

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



März 1/2011

Leinen los!



www.kleinanzeigen.de

Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.



WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

Johannes-Brahms-Platz 1
D-20355 Hamburg

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

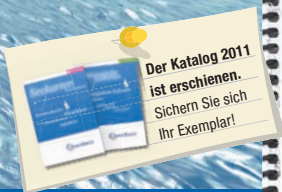
www.wehring-wolfes.de
info@wehring-wolfes.de



Heute lasse ich
die Seele baumeln.

Dank guter Vorbereitung
kann ich den Törn
ganz entspannt genießen.

Mein Kurs an Bord: Erholung!



Bringen Sie sich zum
Saisonstart auf den
neuesten Stand:

Viele Updates 2011 für Papier-
und Digitalseekarten jetzt
schon bei HanseNautic.

Besuchen Sie uns: Halle 6
BOAT Stand 6 A 54

Am besten rechtzeitig
ausrüsten!

Papierseekarten, elektronische
Navigation und eine große Auswahl
an nautischen Büchern





Das neue Jahr hat für den Club bereits mit einer Vielzahl von Aktivitäten begonnen. Die Ordentliche Mitgliederversammlung im März steht an und muss geplant werden. Der Vorstand freut sich auf eine rege Teilnahme der Mitglieder und bittet um entsprechende Anmeldung (siehe Seite 5).

Hinsichtlich der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geplanten Führerscheinreform für die SBF See und Binnen - der Club hatte hier ja bekanntlich zusammen mit dem Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V., dem ADAC und der Vereinigung deutscher Charterunternehmen einen modular aufgebauten Alternativvorschlag zu der Variante, die die beliehenen Verbände eingereicht hatten, vorgelegt - fand am 5. Januar eine weiterführende Arbeitssitzung im Ministerium statt. Die hier erzielten Ergebnisse plant das Ministerium auf der boot in Düsseldorf zu präsentieren.

Da dieser Termin nach Redaktionsschluss dieses Mitgliedsheftes liegt, wird der KYCD diese Informationen sofort nach Bekanntgabe auf seinen Internetseiten veröffentlichen.

In eigener Sache (siehe auch ab Seite 28) möchten wir die Mitglieder, die ihre Mitgliedsbeiträge für das Jahr 2011 noch nicht bezahlt oder eine Einzugsermächtigung erteilt haben, freundlich daran erinnern.

Wir wünschen Ihnen eine erfolgreiche Saison.

Mast- und Schotbruch
Ihr KYCD-Vorstand

**INHALT**

Auf ein Wort	Seite 3
Mitgliederversammlung 2011	Seite 5
Aktuelles:	
Frischer Wind in der Wassersportbranche	Seite 7
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung	Seite 11
Kollision der Autofähre „FS Schleswig-Holstein“ mit der „SY Mahadi“	Seite 12
Studie: Segelt die Angst mit?	Seite 15
Wechsel in der Leitung des Prüfungsausschusses Bremen	Seite 17
Charter: Führerscheine + Funkzeugnisse im Ausland	Seite 18
Der besondere Törn: Der Reisebericht von Hans Ulrich Großheim	Seite 20
Clubnachrichten: Zahlung der Mitgliedsbeiträge 2011	Seite 28
Impressum	Seite 30
Anmeldung zur Mitgliedschaft	Seite 31
Mitglieder werben Mitglieder	Seite 32
KYCD Shop	Seite 33

Titelfoto: Kieler Förde, Werner Merten

Illustration: Lasø/Dänemark, Dietrich A. Popkowitz, Kiel





Mitgliederversammlung 2011

Bitte melden Sie sich bis zum 25. Februar 2011 zur Teilnahme an der Ordentlichen Mitgliederversammlung des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. per umseitigem Coupon oder online im Internet des KYCD (www.kycd.de) an.

Ort: Geschäftsstelle des KYCD,
Neumühlen 21, 22763 Hamburg
(SVAOe-Haus), Saal 1. Stock

Zeit: 12.03.2011, 10.00 bis 12.30 Uhr

Tagesordnung:

- 1.** Bericht des Vorsitzenden
über das Geschäftsjahr 2010
- 2.** Berichte der Stellvertretenden
Vorsitzenden über ihre Tätigkeit
im Geschäftsjahr 2010
- 3.** Kassenbericht
- 4.** Entlastung des Vorstands
- 5.** Wahlen
- 6.** Beschlussfassung über
die Satzungsänderung

7. Beschlussfassung
über den Mitgliedsbeitrag

8. Anträge

9. Beschlussfassung über den Ort
der Mitgliederversammlung 2012

10. Verschiedenes

Alle Details zur Mitgliederversammlung – auch zum anschließenden Besuch im Internationalen Maritimen Museum Hamburg und dem Mittagessen – finden Sie im Mitgliedsheft 4/2010 sowie auf den Internetseiten des KYCD.

Der Vorstand freut sich auf eine rege Teilnahme.



Anmeldung zur Mitgliederversammlung

Hiermit melde ich mich mit der nachstehenden Personenzahl für die Mitgliederversammlung des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. an

Name: Mitgliedsnummer

Anschrift:

Anzahl Personen

An der anschließenden Fahrt zum Internationalen Maritimen Museum Hamburg, dem Mittagessen und der Museumsführung nehme/n ich/wir teil:

Anzahl Personen

Auswahl Mittagessen: Boeuf Bourignon mit Rosmarinkartoffel * Anzahl

Viktoriabarsch auf Cocorisotto mit Thaycurryschaum * Anzahl

Spinatquiche mit Wildkräutersalat * Anzahl

* inklusive jeweils 0,1 l Wein oder 0,2 l Softgetränk

Kostenbeitrag pro Person
(inkl. Fahrt zum Museum, Mittagessen und Museumsbesuch): Euro 24,00

Wir bitten Sie, den Betrag bis zum 25.02.2011 auf das Konto des KYCD e.V. zu überweisen: Deutsche Bank AG, BLZ 200 700 24, Konto 0 800 607.

Als Verwendungszweck geben Sie bitte Ihre Mitgliedsnummer, Ihren Namen und das Stichwort „JHV“ an.

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

Frischer Wind in der Wassersportbranche



Nachdem der Deutsche Boots- und Schiffbauerverband e.V. die Ergebnisse seiner Mitgliederbefragung zur Situation in der Branche (siehe Mitgliedsheft 4/2010) veröffentlicht hat, stellte im Dezember 2010 auch der Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. die Ergebnisse seines „Konjunkturbarometers“ vor.

Danach hat sich insgesamt die Stimmungslage der maritimen Wirtschaft sowohl im In- als auch im Ausland deutlich verbessert. Die weitere Entwicklung wird wesentlich davon abhängen, ob sich das Vertrauen der Verbraucher in die wirtschaftliche Entwicklung weiter erhöht. Investitionen in vergleichsweise teure Freizeitgüter, die zudem längerfristige Bindungen bedeuten, gehen nur dann leicht von der Hand, wenn Zuversicht, Optimismus und Vertrauen das öffentliche Klima bestimmen.

Trotz der auch weiterhin bestehenden konjunkturellen Risiken rechnet die Branche damit, dass sich der wirtschaftliche Aufschwung auch im Jahr 2011 fortsetzen wird.

Das Interesse der internationalen maritimen Wirtschaft fokussiert sich immer mehr auf die boot Düsseldorf als den zentralen Marktplatz für maritime Güter und Dienstleistungen. Die umfassende Präsentation von maritimen Angeboten schafft wertvolle Synergieeffekte von denen alle Branchensegmente profitieren und rund 50.000 ausländische Besucher sorgen für eine Internationalität, die im maritimen Messewesen einmalig sein dürfte. Die Branche geht daher mit Optimismus und Zuversicht auf die boot Düsseldorf 2011.

Laut Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. steht die Branche zurzeit recht gut da, Optimismus ist gerechtfertigt.

Nach dem Rückgang der Bootsproduktion im Jahr 2009 um knapp 60% gegenüber dem Spitzenjahr 2006 hat sich die Nachfrage nach Booten und Yachten im ersten Halbjahr 2010 wieder verbessert. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum hat die Bootsproduktion nach Berechnungen des Verbandes um ca. 12% zugenommen. ►



Insgesamt wird sich der Umsatz an maritimen Gütern und Dienstleistungen auf dem deutschen Markt im Jahr 2010 um 4,7% auf 1,726 Mrd. Euro (Vorjahr: 1,649 Mrd. Euro) erhöhen.

