

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Januar 1/2014

Leinen los!



www.leinenlos.de

Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.



WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

Johannes-Brahms-Platz 1
D-20355 Hamburg

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

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

Skippersicherheitstraining

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

Alles in Praxis
Direkt an Bord
Direkt auf See

Mail:
info@well-sailing.de
Telefon:
040 – 43 18 90 70



www.well-sailing.de

Foto: Hinnerk Weiler



Editorial	Seite 4
Einladung zur Mitgliederversammlung	Seite 5
Der KYCD auf den Messen	Seite 10
Nachrichten	
Anhörung im Verkehrsministerium	Seite 12
Radar an Bord	Seite 15
Land unter	Seite 23
KYCD Seminare	
Sicherheitsseminar Neustadt	Seite 14
Seminar: „Aus der Sicht des Kapitäns“	Seite 22
Medizinseminar in Stuttgart	Seite 30
Bücherschapp	Seite 29
In eigener Sache	
Impressum	Seite 29
KYCD-Shop	Seite 31
Mitgliedsantrag	Seite 33

Titelfoto: Joachim Heße, Hamburg





Editorial

Liebe Leser,

das wichtigste zuerst: In diesem Heft laden wir Sie zu unserer Mitgliederversammlung am 8. März ein. Die Tagesordnung ist unspektakulär, aber trotzdem ist die Versammlung wichtig. Nachdem wir im Vorjahr mit der Verabschiedung der neuen Satzung Voraussetzungen für den KYCD der Zukunft geschaffen haben, geht es nun darum, festzulegen, was unsere nächsten Schritte für die praktische Umsetzung sein sollen. Welche Schritte uns möglich sein werden, verbindet sich mit der Frage, wofür wir wieviel Geld ausgeben wollen. So, wie im Deutschen Bundestag die Haushaltsdebatte eines der wegweisenden parlamentarischen Ereignisse ist, so wird auch die Entscheidung über unseren Haushalt 2014 darüber bestimmen, welchen Kurs der neu zu wählende Vorstand in den kommenden Monaten einschlägt. Beteiligen Sie sich bitte zahlreich an der Willensbildung des Clubs.

Dieses Heft geht zwölf Tage nach dem Orkan „Xaver“ in Druck. Am frühen Morgen des 6. Dezember hatten wir in Neumühlen „Land unter“. Das Gebäude, in dem sich unsere Geschäftsstelle befindet, wurde nicht zum ersten Mal geflutet, aber an diesem Freitagmorgen stand das Wasser höher als sonst, sehr hoch. Zu sehen, wie die Flut ungehindert über das Ufer steigt, ist ein faszinierender Anblick. Manch Schaulustiger fand sich an der Elbe ein. Hamburgs Deiche und Flutschutzmauern sind imponierend, und so empfand wohl keiner eine Gefahr. Wir nehmen das Ereignis zum Anlass, uns auf einigen Seiten mit der Sturmflut zu beschäftigen und mit den verheerenden Wirkungen früherer Elbfluten.

Wir wünschen allen ein gutes Gelingen der Frühjahrsarbeiten und einen guten Start in die neue Saison.

Mast- und Schotbruch

Ihr KYCD-Vorstand



Die Mitgliederversammlung 2014 findet am Sonnabend, den **08.03.2014** im Saal des SVAOe-Hauses, Neumühlen 21, 22763 Hamburg, statt.

Ort: Saal 1. Stock

Zeit: 10.00 Uhr, Einlass ab 9.30 Uhr.

Wie im KYCD üblich, wird der Vorsitzende über das abgelaufene Geschäftsjahr berichten. Von den beiden stellvertretenden Vorsitzenden wird auf dieser MV nur Dr. Brigitte Clasen über ihre Tätigkeit Rechenschaft ablegen können, da Dr. Joachim Heße zum Zeitpunkt der MV mit der SY „Charly“ noch auf den Ausbildungstörns des KYCD in der Karibik unterwegs sein wird.

Nach dem Kassenbericht für das Jahr 2013 und dem Bericht der Kassenprüfer sind die Vorschläge des Vorstands für die Verwendung der Finanzmittel des Clubs im Jahr 2014 von besonderer Bedeutung. Denn nachdem die Mitgliederversammlung 2013 die

Weichen für die Zukunft des KYCD gestellt hat, wird nun ein Haushalt vorgelegt, mit dem die Realisierung der Zukunftspläne vorangebracht werden soll.

Im Mittelpunkt der diesjährigen Mitgliederversammlung stehen Wahlen. Die Amtszeit der 2011 gewählten Vorstandsmitglieder endet und unser kooptierter Schatzmeister muss ordentlich gewählt werden.

Alle jetzigen Vorstandsmitglieder kandidieren wieder. Das Team ist bereit, den Club auch in den kommenden drei Jahren zu leiten, wenn das von den Mitgliedern gewünscht wird.

Ein Ärgernis ist der Tagesordnungspunkt 7 „Satzungsänderung“. Seit vielen Jahren heißt es in der Satzung des KYCD: „Die Mitglieder erhalten keine Gewinnanteile und in ihrer Eigenschaft als Mitglieder auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.“ Diese

hat die MV 2013 in die Satzungsneufassung übernommen.

Obwohl die Vorschrift den nach der Abgabenordnung erforderlichen Regelungsgehalt hat, verlangt das für den KYCD zuständige Finanzamt nun eine Satzungsänderung. Es droht dem KYCD mit dem Entzug der Gemeinnützigkeit, wenn in unsere Satzung nicht wortwörtlich der Satz aufgenommen wird: „Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.“ Das Finanzamt schreibt, die Satzung „enthält hinsichtlich der Bestimmungen zur Gemeinnützigkeit jedoch nicht den genau vorgeschriebenen Wortlaut. Das Finanzamt ist nach neuester Rechtsprechung gehalten diese Vorschriften der AO als Voraussetzung für die Anerkennung der Gemeinnützigkeit der Körperschaft einzufordern. [...] Aus diesem Satzungs-mangel werden jedoch zunächst keine negativen steuerlichen Konsequenzen gezogen, wenn er spätestens bis zur nächsten Abgabe der Gemeinnützigkeitserklärung 2012-2014 im Jahr 2015 behoben wird.“

Auf welche Urteile sich das Finanzamt bezieht und wer wann wo mit welcher Legitimation exakt diesen Wortlaut vorgeschrieben hat, wird in dem zitierten Schreiben nicht mitgeteilt.

Die Forderung des Finanzamts lässt sich deshalb im Augenblick noch nicht rechtlich bewerten. Der Vorstand geht dem nach und setzt die Satzungsänderung (siehe auch

Seite 9) vorsorglich auf die Tagesordnung.

Mit den Tagesordnungspunkten „Anträge“, „Ort der Mitgliederversammlung 2015“ und „Verschiedenes“, endet die Mitgliederversammlung.

Anträge von Mitgliedern müssen nach § 15, Nr. 1 (Antragsfrist) der Satzung 15 Tage vor der Mitgliederversammlung bei der Geschäftsstelle schriftlich eingegangen sein. Beachten Sie bitte diesen Termin, wenn Sie zur Mitgliederversammlung 2014 Anträge stellen möchten.

Das Parkplatzangebot in der Straße Neumühlen ist nach wie vor knapp. Bei den benachbarten Bürogebäuden und am Museumshafen gibt es eine begrenzte Anzahl von Parkmöglichkeiten, ebenso an der Elbchausee, Höhe Hohenzollernring.





Der Club empfiehlt die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Veranstaltungsort ist ab dem Bahnhof Altona mit der Buslinie 112 zu erreichen. Die nächstgelegene Haltestelle heißt „Lawaetzhaus“.

Es ist auch möglich, die Fährlinie 62 ab den St. Pauli Landungsbrücken oder ab dem Anleger „Fischereihafen“ (dort auch Parkplätze) bis zum Museumshafen zu benutzen.

Selbstverständlich kann jedes Mitglied des KYCD an der Mitgliederversammlung teilnehmen, ohne sich zuvor angemeldet zu haben.

Wir bitten Sie aber trotzdem, uns mit dem unten stehenden Coupon, per E-Mail oder im Internet unter www.kycd.de Ihre Teilnahme anzukündigen.

Mit Ihrer Anmeldung erleichtern Sie uns die organisatorische Vorbereitung der Versammlung.

