

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Club-Magazin 4/2021

Leinen los!



www.bebsegeln.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



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

PROYACHT

THE YACHTING COMPANY

Praxiserprobtes Zubehör

LED-Handfackel rot
Antifouling mit Ultraschall
Sturmfock um die Rollgenau

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



Inhalt

Editorial	Seite 4
Bericht über die Mitgliederversammlung 2021	Seite 5
Nachruf Hans-Peter Baum	Seite 12
Der Tunnelbau im Fehmarnbelt	Seite 13
Mikroplastik vor Spitzbergen	Seite 18
Buchtipp: Reeds Nautical Almanac 2022	Seite 19
Kunststoffmüll im Mittelmeer	Seite 20
KYCD - Onlinekurs: Segeln im Gezeitenstrom	Seite 22
Abschlussbericht zum Bewuchs an Sportbooten veröffentlicht	Seite 23
Designidee: Auto trifft Boot	Seite 26
Kalender der DGzRS: „ ... wir kommen 2022“	Seite 27
Buchtipp: Das große Leuchtturm-Lesebuch	Seite 28
Impressum	Seite 28
Zahlung der Mitgliedsbeiträge 2022	Seite 29
SEPA - Lastschriftmandat	Seite 31
Der KYCD - Shop	Seite 33

Titelfoto: Privat



Foto: Privat

„Augen auf im Straßenverkehr ...“



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

an dieser Stelle kein Jahresrückblick. Jeder von uns weiß, wie die Corona-Seuche auch im zweiten Jahr den Wassersport beeinträchtigte. Der KYCD blickt nun lieber nach vorn, der Vorstand arbeitet daran, das Spektrum der Aktivitäten wieder auszuweiten. Wir hoffen, nach allen erforderlich gewesenem Absagen, im vor uns liegenden dritten Coronajahr Seminare, Workshops und Trainings unter Beachtung der gebotenen Schutzmaßnahmen endlich wieder als Präsenzveranstaltungen anbieten zu können. Und wir werden die virtuellen Vermittlungsformen ausbauen. Mit dem Seminar „Segeln im Gezeitenstrom“ gelang ein Anfang, der eine gute Resonanz bei Seglern und Motorbootfahrern findet. Im November diesen und im Februar des kommenden Jahres führen wir das Seminar deshalb gleich zweimal durch. Seien Sie auf neue Themen gespannt, die wir 2022 im Club-Magazin vorstellen werden.

Damit der Club auf allen Arbeitsfeldern eine wirksame Aktivität entfalten kann, bedarf es materieller Mittel. Der Bericht über die letzte Mitgliederversammlung des KYCD zeigt allen Mitgliedern, die nicht dabei waren, dass diese Mittel vorhanden sind. Der Club ist nach wie vor gut aufgestellt; er verdankt das Ihnen, seinen Mitgliedern. Ihre beständige Unterstützung ist die wesentliche Voraussetzung dafür, dass der KYCD – anders als manch ein anderer Verein – auch in dieser Zeit nicht in Bedrängnis geraten ist. Diese Feststellung verbindet sich mit einer Bitte: Sorgen Sie dafür, dass das so bleibt. Wir brauchen neue Mitglieder! Sie kennen die Aktivitäten unseres Clubs und die Vorteile einer Mitgliedschaft am besten. Werben Sie bitte in diesem Winter neue Mitglieder, damit die Fahrtenwassersportler auch in Zukunft eine hörbare Stimme in der Welt des Wassersports haben.

Das „Wassertourismuskonzept“ der Bundesregierung und das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ sind etwas in den Hintergrund gerückt. Andere Entwicklungen erfordern aktuell bei der Interessenvertretung unsere hörbare Positionierung. Es sind vor allem der „Masterplan Freizeitschiffahrt“ des Bundesverkehrsministeriums und die ebenfalls aus diesem Ministerium stammenden Verbote für das Befahren des Wattenmeers. Auf den folgenden Seiten reißen wir zwei genauso aktuelle Themen kurz an. Die Stichworte sind zum einen die feste Fehmarnbelt-Querung und zum anderen die ungebrochene Verdeckung unseres Elements, des Wassers.

Während das Boot hoch und trocken steht, wünsche ich Ihnen viel Vorfreude auf das Wassersportjahr 2022, damit die Winterarbeiten umso leichter von der Hand gehen.

Mast- und Schotbruch

Ihr

Bernhard Gierds

Bericht über die Mitgliederversammlung 2021



Nachdem schon im vorigen Jahr die Mitgliederversammlung unseres Clubs wegen der Corona-Seuche nicht vor dem Herbst stattfinden konnte, trafen sich die Mitglieder auch im Jahr 2021 erst im September und nicht in den ersten vier Monaten des Jahres. Nach der Satzung des KYCD ist die Durchführung der Mitgliederversammlung im ersten Drittel des Jahres zwar der Regelfall, aber sie lässt Ausnahmen zu, wenn es erforderlich ist.

Zur Versammlung am Tag vor der Bundestagswahl war im Juli in den „Offiziellen Mitteilungen“ des Clubs in Heft 8 der „segeln“ und auf unseren Internetseiten eingeladen worden. Wie schon im Vorjahr, konnten auch 2021 keine Gäste teilnehmen, es waren allein Mitglieder zugelassen.

Die Tagesordnung der Versammlung spiegelte wider, dass die Aktivitäten des KYCD nach Maßgabe der Corona-Verordnungen nach wie vor auf Spar-

flamme verlaufen. Veranstaltungen wie die Sicherheitstrainings im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine im holsteinischen Neustadt oder die bordmedizinischen Intensivtrainings lassen sich noch nicht wieder durchführen. Veranstaltungen, bei denen die Teilnehmer eng zusammenarbeiten und Körperkontakt haben, sind nach wie vor konträr zu jedem Verhalten, das zur Vermeidung einer Infektion sinnvoll ist. So waren also keine Berichte über ein umfangreiches Tätigkeitsspektrum vorgesehen, wie es in früheren Jahren üblich war, sondern lediglich das Nötigste.

Die Tagesordnung führte die Jahresberichte des Vorstands auf und anschließend den Finanzbericht für das Jahr 2020. Das Ergebnis der Kassenprüfung sollte vorgetragen und über die Entlastung des Vorstands abgestimmt werden. Fünfter Punkt der Tagesordnung war dann die Vorstellung des Haushaltsplans für das laufende Jahr und die Beschlussfassung über ihn. Ein weiterer



Beschluss sollte nach Erörterung über die mittelfristige Finanzplanung gefasst werden und schließlich standen noch die Punkte „Höhe der Mitgliedsbeiträge“, „Anträge“, und „Ort der Mitgliederversammlung 2022“ an.

Die Tagesordnung enthielt somit nicht mehr als das Pflichtprogramm und dieses sowie die von Corona bedingten Verhaltensregeln führten vermutlich dazu, dass mehr Mitglieder unseres Clubs der Versammlung fernblieben als sonst. Es ist immer nur ein Bruchteil aller Mitglieder, der zu der jährlichen Versammlung anreist. Lediglich in den frühen Jahren des Clubs, als die Turbulenzen seiner Gründung noch spürbar waren, wurden manchmal größere Säle gebraucht. Auch Preisverleihungen und bunte Beiprogramme lockten immer wieder den einen oder anderen an. Die Routine reiner Arbeitssitzungen war hingegen noch nie besonders attraktiv. Die hinter uns liegende Mitgliederversammlung blieb allerdings so schwach besucht, wie noch keine zuvor.