Diese positive Entwicklung wird durch die Ergebnisse des Konjunkturbarometers des Bundesverbandes zur Jahresmitte bestätigt. 39,3% der befragten Unternehmen beurteilen die Geschäftslage besser als im Vergleich zum Vorjahr. Im Vorjahr betrug der Wert lediglich 17,2%. Die Erholung betrifft nahezu alle Bereiche der maritimen Wirtschaft. Naturgemäß fällt sie im Bereich der Neuboote am deutlichsten aus, da dieses Segment von den Einbrüchen besonders hart betroffen war. Im Bereich Segelboote beurteilen 56,8% (Vorjahr: 23,5%) die wirtschaftliche Lage gleich gut oder besser als im Vorjahr; im Motorbootbereich sogar 59,6% (Vorjahr: 24,5%).

Auch der Konjunkturverlauf in den kommenden zwei bis drei Jahren wird deutlich positiver eingeschätzt: 38,1% (Vorjahr: 24,1%) glauben an weitere konjunkturelle Verbesserungen.

Die positive Erholung schlägt sich auch in den Exportzahlen nieder. Im ersten Halbjahr 2009 hat sich die Anzahl der exportierten Segel- und Motoryachten im Vergleich zum

Vorjahreszeitraum um 13,5% (Wert: +12,9%) erhöht. Besonders im Segelyachtsegment befinden sich die Hersteller im Aufwind.

Im ersten Halbjahr 2010 hat der Export in der wichtigen Bootsklasse zwischen 7,5 und 12 m Länge um 48,5% (Wert: +29,2%) zugelegt. Insgesamt wurden 864 Segelyachten im Wert von gut 78 Mio. Euro ins Ausland exportiert.

Dies zeigt, dass sich auch in den für den deutschen Bootsbau besonders wichtigen europäischen Absatzmärkten die Nachfrage nach Booten und Yachten stabilisiert hat. Skandinavien, Großbritannien, Frankreich und die Niederlande verzeichnen Verkaufszuwächse in ähnlicher Größenordnung wie auf dem deutschen Markt.

Die Lagerbestände bei Herstellern und Händlern wurden inzwischen größtenteils abgebaut.

Schwierig bleibt aber auch europaweit der Verkauf größerer Yachten, wobei der Bereich der Megayachten besonders stark betroffen ist. Hier belasten neben der allgemeinen konjunkturellen Lage und der damit verbundenen Nachfrageschwäche besonders die erheblich gesunkenen Gebrauchtbootpreise den Verkauf von neuen Yachten. ►





Einen ersten Ansatz bietet die PR-Aktion des Bundesverbandes Wassersportwirtschaft, die im September an den Start ging. Fünf TV-gerechte Kurzfilme zu den Themen Segeln, Motor-/Hausboote, Sportboote, Kanu/Kajak und Tauchen sollen für den Wassersport zusätzlich Öffentlichkeit schaffen.

Begleitet wird die Aktion durch das Internetportal www.entdecke-wassersport.de mit weiterführenden Informationen zu den einzelnen Wassersportaktivitäten. Zielgruppe sind Wassersport affine Menschen der Alterszielgruppe 25/40. Die Filmbeiträge werden über regionale Sender ausgestrahlt sowie öffentlich-rechtlichen und kommerziellen Sendern als kostenloses Material angeboten.

Gebrauchtbootpreise fallen

Fallende Gebrauchtbootpreise belasten auch im Bereich kleinerer Boote und Yachten das Neubootgeschäft. Die Spanne zwischen Neubootpreis und Wert des vorhandenen Bootes wird zunehmend größer. Dies erschwert den Verkauf neuer Yachten. Die Unternehmen stellen sich auf diese Situation durch preisgünstige Sondermodelle und verstärkte Vermarktungsbemühungen im Gebrauchtbootsegment ein.

Andererseits erleichtert diese Situation für neue Kunden den Einstieg in den Bootsport. Preisgünstige gut gepflegte und ausgerüstete Gebrauchtboote stellen die ideale Möglichkeit dar, im Bootssport die ersten Erfahrungen zu sammeln.

Branche muss neue Käuferschichten erschließen

Bisher hat die Branche von der großen Anzahl der in den 70er bis in die 90er Jahre hinein geworbenen Bootsfahrer profitiert. Auf lange Sicht reicht dies jedoch nicht aus, um die Branche in Deutschland auf dem bisher gewohnten Niveau zu halten. Die Branche wird sich daher entschließen müssen, zukünftig konsequent für den Bootssport zu werben.



Übrige Marktsegmente auf dem guten Vorjahresniveau

Auch die übrigen Marktsegmente der maritimen Wirtschaft profitieren von der besseren Stimmung. Das ist umso erstaunlicher, da die Bereiche Ausrüstung & Zubehör, Charter, Reparatur/Service/Refit, Dienstleistung und Tauchsport ohnehin im schwierigen Wirtschaftsjahr 2009 kaum Federn lassen mussten. ▶



Ausrüstung & Zubehör

Trotz des kalten Frühjahrs zeichnen sich in diesem Jahr im Ausrüstungsbereich Umsätze auf dem zufriedenstellenden Vorjahresniveau ab. Rund 2/3 der befragten Unternehmen sprechen von gleichbleibenden oder besseren Umsätzen als im Vorjahr.

Die Bootseigner investieren weiterhin in den Werterhalt ihrer Schiffe. Dies gilt besonders für hochwertiges technisches Zubehör wie Heiz-, Kühl- und Kochtechnik sowie Navigations- und Sicherheitsausrüstung. Auch Entertainment-Ausstattungen werden verstärkt nachgefragt.

Chartermarkt

Gleiches gilt für den Chartermarkt. Zwar hat sich die Fußball-Weltmeisterschaft im Buchungsmonat Juni durchaus mit leichten Buchungsrückgängen bemerkbar gemacht, insgesamt liegen die Buchungen aber im Bereich der Ostseecharter sowie im Binnenland auf gutem Vorjahresniveau.

Die Anbieter profitieren hier weiter vom allgemeinen Trend die schönsten Tage des Jahres im Heimatland zu verbringen. Leicht rückläufig hingegen sind ausländische Destinationen. Insgesamt sprechen 62,5% der Unternehmen (Vorjahr: 63,6%) von gleichbleibenden oder besseren Umsätzen als im Vorjahreszeitraum. Generell gilt, dass Charterkunden ein umfassendes Serviceangebot der Anbieter zunehmend honorieren.

Ein angenehmes Umfeld mit besten Versorgungsmöglichkeiten im Ausgangshafen wird ebenso geschätzt wie Routenvorschläge mit landseitigen Tourismusinformationen, kostenloser Wetterservice und Notfallservice rund um die Uhr.



Reparatur, Service, Refit

Stabiles Standbein für viele Unternehmen bleibt der Bereich Reparatur, Service und Refit. Dieses Marktsegment profitiert traditionell von schwächeren Jahren im Nebootgeschäft.

Viele Yachteigner haben sich dafür entschieden, das vorhandene Boot weiter zu nutzen und investieren in den Werterhalt ihrer Yachten bis hin zur kompletten Überholung. Die Refit-Betriebe bleiben hervorragend ausgelastet und erweitern ihre Kapazitäten.

Allerdings macht sich das Fehlen qualifizierten Personals zunehmend bemerkbar und setzt den Wachstumswünschen Grenzen.

Quelle und Info: www.bvww.org

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung **Zuständigkeitsverlust geplant**

Das BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) bereitet nach Informationen des KYCD eine Änderung der gesetzlichen Grundlage für die Arbeit der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) vor.



Foto: Jerzy Sawluk/pixelio.de

Basis hierfür ist die nationale Umsetzung einer EU-Richtlinie. Diese Richtlinie hat das Ziel, die Qualität von Seeunfalluntersuchungen in Europa zu verbessern. Unfälle von privat genutzten Sportfahrzeugen sind nach der Richtlinie nicht untersuchungspflichtig. Die Richtlinie will einen einheitlichen Mindeststandard setzen, sie lässt ausdrücklich zu, weiterreichende nationale Untersuchungsaufträge beizubehalten. Von dieser Möglichkeit will das BMVBS keinen Gebrauch machen.