Wenn die ungefähre Teilnehmerzahl bekannt ist, wird es einfacher, eine angemessene Anzahl der schriftlichen Unterlagen zu drucken, ausreichend für das leibliche Wohl zu sorgen und die Bestuhlung des Saals anzupassen. Gäste sind in Begleitung von Mitgliedern zur Versammlung zugelassen.

Während der Versammlung wird auch in diesem Jahr mit einem kleinen Imbiss und Getränken für das leibliche Wohl der Teilnehmer gesorgt.



Anmeldung zur Mitgliederversammlung 2014

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

Name: Mitgliedsnummer

Anschrift:

Anzahl Personen

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

Antrag zur Satzungsänderung Zustellung der „segeln“

Eswird beantragt, in §3 Gemeinnützigkeit, Uneigennützigkeit und Ehrenamt, Nr. 3 den ersten Satz „Die Mitglieder erhalten keine Gewinnanteile und in ihrer Eigenschaft als Mitglieder auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.“ Durch den Satz „Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.“ zu ersetzen.

Begründung

Die Satzungsänderung wird vom Finanzamt Hamburg-Nord mit Schreiben vom 09.10.2013 verlangt. Das Finanzamt droht, anderenfalls dem KYCD die Gemeinnützigkeit zu entziehen.

Einige Mitglieder haben unserer Geschäftsstelle mitgeteilt, dass ihre Belieferung mit der „segeln“ seit einiger Zeit unsicher sei.

Um die Ursache aufspüren und um Fehler bei der Zustellung korrigieren zu können, bitten wir alle Mitglieder, die die „segeln“ im letzten Quartal doppelt, unregelmäßig oder gar nicht erhalten haben, Frau Hatje in der Geschäftsstelle hierüber zu informieren.

Wir möchten möglichst schnell dafür sorgen, dass jedes KYCD-Mitglied wieder die monatlichen Mitteilungen des Clubs in seinem Briefkasten vorfindet.

Ein Dankeschön an unsere Mitglieder

Im letzten Mitgliedsheft bat der Vorstand alle Mitglieder, die noch keine Einzugsermächtigung erteilt hatten, dieses entsprechend der Beschlüsse der Mitgliederversammlung 2013 zu tun.

Sehr viele Mitglieder, die bisher den Beitrag überwiesen haben, sind dieser Bitte sofort gefolgt. In der Geschäftsstelle sind seit dem Erscheinen des Heftes 4/2013 jeden Tag SEPA-Lastschriftmandate eingetroffen. Einige wenige Mitglieder haben uns mitgeteilt, dass sie von der Ausnahmeregelung Gebrauch machen möchten und den Beitrag auch künftig überweisen wollen. Der Vorstand konnte dem in allen Fällen zustimmen, da es sich um Mitglieder handelt, die schon in der Vergangenheit pünktliche Zahler waren. Auch über geänderte Bankverbindungen wurden wir von einer Reihe von Mitgliedern informiert.

Der Vorstand und die Geschäftsstelle danken allen, die die Arbeit des Clubs erleichtern, indem sie zur Verringerung des Verwaltungsaufwands beitragen. Jeder Euro, den wir hier einsparen, ist ein Euro, den unser Club zur Stärkung seiner Aktivitäten mehr hat.



Der KYCD auf den Messen

Im zurückliegenden Jahr hat der KYCD sich und seine Aktivitäten auf zwei Messen vorgestellt. Vom 22. bis zum 24. Februar auf der „Boatfit“ in Bremen und vom 26. Oktober bis zum 3. November auf der „hanseboot“ in Hamburg. Die nächste Gelegenheit, sich am Messestand des Clubs zu treffen, gibt es im Februar 2014 wieder in Bremen.

Bremen 2013

In Bremen findet alljährlich an drei Tagen Deutschlands einzige Refit- und Klassikermesse statt. Die Messe wartet mit vielen Fachvorträgen auf und das dortige Publikum kommt nicht so sehr um zu gucken, sondern mehr um zuzuhören und um gezielt Informationen zu sammeln. Unser Standteam konnte deshalb mit vielen Besuchern intensive Gespräche über Inhalte, Ziele und Aktivitäten des KYCD führen. Das Interesse richtete sich sowohl auf unsere Seminarangebote als auch auf die Tätigkeit als unabhängige Interessenvertretung von Fahrtenwassersportlern.

Zum Programm der „Boatfit“ wollte der KYCD mit einem Medizinseminar beitragen. Da der Kurs dem Zeitrahmen der Messe entsprechend nicht alle Inhalte unserer regulären Seminare zur medizinischen Versorgung an Bord enthalten konnte, sollte er von nur einem Referenten durchgeführt werden. Bei unserer Planung hatten wir allerdings nicht bedacht, dass auch Mediziner nicht vor Krankheit gefeit sind. Wenige Tage vor der Veranstaltung legte sich der Referent



Der KYCD-Stand auf der hanseboot

in ein Krankenhausbett, und wir fanden so kurzfristig keinen gleichwertigen Ersatz. Trotz des ausgefallenen Kurses wurde unser erster Auftritt in Bremen aber ein Erfolg, auch weil es gelang, mit der Aussicht auf eine künftige Zusammenarbeit Kontakte zu einigen Vereinen zu knüpfen. Der KYCD wird nach diesen positiven Erfahrungen im Jahr 2014 wieder auf der „Boatfit“ zu finden sein.

Bremen 2014

Vom 21. bis 23. Februar 2014 stellen wir den KYCD erneut in Bremen vor. Wir hoffen auf den Besuch vieler Mitglieder und darauf, dass unser Beitrag zum Messeprogramm in diesem Jahr nicht ins Wasser fällt.

Auf der „Boatfit“ 2014 lädt der KYCD zu einem halbtägigen Workshop zur Törnplanung ein. Die Zielgruppe unserer Veranstaltung sind Fahrtenwassersportler, die vielleicht zum ersten Mal eine Ferienreise mit längeren Seepassagen vorhaben; Familiencrews, die sich unsicher sind, ob Nachtfahrten für sie in Frage kommen; Skipper, die ihr Boot für den Sommerörn zur Küste trailern und sicher sein möchten, das Nötige bedacht zu haben,



wenn das Revier binnen mit dem Revier buten getauscht wird.

Vom Erfahrungshintergrund der Teilnehmer ausgehend, wird entwickelt, was dazu gehört, damit eine Reise gelingt und Spaß macht. Wir erarbeiten, wie die Crew sich und ihr Boot auf den Törn vorbereiten kann und welche Abläufe an Bord unterwegs Ruhe schaffen und Stress vermeiden. Mit diesem Handwerkszeug und einigen Vorgaben zu Schiff, Seegebiet und Wetterlage wird von den Teilnehmern dann ein fiktiver Törn geplant. Um zu gewährleisten, dass jeder aktiv beteiligt ist, können nur zwölf Personen teilnehmen. Für Mitglieder des KYCD ist der Workshop kostenlos, alle anderen tragen mit 20 Euro zu den Kosten bei.

Sowohl während des Workshops als auch am Stand kommt der mobile Schiffsführungssimulator des Maritimen Zentrums der Fachhochschule Flensburg zum Einsatz. Wir können mit ihm Elemente unseres in Flensburg durchgeführten Seminars „Aus der Sicht des Kapitäns“ in den



Workshop integrieren. Und wir können auch am Stand Übungen anbieten, die erfahrbar machen, wie wichtig es ist, das Verhalten des anderen zu verstehen, damit kritische Situationen zwischen Yachten und Handelsschiffen überhaupt nicht entstehen.

Hamburg 2013

Nachdem wir im Vorjahr der „hanseboot“ ferngeblieben waren, überraschten uns die Hamburger Messeveranstalter im Sommer mit einem attraktiven Angebot: Unter dem Motto „Hier segelt der Norden“ wollte die Messe eine Gemeinschaftsfläche schaffen, auf der die verschiedensten Vereine sich vorstellen können. Ziel sei, vorzuführen, wie vielfältig der Wassersport im Norden ist und wie unterschiedlich Wege auf das Wasser sein können.

Was schließlich realisiert wurde, blieb dann deutlich hinter dem guten, offenen Ansatz zurück. Nur acht Vereine stellten sich vor. Fünf traditionsreiche Hamburger Clubs, ein ebenso angesehener Verein aus Flensburg, außerdem präsentierten der Hamburgische Verein Seefahrt seine Aktivitäten, mit denen er junge Menschen für das Hochseesegeln begeistert, und wir die unseren, mit denen wir den Fahrtenwassersport stärken.