Nach der Eröffnung begann die Versammlung mit dem Bericht des Vorsitzenden über das Geschäftsjahr 2020 und den bisherigen Verlauf des Jahres 2021. In Anbetracht des späten Termins hatte sich Bernhard Gierds, wie alle anderen Vortragenden auch, entschlossen, nicht nur über das Vorjahr zu berichten, sondern auch die in den ersten Monaten dieses Jahres folgende Entwicklung des Clubs darzustellen. Der Bericht des Vorsitzenden enthielt drei Kernaussagen:

Erstens. Im zweiten Jahr der Corona-Seuche werden die Auswirkungen auf den KYCD spürbar. Die öffentlich wirksamen Aktivitäten blieben fast gänzlich eingestellt.

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

CORONA – Plus und Minus Update

- Die öffentlich wirksamen Aktivitäten wurden fast gänzlich eingestellt. Die Auswirkungen zeigen sich: Längerfristige Projekte stocken.
- Die Mitgliedschaft bleibt stabil.
- Die finanzielle Konsolidierung geschieht schneller.

Zweitens. Die Mitgliedschaft des KYCD bleibt stabil. Es gibt bei uns nicht die seuchenbedingten Einbrüche, über die andere Vereine klagen.

Drittens. Nachdem in den zurückliegenden Jahren Vermögen des Clubs für die Durchführung bestimmter Projekte eingesetzt wurde, zum Beispiel in der Nachwuchsförderung und in der Interessenvertretung zur Erhaltung der Reviere, geschieht seine Auffüllung schneller als vorgesehen.

Ad eins,
Auswirkungen der Corona-Seuche:

Die letzten Ausbildungsveranstaltungen – zwei Motorkunde-Seminare – fanden im Februar 2020 statt. Damit ist ein Arbeitsfeld gut eineinhalb Jahre unbestellt geblieben, das in der



Nicht allein das Ausbildungsprogramm geriet ins Stocken. Die praktischen Aktivitäten zur Jugend- und Nachwuchsförderung konnten ebenfalls noch nicht wieder aufgenommen werden. Wir hoffen, 2022 einen Neuanfang machen zu können. Nach ihrer langen Unterbrechung wird es dazu freilich eines kräftigen Impulses bedürfen. In die inhaltliche Ausrichtung der weiteren Aktivitäten zur Nachwuchsförderung werden die Ergebnisse

Vergangenheit bei einem breiten Publikum viel zur Präsenz des KYCD beitrug. Sobald absehbar ist, wann die Durchführung unserer Workshops, Trainings und Seminare wieder möglich sein wird, müssen wir unser Angebot intensiv propagieren, um zu zeigen, dass der KYCD wieder für alle Fahrtenwassersportler da ist. Die direkte Ansprache verschiedener Zielgruppen wird vorbereitet.



Der erste Schritt der Rückkehr wird allerdings keine Präsenzveranstaltung sein, sondern das von vornherein als virtuelles Angebot geplante Seminar „Segeln im Gezeitenstrom“.

Der in unseren Publikationen schon mehrmals vorgestellte Lehrgang zur Tidenkunde wurde gut angenommen. Der Kurs im November ist bereits ausgebucht, so dass es bereits am 05. und 06. Februar 2022 den nächsten geben wird. Der neu konzipierte Kurs geht auf Anregungen aus der Mitgliederversammlung 2020 zurück.

einer von unserem Mitarbeiter Nick Nagel durchgeführten Situationsanalyse eingehen. Aus ihr wird deutlich, dass der KYCD wegen fehlender Ressourcen kaum in der Lage sein wird, Angebote für Jugendliche zu gestalten, die nicht bereits eine Bindung an einen Verein haben. Jugendlichen mit einer solchen Bindung (und ihre Vereine) greifen Angebote des KYCD zwar als Unterstützung ihrer eigenen Aktivitäten auf, unterstützen dann aber im Gegenzug nicht ihrerseits die Entwicklung des KYCD.



Auch im Bereich der Interessenvertretung verlief nicht alles wunschgemäß: Im Zusammenhang mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ und dem „Wassertourismuskonzept“ der Bundesregierung konnte eine Arbeitstagung, die mit externer Beteiligung für den Bereich der norddeutschen Tidengewässer beabsichtigt war, nicht weiterverfolgt werden. In Anknüpfung an das Projekt „Unseren Revieren eine Chance“ wollten wir uns abschließend noch einmal mit den insgesamt geringen wassersportlichen und -touristischen Entwicklungsmöglichkeiten der Tidengewässer befassen. Dabei sollte aber auch der positive Aspekt zum Tragen kommen, der durch die Einbeziehung der Tidengewässer in die Gebietskulisse des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ gegeben ist. Vereine und andere Organisationen können sich in diesem Rahmen um Fördermittel für die ökologische Entwicklung ihrer Flächen bemühen. Es besteht damit die Chance, mit nachhaltigen Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässerqualität zugleich die eigene Bestandssicherung zu fördern.

Im Februar 2022 wird das Projekt „Aquatag“ des Berliner Leibniz-Instituts für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB) enden. Der KYCD war als externer Partner seit der Definitionsphase im Jahr 2018 an dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Projekt beteiligt. Ziel des Projektes ist, eintägige Freizeitaktivitäten an Bin-



nengewässern hinsichtlich Dynamik, ökologischen Auswirkungen und sozialer Bedeutung zu untersuchen sowie Ansätze für ein nachhaltiges Management zu formulieren. Zu den wesentlichen Annahmen des Projekts gehört, dass die Nutzungsqualität und die ökologische Qualität eines Gewässers über die Schnittstelle „Ökologische und soziale Tragfähigkeit“ erfasst werden können. Als Grundlage wäre dafür eine zeitliche und räumliche Erfassung der verschiedenen Nutzungen nötig. Eine solche gibt es in Deutschland jedoch nicht. Im Projekt „Aquatag“ sollten für Modellregionen Nutzungen, Effekte und Präferenzen verschiedener Nutzergruppen quantifiziert werden, um dann neue Managementansätze abzuleiten. Obwohl der KYCD seinen Schwerpunkt nicht im Binnenbereich hat, war dieses Projekt für uns recht förderlich. Der KYCD vertritt schon lange die Position, dass die Schaffung naturnaher Gewässer und die Nutzung durch die Sportschifffahrt kein Widerspruch ist, sondern dass eine integrative Entwicklung gelingen kann, in der

die verschiedenen Nutzungsarten ausbalanciert werden. In der Vergangenheit befassten wir uns deshalb vorwiegend mit ingenieur-ökologischen Gesichtspunkten für ein integriertes Gewässermanagement. Im Projekt „Aquatag“ lag das Augenmerk nun viel stärker auf sozial-ökologischen Fragestellungen. Der hier entwickelte methodische Ansatz ist für den KYCD nützlich, weil mit ihm unser argumentatives Instrumentarium in den Auseinandersetzungen um umweltverträglichen Wassersport erweitert wird. Corona hatte leider zwei Auswirkungen auf das Projekt. Zum einen nahm der Austausch zwischen den Beteiligten deutlich ab, seit die Arbeitstreffen in Berlin unterblieben. Darunter litt die Möglichkeit, die Methodendiskussion im Fortgang der Untersuchungen in den Modellregionen fortzuführen. Zum anderen blieb der Beitrag des KYCD kleiner als beabsichtigt. Wegen der aus den Corona-Verordnungen resultierenden Einschränkungen für die Nutzung von Segel- und Motoryachten, konnten wir nicht mit empirischen Vergleichsdaten aus See- und Tidenrevieren zur Abrundung der Analyse der Modellregionen so beitragen, wie wir es gern getan hätten.

