläche Windenergieanlagen errichten, er hat Anspruch auf die Marktprämie und ist berechtigt, die Anbindungskapazität der Stromleitung zum Land zu nutzen.

Ab dem Jahr 2021 soll die BNetzA jährlich zum 1. September Flächen für die Erzeugung von 700 bis 900 Megawatt anbieten.

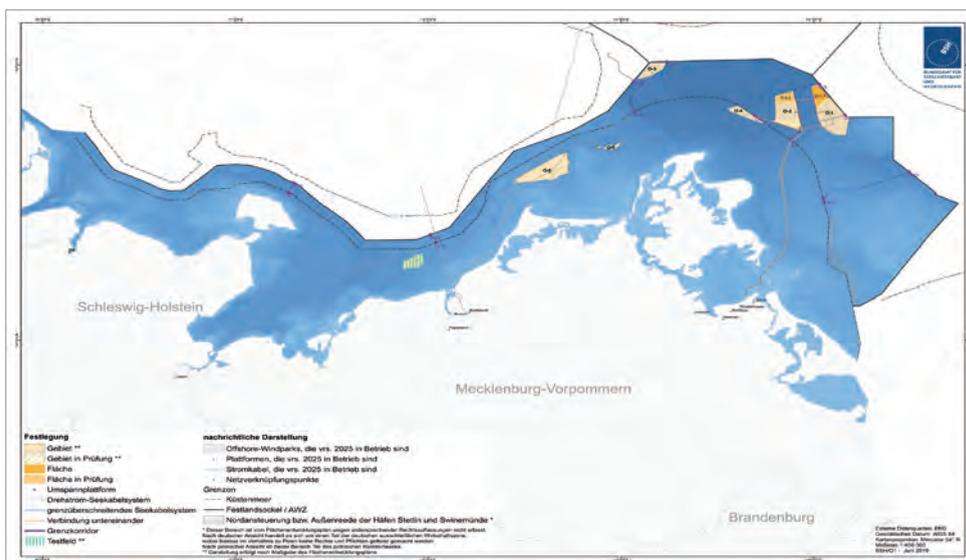
Zum Anwendungsbereich des FEP gehört neben der deutschen AWZ auf Grund einer Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Mecklenburg-Vorpommern auch die Fachplanung für OWP in dessen Küstenmeer. Die Flächenausweisungen erfolgten in diesem Bundesland im Landes-

raumentwicklungsplan (vgl. Berichterstattung und Stellungnahme des KYCD aus dem Jahr 2015).

Die hier wiedergegebene Karte vermittelt nur einen unvollständigen Eindruck der Flächennutzung, weil die Flächen für OWP in unseren Nachbarländern Dänemark und Schweden nicht dargestellt sind und auch das schleswig-holsteinische Küstenmeer („Beta Baltic“) nicht berücksichtigt ist. Im mecklenburg-vorpommerschen Küstenmeer bestehen außerdem Flächen für künftige OWP-Planungen, die im jetzigen FEP nicht berücksichtigt werden, aber für künftige Fortschreibungen vorhanden sind.

Nach den Berechnungen des BSH besteht für die in der Abbildung bezeichneten Gebiete in der AWZ der folgende Flächenbedarf:

- O1 „Westlich Adlergrund“ circa 134 km². Das Gebiet soll bis 2025 teilweise bebaut sein.
- O2 „ArkonaSee“ circa 131 km². Das Gebiet soll ebenfalls bis 2025 teilweise bebaut sein.
- O3 „Kriegers Flak“ circa 30 km². Das Gebiet ist vollständig bebaut. Gegenüber dem Bundesfachplan Offshore wurde es auf den in Betrieb befindlichen OWP verkleinert.



Flächenentwicklungsplan der AWZ und des Küstenmeeres M-V der Ostsee 2019
Quelle: BSH



Die weiteren in der Karte eingezeichneten Flächen liegen im Küstenmeer des Landes Mecklenburg-Vorpommern und umfassen zusammen eine Fläche von circa 170 km² für den Produktionseinsatz sowie ein Testfeld von 40 km² für Pilotwindenergieanlagen.

Nach dem heutigen Bebauungs- und Planungsstand sind somit im FEP 505 Km² der Ostsee für die Errichtung von WEA, Konverterplattformen etc. bestimmt. Zum Vergleich: Das kleinste Bundesland, die Freie Hansestadt Bremen, hat lediglich eine Fläche von 420 km².