Für das Jahr 2014 bleibt zu hoffen, dass das Projektteam der Hamburg Messe und Congress GmbH an seinem Konzept festhält und dem Wassersport im Norden auf breiterer Basis ein Forum bietet, seinen Facettenreichtum darzustellen.



Anhörung im Verkehrsministerium

Im Dezember hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine schriftliche Verbandsanhörung zur Änderung mehrerer schiffahrtsrechtlicher Vorschriften durchgeführt.

Eine der beabsichtigten Änderungen wird dazu führen, dass die Wasserqualität von Flüssen und Kanälen steigt.

Die deutschen Vorschriften für Bordkläranlagen auf Binnenfahrgastschiffen werden einer EU-Richtlinie angepasst.



Foto: Thomas Max Müller / pixelio.de

Der Tourismus mit Flusskreuzfahrtschiffen hat während der zurückliegenden Jahre stetig zugenommen. Dank der neuen Anforderungen an Kläranlagen wird der Schutz der Gewässer verbessert.

Dies ist nicht nur unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes gut, sondern auch in Hinblick auf die Attraktivität der Flüsse für Segler, Kanuten und Ruderer.

In der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung sollen internationale Vorgaben berücksichtigt werden.

Das wird zum Beispiel zu einer einheitlichen Beschilderung der Wasserstraßen führen. Mit weiteren Regeländerungen wird außerdem darauf reagiert, dass an vielen Binnengewässern Schleusen nicht mehr von Schleusenpersonal bedient werden. Diese Änderungen sind aber vor allem für die Großschifffahrt von Bedeutung.

Eine Aktualisierung der Verordnung über die Eichung von Binnenschiffen (BinnSchEO) aus dem Jahr 1975 wird für die Sportschifffahrt zu keinen praktischen Änderungen führen. Es wird lediglich die Eichbescheinigung, die für eine Eintragung in ein Binnenschiffsregister erforderlich ist, anders aussehen.

Wichtiger sind zwei erfreuliche Änderungen der Sportbootführerscheinverordnung-See:

Zum einen soll die sogenannte Gastklausel auf deutsche Staatsbürger, die dauerhaft im Ausland leben, ausgedehnt werden. Bisher durfte ein Deutscher, der im Ausland lebt und ein Boot nach den dortigen Regeln führt, deutsche Seeschiffahrtsstraßen nur dann befahren, wenn er auch einen deutschen Führerschein besaß. In Zukunft gelten die gleichen Bedingungen wie für Ausländer.

Für längstens ein Jahr darf ein Sportfahrzeug nach den Bestimmungen des Landes geführt werden, in dem der Besucher lebt.

Zum anderen soll endlich den Bootsführern von Wasserrettungsfahrzeugen ein Sportbootführerschein-See ohne Prüfung ausgestellt werden. Obwohl die Ausbildung und Prüfung zum Bootsführer bei den Rettungsdiensten aus leicht einsehbaren Gründen sehr viel anspruchsvoller ist, wurden die Berechtigungsscheine zum Führen von Wasserrettungsfahrzeugen bisher nicht anerkannt. Wenn sich dies nun ändert, so verschwindet eine der un-



Foto: DLRG

sinnigsten Führerscheinbestimmungen.

Der KYCD hat in seiner Stellungnahme die im Verordnungsentwurf des BMVBS enthaltenen Verbesserungen ausdrücklich begrüßt und unterstützt.



Neuer Seenotkreuzer heißt „Pidder Lüng“

Seit dem 6. Dezember 2013, 24 Uhr, stand fest, dass beim Spendenwettbewerb „Reetdach gegen Reeperbahn! Wer spendet mehr: Sylt oder Hamburg?“ für den neuesten Seenotkreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) die Liebhaber der Insel sozusagen „auf den letzten Metern“ die Freunde der Hansestadt Hamburg

knapp geschlagen haben und der Seenotkreuzer einen Namen mit Bezug zu Sylt bekommt.

Am 14. Dezember 2013 war es dann soweit, der neue Seenotkreuzer wurde in List auf Sylt auf den Namen „Pidder Lüng“ getauft. Pidder Lüng ist eine Ballade des deutschen Dichters Detlev von Liliencron (1844-1909) über den gleichnamigen Sylter Fischer. Das Arbeitsboot trägt den Namen des Hamburger Wahrzeichens „Michel“.

Eigentliche Gewinner des Spendenwettbewerbs sind allerdings die Seenotretter selbst. Gut 1,4 Millionen Euro spendeten ungezählte Förderer der DGzRS aus ganz Deutschland im Rahmen der im Frühjahr 2013 gestarteten Aktion für das moderne Spezialschiff: 706.921,50 Euro für die Sylter Seite und 697.000,48 Euro für die Hamburger Seite. Zusammen decken die 1.403.921,98 Euro einen Großteil der Kosten für den insgesamt gut fünf Millionen Euro teuren neuen Seenotkreuzer. Die Seenotretter danken allen Spendern sehr herzlich. Info: www.seenotretter.de



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

Wenn Sie jetzt insgeheim mindestens einmal „ja“ gedacht haben, dann sind Sie richtig beim Sicherheitsseminar des KYCD im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Deutschen Marine in Neustadt/Holstein vom 21. - 22.03.2014.

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

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

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

Wassereintrich im Schiff – was tun?

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

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

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

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

Gäste sind herzlich willkommen.

Kostenbeitrag:
Für KYCD-Mitglieder: Euro 290,-
Für Nicht-Mitglieder: Euro 345,-

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



Radar an Bord – ein Leistungsvergleich der Techniken

Wer heute in einer Marina den Blick über eine Mastenreihe schweifen lässt, wird schnell feststellen, dass Radar auf einer beachtlichen Anzahl von Yachten Einzug gehalten hat. Es sind nicht mehr allein die größten Boote, auf denen aus dieser Navigationshilfe Nutzen gezogen wird.

Für die Verbreitung von Radar auf Yachten waren mehrere technische Entwicklungen fördernd. Solange es erforderlich war, unter Deck vor der möglichst gegen Lichteinfall geschützten Bildröhre zu sitzen, war Radar auf Sportfahrzeugen so gut wie nicht einsetzbar. Die erste entscheidende technische Entwicklung waren bessere Bildschirme.

Mit der Einführung von Flüssigkristall-Bildschirmen wurde zum ersten Mal eine brauchbare Darstellung erreicht.

Die schnelle Weiterentwicklung von monochromen LCD-Bildschirmen zu schließlich farbigen TFT-Anzeigen erleichterte manch einem wenig geübten Navigator die Interpretation des Bildes.

Die aus Dünnschichttransistoren aufgebauten Displays wanderten vom Kartentisch ins Cockpit, denn nun war die Verwendung von zusätzlichen Lichtquellen möglich, die die Anzeige auch bei Sonnenlicht erkennbar machten.



Eine andere Entwicklung erhöhte den Sicherheitsgewinn durch Radar entscheidend: MARPA, Mini-ARPA.

Yachtskipper machten bis dahin immer wieder die Erfahrung, mit der Auswertung des Radarbildes überfordert zu sein. Wer nur an einigen Wochenenden und in wenigen Ferienwochen unterwegs war, musste das Plotten in jeder Saison neu lernen und war sich oft genug seiner Sache doch nicht sicher. Viele Radargeräte blieben deshalb ausgeschaltet.

ARPA, die „Automatic Radar Plotting Aid“, war in der Handelsschifffahrt schon ab 1979 schrittweise eingeführt worden, bis es in einer funktional vereinfachten Version auch in den Geräten der Sportschifffahrt üblich wurde, dauerte überraschend lange. Überraschend, weil die Hersteller mit dieser Plott-Hilfe ein überzeugendes Verkaufsargument gewannen.

Mit MARPA wurde es möglich, fast von allein für eine begrenzte Anzahl von Radarobjekten relevante Werte für die Beurteilung der Verkehrslage zu bekommen. Der kleinste Passierabstand (Closest Point of Approach, CPA), die Zeit bis zur größten Annäherung (Time to Closest Point of Approach, TCPA) sowie Kurs, Geschwindigkeit und Entfernung eines markierten Ziels liefern praktisch alle MARPA-Anlagen, nachdem die Zielverfolgung manuell mit dem Cursor gestartet wurde.

Allerdings darf nicht vergessen werden, dass ARPA nur ein Hilfsmittel mit Genauigkeits- und Leistungsgrenzen ist. Diese ARPA-spezifischen Grenzen

müssen dem Navigator nun bewusst sein. Auch wenn das manuelle Plotten entfällt, nimmt das Gerät ihm keine Entscheidung ab.