Das BMVBS hat zu seinem Entwurf Verbände und Organisationen angehört, darunter jedoch weder den KYCD, noch andere Organisationen aus dem Wassersportbereich, mit denen der Club in Kontakt steht.

In sachlicher Hinsicht hält der KYCD den Zuständigkeitsverlust der BSU für falsch, da Untersuchungen der BSU – oder zuvor der Seeämter – immer wieder Sicherheitsdefizite im Wassersport deutlich gemacht haben.

Selbst Unfälle mit mehreren Toten, wie der Untergang der SY „Taube“ vor Marokko, würden dann nicht mehr untersucht werden.

In politischer Hinsicht ist das Vorhaben zum Bundestagsbeschluss zur Freizeitschiffahrt gegenläufig, da dort eine bessere Dokumentation und Auswertung von Sportbootunfällen gefordert wird.

In verbandspolitischer Hinsicht ist es ein Warnsignal, dass der KYCD und andere Verbände und Organisationen aus dem Wassersport nicht gehört wurden. Die Gesprächsbereitschaft der letzten Legislaturperiode hat deutlich abgenommen, und wir müssen daran arbeiten, „den Fuß in der Tür“ zu behalten. Deshalb wird der KYCD aufgefordert eine schriftliche Stellungnahme an das BMVBS senden.

Kollision professionell, obwohl sie nach Gesetzeslage ausweichpflichtig gewesen wäre.

Die „Schleswig-Holstein“ ist 25 m breit und 142 m lang. In den 30 Sekunden von der Identifizierung der „Mahdi“ bis zur Kollision legt sie 231 Meter zurück. Zum Zeitpunkt der Identifizierung der „Mahdi“ war diese auf Kurs 280° mit einer Geschwindigkeit von 7 Knoten 108 Meter von der Kollisionsstelle entfernt. Das Boot läuft unter Vollzeug mit beiden Segeln an der Steuerbordseite. Der Autopilot steuert, d.h. ihr Skipper hat außer Ausguck zu halten keine weiteren Aufgaben. Es besteht auch keine Sichtbehinderung in Richtung der „Schleswig Holstein“.

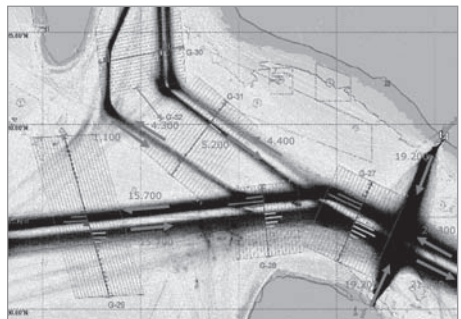
Der wahre Wind kommt mit Bft 4-5 (17 kn) aus 145°, der scheinbare Wind, mit dem das Boot segelt, fällt 25° vorlicher, also aus Richtung 170° mit 15 Knoten ein. Das bedeutet, die „Mahdi“ segelt mit raurem Wind (Windeinfallwinkel 110°).

Bei der Identifizierung der „Schleswig-Holstein“ durch das Fernglas (!) aus ca. 340 Meter Entfernung erkennt der Skipper durch Blick auf den Rumpf, nicht etwa anhand der Position der Dampferlichter zueinander, die Kollisionsgefahr. Der Skipper der „Mahdi“ macht dabei einen entscheidenden Fehler: Er erkennt nicht, das sich die „Schleswig-Holstein“ an seiner Steuerbordseite befindet und weicht 20° nach Steuerbord auf Kurs 300° aus. Er vergrößert damit den Kollisionswinkel und den Schaden und läuft der Fähre direkt vor den Bug.

Wenn der Skipper die Situation richtig erfasst hätte, wäre er im Rahmen eines Manövers des letzten Augenblicks nach Backbord ausgewichen. Er wäre dabei noch durch das Drehverhalten des Bootes unterstützt worden. Bekanntlich luvt ein Segelboot schneller an, als es abfällt. Bei einer Kursänderung von

60° nach Backbord wäre er auf entgegengesetztem Parallelkurs in einem Abstand von 50 Metern an der „Schleswig-Holstein“ vorbeigefahren. Dabei wäre er immer noch mit einem Windeinfallwinkel von 55° auf Kurs 220° „voll und bei“ segelfähig geblieben. Eventuell hätte sich seine Geschwindigkeit geringfügig wegen nicht voll stehender Segel verringert.

Das ist aber nicht relevant, da das Heck der „Schleswig-Holstein“ ihn bereits etwa 10 -12 Sekunden nach seiner Kursänderung passiert hätte und er danach wieder auf seinen Ursprungskurs hätte gehen können. Selbst wenn der Skipper lediglich 40° nach Backbord ausgewichen wäre, hätte er die Kollision verhindert! Auch wenn er überhastet nach Backbord gedreht hätte und durch den Wind gegangen wäre, hätte es keine Kollision gegeben: Sowohl beidgedreht als auch nach einer Wende mit anschließender Halse, die bei einem Boot wie der „Mahdi“ etwa 15 - 20 Sekunden dauert, wäre es nicht zur Kollision gekommen. Der Skipper hätte bei keinem der vier möglichen Manöver die Schotführung verändern müssen!



Fazit:

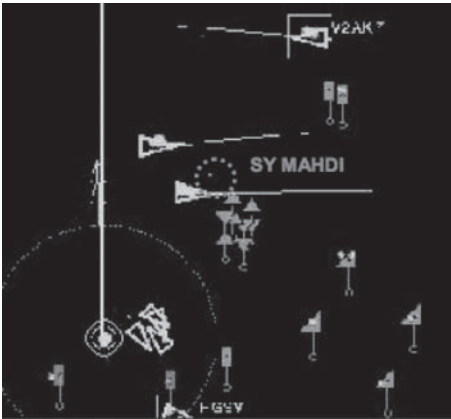
Unter anderem hat aber das z.T. grob fahrlässige Verhalten des „Mahdi“- Skippers die Kollision herbeigeführt: ►



1.) Querung des Kiel-Ostsee Weges an der ungünstigsten Stelle bei Nacht. Richtig wäre gewesen: Wenn überhaupt, dann Querung des K-O Schifffahrtsweges rechtwinklig außerhalb des quer dazu verlaufenden Schifffahrtsweges der Fährlinie.

2.) Ungenügender Ausguck. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum die Fähre zwar beim Verlassen von Puttgarden bemerkt wird, dann aber bis kurz vor der Kollision nicht mehr, obwohl sie die ganze Zeit sichtbar gewesen war.

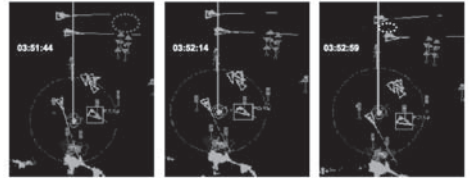
3.) Unzweckmäßige Lichterführung mit 3-Farbenlaterne. Richtig wäre es gewesen, auf Bug- und Hecklicht umzuschalten.



4.) Bewusste Verletzung des Nahbereiches der „Aidaluna“. Richtig wäre es gewesen, sich von ihr freizuhalten.

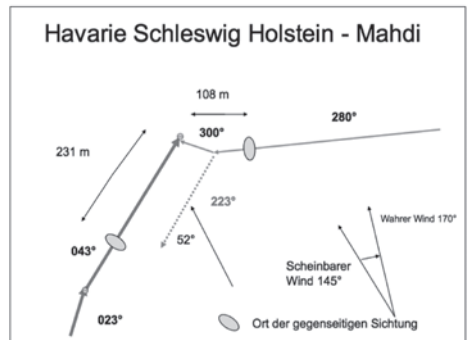
5.) Nicht vorgeschriebene aber ungenügende Ausrüstung der „Mahdi“ (kein Radarreflektor, kein AIS).

6.) Nichtbenutzung des eigenen Radargerätes. Die Begründung der Nichtbenutzung ist fadenscheinig und begründet allenfalls die Notwendigkeit eines verstärkten optischen Ausgucks.