Die Befahrensregelungen

Für den Fahrtenwassersport ist nicht nur von Interesse, wo überall WEA errichtet werden, sondern ebenso, welche Befahrensregelungen in ihnen gelten. Im FEP wird zunächst ausgeführt: „Durch die Errichtung und den Betrieb von Windenergieanlagen auf See, Plattformen und Seekabeln darf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt werden.“ Dann heißt es weiter: „Zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt, aber auch zur Integrität der Anlagen, werden nach § 53 WindSeeG – insbesondere bei angrenzenden Vorrang- bzw. Vorbehaltsgebieten für die Schifffahrt – um die Anlagen Sicherheitszonen eingerichtet, in der Regel 500 m um die Windenergieanlage bzw. Plattform. Innerhalb der festgelegten Gebiete ist die Sicherheitszone so

festzulegen, dass diese zusammenhängend ist und Lücken vermieden werden.

Die Sicherheitszone ist außerhalb der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Schifffahrt (Raumordnungsplan AWZ Ost- bzw. Nordsee) einzurichten. Die Sicherheitszone bewirkt einerseits, dass in diesen Bereichen gewerbliche Schifffahrt nicht stattfindet und andererseits eine ordnungsgemäße und nach den Regeln der guten Seemannschaft betriebene Schifffahrt auch weiterhin generell gefahrlos möglich ist.“¹ Offensichtlich wurde hier nur an die Großschifffahrt gedacht, denn in den Vorranggebieten für die Schifffahrt verlaufen die Verkehrstrennungsgebiete und betonten Wege, aus denen sich Yachten vernünftigerweise heraushalten. Gerade um das Gefahrenpotential durcheinanderlaufender Groß- und Kleinschifffahrt nicht zum Tragen kommen zu lassen, ist es ja erforderlich, dass für Yachten ausreichende Wasserflächen außerhalb der Schifffahrtswege vorhanden sind. Dazu gehören unter Umständen auch die OWP-Flächen.

Das Befahren einer Sicherheitszone ist gemäß § 7 Abs. 2 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (VO-KVR) grundsätzlich (und nicht nur der gewerblich betriebenen Schifffahrt) untersagt. Das unbefugte Befahren der Sicherheitszone stellt nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 VO-KVR eine Ordnungswidrigkeit dar.

¹ Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Flächenentwicklungsplan 2019 für die deutsche Nord- und Ostsee, Hamburg 28. Juni 2019, Hamburg und Rostock 2019, S. 36.

Von dem Befahrensverbot sind Fahrzeuge ausgenommen, „die für die Versorgung der Anlagen oder Vorrichtungen eingesetzt“ sind und weiterhin Fahrzeuge unter 24 Meter Länge oder andere, die vom Befahrensverbot befreit sind (§ 7 Abs. 2 VO-KVR). Eine solche Befreiung kann die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) durch Allgemeinverfügung oder im Einzelfall regeln. Befreiungen vom Befahrensverbot können Auflagen oder Bedingungen enthalten (§ 7 Abs. 3 VO-KVR).

Eine Aufstellung aller deutschen Windparks, für die Sicherheitszonen und Befahrensregeln erlassen wurden, hat das BSH in den Nachrichten für Seefahrer Heft 01/2019 – Jährliche Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer, Nr. 8.6 veröffentlicht.

Zurzeit sind für deutsche OWP mehrere Allgemeinverfügungen in Kraft, die eine eingeschränkte Befahrung zulassen. In der Nordsee gilt für „Butendiek“, „Dan Tysk“ und „Global Tech I“, in der Ostsee für „Baltic 2“ für Fahrzeuge unter 24 Meter Länge:

– Das Befahren der Sicherheitszone ist zulässig, wenn es ausschließlich zum Zweck einer direkten Durchfahrt erfolgt.

– Das Befahren der Sicherheitszone ist nicht gestattet

- bei Sichtweiten unter 1000 m,
- bei Dunkelheit,
- bei Windstärken von 6 Bft. und mehr.

– Das Ankern im Windpark sowie Anlegen und Festmachen an Anlagen des

OWP, schwimmenden Einrichtungen oder Tonnen ist nicht gestattet.