Hinsichtlich der Interessenvertretung ging Bernhard Gierds noch auf einen allgemeinen Gesichtspunkt ein. Schon während der ganzen Legislaturperiode legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine abnehmende Bereitschaft an den Tag, im Vorfeld von Entscheidungen die betroffenen Kreise breit zu beteili-

gen. Die „Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien“ (GGO) sieht in § 47 die Beteiligung von Ländern, kommunalen Spitzenverbänden, Fachkreisen und Verbänden vor. Die Tendenz, den Kreis der Beteiligten zu verkleinern, scheint durch die Corona-Bedingungen erleichtert zu werden. Wie andere betroffene Organisationen, so muss auch der KYCD nachdrücklich einfordern, weiterhin einbezogen zu werden. Es droht gegenwärtig, bei der Vertretung der Interessen des Fahrtenwassersports Terrain zu verlieren.

Ad zwei,
Mitgliederentwicklung

Die Entwicklung der Mitgliedschaft entspricht dem zuletzt 2019 prognostizierten Verlauf. Einflüsse der Corona-Seuche können wir nicht feststellen. Der KYCD unterscheidet sich damit von manchen anderen Vereinen – auch aus dem Wassersportbereich –, die inzwischen einen bedenklichen Mitgliederverlust haben. Nach der demographisch bedingten Verkleinerung stabilisiert





sich die Zahl unserer Mitglieder allmählich. Die Anzahl der Eintritte steigt zurzeit. Wir können vor allem neue Mitglieder aus der Altersgruppe der 45- bis 55jährigen im Club begrüßen. Der positiven Wirkung der Eintritte steht jedoch entgegen, dass im Jahr 2020 eine bestimmte Gruppe von Mitgliedern aus dem Verein ausschied. Die beiden zurückliegenden Mitgliederversammlungen hatten darauf gedrungen, dass der Vorstand die Höhe der mitgeschleppten Beitragsforderungen erheblich reduzieren möge. Der Vorstand ist dem gefolgt und hat die Zahlung ausstehender Beiträge mit Nachdruck geltend gemacht.

Das führte sowohl zu Austritten als vor allem auch zur Streichung von Mitgliedern mit langanhaltenden Zahlungsstörungen.

Aus dem Kreis der Teilnehmer wurde vorgeschlagen, die geographische Verteilung der Mitgliedschaft darzustellen, die von ihr genutzten Revierre zu erfassen und die Anteile von Eignern, Charterern und Mitfahrern an der Gesamtzahl der Mitglieder festzustellen. Der Vorstand greift den Vorschlag auf und wird zur Aktualisierung und Ergänzung der vorliegenden Daten eine Umfrage per E-Mail und im Club-Magazin durchführen.



Hans-Peter Baum
1937 – 2021

Am 20. September starb unser früherer Vorsitzender Hans-Peter Baum zu Hause in Hamburg.

Von 2003 bis 2011 engagierte er sich als Vorsitzender des Kreuzer Yacht Club Deutschland für seinen Verein und die Fahrtenwassersportler. Der Verein, im Jahr 1998 gegründet, war noch nicht aus allen Turbulenzen der Trennung vom DSV heraus, als Hans-Peter Baum, damals gerade Wettfahrtleiter der DaimlerChrysler North Atlantic Challenge, im Frühjahr 2003 die Nachfolge des Gründungsvorsitzenden Peter Borkmann antrat. Hans-Peter Baum steuerte den KYCD in ruhigeres Fahrwasser. Er bereitete die Entwicklungen vor, die den KYCD zu einem zuverlässigen Partner für sicheren Wassersport und zu einer unabhängigen Interessenvertretung für Fahrtenwassersportler werden ließen. Nach dem Ende seiner Vorstandstätigkeit half unser Ehrenmitglied dem KYCD noch als International Relations Officer die Verbindungen zu ausländischen Wassersportorganisationen zu pflegen.

Mit Hans-Peter Baum als Vorsitzendem gewann der KYCD an Stabilität und Profil. Jeder, der daran beteiligt war, erinnert sich gern an die freundschaftliche Zusammenarbeit mit ihm.

Wir trauern mit seiner Familie.

Bernhard Gierds

Ad drei,
Konsolidierung des Vermögens

Bezüglich der Details verwies der Vorsitzende auf die Tagesordnungspunkte zum Finanzbericht und zur Finanzplanung.

Aus der laufenden Arbeit im Jahr 2021 fanden im Bericht des Vorsitzenden zwei Themenbereiche Erwähnung. Er berichtete zunächst über die Anhörungen zu den Managementplänen der Naturschutzgebiete in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone und ging auf die Lehren ein, die der KYCD für seine weitere Positionierung im nicht konfliktfreien Spannungsfeld von Meeresumweltschutz und Sportschiffahrt ziehen kann. Er berichtete weiterhin über den aktuellen Stand der Arbeiten an der festen Fehmarnbelt-Querung und den Auswirkungen auf die Sportschiffahrt. (Siehe hierzu in diesem Heft den Artikel ab Seite 13)

Zum Schluss fasste Bernhard Gierds noch einmal zusammen, vor welchen Aufgaben unser Club steht:

- Der KYCD muss seine Handlungsfähigkeit erhalten.
- Der KYCD muss sich verjüngen.
- Der KYCD muss sich für neue Zielgruppen öffnen.
- Der KYCD braucht die Aktivität aller seiner Mitglieder.

Auf die Ausführungen des Vorsitzenden folgte der Bericht der stellvertretenden Vorsitzenden über ihre Tätigkeit. Kai Köckeritz stellte das Thema „Nordsee-Be-

fahrensverordnung (NordSBefV)“ ganz in den Mittelpunkt. Mit dieser Verordnung wird die Befahrbarkeit des Wattenmeers weiter eingeschränkt. Das BMVI brach die Erörterungen mit den Interessenvertretern der Wassersportler über die künftigen Befahrensregelungen in den Nationalparks wenige Wochen vor der Bundestagswahl ab. Statt eine vernünftige, naturschutzfachlich begründete Ausgestaltung der Befahrensregelung zu erarbeiten, traf das Ministerium eine „politische Entscheidung“, die sich in weitreichenden Verboten ausdrückt und die für geraume Zeit kaum revidierbar sein wird. Der Club wird zu diesem Themenkomplex in Kürze umfangreich informieren.



Nachdem sich die Teilnehmer der Mitgliederversammlung beim Mittags-Imbiss gestärkt hatten, setzte Dr. Brigitte Clasen die Veranstaltung mit dem Bericht über ihre Tätigkeit als Schatzmeisterin fort. Wichtige Tätigkeiten im Jahr 2020 und auch 2021 waren Abstimmungen mit dem Rechtsanwalt in Hamburg wegen des Inkassos der Beiträge säumiger Mitglieder sowie Abstimmungen mit dem Wirtschaftsprüfer |



und der Steuerberaterin |
in Elmshorn hinsichtlich Buchhaltung und Jahresabschluss. Außerdem wurden die neuen Mitarbeiterinnen in der Geschäftsstelle wie geplant eingearbeitet.

Im Anschluss stellte die Schatzmeisterin die Bilanz sowie die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 dar. Die Finanzlage des KYCD ist stabil. Insgesamt wurde im Jahr 2020 ein Überschuss in Höhe von erwirtschaftet. Nach den relativ schwachen Ergebnissen der Vorjahre kann das Vermögen wieder aufgestockt werden.

In ihrem gemeinsamen Bericht testierten die Kassenprüfer Klaus Fohrmann, Rainer Kugler und Manfred Lange die ordnungsgemäße Führung der Geschäfte und der Bücher. Sie stellten den Antrag, den Vorstand zu entlasten, dem einstimmig entsprochen wurde.