7.) Ungenügende Navigation (Wie kommt es sonst zu der Ortsangabe „Channel“ über Funk für den Fehmarnbelt?). Richtig wäre gewesen: Sorgfältige Seekartenarbeit und Mitkoppeln des Kurses. Dann wäre dem Skipper auch aufgefallen, dass er sich im Fehmarnbelt befindet.

8.) Falsche Anlage des Manövers des letzten Augenblicks.



Kurs „Mahdi“: Blau, „Schleswig-Holstein“: Rot

Studie: Zustandsangst im Fahrtensegeln: Segelt die Angst mit? **Mit der Segelyacht über den Nordatlantischen Ozean**

Oft verbinden Reisende Segeln mit Sonne, Freiheit, Meer und Wind, am Ende wird auch von eventueller Seekrankheit gesprochen, doch von der Angst vor dem Segeltörn wird nicht berichtet. Dabei ist dem Fahrtensegler auf schwierigen Reisen unter besonderen Situationen das Gefühl von Angst wohl bekannt.

Ziel ist es, in einer empirischen Untersuchung während eines dreiwöchigen Segeltörns über den Nordatlantischen Ozean, von St. Martin in der Karibik nach Sao Miguel auf den Azoren (ca. 2700 Seemeilen)

auf einer 13,2 Meter langen Fahrtenyacht Zustandsangst zu untersuchen. Im Besonderen sollen Angst vor Naturgewalten, Angst vor sozialer Dichte und Versagensangst empirisch untersucht werden.

Nach dem Einführungsteil wird im sich anschließenden theoretischen Teil das Phänomen und die Begrifflichkeit der Angst tiefgehend erläutert. Es wird auf Aspekte und Funktionen von Angst eingegangen. Die Entstehung der Angst sowie verschiedene Angstarten und ihre Bewältigung werden



vorge stellt. Abschließend wird die Lust an der Angst beschrieben. ▶

FAIR WINDS YACHT CHARTER

FANCY TRAVELLING





- Familien & Gruppen
- Urlaub & Events





OSTSEE: YACHTCHARTER ■ CAN: WILDERNESS ■ USA: WINDJAMMER ■ UK: NARROWBOATS

WWW.FAIRWINDSYACHTCHARTER.DE ■ 040 - 639 77 995



Branchennews und Aktuelles in Kürze

Übergangsregelung für biozidhaltige Antifou- lings wird verlängert



Gemäß der EU-Biozidrichtlinie aus dem Jahre 1998 dürfen aktuell (Stichtag war der März 2010) eigentlich keine Antifoulingfarben mehr verwendet werden, die Wirkstoffe enthalten, die nicht amtlicherseits als unbedenklich eingestuft sind. Aber wie das häufig „im Leben so ist“, gab es Verzögerungen bei den notwendigen Prüfungen vieler Wirkstoffe (z.B. Tolyfluamid, Dichlofluamid, Kupferthiocyanat, Kupferdioxid, Kupfermetall, Irgarol, Isothiazolinon, Zineb, Chlorthalonil, Zinkpyrithion) durch das Umweltbundesamt bzw. die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin.

Ergebnis: Es gibt eine Fristverlängerung bis zum 13. Mai 2013 für Farben mit diesen „ungeprüften“ Wirkstoffen. Diese als „biozidhaltige Unterwasseranstriche“ bezeichneten Produkte dürfen also bis Mai 2013 verkauft und eingesetzt werden.

Im darauf folgenden methodischen Teil werden die Ausgangsbedingungen für die empirische Untersuchung geschildert. Nach der Darstellung der Untersuchungsmethoden folgt die Auswertung der in der qualitativen und quantitativen Erhebung gewonnenen Daten. In diesem Teil wird der Hypothese: „Segelt die Angst mit?“ nachgegangen und versucht, diese fundiert zu beantworten. Das Buch endet mit einer zusammenfassenden Darstellung, die zu einer Diskussion anregen soll und einen Ausblick gibt.

Obwohl die Angst im Fahrtensegeln allgegenwärtig scheint, gibt es bisher nur wenige wissenschaftliche Untersuchungen zu dieser Thematik. Somit könnte eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Thema Angst im Fahrtensegeln dazu beitragen, Unfälle, die der Angst geschuldet sind, zu verringern und noch mehr Menschen zum Fahrtensegeln zu animieren.

Aufgrund der fehlenden wissenschaftlichen Untersuchungen hat die vorliegende Studie Pilotcharakter und setzt sich daher empirisch mit dem Thema auseinander.

Autor: Matthias Aumann

Preis: EUR 38,00

Verlag: Diplomatica Verlag GmbH

ISBN: 978-3-8366-4612-3

www.diplomatica-verlag.de

Download als E-Book unter

www.new-ebooks.de

Preis: EUR 23,00

Wechsel in der Leitung des Prüfungsausschusses Bremen

Mit einem offenen Brief an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Leitung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord-West und das Präsidium des Deutschen Segler-Verbandes haben 40 Ausbildungsstätten für amtliche Sportbootführerscheine und Funkzeugnisse am 26.12.2010 in einem offenen Brief gegen die Kündigung des Vorsitzenden des Prüfungsausschuss Bremen, Herrn Holger Wetzel, zum Jahresende 2010 protestiert.



Auszüge:

„Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Überraschung und Bestürzung haben wir erfahren, dass dem Vorsitzenden des Prüfungsausschuss Bremen, Herrn Holger Wetzel vor wenigen Tagen zum Jahresende 2010 von Seiten des DSV gekündigt wurde.

... Die vom DSV eingeleiteten Maßnahmen lassen Aufgrund ihrer Kurzfristigkeit die Vermutung zu, dass der Prüfungsausschuss Bremen mit dem Einzugsbereich Niedersachsen Ost zerschlagen werden soll.

Neben der Ungewissheit, ob ein Nachfolger in der Lage sein wird die bisherige Qualität ohne eine angemessene Einführungs- und Übergabezeit in absehbarer Zeit annähernd erreichen kann, besteht seitens der Ausbildungsstätten die große Sorge, dass in den kommenden Monaten das Prüfungsaufkommen seitens des Nachfolger nicht bewältigt werden kann.

Als Ausbildungsstätten befürchten wir daher neben der möglichen Veränderung in Qualität, Kompetenz und Effizienz, dass sich für uns massive wirtschaftliche Schwierigkeiten in den kommenden Monaten ergeben werden, die existenzbedrohend sind. Zudem muss durch den absehbaren Einschnitt im Prüfungsaufkommen mit negativen Auswirkungen im Wassersporttourismus der Region gerechnet werden.

Zur Sicherung der Zuverlässigkeit und Qualität des Prüfungsangebotes sowie zum Erhalt des Vertrauens in den DSV, der WSD Nord-West (die sich auf der eigenen Website als kundennaher Dienstleister im maritimen Netzwerk bezeichnen) und dem Verkehrsministerium bitten wir die Verantwortlichen um eine Prüfung und um Rücknahme der Kündigung.“

Der gesamte Wortlaut des Schreibens kann im Internet des KYCD (www.kycd.de) in der Rubrik „News“ eingesehen werden.



Branchennews und Aktuelles in Kürze

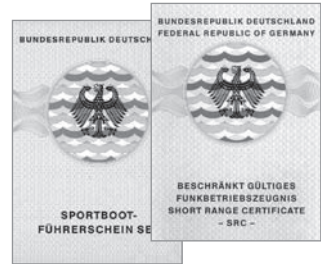
Neuordnung der Küstengewässer



Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat im Bereich der Küstengewässer der Bundesrepublik Deutschland eine Neuordnung veröffentlicht. Zu den bisher dokumentierten Küstengewässern ist zusätzlich die westlich von Helgoland gelegene Tiefwasserreederei hinzu gekommen.

Im Internet der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (www.wsv.de in der Rubrik „Service“) kann die neue Karte heruntergeladen werden. Einfacher geht es über einen Direktlink, den der KYCD in seinem Internet (www.kycd.de in der Rubrik „Downloads“) geschaltet hat.

Charter: **Führerscheine & Funkzeugnisse im Ausland**



Das Magazin *segeln* hat im Internet eine Aufstellung veröffentlicht, welche Führerscheine und welche Funkzeugnisse in den beliebtesten Urlaubsändern für Boote unter der jeweiligen Landesflagge gelten.