Der dritte wichtige Schritt ist die Vernetzung aller elektronischen Navigationshilfen an Bord. Auf vielen Yachten ist mittlerweile das Multifunktionsdisplay mit diversen Overlay-Möglichkeiten ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt.

Die aus den elektronisch gewonnenen Daten erzeugte virtuelle Welt besitzt inzwischen für manchen Skipper eine größere Glaubwürdigkeit als die eigene Wahrnehmung. Das ändert freilich nichts daran, dass die kritische Benutzung dieser integrierten Systeme für die Schiffsführung eine deutliche Erleichterung und einen erheblichen Sicherheitsgewinn bedeutet.

Die Verbindung von elektronischer Seekarte, GPS, Radar und AIS ermöglicht Yachten heute eine technisch unterstützte Navigation, die derjenigen der Handelsschifffahrt recht ähnlich ist.

Das mag in ruhigen Revieren mit geringem Verkehrsaufkommen völlig überzogen sein, inmitten der schneller und dichter werdenden Großschifffahrt vor unseren Küsten kann sich das gleiche jedoch zur Vermeidung von gefährlichen Situationen als hilfreich erweisen und den Seelenfrieden von Skipper und Crew erhalten.

Radargeräte in der zivilen Schifffahrt waren stets Impulsradare. Diese Geräte haben eine Sende- und Empfangsantenne, den Schlitzstrahler, die abwechselnd auf

Senden und Empfangen umgeschaltet wird. Ein sehr kurzer elektromagnetischer Impuls wird von der Antenne vorwiegend horizontal abgestrahlt und stark abgeschwächt empfangen, wenn ein kleiner Teil der Energie von einem reflektierenden Objekt als „Echowelle“ wieder eintrifft.

Nachdem in den Anfangsjahren des Radars mit verschiedenen Wellenlängen experimentiert wurde, erwiesen sich für die Navigation auf See schon bald zwei Frequenzbereiche als geeignet. Bei ihnen ist man bis heute geblieben. Es sind im X-Band Wellenlängen von 3,16 cm bis 3,22 cm, was Frequenzen um etwa 9.400 MHz entspricht, und im S-Band Wellenlängen von 9,68 cm bis 10,34 cm, das entspricht Frequenzen um 3.000 MHz.

Yachtradare arbeiten alle im X-Band. Im X-Band wird eine bessere Peilauflösung erreicht als im S-Band, und es werden besonders niedrige Radarziele besser erfasst.

Seegang und Niederschlag sind hingegen im S-Band weniger störend, bei starkem Regen und im Nebel sind die Streuverluste deutlich kleiner.

X- und S-Band-Geräte benötigen eine hohe Sendeenergie, damit sich das empfangene Signal überhaupt noch vom „Rauschen“, d.h. von gerätebedingten Störsignalen als Nutzsignal abhebt. Sie wird im Magnetron aufgebaut. Das Magnetron ist eine 1939 in Großbritannien entwickelte Elektronenröhre, die kurzzeitig hochfrequente Schwingungen

erzeugen kann. Bei der Erzeugung des Impulses entsteht viel Wärme. Durch sie verändern sich die Abmessungen von Bauteilen des Magnetrons. Das beeinflusst die Impulsfrequenz, deshalb benötigen derartige Radargeräte eine Aufwärmphase, bevor sie mit konstanter Frequenz senden können.

Hochfrequente elektromagnetische Wellen dringen in biologisches Gewebe ein und beeinflussen Zellprozesse. Der Aufenthalt im Strahlengang von Radargeräten muss in der Nähe der Antenne deshalb vermieden werden.

Ein Hindernis für die Verwendung von Radar auf Yachten blieb trotz des navigatorischen Nutzens und der angesprochenen fördernden Entwicklungen bis vor nur wenigen Jahren der hohe Stromverbrauch der Anlagen.

Das hat sich erst mit dem Angebot von Geräten geändert, in denen eine andere Technik angewandt wird. Für nichtausrüstungspflichtige Schiffe brachte Navico mit der Bezeichnung „Broadband-Radar“ ein frequenzmoduliertes Dauerstrichradar (Frequency Modulated Continuous Wave, FMCW) auf den Markt.

Die unter den Markennamen Simrad, Lowrance, Northstar und B&G gehandelten Geräte werden aber nicht vorwiegend mit dem Argument des geringen Stromverbrauchs beworben, sondern mit dem Versprechen, das Radar zu revolutionieren und so gut wie alles besser zu können als die Impulsradare anderer Anbieter.



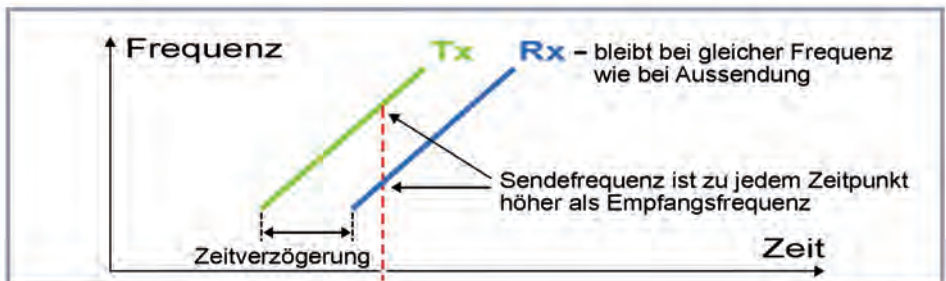
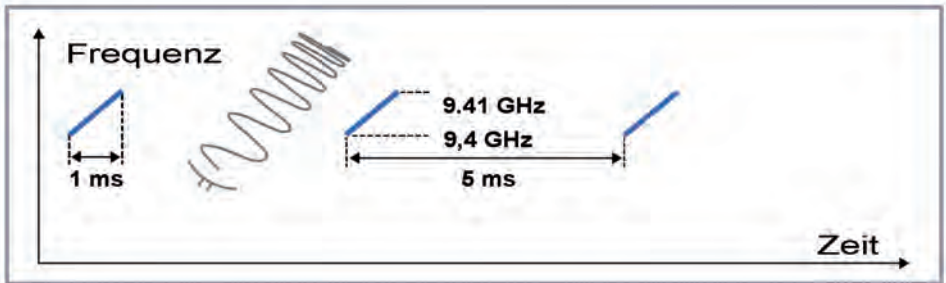
Worin unterscheiden sich Impuls- und FMCW-Radar technisch, und wo haben die einen und die anderen Stärken und Schwächen? Diese Fragen werden auch nach einigen Jahren „Broadband-Radar“ häufig gestellt. Wir wollen einen Vergleich versuchen.

Das Grundprinzip ist bei beiden Gerätetypen gleich. Jedes Navigationsradar misst die Distanz und Richtung eines Objekts in Bezug auf den Standort des Radars. Es stellt das Ergebnis als Bild dar. Für die Messung sendet das Gerät mittels einer rotierenden Richtungsantenne eine Strahlung aus, und es empfängt von einem Objekt, das von der Strahlung getroffen wurde, eine Reflexion.

Die Richtung, in der sich das Objekt befindet, ist einfach zu bestimmen, wenn die Stellung der Antenne zum Zeitpunkt des Empfangs bekannt ist.

Die Entfernung des Objekts ergibt sich aus der Zeitdauer (t) zwischen Sendung und Empfang des Signals. Das elektromagnetische Signal bewegt sich annähernd mit Lichtgeschwindigkeit (c), es legt den Weg hin und her zurück, so dass sich die Entfernung (d) aus $d = ct/2$ ergibt. Da in der Nautik die Seemeile als Längeneinheit verwandt wird, muss die Lichtgeschwindigkeit auf sie bezogen werden, als Laufzeit für eine Seemeile erhält man angenähert $6,17 \mu s$.

Wie das FMCW-Radar arbeitet:



Der wesentliche Unterschied zwischen den beiden Radartypen ist das Verfahren, mit dem die Zeitdauer bestimmt wird.

Das Impulsradar sendet, wie der Name schon sagt, einen Impuls, und es wird die Zeit für den Hin- und Rückweg gemessen. Auch beim Frequency Modulated Continuous Wave Radar verrät die Bezeichnung das Prinzip. Das FMCW sendet kontinuierlich, dabei ändert sich die Sendefrequenz linear. Die zum Zeitpunkt t_1 gesendete Frequenz stimmt nicht mehr mit der Frequenz des Gerätes überein, wenn zum Zeitpunkt t_2 die Reflexion von einem Objekt empfangen wird. Da bekannt ist, wie viel Zeit das Gerät braucht, um die Differenz zwischen den beiden Frequenzen zu erzeugen, ergibt sich wiederum die Distanz des Objekts.