Nach der Entlastung des Vorstands stellte Dr. Brigitte Clasen die Finanzplanung für das Jahr 2021 vor. Sie legte die Ist-Daten der Monate Januar bis Juni dar und schloss eine Prognose für die zweite Jahreshälfte an. Nach aller Voraussicht wird der KYCD auch dieses Jahr mit einem deutlichen Gewinn abschließen können. In der anschließenden Diskussion wird von den Mitgliedern noch einmal darauf gedrungen, offene Beitragsforderungen in Zukunft zügig zu realisieren und Forderungen nicht wieder wie in der Vergangenheit anwachsen zu lassen. Für den Ablauf des Inkassos werden einige Vorschläge gemacht, die der Vorstand umsetzen wird. Die Wirtschaftsfüh-

rung des ersten Halbjahrs wird einstimmig genehmigt, der Haushaltsplan für das zweite Halbjahr anschließend einstimmig beschlossen.

Bernhard Gierds stellte unter dem Tagesordnungspunkt „Fortschreibung der mittelfristigen Finanzplanung, Erörterung und Beschlussfassung“ sodann die Grundzüge der Planung für die Jahre 2021 bis 2025 noch einmal vor. Der Entwurf war bereits auf der Mitgliederversammlung 2020 erläutert worden. Anschließend erfolgte seine Veröffentlichung im Club-Magazin 4/2020, um allen Mitgliedern die Möglichkeit zu Änderungsvorschlägen zu geben. Aus der Mitgliedschaft gab es keine Reaktionen, jedoch sind inzwischen zwei weitere Publikationen in Vorbereitung. Der Vorstand beantragte deshalb eine Erhöhung des Volumens um auf insgesamt In diesem Betrag ist eine Betriebsmittelrücklage in Höhe von enthalten, um den Betrieb des KYCD unter unvorhersehbaren widrigen Umständen für ein Jahr aufrechterhalten zu können. Der vorliegende Entwurf der mittelfristigen Finanzplanung wurde mit der Volumenerhöhung einstimmig beschlossen.

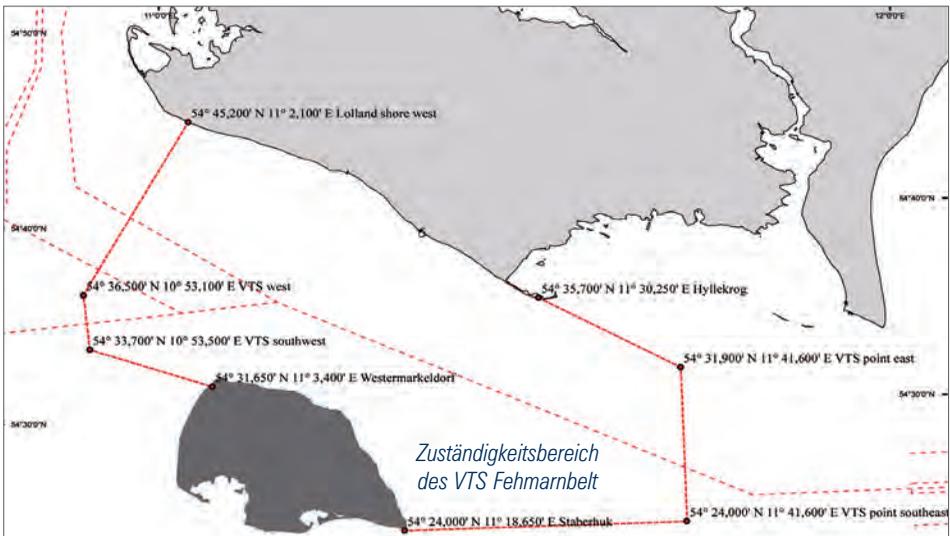
Die letzten Tagesordnungspunkte der diesjährigen Mitgliederversammlung waren dann schnell abgehandelt. Die Beitragshöhe bleibt im Jahr 2022 unverändert. Sonstige Anträge lagen nicht vor und als Ort der Mitgliederversammlung 2022 wurde einstimmig Hamburg beschlossen. Nach etwas mehr als drei Stunden wurde die Versammlung geschlossen.

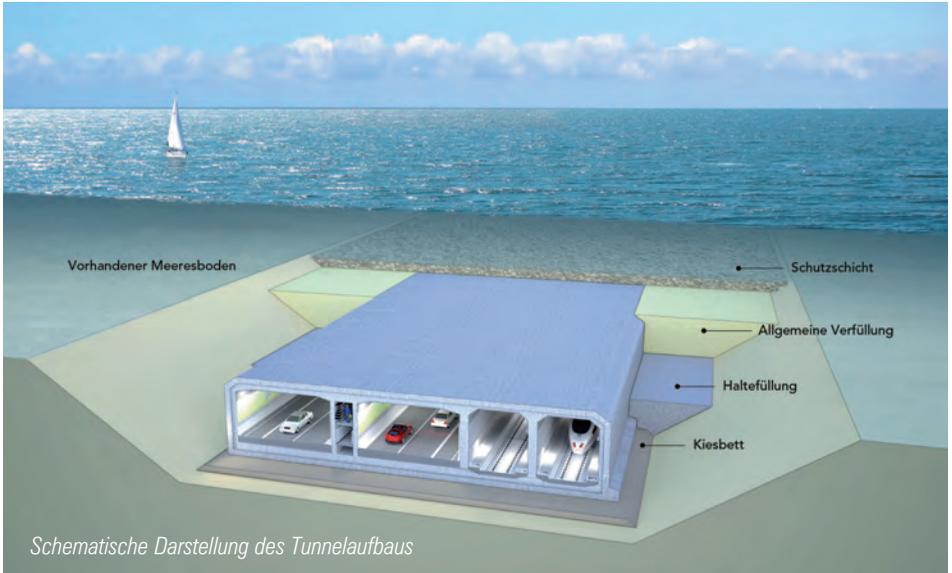
Der Tunnelbau im Fehmarnbelt: Informationen September 2021



Während landseitig noch an den Produktionsanlagen für die Tunnelelemente gebaut wird und auch die beiden Arbeitshäfen auf Lolland und Fehmarn noch nicht fertig gestellt sind, haben die seewärtigen Arbeiten an der Tunneltrasse schon begonnen. Seither hat auch der

deutsch-dänische Vessel Traffic Service (VTS) Fehmarnbelt die Verkehrsüberwachung und -lenkung aufgenommen. Der in der Verkehrszentrale Travemünde untergebrachte Dienst wird vor Ort von vier Sicherungsfahrzeugen, von denen jeweils zwei im Einsatz sind, unterstützt.





Seit Juli wird der 18 Kilometer lange Graben für die 89 Tunnelelemente ausgebaggert. Die Rinne im Meeresboden ist maximal dreimal so breit wie eine Autobahn mit acht Fahrstreifen und erreicht eine Tiefe um 16 Meter. Nach Schätzungen wird es nach der Fertigstellung des Tunnels drei Jahrzehnte dauern, bis sich über seiner Abdeckschicht wieder ein natürliches Sediment abgelagert haben wird, das die Niveauunterschiede zum benachbarten Grund ausgleicht. Mit dem während des Baus anfallenden Aushub werden vor den Küsten Lollands und Fehmarns insgesamt drei Quadratkilometer große Flächen aufgeschüttet. Im Bereich der Landgewinnungsflächen wird die Küstenlinie bis zu 500 Metern vorverlegt.