Führerscheine

Niederlande: Auf den niederländischen Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen besteht Führerscheinplicht (SBF See/Binnen) für Boote mit einer Gesamtlänge von 15 Meter und mehr sowie für Motorboote unter 15 Meter, die 20 km/h und schneller fahren können.

Griechenland: SBF See. Ein zweites Crewmitglied muss einen Segelschein haben. In den meisten Fällen verlangen Vercharterer einen Erfahrungsnachweis.

Kroatien: SBF See

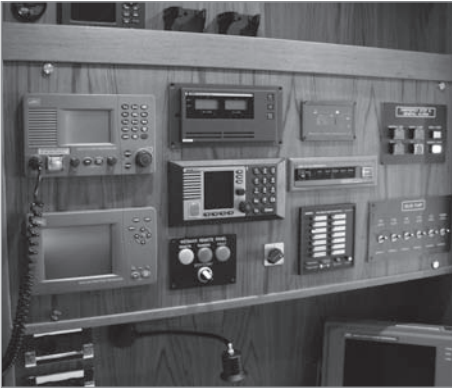
Türkei: SBF See ist vorgeschrieben. Viele Vercharterer verlangen den SKS.

Spanien: SBF See ist vorgeschrieben. ►

Für die Mehrzahl der übrigen Reviere wird kein offizieller Führerschein, aber ein Segel-Erfahrungsnachweis verlangt. Die meisten Charterunternehmen halten für diesen Fall Vordrucke zum Ausfüllen bereit.

Funkzeugnisse

In Europa wird in den meisten Ländern kein Funkzeugnis verlangt. Skipper können somit auch mit alten Lizenzen fahren.



Ausgenommen ist Kroatien: Hier benötigt man ein Funkzeugnis. Achtung: Schein im Original mitnehmen! Ein großes Charterunternehmen berichtet, dass Kunden, die nur eine Kopie dabei hatten, nicht eher den Hafen verlassen durften, ehe sie in einem „Crashkurs“ das kroatische Patent erworben hatten. Laut Aussagen der ortsansässigen Basen ist schon das „Beschränkt gültige Sprechfunkzeugnis“ in Kroatien ausreichend.

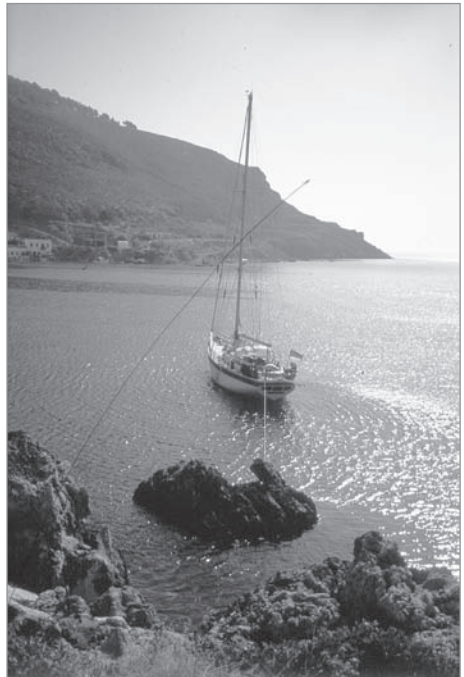
Einige europäische Länder passen sich allerdings den neuen Funkregelungen an und sind jetzt mit Deutschland auf einem Niveau. England, Schweden, Niederlande und Belgien verlangen von den Charterkunden

je nach Ausstattung des Schiffs die entsprechenden Befähigungsnachweise.

Ist eine ältere Anlage an Bord, genügt das „Beschränkt gültige Sprechfunkzeugnis“, ist es ein Gerät mit DSC-Controller, wird das SRC verlangt.

Nach Aussagen der Vereinigung deutscher Charterunternehmen (VDC) ist im Allgemeinen anzunehmen, dass mehr Länder Jahr für Jahr nachziehen und sich der EU-Harmonisierung anpassen. Es sei also jeder gut beraten, so bald wie möglich das SRC nachzuholen.

Info: www.segeln-magazin.de





Der besondere Törn

In unregelmäßiger Abfolge veröffentlicht der Club interessante Törns seiner Mitglieder. Dieses Mal ist es der Sommertörn 2010 unseres Mitglieds Hans Ulrich Großheim und seiner Ehefrau – Insidern vom Fahrtenwettbewerbs bestens bekannt.

Dieser Törn, der auch die Überschrift „114 Tage, 7 Stunden und 12 Minuten unterwegs“ tragen könnte, führte das Ehepaar Großheim und seine „Hug Maru“ mit vielen Zwischenstopps von Elsfleth über Helgoland, den Englischen Kanal, die französische Atlantikküste, die Südküste Irlands, die Westküste Englands, wieder zurück nach Elsfleth – zum Schluss lagen 3.490 Seemeilen im Kielwasser.

Wie so oft orientierte sich die Reise des Ehepaars an den Terminen verschiedener maritimer Feste.



Im Sommer 2010 waren diese:
Oostende voor Anker, Penzance Maritime Festival, Seafair Haven, Douarnenez 2010, Plymouth Classics und die Sail Bremerhaven.



Der Reisebericht von Hans Ulrich Großheim

Am 08. Mai 2010 um 10.00 Uhr haben wir den Heimathafen Elsfleth mit Bestimmung Helgoland verlassen.

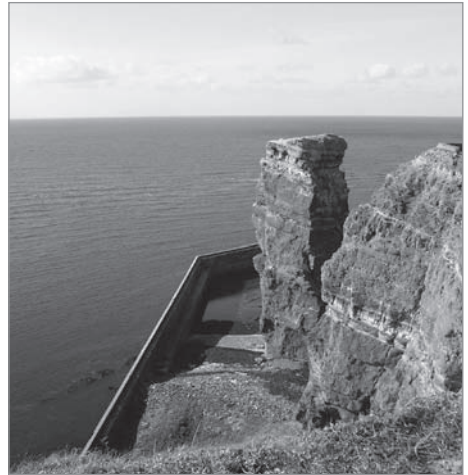


Foto: Helmut Schneider/pixelio.de

In der Außenweser Ausfall der Selbststeueranlage, Umbau auf den Reservepiloten. Der zeigte auch keine Reaktion. Beide Geräte wurden im Winter von einem Fachbetrieb gewartet. Eine größere Reise ohne Autopilot ist mit zwei Personen an Bord ausgesprochen schwierig. Also zurück zur Reparatur auf das Festland. Der Servicebetrieb befindet sich in Greetsiel. Das Anlaufen mit dem eigenen Schiff ist machbar, doch die elegantere Lösung sah so aus:

Wilhelmshaven, mit dem PKW des dort stationierten Sohnes nach Greetsiel. Die Werkstatt kooperierte, dann von Wilhelmshaven erneut der Start Richtung Helgoland. Doch das Ergebnis fiel mager aus. Nur eine Anlage lief an Bord zufriedenstellend. ▶

Mit Wind aus NE auslaufen von Helgoland in Richtung Ostküste England.

Knappe 12 Stunden später Ausfall der Selbststeueranlage, nunmehr hieß es Steuern von Hand.

Am 14. Mai um 01.00 Uhr bei wenig Wind und reinem Motorbetrieb wurden wir westlich von Texel in der Küstenverkehrszone laufend, von einem Frachter gerammt (siehe rechts). Zur Schadensfeststellung (siehe nächste Seite) und Notreparatur gingen wir nach Ijmuiden.

Soweit ersichtlich hatten wir keine Schäden in der Struktur. Ich reparierte das beschädigte Laminat. Die Restarbeiten konnten in Scheveningen erledigt werden.

Mit den Autopiloten hatte ich keinen Erfolg, weiterhin Handsteuerung. Ein Gespräch mit dem Hersteller zeigte die Möglichkeit auf, in Ramsgate Teile zu finden. Vor Ort war dem dann allerdings nicht so. Inzwischen hatte ich mich zum Spezialisten für Navico-Radpiloten entwickelt. Aus zwei defekten Anlagen wurde eine gemacht, die im Hafen oder auch am Anker prächtig funktionierte, jedoch nicht im Fahrbetrieb.

Egal, Weiterreise wie geplant nach London. Aufgrund der stetigen Änderungen in der Themse Ansteuerung sowie neuen Windkraft-Bauwerken kaufte ich eine Imray-Karte. Bei näherer Betrachtung erwies sich die Karte als eklatanter Fehlkauf, Ausgabedatum April 2007, ohne weitere Berichtungen.