Wenn ein bestimmtes Frequenzband durchlaufen ist, kehrt das Gerät auf den Anfangswert zurück und ein neuer Durchlauf beginnt.

Dieses Prinzip hat Navico bei seinem „Broadband-Radar“ abgewandelt und vereinfacht. Nach einem ansteigenden Durchlauf des Frequenzbandes, schaltet der Sender ab, es entfällt also die Rücklaufphase auf den Anfangswert. Nach einer Pause wird wieder angeschaltet und ein neuer Anstieg durch das Frequenzband beginnt. Für die Navigation auf See ist die Gesamtkonfiguration des Radars angemessen, da sich alle Objekte ausreichend langsam bewegen.

Objekte, die sich schnell bewegen, z.B. Flugzeuge oder auch Hubschrauber, lassen sich mit diesem Radar nicht mit hinreichender Genauigkeit erfassen.

Die unterschiedliche Technik der beiden Radartypen bedingt einige weitere Eigenschaften, die sich im praktischen Betrieb mehr oder weniger bemerkbar machen. Die Tabelle lässt erkennen, dass das „Broadband-Radar“ sowohl Vorteile als auch einige Nachteile aufweist.

Eigenschaft	Impulsradar	Broadband-Radar
Zielerfassung im Nahbereich	schlechter	besser
Zielerfassung im Fernbereich	besser	schlechter oder ähnlich
Azimutale Auflösung	ähnlich	ähnlich
Radiale Auflösung	schlechter	besser
Innere Totzone	größer	kleiner
Seegangsunterdrückung	schlechter	besser
Anfälligkeit für Radarinterferenzen	kleiner	größer
Anfälligkeit für Reflexionen des Eigenschiffs	kleiner	größer
Auslösung von RTE, SART und RACON	ja	ungewiss
Energieabstrahlung	groß	sehr klein
Aufwärmphase	ja	nein

Die bessere Erfassung von Zielen bei kleinen Distanzen ist ein deutlicher Vorteil. Für die Navigation in unseren kleinräumigen, von der Handelsschiffahrt dicht befahrenen Revieren, ist von Interesse, was sich in den sechs Meilen um unser eigenes Fahrzeug abspielt. (Vgl. die KYCD-Broschüre „Kollisionsverhütung“)

In diesem Bereich und in ihm besonders in den inneren drei Meilen, erfasst und zeichnet „Broadband-Radar“ Ziele präziser. Ob es allerdings wirklich wichtig und sinnvoll ist – wie die Werbung des Herstellers suggeriert – mit dem Radar in der Marina auf Liegeplatzsuche zu gehen, mag sich der Leser selbst beantworten.

Richtig ist aber tatsächlich, dass die innere Totzone, also der Bereich um die Antenne, von dem kein Abbild erzeugt werden kann, sehr viel kleiner ist.

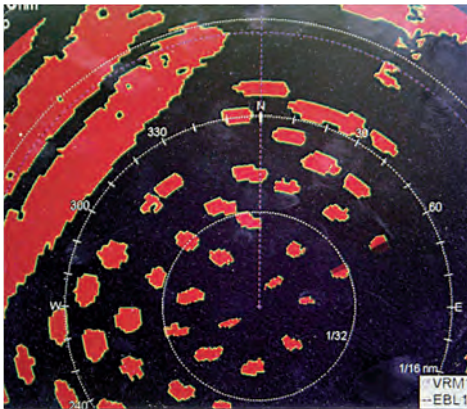
Bei Impulsradaren auf Yachten liegt die Totzone zwischen 30 m und 50 m bei FMCW zwischen 2 m und 5 m.

Auch ist die Auflösung in der unmittelbaren Umgebung so gut, dass Pfähle und andere Sportfahrzeuge im Bild klarer zu erkennen sind.

Der Nachteil dieser äußerst kleinen Totzone ist das erhöhte Risiko für Reflexionen von Bauteilen des eigenen Fahrzeugs.

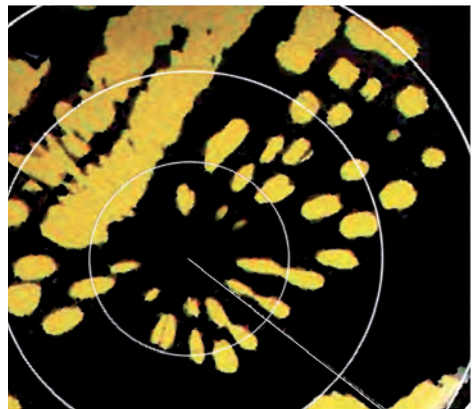
Der Hersteller wirbt für sein Produkt mit Vergleichen wie denen auf dieser und der nächsten Seite:

Broadband-Radar



Die „Superior-Kurzstrecken-Ziel-Unterdrückung“ zeigt deutlicher Docks, Boote und Schiffe vor Anker.

Impulsradar



Geringere Trennung von Booten, Docks und anderen Objekten, dort wo es am wichtigsten ist, in der Nähe des eigenen Schiffes.

Bilder: Lowrance

Das „Broadband-Radar“ hat kein Magnetron. Statt einer Elektronenröhre kommen bei ihm Halbleiter zum Einsatz. Die Sende- und Empfangstechnik des Gerätes kommt ohne die hohe Energie aus, die beim Impulsradar benötigt wird.

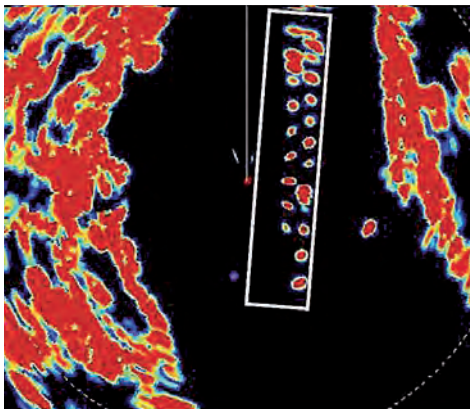
Das senkt einerseits den Stromverbrauch, erübrigt die Aufwärmphase und beseitigt ein gesundheitliches Risiko bei ungünstiger Anbringung der Antenne, die geringe Energie führt aber andererseits zu einer schlechteren Zusammenarbeit mit Geräten, die durch ein Radarsignal ausgelöst werden.

Die vom „Broadband-Radar“ abgestrahlte Energie ist geringer als die Strahlung

mancher Mobiltelefone.

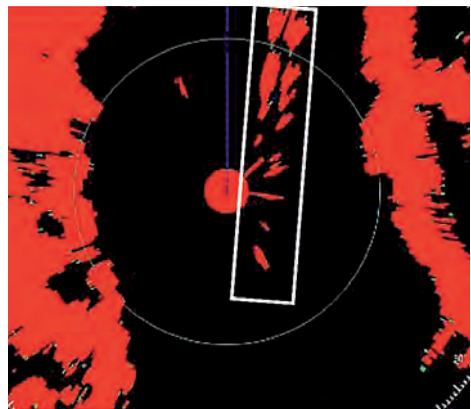
Die britische Royal Yachting Association hat schon vor längerem die Befürchtung geäußert, dass die abgestrahlte Energie zu klein ist, um aktive Radarreflektoren (RTE), Seenotantwortbaken (SART) und der Navigation dienende Radarantwortbaken (RACON) sicher auszulösen. Zu diesem auch von Technikern geäußerten Zweifel hat sich der Hersteller bisher nicht öffentlich geäußert.

Broadband-Radar



Das Broadband-Radar zeigt deutlicher die gestaffelten Liegeplätze und ankernden Schiffe.

Impulsradar



Beim Impulsradar „verwischen“ die Liegeplätze und Schiffe.



„Aus der Sicht des Kapitäns“



Sport- und Berufsschifffahrt teilen sich oft die gleiche Verkehrsfläche. Die Anzahl der Fahrzeuge ist bei beiden Gruppen stetig gewachsen und die Schiffe werden immer größer und schneller.

- Mit welchen Mitteln navigiert heute die Berufsschifffahrt und wie können diese Systeme auch auf Sportbooten genutzt werden?
- Welche Möglichkeiten besitzt ein großes Seeschiff überhaupt, um selbst seiner Ausweichpflicht gegenüber einem Segler nachzukommen?