Das Material wird mit Schuten von der Baggerstelle zu den Landgewinnungsflächen befördert, pro Stunde sind mindes-

tens vier Schleppzüge zu erwarten. Bei den Baggerarbeiten wird „Simson“ eingesetzt. Die Abmessungen des schwimmenden Löffelbaggers betragen 68 mal 23 Meter. Mit jedem Hub bewegt er 34 Kubikmeter Erdschutt. Sein Einsatz führt zur Aufwirbelung großer Sedimentmengen, so dass zu befürchten ist, dass in seiner Umgebung mit dem Kühlwasser



Der Löffel des Baggers fasst 34m³, er wirbelt aber mehr Sediment auf als er fördert



angesaugter Sand zu Schäden an Bootsmotoren führen kann. Die Baufahrzeuge werden vor allem zwischen Lolland und dem jeweiligen Arbeitsort verkehren. Der auf Lolland neu errichtete Hafen, ist

der größte Arbeitshafen Europas. An ihn schließen sich sowohl die Produktionsstätten für die jeweils 217 Meter langen Tunnelelemente als auch das Lager für die Unterbringung der Arbeiter an.





Der Arbeitshafen Anfang September 2021

In Querrichtung sind im Fehmarnbelt während der Baujahre drei Bereiche zu beachten: Im Westen verläuft der

Fährverkehr wie bisher weiter, neben seiner Strecke liegt östlich die Tunneltrasse. Bereits jetzt ist der Landan-



Der Bereich der späteren Tunnelzufahrten

schluss deutlich zu erkennen, in dem später die Einfahrten in die Tunnelröhren liegen werden. Noch weiter östlich soll ein wesentlicher Teil des Baustellenverkehrs stattfinden.

Im weiteren Verlauf der Bauarbeiten am Tunnel wandern zwei Baubereiche von Nord nach Süd entsprechend des Baufortschritts durch den Fehmarnbelt. Um sie herum wird es Sperrzonen geben, wie auch um ein östlich der Baubereiche liegendes Areal, in dem Tunnelelemente vorgehalten werden sollen. Dieser Vorhaltebereich wird nach dem jetzigen Planungsstand zwischen 2024 und 2026 ortsfest bestehen.

Besonders in der Bauphase, in der die Tunnelelemente abgesetzt und verbunden werden, wird die Großschifffahrt, die den Fehmarnbelt in Längsrichtung auf der „Route T“ in zwei Rich-

tungsverkehren passiert, nicht immer die übliche Wasserfläche benutzen können. Auch außerhalb der Arbeitsbereiche ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen von Arbeitsschiffen zu rechnen. Wie die Auswirkungen auf die Klein- und Sport-schifffahrt genau sein werden, lässt sich noch nicht abschließend beurteilen.

Allgemein ist jedoch festzustellen, dass die Kommunikation vorhersehbarer Beeinträchtigungen seitens des dänischen Bauträgers Femern A/S Wünsche offen lässt.



Femern A/S hat ein unzureichendes Merkblatt für die Schifffahrt mit Informationen über die besonderen Bedingungen in der Umgebung der Arbeitsgebiete erstellt.

Die Broschüre kann im Internet heruntergeladen werden unter www.femern.com





Mikroplastik vor Spitzbergen

Die Inselgruppe ist ein Ziel, das allmählich von einer größer werdenden Zahl von Seglern angelaufen wird. Wer Spitzbergen in den letzten Jahren besuchte, wurde Zeuge drastischer Veränderungen in der Landschaft. Wie wir wissen, sind die Anzeichen des Klimawandels in der Arktis ausgeprägter als anderswo. Neben der Gefährdung von Habitaten durch die rasche Erwärmung, ist kürzlich eine weitere Gefährdung der marinen Umwelt Spitzbergens nachgewiesen worden.

In den Fjorden Spitzbergens finden sich vielerorts Rhodolithe. Das sind gut faustgroße kugelförmige Gebilde, die von kalkabscheidenden Rotalgen aufgebaut werden. Sie treten nicht einzeln auf, sondern bilden „Betten“. Auf, zwischen

und in hohlen Rhodolithen gibt es Besiedlungsmöglichkeiten für eine Vielzahl von Organismen.

In den Rhodolith-Betten ist eine große Artenvielfalt anzutreffen, viele der in ihnen lebenden Organismen sind für die arktischen Jungfischbestände des Kabeljaus, des Köhlers und des Pollacks wichtig.

Die Rhodolithe von Spitzbergen werden von einer Muschelart, *Hiatella arctica*, der Felsenbohrmuschel bewohnt. Diese Muschel bohrt eine Kalkknolle zunächst an und wächst dann in ihr weiter heran. Ausgewachsen beträgt ihre Größe vier bis fünf Zentimeter. Der Vorteil für die Muscheln ist ein perfekter Schutz vor Fressfeinden. Nach dem Tod der Muscheln bleiben in den Rhodolithen Aushöhlungen bestehen, die nun anderen Organismen Schutz bieten. Bis ein Rhodolith von Muscheln ganz ausgehöhlt ist, dauert um zwei Jahrzehnte.



Rhodolith-Bett in der Mosselbukta im Nordwesten der Halbinsel Ny Friesland auf Spitzbergen. Aufgenommen vom Tauchboot Jago des GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel. ©GEOMAR

Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, der Universität Bayreuth und des Instituts Senckenberg am Meer in Wilhelmshaven wiesen vor kurzem große Mengen an Mikroplastik in diesem Ökosystem nach.

Da weite Bereiche der arktischen Gewässer mit Mikroplastik kontaminiert sind, hatten die Forscher erwartet, Plastikpartikel in Muscheln zu finden, denn sie nehmen ihre Nahrung auf, indem sie Wasser filtrieren.

Tatsächlich wurden mittels Spektroskopie dann in allen untersuchten rhodolithbewohnenden Muscheln Plastikpartikel festgestellt, und zwar in einzelnen Exemplaren bis zu 184 Partikel aus acht Plastiksorten. Sowohl die Menge als auch die Vielfalt der Plastiksorten war überraschend. Die Untersuchung wurde in zwei Tiefenbereichen durchgeführt. Generell waren Exemplare aus 40 Meter Tiefe stärker belastet als solche aus 27 Meter Tiefe. Im tieferen Wasser dominiert Polystyrol (PS), im flacheren Polyethylen (PE), Polyethylenterephtha-

lat (PET) und Polypropylen (PP), d.h. die wichtigsten Haushalts- und Verpackungskunststoffe sind in den arktischen Muscheln angekommen.

Aus Laborversuchen ist bekannt, dass Mikroplastik schon in geringerer Menge bei Muscheln Entzündungen im Gewebe auslösen kann, die eventuell tödlich verlaufen. Es wird befürchtet, dass das Zusammenspiel von Rhodolithen und Muscheln nicht mehr wie bisher stattfinden könnte, weil die Muscheln zu früh am Mikroplastik sterben. Sollten die Felsenbohrmuscheln als „Ökosystem-Ingenieure“ ausfallen, so hätte dies auch Folgen für alle anderen Lebewesen, die im Schutz der hohlen Rhodolithen leben. Wie weitreichend die negativen Konsequenzen für das ganze marine Ökosystem Spitzbergens wären, ist unbekannt.

Buchtip: Reeds Nautical Almanac 2022



Das „Standardwerk“ als Revierführer für die Nordsee, die Britischen Inseln und die Europäische Atlantikküste ist in der 2022er Auflage erschienen. Er bietet von der Passageplanung über aktuelle Hafenpläne bis zu Strömungskarten und Hochwasserzeiten alle notwendigen Informationen.

Schnell und übersichtlich dargestellt sind 700 detaillierte Pläne von Häfen und Marinas mit Hinweisen auf Versorgungsmöglichkeiten, dazu Routenbeschreibungen, die jeweiligen Leuchfeuer und Gezeitentafeln.