Beim nächsten Kauf von Karten in Zubehöräden nehme ich das Druckwerk vor dem Bezahlen auseinander. Man lernt aus Fehlern. ►

Protokoll

Auf der Reise von Helgoland zum Vereinigten Königreich kam es gegen 01.00 Uhr am 14. Mai 2010 zu dem hier näher beschriebenen Vorfall.

Wegen des fehlenden Windes, das Tagebuch vermerkt Nly 1, lief das Schiff auf Südkurs in der Küstenverkehrszone. Es wurde von Hand gesteuert, da beide Autopiloten ausgefallen waren. Die vorgeschriebenen Laternen (Maschinenfahrzeug) wurden geführt.

Bei sternenklarer Nacht herrschten hervorragende Sichtverhältnisse. Selbst am Ruder stehend, meine Frau lag in der Seekoje, bemerkte ich einen Frachter auf Nordkurs relativ dicht bei. Er zeigte grün. Urplötzlich kam die rote Laterne durch, ich legte hart Bb Ruder, kam jedoch mit meinem Schiff nicht mehr frei.

Der Wulstbug des Handelsschiffes erwischte „Hug Maru“ am Heck auf Stb-Seite. Es knallte betäubend, die Bugwelle ergoss sich in Ruderhaus und Achterkajüte. Dann waren wir frei.

Der Frachter zog weiter seines Weges. Sofort vorgenommene Peilungen zeigten keinen Wassereinbruch. Meine Frau hielt die Position fest.

GPS 53 Grad 02,48 N 004 Grad 29,28 E

Zur Schadensfeststellung wurde die Reise nach Ijmuiden fortgesetzt.



Schadensbild



Kräftige Spuren von rotem Antifouling am hinteren Teil des Stb-Rumpfes. Gelcoat spinnenartig gerissen und teilweise aufgebrochen bis zum Rumpfmateral in einem Bereich von 140 X 70 cm. Das sich darunter befindliche Laminat scheint nicht in Mitleidenschaft gezogen zu sein.

Scheuerleiste auf eine Länge von 70 cm gebrochen und verformt. Holzteile in der AK über dem Kartentisch teilweise durch den Aufprall gerissen. Schubladenführungen zum Teil verformt und ausgebrochen.

Die Decksbalken und das unter dem Teakdeck verlegte Bootsbausperholz weisen soweit ersichtlich keine Schäden auf.

Eine weiter gehende Besichtigung muss im Winterlager auf dem Trockenen erfolgen.

Als Sofortmaßnahme habe ich die tiefen Krater in der Feinschicht mit in Ijmuiden gekauftem Epoxy versiegelt.

Am Fahrgastschiff-Ponton warteten wir mehrere Stunden auf die Schleuse zum St. Katherines Dock. Das Liegen an solch einer prominenten Stelle zog Folgen nach sich. Ausweise und Schiffspapiere wurden sowohl von der Wasserschutzpolizei als auch von einer Fußstreife kontrolliert. Alles in Ordnung.

Gut und sicher fest in St. Katherines Dock. Eine neue Überraschung. Mit Wirkung vom 01. April trat eine Erhöhung des Liegegeldes auf 4 Pfund Sterling je Meter Länge in Kraft, plus 5 Pfund täglich für Strom. Die gute Nachricht dabei: Waschmaschine und Trockner sind frei in der Benutzung.

Tower Besichtigung, Kontrolle der Kronjuwelen und erfolgloses Suchen nach Reparaturmöglichkeiten in Sachen Autopiloten dauerten zwei Tage. Natürlich wurde auch Zeugwäsche gemacht, bevor es weiter ging nach Calais.

Pfingsten in Calais, Feiertag, die Zeit wird für Wartungsarbeiten genutzt. Gut im Plan liegend erreichen wir Oostende im Küstenfahrwasser laufend und können auch gleich in das Mercator-Dock einschleusen. Mehrere Tage „Oostende voor Anker“ folgen, in denen ich einen Riss von 20 cm Länge – eine Folge der Kollision – im Holzaufbau ordentlich reparieren kann.

Von Oostende können wir bis Cherbourg anliegen, warten dort das Gezeitenfenster in Bezug auf das „Race of Alderney“ ab, ergänzen Brot, Wein und Käse. Mitlaufender Strom bringt das Schiff nach St. Peter Port (Guernsey).

Die Geduld mit den defekten Autopiloten nähert sich dem Ende. Obwohl die neue Generation der Geräte unpassend ist, ►

soll eine Installation erfolgen. Händler aus Deutschland hatten keine Radsteuerungen auf Lager. Bei einem kleinen lokalen Betrieb wurde ich fündig. Man beschaffte die Anlage aus England. Den recht komplizierten Einbau besorgte ich mit Bordmitteln, musste dazu allerdings eine Lochsäge im weit entfernten Baumarkt nachkaufen.

Alles funktionsfähig, auf der Weiterreise nach Camaret steuerte wieder ein elektronischer „Rudergänger“ zufriedenstellend bei achterlicher See von bis zu dreieinhalb Metern.

Günstiger Wind brachte weiter gehend ein Etmal von 114 sm auf dem Wege nach La Rochelle. Ausnahmsweise stimmte die Windvorhersage mit den tatsächlichen Gegebenheiten überein. Dafür herbe Enttäuschung in La Rochelle. Gastplätze sind wegen des Unwetters „Xenia“ im Februar nicht mehr vorhanden. Die Schäden sind

enorm und nur teilweise behoben. Im „Alten Hafen“ belegen Kleinfahrzeuge (Lustfischer) die Besucherpontons. Die große Marina ist voll. Platz gibt es im „Bassin du Chalutiers“ bei den Liegeplätzen der Schönen und Reichen. Nach inständigem Bitten dürfen wir dort eine Nacht verbringen, müssen jedoch am nächsten Morgen die Sicherheit des Hafens bei Ely 7 Bft verlassen. Der Hafenfürst lakonisch: „Ihr könnt ja zur Ile de Re oder zur Ile de Oleron gehen“. Bei Ely 7 nicht anzuraten, Leeküste.

Südlich von Le Sable de Olonne findet sich in Bourgenay ein Platz zum Abwettern. Zwei Tage später segeln wir nach Concarneau, wo noch nicht auf Hauptsaison umgestellt wurde – Liegegeld nur 22,30 Euro. Dann die Passage „Raz de Sein“ bei Stauwasser, um noch einmal Camaret sur Mer zu besuchen, mit Ergänzung von Vorräten vor der Reise nach England. ▶



Foto: Tim Caspary/pixelio.de



Bei günstiger Tide segeln wir durch den Chenal du Four nach Penzance. Als Gäste des „Maritime Festivals“ schließen sich fünf Tage an. Nun wartet „Seafair Haven“ auf „Hug Maru“.

Zuvor aber soll der Insel Lundy eine Aufwartung gemacht werden. Lundy, Fastnet, Irish Sea, eine immer wieder gehörte Seegebiet Vorhersage. Grund genug Lundy zu besuchen. Wenig Wind auf dem Wege zur Insel, dafür häufig Delphine am Schiff. Auf Lundy Reede kann an einer Mooringtonne festgemacht werden. Per Beiboot gelange ich zum Kiesstrand und erkunde das Eiland, bezahle auch die 5 Pfund Sterling Landegebühr.

Meiner Frau erschien der Aufstieg zu steil, obwohl ich ihr die Sache wahrhaftig schmackhaft gemacht habe mit der Aussicht sowohl auf den Bristol Kanal als auch auf saftiges Lammfleisch in der „Marisco Tavern“.

Von Lundy nach Dale Reede, mit Registrierung für „Seafair Haven“, gefolgt von diversen Tagesetappen im Bereich Milford Haven Waterway und River Cleddau. In besonderer Erinnerung bleibt der Besuch von Pembroke, das nur bei Hochwasser über den Pembroke



Foto: Julian Wriedemann/pixelio.de

River erreichbar ist, der trocken fällt.