– Der Einsatz von Grund-, Schlepp- und Treibnetzen oder ähnlichen Fischereigeräten innerhalb der Sicherheitszone ist untersagt.

Eine abweichende, Regelung besteht seit 2014 für den Windpark „Baltic 1“. Sie ist wenigstens hinsichtlich der zulässigen Höchstwindstärke und der Mindestsichtweite praxistauglicher, aber auch sie ist nicht in allem zufriedenstellend. Für Fahrzeuge unter 24 Meter Länge gilt dort:

– Das Befahren hat unter besonderer Beachtung der Regeln einer guten Seemannschaft und mit entsprechender Sorgfalt zu erfolgen.

– Das Befahren ist nur bei einer Sichtweite größer als 500 Meter und bis zu einer Windstärke von 8 Bft. gestattet.

– Der Einsatz von Grund-, Schlepp- und Treibnetzen oder ähnlichen Fischereigeräten innerhalb der Sicherheitszone ist untersagt.

– Das Ankern im Windpark sowie Anlegen und Festmachen an Anlagen des OWP ist nicht gestattet.

Der FEP ist im Internet des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (www.bsh.de) in der Rubrik „Themen“ – „Offshore“ – „Öffentliche Bekanntmachungen“ einzusehen und herunterzuladen.



Wir brauchen neue Mitglieder!

Ganz gleich, ob Sie während eines Sicherheitstrainings das richtige Verhalten im Notfall üben, sich mit der medizinischen Versorgung an Bord vertraut machen, im Schiffsführungssimulator auf der Brücke eines Frachters die Perspektive des Kapitäns einnehmen oder als „Schrauber“ am Bootsmotor neue Erkenntnisse zur Selbsthilfe gewinnen konnten, am Ende eines jeden KYCD-Seminars oder Trainings haben Sie immer Erfahrungen hinzugewonnen, dank der Sie sicherer auf dem Wasser unterwegs sind.

Ganz gleich, ob es um Befähigungsnachweise geht, um die Verhinderung von überbordender Bürokratie oder um den Erhalt unserer Reviere für den Wassersport, der KYCD setzt sich als Interessenvertretung zuverlässig für Sie als Fahrtenwassersportler ein.

Damit das alles auch in Zukunft so bleibt, muss der KYCD nicht nur so groß bleiben wie er heute ist, sondern er muss sich dem so viel zitierten demographischen Wandel entgegenstemmen und wachsen.

Keiner kennt die Tätigkeiten und Fähigkeiten unseres Clubs und die Vorteile einer Mitgliedschaft besser als unsere Mitglieder. Deshalb überzeugen Sie Stegnachbarn, Freunde und Bekannte vom KYCD.

***Werben Sie neue Mitglieder,
damit wir auch in Zukunft noch eine
hörbare Stimme in der Welt
des Wassersports haben.***

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.

Anmeldung zur Mitgliedschaft

Name Vorname

Hinweise zum Datenschutz des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. (KYCD)

Der KYCD speichert die in diesem Mitgliedsantrag gemachten personenbezogenen Daten in einer verschlüsselten und passwortgeschützten Datenbank, zu der nur einzeln berechnigte Personen aus Vorstand, Geschäftsstelle und IT-Administration Zugang haben.

Die Daten werden zur Mitgliederverwaltung eingesetzt. Hierzu gehören das Rechnungs- und Mahnwesen, die Lohn- und Finanzbuchhaltung, der Zahlungsverkehr, der allgemeine, dem Vereinszweck dienende Schriftverkehr, der Versand der Zeitschrift „segeln“ und des Club-Magazins.

Alle im Zusammenhang mit der Mitgliederverwaltung anfallenden Tätigkeiten erfolgen in Eigenregie durch Vorstandsmitglieder oder Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle sowie über externe Dienstleister auf Grundlage der gesetzlich vorgeschriebenen Datenschutzvereinbarungen.

Alle Daten werden unbegrenzt für die Dauer der Mitgliedschaft und darüber hinaus entsprechend der gesetzlichen Aufbewahrungsfristen gespeichert oder archiviert, z.B. Schriftverkehr zum Geschäftsvorgang: 6 Jahre, Buchungsbelege und Rechnungen: 10 Jahre.

Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung der personenbezogenen Daten erfolgt auf freiwilliger Basis. Auf Antrag hat ein Mitglied (Anmelder/Anmelderin) das unentgeltliche Recht, eine Auskunft zu den über das Mitglied beim KYCD gespeicherten personenbezogenen Daten zu erhalten. Das Mitglied hat zudem das Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung der Daten, sofern gesetzliche Vorgaben (z.B. gesetzliche Aufbewahrungsfristen) dem nicht entgegenstehen.

Das Einverständnis kann ohne nachteilige Folgen verweigert bzw. jederzeit mit Wirkung für die Zukunft widerrufen werden. Die Widerrufserklärung ist schriftlich per Briefpost zu richten an: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. - Neumühlen 21 - 22763 Hamburg.

Einwilligungserklärung des Antragstellers / der Antragstellerin:

Ich willige ein, dass der Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. meine personenbezogenen Daten gemäß den vorgenannten Erklärungen und unter Beachtung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) speichern und verwenden darf.

Ort, Datum

Unterschrift

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.
Neumühlen 21 - 22763 Hamburg - Telefon 040 741 341 00 - Fax 040 741 341 01
E-Mail: info@kycd.de - Internet: www.kycd.de



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)	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

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

29,80 € Anzahl

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.

Vorname, Name _____ Mitgliedsnummer _____

Straße, Hausnummer _____

PLZ, Ort _____ Unterschrift _____

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



- 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

Datenschutz

Der KYCD speichert die in dieser Bestellung gemachten personenbezogenen Daten entsprechend der gesetzlichen Aufbewahrungsfristen. Die Daten werden unbeteiligten Dritten nicht zugänglich gemacht. Die Daten werden zur Bearbeitung der Bestellung eingesetzt. Hierzu gehören das Rechnungs- und Mahnwesen, die Lohn- und Finanzbuchhaltung, der Zahlungsverkehr, der allgemeine, dem Anlass dienende Schriftverkehr und der Versand. Alle im Zusammenhang mit dieser Bestellung anfallenden Tätigkeiten erfolgen auf Grundlage der gesetzlich vorgeschriebenen Datenschutzverordnung. Auf Antrag hat jeder Besteller/jede Bestellerin das unentgeltliche Recht, eine Auskunft zu den über ihn beim KYCD gespeicherten personenbezogenen Daten zu erhalten. Er/Sie hat zudem das Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung der Daten, sofern gesetzliche Vorgaben (z.B. gesetzliche Aufbewahrungsfristen) dem nicht entgegenstehen. Mit Absenden der Bestellung an den KYCD willigt der Besteller/die Bestellerin ein, dass der KYCD die personenbezogenen Daten gemäß den vorgenannten Erklärungen (weitere Info zum Datenschutz im Internet des KYCD in der Rubrik „Club“ oder auf Anfrage in der Geschäftsstelle des KYCD) und unter Beachtung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) speichern und verwenden darf.

Widerrufsbelehrung

Der Besteller/die Bestellerin hat das Recht diese Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen zu widerrufen. Die Widerrufsfrist beginnt an dem Tag an dem die Ware (auch von Bevollmächtigten) entgegengenommen worden ist. Der Widerruf hat schriftlich mit Briefpost oder Fax per Adresse des KYCD e.V. zu erfolgen. Die Ware ist unbeschädigt und original verpackt an den KYCD zurückzusenden. Der Kaufpreis, einschl. der Versandkosten, werden binnen 14 Tage nach Erhalt der Ware vom KYCD erstattet – bitte im Widerrufsschreiben die Bankverbindung angeben. Weitere Info (AGB) Datenschutz im Internet des KYCD in der Rubrik „Club“ oder auf Anfrage in der Geschäftsstelle des KYCD.

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. – Neumühlen 21 – 22763 Hamburg – Fax 040 741 341 03





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

2. Tag

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

Für das 2. Halbjahr 2019 plant der KYCD noch weitere Medizin-Seminare. Die Termine werden jeweils frühzeitig auf den Internetseiten (www.kycd.de, Rubrik „Lehrgänge“) und im Magazin „segeln“ bekanntgegeben.

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.



Spende und werde ein Teil von uns.
[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)

OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und
Geschichten von der rauen See erleben:

    [#teamseenotretter](https://www.instagram.com/teamseenotretter)



Spendenfinanziert