Neu in der 2022er Auflage u.a.:

- Aktualisierte Regularien für Einreise, Ausreise, Zollbestimmungen und Umsatzsteuerregeln
- Bauarbeiten und Änderungen bei den Hafenanlagen und Marinas
- Weiterentwicklung der Leuchfeuer im Englischen Kanal

1.072 Seiten, zahlreiche z.T. farbige Abbildungen und Pläne.

Preis: Euro 62,80 (zuzgl. Versand), Bestellung: www.hansenautic.de



Foto: JUDGE/Floro / Wikimedia

Rund 3.760 Tonnen Kunststoffmüll an der Oberfläche des Mittelmeers

Das Ergebnis einer neuen Studie von Wissenschaftlern des Hellenic Centre for Marine Research (HCMR) ist alles andere als erfreulich. Mit Hilfe eines neuen Berechnungsmodells kommen die Wissenschaftler zu erschreckenden Zahlen: Jährlich werden rund 17.600 Tonnen Kunststoffmüll in das Mittelmeer eingetragen.

Rund 3.760 Tonnen treiben an oder knapp unter der Oberfläche, rund 2.800 Tonnen sinken auf den Meeresboden ab, der Rest findet sich dann an den Stränden wieder: Sichtbare Teile (z.B. Schalen, Spielzeug, Flaschen, Kanister, Tüten, Styropor oder Fischernetze) ebenso wie das nahezu unsichtbare Mikroplastik.

Die Wissenschaftler sehen als Hauptfaktoren für die Verschmutzung die z.T. dichte Besiedelung der Küstenabschnitte des Mittelmeers – mit nicht überall hoch ausgeprägtem gesellschaftlichem Umweltbewusstsein – sowie das generell hohe Aufkommen an Tourismus, Schifffahrt und auch Fischerei.

Letztendlich trägt auch der kaum vorhandene Wasseraustausch mit dem Atlantik dazu bei, dass das Mittelmeer quasi auch „mülltechnisch“ wie ein Binnenmeer anzusehen ist.

Es kann zu einem „Kreislauf“ führen: eingetragener Kunststoffmüll landet am Strand und wird von dort wieder zurück ins Meer getrieben, wenn er nicht schnell genug eingesammelt wird.

Die Wissenschaftler weisen aber gleichzeitig auch darauf hin, dass es bislang noch einen recht hohen Unsicherheitsfaktor in der „Simulation“ zur Verteilung der eingetragenen Kunststoffabfälle in die Meere gibt. Während manche Teile (z.B. Tüten, Beutel) lange Zeit an der Oberfläche treiben, sinken andere Kunststoffteile schnell auf den Grund oder werden – wenn klein genug – von Meerestieren aufgenommen.

In das Berechnungsmodell der aktuellen Studie des HCMR sind alle die genannten Faktoren einbezogen worden, wodurch die Experten unter anderem Regionen ausfindig machen konnten, in

denen besonders viel Kunststoffmüll im Meer landet. Das neue Berechnungsmodell könnte also helfen, den Nutzen von Maßnahmen zur Eindämmung der Verschmutzung zu prüfen und zu bewerten, aber auch Gegenmaßnahmen gezielter zu erarbeiten und einzusetzen – wenn die Anrainer (Regierungen und Gesellschaft) dann endlich auch mal wollen und es nicht nur „Alibimaßnahmen“ zur Eindämmung der geschätzten mehr als 250.000 Tonnen Kunststoffmüll auf und in den Ozeanen gibt.

Quelle und Info:
Hellenic Centre for Marine Research
<https://www.hcmr.gr>

Tarnung ist alles ...



Der französische Zeichner, Bildhauer und Installationskünstler Julien Berthier lebt und arbeitet in Paris und Aubervilliers und ist schwerpunktmäßig im Bereich der Kunst im öffentlichen Raum beschäftigt.

Jetzt hat er das „Publikum“ an der französischen Mittelmeerküste mit einem Motorboot überrascht, das aussieht wie ein Felsen.

Quelle und Info: <https://julienberthier.org>



Foto: Gabriele Planthaber / pixelio.de

Segeln im Gezeitenstrom

Am 05. und 06. Februar 2022 bietet der KYCD einen weiteren virtuellen Kurs zum Segeln in Tidengewässern an. An den zwei Tagen wird in mehreren thematischen Blöcken ein Einblick in die vielfältigen Einflüsse von Ebbe und Flut vermittelt. Das Wattenmeer, die englische Südküste, die Kanalinseln oder die Bretagne, Flüsse wie Elbe und Weser – jedes dieser Reviere wartet mit eigenen Tidenerscheinungen auf. Die Teilnehmer erwerben das Wissen, um entspannt mit größerem Vergnügen im Gezeitenstrom unterwegs zu sein. Selbst Seegebiete mit extremen Gezeiten wie die Kanalinseln sind gut zu besegeln, wenn man weiß, worauf zu achten ist.

Die Teilnehmer lernen die jeweiligen Anforderungen in den unterschiedlichen Tidenrevieren kennen und lernen, die spezifischen Risiken bestimmter Reviere zu beurteilen. Ziel ist es, unterscheiden zu können, wo man sich in Tidenrevieren wann mit einer Yacht getrost aufhalten kann und an welchen Orten sich eine Yacht zu bestimmten Zeiten besser nicht befindet.

Ergänzend dazu werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie dank der geschickten Nutzung der Tiden

schnelle Reisen unternommen werden oder bleibende Natureindrücke auf den Sänden des Wattenmeers zu erleben sind.

Was eine gute Zeitplanung ausmacht, wird am Beispiel des Englischen Kanals erarbeitet, ebenso die „geschickte“ Nutzung des Wechsels der Stromrichtung.

Mit der für das Verständnis der Gezeiten erforderlichen Theorie wird sich beschäftigt, um die tatsächliche Ausbreitung der Gezeiten in den Meeren zu erklären und um die astronomischen Kräfte zu verstehen, von denen Ebbe und Flut regelmäßig hervorgerufen werden.

Als technische Voraussetzungen benötigen die Teilnehmer lediglich einen PC oder Laptop mit Kamera und Mikrofon sowie einen Internetzugang.

Preis: Mitglieder 120,00 Euro,
Gäste 160,00 Euro

Weitere Informationen und das Anmeldeformular stehen auf den Internetseiten des KYCD (www.kycd.de) in der Rubrik „Lehrgänge“ bereit.

Exoten im Bewuchs: Abschlussbericht über die Verbreitung nicht- einheimischer Arten durch Sportboote veröffentlicht

Im Rahmen des Expertennetzwerks des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) führten das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) in den Jahren 2017 und 2018 Untersuchungen zum Bewuchs an Sportbooten durch.

Ziel war es, die Rolle des Bewuchses als Vektor für die Einschleppung und Verbreitung nicht-einheimischer Arten zu ermitteln und Vorschläge zur Minderung des Bewuchses zu erarbeiten.

Die Untersuchungen wurden an 121 Sportbooten in 24 Yachthäfen entlang von Elbe, Mosel, Main, Main-Donau-Kanal und an der deutschen Ostseeküste durchgeführt. Der kombinierte Ansatz der Untersuchungen bestehend aus biologischer Probennahme, visueller und fotografischer Dokumentation sowie Befragungen der Sportbootbesitzerinnen und Sportbootbesitzer lieferte wichtige Erkenntnisse über den Zusammenhang des Nutzungs- und Pflegeregimes und der Qualität und Quantität des Bewuchses.

Insgesamt wurden im Bewuchs der untersuchten Sportboote 34 nicht-einheimische Arten nachgewiesen, was einem



Anteil von 22,4 % an der Gesamtartenzahl (152) entspricht. Der hohe Anteil von nicht-einheimischen Arten belegt, dass die Verbreitung von nicht-einheimischen Arten auch durch Sportboote stattfindet. Die häufigsten Arten waren die Brackwasser-Seepocke, der Keulenpolyp, zwei Flohkrebsarten sowie die Quagga-Dreikantmuschel.