Irland wird zum neuen Ziel. Wir schauen uns in Waterford um und gehen später in den Großraum Cork Harbour. Zunächst treffen wir alte Freunde in der East Ferry Marina, verholen später nach Cork. Am 21. Juni wurde direkt vor den Brücken der Stadt eine gänzlich neue Sportbootanlage eingeweiht. Schönes Liegen im City-Bereich für 20 Euro pro Nacht, Tagesgäste frei, preiswert in Bezug auf die Verhältnisse in Irland. Wir konnten Cork ausgiebig erkunden.

Großräumige Wetterprognosen sind in Irland rar. Das Met. Office deckt lediglich 30 Seemeilen rund um die Insel ab. Vorhersagen Swly 8 bis 9 - kein Passage-Wetter nach Frankreich. Vom deutschen Forschungsschiff „Poseidon“ aus Kiel erhalte ich Wetterkarten die Besserung versprechen. Zudem

findet sich beim Pub „The Sextant“ ein ungesicherter WiFi Hotspot. Verschiedene Internet-Wetter-Gurus versprechen ebenfalls abnehmenden Wind. Vorerst aber bleibt es bei SW 6 bis 7.

Wir verholen nach Crosshaven, legen das Schiff in Drakes Pool an eine Mooringtonne und warten ab. Am 19. Juli um 11.12 gehen wir in See. Prompt gibt es um 12.54 Uhr eine neue Windwarnung: S bis SW 6. Durchstehen ist angesagt, soll doch Douarnenez rechtzeitig erreicht werden. Nach zwei Tagen und knapp 15 Stunden fällt der Anker hinter der Ile de Tristan.

Die Festtage im Rahmen „Temp Fete Douarnenez“ folgen. Ungewöhnlich für Nordfrankreich liegt „Hug Maru“ vor Buganker mit Heck zum Ponton in Port Rhu. Beim Ankerhieven Schlamm ohne Ende und viele Fahrradteile. ►

Das Versiegeln nach Plymouth ist nun Programm: Wind gegenan. Deshalb erst einmal zum Cap de la Chevre und vor Anker. Abwarten auf Winddreher, Weiterreise zur Insel Quessant (Uschant). Unterwegs Nebel mit Sichtweiten um 20 Meter. Mühsam wird sich mit Radar auf die Innenreeede von Lampaul gequält und geankert. Die vorhandenen Mooringtonnen ließen sich nicht ausmachen. Zwei Stunden später bei besserer Sicht verholen wir an eine Tonne und machen einen Landgang per Beiboot. Auf Quessant fabriziert der Inselbäcker ein für Frankreich untypisches dunkles Brot mit sehr langer Haltbarkeit. Das ging als Reserveproviant mit nach England.

Nächste Station Helford River (Cornwall) am Anker. Ankern ist noch kostenlos, Tonnen gehen mächtig in das Geld. Dann Ankern vor Megavissey. Da im Hafen kein Platz ist, wird es ein Fall für das Dinghy. Gefolgt von Cawsand Bay im Großraum Plymouth Sound.

Am darauf folgenden Tag verholen wir in den Sutton Harbour im alten Teil von Plymouth, auch „The Barbican“ genannt. Es folgt die „Plymouth Classics“ bis zum 03. August.

Bevor es in Richtung Ost geht, besuchen wir noch unseren Freund George in Cargreen. Dazu eine Flussfahrt auf dem River Tamar, vorbei am Royal Dockyard bis zum Cargreen Yacht Club. Man liegt an der Tonne und benutzt zum Landgang das Beiboot – möglichst bei Hochwasser, denn der Schlick zieht einem die Seestiefel aus.

Unumgänglich fängt nun die Heimreise an. Sie führt anfänglich nach St. Peter Port wo Brennstoffergänzung erfolgt. Bei Bezahlung erweist sich die ADAC Plastik Karte als nicht kreditwürdig. Ich lasse meinen Reisepass als Pfand zurück und hole das Geld aus dem Automaten.

Braye (Alderney) folgt mit völlig überfülltem Hafen. Wir ankern und machen wohl alles richtig. Das Grundeisen sitzt beim ersten Anlauf. Andere Segelkameraden sind weniger erfolgreich, geben nach vielen fruchtlosen Versuchen auf und gehen bei einem Tonnenlieger längsseits. Landgang wie üblich per Beiboot, der Insel-Karneval fast vorbei, aber dafür Alderney Kartoffeln erworben.

Guter Segelwind nach Cherbourg, wo sich am Sonntag in der Frühe der französische Zoll des Schiffes annimmt.

Meine Frau lag noch in der Koje, ich war an Land um Frühstücksbaguette zu holen. Eine zweistündige Suche bis in alle Ecken und Winkel durch zwei Beamtinnen und zwei Beamte (eine Beamtin sehr energisch) brachte keine Konterbande zutage.

Proviant und Frischwasser ergänzt, eine schöne Segelreise nach Calais und dort an die Mooringtonne. Per Beiboot die Bestände an Brot, Wein und Käse aufgestockt.

Noch einmal englische Ostküste, Ramsgate, zwecks Kauf eines besonderen alkoholfreien Getränks, das meine Frau bevorzugt. Bei der Gesprächsabwicklung in Sachen Einlaufgenehmigung fragt Harbour Control nach dem Tiefgang. 1,50 m gebe ich an und höre, das mache keine Probleme. Nun denn, wir kommen fest in der Einfahrt zur Sportbootanlage, können aber mit Leinenhilfe an einem Motorboot längsseit gehen. Neuer Versuch zwei Stunden später. Bis vor die Box kommen wir, hängen fest, können aber mit dem Beiboot Leinen an Land ausbringen mit deren Hilfe sich an den Liegeplatz wischen läßt. Am folgenden Morgen kamen dann Ruder und Unterwasserschiff gut 40 cm frei. ▶



Das gleiche Missgeschick traf eine englische Yacht. Hilfestellung gebend rutschte ich vom Ausleger und nahm gegen 23.00 Uhr ein unfreiwilliges Bad, nur teilweise im Wasser und sonst im Schlick.

Mit einer Vorhersage des DWD NW bis N 3 bis 4 gingen wir Richtung Heimat in See. Unterwegs meldet NAVTEX NE 6 bis 7 See 3 Yz m. Ablaufen nach Ijmuiden, wo wir vier Tage verbringen. Ständig Wind- und Sturmwarnungen NW bis 8, einfach kein Weiterkommen.

Ijmuiden erweist sich bei Wind als unangenehm. Aus den benachbarten Dünen wird kontinuierlich Sand an Deck geweht. Selbst das Essen knirscht zwischen den Zähnen. Bei ersten Anzeichen von SW laufen wir unverzüglich nach Den Helder und nach erneutem Abwarten nach Helgoland. Ein erfreuliches Etmal von 119 sm kommt heraus, das Beste der gesamten Reise. 5 Seemeilen vor der Hochseeinsel flaut der Wind ab. Der Motor muss gegen den Strom mithelfen.

Das nächste Ziel, die „Sail Bremerhaven“ beginnt am 25. August. Wir bleiben in Wartestellung auf Helgo-



Foto: Scheel/BIS Bremerhaven

land und hoffen auf Wind aus nördlicher Richtung. Am 23. August verlassen wir den Südhafen um 04.54 Uhr, bekommen um 08.00 Uhr die Warnung SE bis SW 9 und müssen uns bei Wind gegen den Strom förmlich nach Bremerhaven quälen. Wasser über Deck und

Luken beschreibt die Fahrt sehr milde. Wie dem auch sei: Rechtzeitig zur „Sail“ angekommen und auf dem vorgesehenen Liegeplatz im „Alten Hafen“. Bleibt nur noch die Reststrecke nach Ende der „Sail“. Erstaunlicherweise kann unter Segeln gelaufen werden. ►

Am 30. August um 17.12 Uhr sind wir zurück am eigenen Liegeplatz. Der Abend klingt wie üblich an Bord aus ohne Dinner an Land, Ruhetag im Bootshaus. Vielleicht erfolgt das Einlaufen im Heimathafen im nächsten Jahr an einem Wochenende.

Fazit: Trotz ungewöhnlicher Wetterverhältnisse ließ sich die Vorplanung einhalten. Die gesamte Leichtwindgarderobe kam jedoch überhaupt nicht zum Einsatz. Die Begegnungen in den Häfen festigten bestehende Freundschaften und brachten neue Freunde. Man sieht sich wieder im nächsten Jahr oder später.