All dies soll Ihnen in einem Lehrgang vermittelt werden, in dem Sie nicht nur die technischen Verfahren erläutert bekommen, sondern die Perspektive wechseln können und sich selbst in einem der modernsten Schiffssimulatoren in praktischen Übungen versuchen dürfen. Erfahren Sie, wie die Schifffahrt von der Brücke eines Handelsschiffes aussieht, und lernen Sie, Gefahrensituationen zwischen Berufs- und Freizeitschifffahrt zu vermeiden.

Der erfahrene Kapitän und Seelotse Gerald Immens entführt Sie in der Simulation auf die Brücke großer Schiffe und schärft mit viel Humor in praktischen Übungen Ihr Wissen um die Möglichkeiten der „Großen“, Ihre Möglichkeiten der Kooperation und die sinnvolle technische Ausrüstung des eigenen Schiffes.

KYCD-Seminar: Rollentausch: Wechseln Sie vom Cockpit auf die Brücke – vom Skipper zum Kapitän

Termin: 04. – 05.04. 2014

Seminarinhalte: Technische Systeme in der Berufsschifffahrt und deren Übertragung auf die Sportschifffahrt (Radar, Elektronische Seekarte, AIS); Manövriereigenschaften von Seeschiffen; Ausweichen, Meidung des Nahbereichs, Kurshaltepflicht im Nahbereich; Praktische Übungen im Shiphandling-Simulator.

Veranstaltungsort: Schiffsführungssimulator im Maritimen Zentrum der Fachhochschule Flensburg, Hochschulgelände Campusallee.

Gäste sind herzlich willkommen.

Kostenbeitrag:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 340,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 390,-

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



Foto: 200239 / pixelio.de

Land unter

Streng genommen, ist es den Bewohnern der nordfriesischen Halligen vorbehalten, an den Deutschen Wetterdienst „Land unter“ zu melden. Es wird aber auch jeder wissen, was gemeint ist, wenn wir das hier tun.

Die Geschäftsstelle des KYCD befindet sich bekanntlich im Haus der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne. Das Haus gehörte einmal zum Gebäudekomplex der Hedrich'schen Dampfmühle. In dem Kopfbau des Industriebetriebs befanden sich unter anderem Kontor und Portierwohnung.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts war der Altonaer Hafen nach Westen ausgebaut worden und Neumühlen durch die Hafenbahn für den Verkehr erschlossen. Das bis dahin dörfliche Neumühlen wurde dem industriell geprägten Ottensen angeschlossen.

Nach dem Altonaer Gaswerk war die Dampfmühle 1878 der erste moderne Industriebetrieb, der sich dort ansiedelte. Im Januar 1892 brannte die Mühle vollständig ab, nach dem Wiederaufbau blieb sie bis 1943 in Betrieb. Durch Bombentreffer wurde sie im Zweiten Weltkrieg zum zweiten Mal zerstört, lediglich der Kopfbau fristete bis in die 1980er Jahre ein unbeachtetes Dasein.



1987/88 fand der städtebauliche Wettbewerb „Neumühlen“ statt, in dem die Aufstockung und das jetzige Nutzungskonzept vorgestellt wurden.

Westlich des Altonaer Fischmarkts liegen alle Flächen am Elbufer außerhalb des öffentlichen Hochwasserschutzes; rechtlich gesehen sind sie Deichvorland. Hier müssen alle Grundstücksbesitzer und Bauherren selbst für einen ausreichenden Flutschutz sorgen. Bei der Planung für die Neubebauung des Elbufers schlossen sich deshalb Bauherren zu einer Poldergemeinschaft zusammen. Sie finanzierten ein etwa 650 Meter langes Polderbauwerk entlang der Elbe, das quer über die Straße Neumühlen zum Elbhang hin durch ein zusätzliches Flutschutztor gesichert wird.

Der Polder schließt unmittelbar südlich an Hedrichs Dampfmühle an. Die Mühle steht auf Kai-Niveau außerhalb des Polders. Der alte Neumühlener Kai liegt auf NN + 4,50 m, der Hamburger Bemessungswasserstand für Sturmfluten wurde letztes Jahr von NN + 7,50 m auf + 8,10 m angehoben, bei der Sturmflut 1976 erreichte die Elbe einen Höchststand von NN + 6,45 m.

Ab einem Wasserstand von etwa NN + 4,80 m wird das Gebäude kontrolliert geflutet. Nach dem Eingangsbereich erreicht das Wasser das Hochparterre, dort befinden sich Archiv und Lager des KYCD. Mehrere Jahre brauchten wir keine Maßnahmen zum Schutz unserer Bestände durchzuführen, als der Orkan „Xaver“ anrückte, änderte sich das. Schon am Mittwoch überlegten die Mit-



arbeiterinnen der im SVAOe-Gebäude beheimateten Vereine, ob wohl geräumt werden müsse.

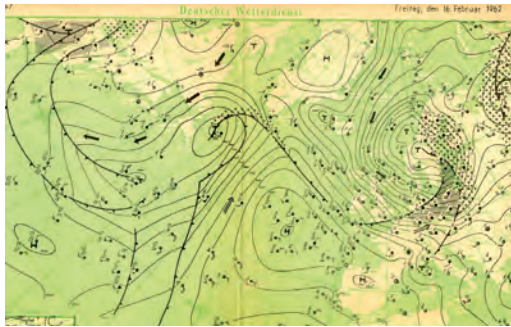
Am frühen Donnerstagmorgen ließ die Tidenprognose dann für den folgenden Tag keinen Zweifel mehr zu. Für das Morgenhochwasser des 6. Dezember wurden bis zu NN + 5,00 m vorausberechnet. Bereits gegen Mittag war von einem noch höheren Pegelstand die Rede.

Bis zum Donnerstagnachmittag hatten Selina Hatje, Brigitte Clasen und Bernhard Gierds alles in Sicherheit gebracht. Für Freitag kurz nach 06:00 Uhr morgens wurde der Scheitelpunkt der Flut erwartet. Dann sollte klar sein, wieviel Wasser „Xaver“ in die Elbe gedrückt haben würde.

Die Entwicklung der Wetterlage erinnerte inzwischen deutlich an den 16. und 17. Februar 1962.

Damals verlagerte sich ein umfangreiches Tiefdrucksystem vom Seegebiet zwischen Island und Norwegen bis zum Mittag des 16. unter Vertiefung auf 953 hPa nach Mittelschweden, steigerte sich zum Orkan und zog dann ohne Abschwächung bis zur östlichen Ostsee. In einem breit gefächerten Warmsektor wurde am 16. über der nördlichen Nordsee Westwind der Stärke 10 – 11 Bft. festgestellt.

fast bei solchen Stürmen das ganze europäische Nordmeer und die ganze Nordsee. Eine Sturmflut wird an der Nordsee und ihren Zuflüssen nicht von jedem Sturm hervorgerufen. Entscheidend sind vielmehr zwei Faktoren. Ein starker Windstau des Wassers, der durch einen lange anhaltenden, auflandigen Wind in Verbindung mit dem großen Fetch verursacht wird, und die Höhe der astronomischen Tide.



Quelle: DWD

Nach Durchgang der Kaltfront drehte der Wind damals auf NW bis N und hatte gegen Mitternacht mit der Flut über der Nordsee im Mittel Windstärke 9 – 10, örtlich auch 11 Bft.

Länger als 40 Stunden drückte der Sturm Wasser in die Mündungstrichter von Weser und Elbe sowie auf die Nordseeküste. Als dann vielerorts in Nordwestdeutschland und besonders in Hamburg die Deiche brachen, starben mehr als 300 Menschen.

Die Zugbahnen des damaligen Orkans „Vincinette“ und des jetzigen Orkans „Xaver“ waren ähnlich.

Die Windwirkstrecke, der „Fetch“, um-

Zwei weitere Faktoren modifizieren das Geschehen: die Wirkung des Luftdrucks und das Auftreten von Fernwellen, die aus dem Atlantik in die Nordsee laufen. In Cuxhaven kann der Fernwelleneffekt bis zu einem Meter ausmachen. Dieser „Stautyp“ der Sturmflut tritt bei ausgedehnten Tiefs auf. Er ist besonders gefährlich, weil die Deiche dem Wasser eventuell eine lange Zeit standhalten müssen. Die Sturmflut des Jahres 1962 ist für diesen Typ ein Beispiel.