Ob Bewuchs zu negativen Effekten führt, hängt u. a. stark von den Bewuchsverhältnissen in den Yachthäfen sowie vom Nutzungs- und Pflegeregime ab. Die Unkenntnis von bereits existierenden Anti-Bewuchs-Empfehlungen verdeutlicht die Notwendigkeit aktiver Öffentlichkeitsarbeit.

Der vorliegende Bericht soll einen Überblick über die durchgeführten Untersuchungen geben. Er kann im Internet des BSH (www.bsh.de) in der Rubrik „Publikationen“ (bitte im Suchfeld den Begriff „Exoten im Bewuchs“ eingeben) heruntergeladen werden.



Designidee: Auto trifft Boot

Das Unternehmen Floating Motors, ein Joint Venture der italienischen Designschmiede Lazzarini aus Rom und deren Tochterunternehmen Jet Capsule aus Neapel, planen für das Jahr 2022 die Wassersportwelt mit besonderen Booten zu versorgen: Einer Mischung aus Motorboot und Oldtimer von der Straße.

Die Designer von Lazzarini sind schon länger bekannt für ihre zum Teil recht „abgefahrenen“ Entwürfe mit geringer Publikumsresonanz. Jetzt können sie sich aber der ungeteilten Aufmerksamkeit der Wassersportwelt sicher sein.

So sollen die Karosserien von berühmten und klassischen Fahrzeugen als Silhouetten für alltagstaugliche Motorboote die potentielle Kundschaft begeistern. Ob zum reinen Freizeitvergnügen, dem gemütlichen Cruisen, als Tender für große Yachten, als Hotelshuttle oder sogar

als Wassertaxi, die Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig – und die ungeteilte Aufmerksamkeit der Zuschauer ist gewiss.

Je nach Modell (oder den Ansprüchen und Wünschen der Käufer) sollen die aus Glasfaser-Verbundwerkstoff (GFK) oder Karbon sehr original- und detailgetreu nachgebildeten Karosserien auf einem Doppelrumpf mit spezieller, federnder Aufhängung oder als Monohull mit Foils montiert werden.



Je nach Typ haben die schwimmenden Oldtimer eine Länge von rund 3,00 m bis 7,5 m.



Bei der Ausstattung der „Karosserien“ sollen trotz detailgetreuer Nachbildung die Kunden weitreichende Auswahlmöglichkeiten haben.

Auch beim Antrieb sind die Entwickler nicht gerade zimperlich. Abhängig vom Modell sind jeweils zwei Außenbordmotoren von 40 – 350 PS beim klassi-





Die Modelle „La Dolce“, „Mini Mare“ und „La Perla“ (v.l.)

schen Verbrenner, und 20 – 270 PS bei den elektrischen Varianten vorgesehen. Optional soll z.B. bei den größeren Doppelrumpfen auch ein elektrischer Jet-Antrieb verbaut werden können.

Aus markenrechtlichen Gründen tragen die Boote nicht die Typenbezeichnungen ihrer vierrädigen Vorfahren, sondern heißen typisch italienisch u. a. „La Perla“, „Mini Mare“, „La Veloce“ oder „La Dolce“.

Wie bei vielen neuen Ideen oder Konzepten kommt automatisch die Frage auf: Was kostet der Spaß? Und auch hier sind die Entwickler nicht unbedingt zurückhaltend. Auf den Internetseiten – wo die Boote bereits jetzt in Verbindung mit einer Anzahlung bestellt werden können – werden Preise mit Verbrennungsmotoren aufgerufen von rund 26.000 Euro für den Typ „La Dolce“ (die Lieferzeit beträgt ca. 8 Monate) über rund 35.000 Euro für den „Mini Mare“ (die Lieferzeit hier ist eben-

falls ca. 8 Monate) bis zu rund 190.000 Euro beim Modell „La Perla“ mit Elektro-Doppel-Jet-Antrieb (hier wird die Lieferzeit mit rund 12 Monaten prognostiziert).

Beim Geld bzw. der Finanzierung zum Bau der ersten Modelle steht aber wohl noch ein kleines Hindernis im Wege: Die Liquidität. So läuft aktuell über die Internetseite eine so genannte „Crowd-Funding-Kampagne“, in der drei verschiedene Teilnehmungsmodelle angeboten werden. Interessenten können hier „Buyer“, „Supporter“ oder „Shareholder“ werden, ihnen werden dabei je nach Einlage oder Anteil verschiedene Rabatte, Ausschüttungen oder Firmenbeteiligungen geboten.

Die Zukunft wird zeigen, ob diese Konzeptidee tragfähig ist oder auch wieder im Designarchiv verschwindet.

Quelle und Info:
www.floatingmotors.com



Neuer Kalender über Schiffe und Arbeit der Seenotretter erschienen

Seenotretter kennen keine Saison. Die Rettungsflotte der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ist an jedem Tag des Jahres rund um die Uhr und bei jedem Wetter einsatzbereit.

Erneut ist es dem Hamburger Fotografen Peter Neumann (YPS/Yacht Photo Service) gelungen, die Arbeit der Seenotretter auf Nord- und Ostsee in eindrucksvollen Fotos festzuhalten. Das Ergebnis ist der großformatige Wandkalender „... wir kommen 2022“.

Für den beliebten Kalender hat Peter Neumann wie üblich aus seinem aktuellen Schaffen zwölf außergewöhnliche Motive ausgewählt. Sie spiegeln die Anforderungen an Mensch und Technik im modernen Seenotrettungsdienst im Verlauf der Jahreszeiten realistisch wider und zeigen die unterschiedlichen Facetten an Bord und auf See.

Die Einsätze der Seenotretter finden oft fernab der Küste statt, unter widrigen äußeren Umständen oder nachts unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Der renommierte Fotograf begleitet die Besatzungen schon seit mehreren Jahrzehnten und hält ihren spannenden, aber auch oft gefährlichen Arbeitsalltag mit der Kamera fest. Auf diese Weise macht er den bewundernswerten und unermüdlichen Einsatz der Seenotretter erlebbar.

Die gesamte Arbeit der DGzRS wird nach wie vor ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen finanziert. Im Verkaufspreis des Wandkalenders von 24,90 Euro ist eine Spende in Höhe von 3,00 Euro pro Exemplar enthalten.



Abb.: YPScollection, Peter Neumann

Der neue Kalender für 2022 ist im Online-Shop der DGzRS (www.seenotretter-shop.de), im Buchhandel oder direkt bei Koehler im Maximilian-Verlag (www.koehler-mittler-shop.de) zu beziehen.



Buchtip:

Das große Leuchtturm-Lesebuch Wissenswertes, Kurioses und Spannendes aus der Welt der Leuchttürme

Leuchttürme sind die Wächter der Meere. Seit Jahrhunderten haben sie als Navigationshilfen für die Schifffahrt eine herausragende Bedeutung. Das Buch „beleuchtet“ auf unterhaltsame Art das Alltagsleben auf den Leuchttürmen, die Entwicklung und den Bau der Türme, ihre Optik sowie die unterschiedlichen Seezeichen auf dem Wasser.

Schilderungen von Erstaunlichem, Abenteuerlichem oder bislang weitgehend Unbekanntem gehören ebenso zu diesem Lesebuch für die ganze Familie.

Husum Verlag, 440 Seiten, ca. 500, meist farbige Abbildungen.

Preis: Euro 39,95 (zuzgl. Versand)

Bestellung: www.verlagsgruppe.de

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
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)

Kai Köckeritz (Stellv. Vorsitzender)

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.