Noch einmal zur Kollision. Gute Bekannte mit Verbindung zu amtlichen Stellen haben bei der niederländischen Verkehrsüberwachung um Auskunft ersucht. Zeitpunkt und Position liegen ja vor. Es gab als Antwort nur Achselzucken, da wurde gemauert. Der Verdacht drängt sich auf, dass uns ein niederländischer Frachter gerammt hat. Aber das ist lediglich eine Vermutung. Lassen wir es dabei - neue Horizonte in 2011.

Haben auch Sie von einem spannenden oder außergewöhnlichen Törn zu berichten?

Dann schicken Sie uns Ihren Reisebericht – bitte möglichst mit Fotos – wir veröffentlichen ihn gern in der Reihe „Der besondere Törn“.

Ihr KYCD-Redaktions-Team

Impressum

Mitgliedsheft des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Herausgeber: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Erscheinungsweise: Quartalsweise, 4x im Jahr

Für Mitglieder ist der Bezug des Mitgliedsheftes im Mitgliedsbeitrag enthalten

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

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

Verinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:

Hans-Peter Baum (Vorsitzender)
Bernhard Gierds (Stellvertreter)
Dr. Joachim Heße (Stellvertreter)

Redaktion

V.i.S.d.P.: Hans-Peter Baum

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

Gerichtsstand ist Hamburg



Zahlung der Mitgliedsbeiträge 2011

**Gemäß Beitragsordnung des KYCD ist zum 01.01.2011
die Zahlung der Jahresmitgliedsbeiträge fällig.**

Der Jahresbeitrag 2011 beträgt 28,00 Euro für Mitglieder, die bereits einem anderen Wassersportverein angehören und 38,00 Euro für Mitglieder, die keinem weiteren Wassersportverein angehören.

Bitte beachten Sie hier auch die von der Mitgliederversammlung beschlossenen Zuschläge (siehe nachfolgende Erklärungen und die Beitragsübersicht auf Seite 29).

Wir weisen nochmals darauf hin, dass der KYCD gemäß der Beitragsordnung keine Zahlungsaufforderungen und Beitragsrechnungen mehr verschickt.

Wenn Sie als Mitglied die Übersendung einer Beitragsrechnung wünschen, teilen Sie uns dieses bitte kurzfristig formlos (oder per Formular Seite 30) per Fax oder Briefpost mit. Laut Beitragsordnung wird hierfür eine Verwaltungsgebühr in Höhe von Euro 5,00 erhoben.

Die Beitragsordnung gibt vor, dass der Mitgliedsjahresbeitrag im Wege der Einzugsermächtigung gezahlt werden soll. Erfolgt die Beitragszahlung nicht auf dem Wege der Einzugsermächtigung wird ein Verwaltungskostenzuschlag in Höhe von 5,00 Euro erhoben.

Den Verwaltungskostenzuschlag können Sie vermeiden, wenn Sie uns - falls nicht bereits geschehen - eine Einzugsermächtigung erteilen (siehe Seite 30).

Für den Fall der nicht rechtzeitigen Beitragszahlung weisen wir darauf hin, dass für jede erforderliche Mahnung eine Mahngebühr in Höhe von mindestens Euro 5,00 erhoben wird.

Überweisungen (inkl. der ggfs. anfallenden Zuschläge) sind auszustellen auf:

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Deutsche Bank AG, Konto: 0800607, BLZ: 200 700 24

Betrag: (entsprechend der nachfolgenden Übersicht)

Verwendungszweck: Ihr Name, Ihre Mitgliedsnummer

Der Jahresmitgliedsbeitrag 2011 **in der Übersicht**

Für KYCD-Mitglieder, die bereits in einem anderen Wassersportverein Mitglied sind, ergibt sich folgende Beitragspflicht:

Mitgliedsbeitrag 2011

- bei Einzugsermächtigung	28,00 Euro
- bei Überweisung (Zuschlag 5,00 Euro)	33,00 Euro
- bei Einzugsermächtigung und Übersendung einer Beitragsrechnung (Zuschlag 5,00 Euro)	33,00 Euro
- bei Überweisung (Zuschlag 5,00 Euro) und Übersendung einer Beitragsrechnung (Zuschlag 5,00 Euro)	38,00 Euro

Für KYCD-Mitglieder, die in keinem anderen Wassersportverein Mitglied sind, ergibt sich folgende Beitragspflicht:

Mitgliedsbeitrag 2011

- bei Einzugsermächtigung	38,00 Euro
- bei Überweisung (Zuschlag 5,00 Euro)	43,00 Euro
- bei Einzugsermächtigung und Übersendung einer Beitragsrechnung (Zuschlag 5,00 Euro)	43,00 Euro
- bei Überweisung (Zuschlag 5,00 Euro) und Übersendung einer Beitragsrechnung (Zuschlag 5,00 Euro)	48,00 Euro

**Bitte zahlen Sie Ihren Mitgliedsbeitrag bis zum 01.01.2011
Ihr KYCD Vorstand**



Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler
Neumühlen 21 • 22763 Hamburg • Fax 040-741 341 01

Mitgliedbeitragszahlung 2011

(bitte ankreuzen, wenn gewünscht)



Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige ich den Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg, den jeweils von der Mitgliederversammlung festgesetzten Jahres-Mitgliedsbeitrag bis auf Widerruf zu Beginn eines jeden Kalenderjahres vom nachfolgenden Konto abzubuchen.

Name Vorname

Mitgliedsnummer

Straße

PLZ/Ort

Bank BLZ

Konto

Ort/Datum Unterschrift

Anforderung Beitragsrechnung (Zuschlag 5,00 Euro)

Name Vorname

Mitgliedsnummer

Straße

PLZ/Ort

(bitte per Fax 040 741 341 01 oder Post an
KYCD e.V, Neumühlen 21, 22763 Hamburg)

Aktion Mitglieder werben Mitglieder*



Der Kreuzer Yacht Club Deutschland - Ein guter Tipp.

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

Der Kreuzer Yacht Club Deutschland bietet unter anderem:

Kostenlos*

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

Günstiger bei den KYCD-Partnern*

- Versicherungen, Yachtausrüstung, Service, Dienstleistungen



Unsere Stärke wächst mit der Zahl der Mitglieder.

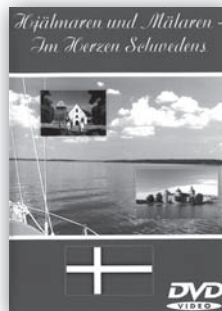
Prämie für Mitgliederwerbung:

- Prämie 1:**
Kreuzer Yacht Club Flagge

Abmessung ca. 30 x 45 cm



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



- Prämie 3:**
KYCD - Cap

Universalgröße mit eingesticktem Logo,
dunkelblau, 100% Baumwolle



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



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

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



100 Häfen in Norwegen

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

Anzahl

Mit diesem Bestellschein verlieren alle vorhergegangenen ihre Gültigkeit!



Info-Broschüren

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

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

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

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

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

Name: _____ Vorname: _____

PLZ/Ort: _____ Straße: _____

Telefon: _____ Telefax: _____

Mitgliedsnummer: _____

Ort/Datum: _____ Unterschrift: _____

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

Bank _____ BLZ: _____ Konto: _____

Ort/Datum: _____ Unterschrift: _____

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

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

VOLLE KRAFT VORAUSS.

Die Seenotretter.

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



Bitte spenden auch Sie!

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



KYCD - Partner

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



HanseNautic
BADE & HORNIG • ECKARDT & MESSTORFF

Seekarten - Sportbootkarten
Fachbücher - Hafenhandbücher

Videos - Software

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



Segel- +
Motorboot-
ausbildung,
Funkzeugnisse,
Weiterbildung

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



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

Sicher vor Anker gehen

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



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

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



Segel, Persenninge,
Sprayhoods,
Bootspolster,
Wartungsservice von
Seesicherheitsgeräten

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



Captain Reents®
Yachtpflegeprodukte

Captain-Reents
Yachtpflege- und
Reinigungsprodukte

- von Yachteignern für Yachteigner entwickelt -

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

PROYACHT
THE YACHTING COMPANY

Praxiserprobtes Zubehör

+++ Weltneuheit +++

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

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