Beim Durchzug schnell ziehender Tiefs geringerer Ausdehnung, die sehr große Windgeschwindigkeiten hervorrufen, können Sturmfluten auftreten, die einem anderen Muster folgen. Die hohen Windgeschwindigkeiten sind bei diesem Typ für das Geschehen ausschlaggebend. Bei ihnen läuft das Wasser in der Regel nur einmal sehr hoch auf.

Eine Sturmflut vom „Zirkulartyp“ war die Flut im Jahr 1976, die während des Orkans „Capella“ mit NN + 6,45 m zum bisher höchsten Wasserstand am Pegel Hamburg-St. Pauli führte.



Wasserstände, die an der Nordseeküste bereits den Charakter einer Sturmflut haben, werden in Hamburg oft nur als ein stark erhöhter Wasserstand wahrgenommen.

Die Definitionen des BSH orientieren sich an den Gegebenheiten der Küste.

In der Nacht, um 02:23 Uhr, folgte eine weitere, nach oben korrigierte Warnung. Für 06:30 Uhr wurde nun NN + 6,50 m für möglich gehalten. Eine Sturmflut dieser Höhe gab es in Hamburg noch nie. Um 08:30 Uhr wurde Entwarnung gegeben. Am Pegel St. Pauli waren NN + 6,09 m registriert worden, nicht die höchste,

Mittleres Hochwasser Pegel St. Pauli

Sturmflut

Schwere Sturmflut

Sehr schwere Sturmflut

NN + 2,10 m

NN + 3,50 m bis NN + 4,50 m

NN + 4,50 m bis NN + 5,50 m

mehr als NN + 5,50 m

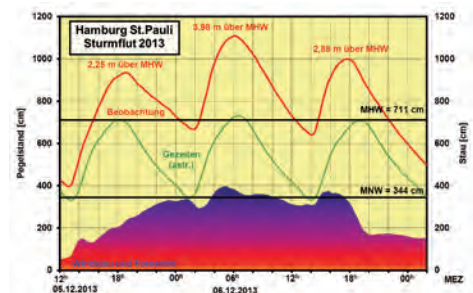
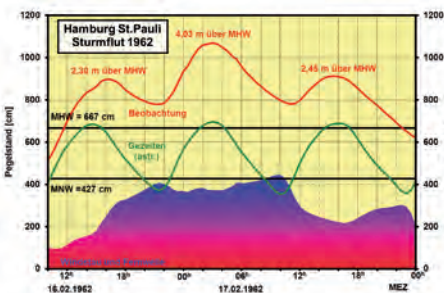
In Hamburg ist es möglich, sich per Mobiltelefon darüber informieren zu lassen, ob für eine bestimmte Postleitzahl eine Gefahrenlage besteht. Die Feuerwehr oder der Zentrale Katastrophendienststab der Hamburger Innenbehörde versenden solche Meldungen per SMS. Der Vorstand des KYCD erhielt die für Neumühlen ausgegebene Warnung vor dem Morgenhochwasser am späten Abend:

„Katwarn Do., 5. Dez 23:36, Stadt Hamburg meldet: Warnung, sehr schwere Sturmflut am 6.12.13, gültig ab sofort, für PLZ 22763, um 06:27 Uhr, 5,80 m ü NN, Radio hoeren.“

sondern nur die zweithöchste Sturmflut in der hamburgischen Geschichte.

Während dreier Tage verursachte der Orkan „Xaver“ in Hamburg vier Sturmfluten, darunter eine sehr schwere. Es ist nichts Nennenswertes passiert, weder in der Stadt noch im SVAOe-Gebäude.

Unsere Sachen stehen wieder an ihrem Platz, jedenfalls bis wir wegen einer drohenden Sturmflut wieder räumen werden. Und mit Glück bleibt es ja auch dann dabei, dass am Pegel St. Pauli keine neuen Marken gesetzt werden.



Grafiken: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Chronologie der großen Elbfluten

17. Februar 1164. Die Julianenflut bricht in die Nordseeküste ein. Der Jadebusen beginnt sich zu bilden. In den neubesiedelten Gemarkungen an der Elbe gibt es große Schäden.

16. Januar 1219. Die Erste Marcellusflut überflutet das Elbgebiet.

28. Dezember 1248. Die Allerkindleinsflut trifft Hamburg. Viele Menschen ertrinken. Die eingedeichte Elbinsel Gorieswerder zerfällt. Es entstehen die Inseln Altenwerder und Finkenwerder.

16. Januar 1362. De Grote Mandränke, die Zweite Marcellusflut entwickelt sich zur schwersten überlieferten Sturmflut. Es ertrinken vermutlich mehr als 80.000 Menschen. Die nordfriesischen Uthlande und die Stadt Rungholt gehen unter. Circa 40 Dörfer werden aufgegeben. Es bilden sich die Insel Strand und die Halligen. Nördlich der Elbe entsteht ein neuer Küstenverlauf.

17. Januar 1396. Bei der Antoniflut ertrinken in Hamburg viele Menschen.

21. November 1412. In der Cäcilienflut wird das Dorf Zesterfleth an der Estemündung unterhalb Hamburgs vernichtet. Die Hahnöfer Nebelnelbe bricht durch und der Hahnöfersand wird zur Elbinsel. Finkenwerder und Gorieswerder werden schwer geschädigt. Nach der Flut liegen Billwerder, Ochsenwerder und ein Teil des Alten Landes für Jahre wüst. Elbabwärts wird die Kremper Marsch überflutet.

6. Januar 1471. In der Dreikönigsflut werden die Elbmarschen überflutet.

1. und 2. November 1570. Während der Allerheiligenflut brechen in den Hamburger Elbmarschen die Deiche. Das Alte Land, die Vier- und Marschlande, Moorwerder und Stillhorn werden überflutet. Entlang der ganzen Nordseeküste ertrinken über 15.000 Menschen. In der Hamburger Innenstadt wird die Ellertorbrücke schwer beschädigt.

26. Februar 1625. Die Fastelabend- oder Hohe Eisflut verursacht in Hamburg und im Alten Land durch den Eisgang schwere Schäden an den Deichen. In Hamburg steht das Wasser bis zum Hopfenmarkt, die Nikolaikirche wird geflutet und erleidet Wasserschäden. Bei Bullenhusen werden die Schleusen zerstört.

25. Januar 1634. Die St. Pauli-Bekehrungsnachtflut zerstört an der Este den Deich von Hove auf fast 1.000 Metern Länge.

11. und 12. Oktober 1634. In der Burchardiflut ertrinken zwischen Brunsbüttel und dem dänischen Ribe circa 8.000 Menschen. Die Insel Strand zerfällt.

24. und 25. Dezember 1717. In der Weihnachtsflut ertrinken in Hamburg und an der ganzen Nordseeküste 11.150 Menschen und circa 90.000 Stück Vieh. Nahezu 8.000 Häuser werden zerstört. Im Hamburger Umland brechen fast 30 Deiche. Während der schwersten Flut des 18. Jahrhunderts wird eine Fläche von circa 6.000 km² überflutet.



21. Oktober 1745. In der Haseldorfer Marsch unterhalb Hamburgs geht das Dorf Bishorst unter.

11. September 1751. Die sehr hohe Flut läuft überraschend während der Erntezeit auf. Die Ernte wird teilweise vernichtet, auf den Weiden ertrinkt das Vieh. In allen Hamburger Elbmarschen gibt es Deich- und Grundbrüche, auch der Hamburger Stadtdeich bricht am Hammerbrook. In Hamburg sind 3.000 Häuser überflutet.

7. Oktober 1756. In der Markusflut halten die Deiche in den Marschlanden und der Stadtdeich dem Wasser erneut nicht stand.

3. und 4. Februar 1825. Am Pegel von St. Pauli werden umgerechnet 5,24 Meter über Normalnull beobachtet. Viele Deiche brechen und ausgedehnte Gebiete werden überflutet. Der Pegelstand dieser Sturmflut ist bis 1962 die Bemessungsgrundlage für die Deichhöhe in Hamburg. Die Höhe der Deichkrone wird auf 5,70 Meter über NN festgelegt. In Nordfriesland gehen Dünen verloren und Halligen unter.

1. und 2. Januar 1855. In Harburg wird der Höchststand der Flut von 1825 übertroffen, am Pegel St. Pauli 5,11 Meter erreicht. In den Marschlanden und auf den Elbinseln kommt es abermals zu Überflutungen, das Wasser steht gebietsweise bis in den März in den Marschen.

16. und 17. Februar 1962. Mit einem Wasserstand von 5,70 Meter über NN wird an der Elbe ein noch nie dagewesener Wasserstand erreicht. In Hamburg brechen zahlreiche Deiche. Hier ertrinken 315 Menschen.