Zahlung der Mitgliedsbeiträge 2022

Wir bitten alle Mitglieder, dazu beizutragen, dass die Zahlung der Beiträge für das Jahr 2022 reibungslos vorstatten gehen kann. Nur dank Ihrer Beitragszahlungen kann der Club seine Tätigkeiten für den Fahrtenwassersport ausüben, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Referentinnen und Referenten Gehälter oder Honorare zahlen und die nötige Infrastruktur erhalten.

Für die Zahlung des Beitrags geben wir deshalb folgende Hinweise:

- Nach der aktuellen Beitragsordnung wird der Beitrag zum 01.01.2022 fällig. Mitglieder aus dem SEPA-Raum zahlen ihren Beitrag im SEPA-Lastschriftverfahren.

- Es ist vorgesehen, die Mitgliedsbeiträge zwischen dem 10.01.2022 und dem 31.01.2022 von den uns angegebenen Konten einzuziehen.

- Sollte sich Ihre Bankverbindung seit dem letzten Einzug geändert haben, vergewissern Sie sich bitte, dem KYCD die neuen Bankdaten und ein gültiges SEPA-Mandat geschickt zu haben. Sollte das übersehen worden sein, dann holen Sie die Mitteilung bitte nach.

Wir benötigen die Daten und das Mandat (Formular Seite 31) bis zum 31.12.2021, um den Einzug termingerecht ausführen zu können.

- Eine kleine Zahl langjähriger Mitglieder zahlt mit Zustimmung des Vorstands nach wie vor per Überweisung. Wenn Sie zu diesem Kreis gehören, bitten wir Sie, den Beitrag in der aktuellen Höhe zum 01.01.2022 zu leisten. Falls Sie einen Dauerauftrag eingerichtet haben, denken Sie bitte an dessen rechtzeitige

Änderung auf die aktuelle Beitragshöhe.

- Ausländische Mitglieder, die außerhalb des SEPA-Raumes leben, entrichten den Beitrag per Überweisung.

- Alle Zahlungsaufträge sind auszustellen auf:

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.
Deutsche Bank AG
BIC: DEUTDE33HAN
IBAN: DE48 2007 0024 0080 0607 00

Bitte geben Sie als Verwendungszweck Ihre Mitgliedsnummer und „Beitrag 2022“ an, um die richtige Zuordnung zu ermöglichen.

- Der KYCD stellt Beitragsrechnungen nur auf Wunsch aus. Wenn Sie eine Rechnung brauchen, teilen Sie das bitte der Geschäftsstelle mit.

Der Jahresbeitrag 2022

Die Mitgliederversammlung hat am 04.10.2020 die Höhe der Beiträge für die Mitgliedschaft im KYCD beschlossen. Ab dem Jahr 2021 betragen die Beiträge:

€ 64,00 für ordentliche Mitglieder, die natürliche Personen sind,

€ 52,00 für ordentliche Mitglieder, die natürliche Personen sind und einem Verein angehören, der selbst Mitglied des KYCD ist,

€ 52,00 für ordentliche Mitglieder, die auf Grund ihrer Mitgliedschaft in einem anderen Wassersportverein im Jahr 2013 einen verminderten Beitrag zahlten,



- € 36,00 für jugendliche Mitglieder,
- € 28,00 für Partnermitglieder,
- € 120,00 für juristische Personen mit 1 Stimme,
- € 240,00 für juristische Personen mit 2 Stimmen,
- € 440,00 für juristische Personen mit 3 Stimmen.

Mehrkosten und Zahlungsverzug

Leider gibt es in jedem Jahr Mitglieder, von denen der Beitrag nicht eingezogen werden kann, weil sich deren Konto geändert hat, ohne dass der Club darüber informiert wurde oder weil der Einzug von einem an sich richtigen Konto scheitert. Ebenso gibt es in jedem Jahr unter den Mitgliedern, die selbst überweisen, einige, die dies in falscher Höhe oder verspätet tun.

In allen diesen Fällen entstehen dem Club zusätzliche Kosten durch einen erhöhten Verwaltungsaufwand und oft auch durch Rücklastgebühren der Banken. Die Gebühr für Rücklastschriften ist vom Mitglied zu tragen, denn es gehört zu den Mitgliedspflichten, dafür zu sorgen, dass von dem uns angegebenen Beitragskonto ab Fälligkeit des Beitrags eingezogen werden kann. Zum Ausgleich der Mehrkosten erhebt der KYCD außerdem eine Gebühr in Höhe der entstandenen Kosten, mindestens von € 12,00 (Vgl. Nr. 7 Beitragsordnung).

Mitglieder, deren Beitragszahlung aussteht, erhalten von uns eine Zahlungserinnerung. Mit diesem Schreiben möchte der Club darauf aufmerksam machen, dass bei der Beitragsleistung etwas schief gegangen ist, und darum bitten, das zu beheben. Die Zahlungserinnerung ist jedoch nicht erforderlich, um ein Mitglied mit offenen Beitragsposten in Verzug zu setzen. Der Verzug tritt für Vereinsbeiträge ab Fälligkeit ohne weiteres ein. Der größere Teil der angeschriebenen Mitglieder reagiert schnell und gleicht die offenen Posten aus. In jedem Jahr ignoriert ein anderer Teil jedoch auch die Erinnerung des Clubs. Mit dem Inkasso dieser Forderungen beauftragt der Vorstand nach Ablauf der in dem Schreiben genannten Zahlungsfrist dann den Anwalt des Vereins, Herrn Rechtsanwalt Ernst-Friedrich Kellner in Hamburg.

Nach der Satzung des KYCD ruhen für die Dauer des Zahlungsrückstands alle Rechte eines Mitglieds (§ 9 Nr. 5 Satzung). Mitglieder mit offenen Beitragsposten erhalten deshalb weder das Club-Magazin, noch die „Offiziellen Mitteilungen“ in der Zeitschrift „segeln“ und dürfen auch nicht an Veranstaltungen teilnehmen. Eine Ausnahme hiervon ist allein die Mitgliederversammlung. Um sich über Aktivitäten und Termine des Vereins zu informieren, steht der Internetauftritt des KYCD weiterhin zur Verfügung.



Name

Vorname

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

Der KYCD speichert die in diesem SEPA Lastschriftmandat 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 Mitglieder- und Seminarverwaltung 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-Magazin. Alle im Zusammenhang mit der Mitglieder- und Seminarverwaltung 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.

Mitglieder, die sich für Seminare, Workshops oder Lehrgänge anmelden, erhalten jeweils zusätzliche Hinweise zum Datenschutz auf den Anmeldeformularen – diese müssen jeweils separat bestätigt werden.

Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung der personenbezogenen Daten erfolgt auf freiwilliger Basis.

Auf Antrag hat jedes Mitglied das unentgeltliche Recht, eine Auskunft zu den über ihn beim KYCD gespeicherten personenbezogenen Daten zu erhalten. Es hat zudem das Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung der Daten, sofern dem keine gesetzlichen Vorgaben (z.B. gesetzliche Aufbewahrungsfristen) entgegenstehen.

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

Einwilligungserklärung

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



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!



WARTUNGS-
PAUSCHALE

ab
39,95 €



Rettungswesten warten lassen

Ihre automatische Rettungsweste sollte, auch wenn sie “nur” getragen und nicht ausgelöst wurde, spätestens alle 2 Jahre gewartet werden. Nutzen Sie die Wintermonate für den Service und senden Sie uns jetzt Ihre Rettungswesten zu.

Wir warten die Marken:

- SEATEC • SECUMAR
- MARINEPOOL • SPINLOCK
- KADEMATIC • ZODIAC
- AWN • COMPASS

Wir liefern zum Wunschtermin -
rechtzeitig zur neuen Saison!

Was wird gemacht?



Sehen Sie hier ein Video
über unsere Wartungsstation.



SVB.DE



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