3. und 4. Januar 1976. Während des Orkans „Capella“ wird mit 6,45 Metern über NN am Pegel St. Pauli ein neuer Höchststand der Elbe aufgezeichnet. In den Außendeichgebieten gibt es Sachschäden von einigen Hundert Millionen Mark, aber die nach 1962 gebauten Hochwasserschutzanlagen halten der Sturmflut stand. Im Kehdinger Land und in der Haseldorfer Marsch kommt es zu Deichbrüchen.

28. Januar 1994. Durch das Sturmtief „Lore“ steigt das Wasser in St. Pauli bis auf 6,02 Meter über NN an.

10. Januar 1995. Während eines Sturms wird wie im Vorjahr ein Pegelstand von 6,02 Meter über NN erreicht.

3. Dezember 1999. Der Orkan „Anatol“ drückt das Wasser in die Elbe. Der Wasserstand erreicht 5,95 Meter über NN. „Anatol“ flaut rechtzeitig vor dem Eintreten des Hochwassers in Cuxhaven ab, die Fluthöhe des Capella-Hochwassers im Jahr 1976 wäre sonst überschritten worden.

6. Dezember 2013. Das Orkantief „Xaver“ verursacht die zweithöchste Sturmflut in der Geschichte Hamburgs. Am Pegel St. Pauli werden 6,09 Meter über NN gemessen.



Seemannschaft im Tidenrevier

Die Nordseeküste bietet ein vielfältiges Revier: die offene See, die Wattengebiete und die großen Ströme mit ihren Nebenflüssen. Der stetige Wechsel von Ebbe und Flut, der damit verbundene Gezeitenstrom und die Änderungen des Wasserstandes prägen diese Landschaft.

Dieses Buch von Dr. Michael Steenbuck führt durch die Besonderheiten, etwa bei der Navigation, bei der praktischen Schiffsführung oder bei der Beachtung des geltenden Rechtsrahmens.

Es will die für Gezeitengewässer notwendige Seemannschaft vermitteln; Grundkenntnisse werden vorausgesetzt.

171 Seiten, gelumbeckt, viele Zeichnungen

Preis: 14,80 € zzgl. Versandkosten

www.palstek.de

Impressum

Mitgliedsheft 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 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, Konto 0 800 607

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:

Bernhard Gierds (Vorsitzender)

Dr. Joachim Heße (Stellvertreter)

Dr. Brigitte Clasen (Stellvertreterin)

Redaktion

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

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

Gerichtsstand ist Hamburg.



Medizin - Seminar des KYCD in Stuttgart

Am 15. und 16. Februar 2014 veranstaltet der KYCD den nächsten Intensivkurs mit praktischen Übungen zum Umgang mit Verletzungen und Erkrankungen an Bord.

Erfahrene Seesegler, die in Ihrem beruflichen Leben Ärzte oder Rettungssanitäter sind, werden mit Ihnen erarbeiten, welche Möglichkeiten es gibt, Situationen zu bewältigen, die auf See medizinisches Handeln erfordern. Ausführlich wird dann mit den Teilnehmern die an Bord mögliche Versorgung geübt.

Die Veranstaltung orientiert sich an den besonderen Anforderungen auf See. Sie baut auf Erste-Hilfe-Kenntnisse, wie sie von den Hilfsorganisationen vermittelt werden, auf.

Das Ziel ist, Wassersportlern Kenntnisse und Fähigkeiten zu vermitteln, mit deren Hilfe sie einen Erkrankten oder Verletzten in den vielen einfachen Fällen des Bordalltags ausreichend versorgen können und mit deren Hilfe sie in den wenigen schweren Fällen aktiv dazu beitragen, dass der Patient die Zeit, bis professionelle Hilfe erreicht wird, gut übersteht.

Zu den Themen der beiden Tage gehören u.a.: Sinnvolle diagnostische Verfahren und Hilfsmittel; Wiederbelebung; „Rewarming“ Unterkühler; Versorgung von Wunden; Medikamentenkunde; Zahnversorgung; Funkärztliche Beratung; Bordapotheke und Verbandskasten.

Gäste sind herzlich willkommen.

Kostenbeitrag:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 130,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 180,-

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



Flagge	22 cm x 35 cm	€ 8,00	Anzahl.....
	30 cm x 45 cm	€ 9,50	Anzahl.....

Anstecknadel	Flagge des KYCD, feinvergoldet, als Nadel	€ 12,50	Anzahl.....
---------------------	----------------------------------------------	---------	-------------

Clubkrawatte	in dunkelblau mit der Flagge des KYCD als Muster, aus reiner Seide	€ 24,00	Anzahl.....
---------------------	--------------------------------------------------------------------------	---------	-------------

Stoff-Aufnäher Flagge des KYCD	farbig, 50 cm x 25 mm	€ 2,00	Anzahl.....
-------------------------------------------	-----------------------	--------	-------------

KYCD-Cap	100% Baumwolle, Universalgröße, blau mit Druckverschluß, gestickte Flagge des KYCD	€ 15,00	Anzahl.....
-----------------	------------------------------------------------------------------------------------------	---------	-------------



Astronomische Navigation –
... nicht nur zum Ankommen

2. überarbeitete Auflage

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

Anzahl

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

Mit diesem Bestellschein verlieren alle vorhergegangenen ihre Gültigkeit!



Info-Broschüren

- Seewetter Anzahl.....
- Yachtcharter: Die Einsteigerfibel Anzahl.....
- Sicher an Bord Anzahl.....
- Feuer an Bord - Brandschutz und Brandbekämpfung auf Yachten Anzahl.....
- Blitzschutz für Wassersportfahrzeuge Anzahl.....
- Empfehlungen für die medizinische Ausrüstung seegehender Yachten Anzahl.....

Der Kostenbeitrag für Herstellung und Versand der gedruckten Exemplare:
Euro 5,- pro Exemplar für Mitglieder (für Nichtmitglieder Euro 10,-).

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):

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE771000000397156, Mandatsreferenz: WIRD SEPARAT MITGETEILT

SEPA-Lastschriftmandat

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

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

Vorname, Name (Kontoinhaber)

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ort, Datum Unterschrift

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

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





Anmeldung zur Mitgliedschaft

Herr Frau Titel:

Name

Vorname

Geb.-Datum

Straße

PLZ, Ort

Telefon

Fax

Mobil

E-Mail

Webadresse

48,00 Jahresbeitrag

36,00 Jahresbeitrag Für Mitglieder eines Vereins der beim KYCD e.V. Mitglied ist

24,00 Jahresbeitrag Für Jugendliche

Mein Fahrtgebiet: Ostsee Nordsee Mittelmeer Hochsee Bodensee Binnen

Ich bin: Yachteigner Motor Segel Mitsegler Charterer Nicht aktiv

Ort, Datum

Unterschrift

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE771000000397156, Mandatsreferenz: WIRD SEPARAT MITGETEILT

SEPA-Lastschriftmandat

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

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

Vorname, Name (Kontoinhaber)

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ort, Datum

Unterschrift

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. – Neumühlen 21 – 22763 Hamburg – Fax 040 / 741 341 01

Seekarten klassisch + digital
Elektronische Navigation

Ab sofort NEU: Sicherheitsausrüstung

Passend für Ihren Törn.
Jetzt auch bei uns
erhältlich!



Lifeline



Rettungs-
Beleuchtung



Life jacket
Seago 305S

Chart: © BSH

SICHER AUF ALLEN KURSEN !

Chart agent
since
1920



member of
GLOBAL
NAVIGATION
SOLUTIONS



HanseNautic

HanseNautic GmbH
Herrengraben 31 · 20459 Hamburg
040-374842-0 · www.HanseNautic.de

DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER

Sei dabei! Als Förderer und Spender



Bild: www.seenotretter.de | USH 110

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger • www.seenotretter.de
Spendenkonto: Sparkasse Bremen • BLZ 290 501 01 • Konto 107 20 16

KYCD - Partner

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

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



Elvstrøm Sailpoint

Becker Segel | Mehlybydiek 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



Captain Reents®
Yachtpflegeprodukte

- von Yachteignern für Yachteigner entwickelt -

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



Segel- +
Motorboot-
ausbildung,
Funkzeugnisse,
Weiterbildung

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



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

ODEO Flare: Laser-Handfackel rot

- Keine Hitze, keine Flamme
- Kein Verfallsdatum
- 5 Stunden sichtbar

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