

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Mai 2/2015

Leinen los!



www.beim-agentur.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

Sicherheitstraining in Neustadt *- ISAF zertifiziert*

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
Aus der abendländischen Geschichte des Logbuchs und der Seekarten	Seite 5
KYCD Workshop: Praktische Übungen im Schiffsführungssimulator	Seite 18
Bericht über die Mitgliederversammlung 2015	Seite 19
Medizin-Seminar des KYCD in Kopperby / Schlei	Seite 23
Brandstiftung in Neustadt und Lübeck	Seite 24
Die „Seemannschaft“ als E-Book	Seite 24
Neue Öffnungszeiten der Geschäftsstelle	Seite 25
Der KYCD im Schleihafen Kopperby	Seite 26
Erprobt + empfohlen: Odeo Flare MK3	Seite 28
Sicherheitsseminar des KYCD in Neustadt / Holstein	Seite 30
Impressum	Seite 31
Senden Sie uns Ihre Revierinfo	Seite 31
Machen Sie doch Werbung für den KYCD	Seite 31
Anmeldung zur Mitgliedschaft	Seite 32
KYCD-Shop	Seite 33

Titelfoto: Dr. Joachim Hesse





Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

die Mitgliederversammlung 2015 liegt nun einige Wochen hinter uns. Zum ersten Mal in der Geschichte des KYCD fand die Veranstaltung in Süddeutschland statt. Ob das Vorhaben, damit einen weiteren Schritt zur Regionalisierung zu machen, gelingen würde, war im Vorfeld der Versammlung eine spannende Frage. Jetzt wissen wir, dass das leider nicht der Fall war. Trotz des wiederholt geäußerten Wunsches von Mitgliedern, im Süden zu tagen, wurde dies die am schlechtesten besuchte Mitgliederversammlung seit Bestehen des Clubs.

Einen anderen Schritt in die Fläche stellen wir Ihnen in diesem Heft ebenfalls vor. Ende Mai startet das erste Seminar unseres Clubs in den Tagungsräumen des Schleihafens Kopperby. Wir freuen uns, in diesem spannenden Revier einen attraktiven Partner gefunden zu haben, mit dem wir hoffentlich viele Veranstaltungen realisieren können.

Schon vor einiger Zeit kündigten wir Ihnen an, dass auf unseren Internetseiten in Kürze eine neue Rubrik zu finden sei: FAQ – Frequently Asked Questions. Das war schneller gesagt als getan, denn wir brauchten eine längere Zeit als erwartet, um aus den Fragen, die Sie uns im Laufe der Zeit stellten, eine Auswahl für den Start zu treffen. Im Mai wird es nun so weit sein, und wir würden uns freuen, wenn Sie in diesem neuen Servicebereich das eine oder andere Nützliche fänden. Wenn Sie Fragen haben, auf die Sie in der neuen Rubrik keine Antwort finden, wenden Sie sich bitte wie bisher an uns. Der Ihnen vertraute individuelle Beratungsservice geht unverändert weiter.

Auf den nächsten Seiten gibt es auch einen längeren Artikel zu einigen Gesichtspunkten aus der Geschichte der Nautik. Angeregt durch das KYCD spezial „Spaß im Dunkeln“ in Heft 3/2014 macht sich der Historiker Dr. Jürgen Klein Gedanken über Logbücher, Seekarten und Entdeckungsreisen.

Mast- und Schotbruch

Ihr KYCD-Vorstand



Aus der abendländischen Geschichte des Logbuchs und der Seekarten

Von Dr. Jürgen Klein

Im „KYCD spezial“ des Septemberhefts 2014 ging es um „Spaß im Dunkeln – Nachtfahrten“, oder als Frage formuliert: Wie kann man verhindern, dass ein unvergessliches Erlebnis, die Nachtfahrt, zu einem gefährlichen Abenteuer gerät?

Dazu gibt es in dem Artikel zahlreiche Hinweise und Tipps, von den Vorbereitungen, dem Kartenmaterial und den Instrumenten, bis hin zu den Yachteinrichtungen und den Vorrichtungen sowie den Maßnahmen für die Sicherheit an Deck, die ganz besonders bei Nacht zu beachten sind.

Vielleicht träumt bei den Vorbereitungen oder während der Nacht mancher Skipper zuweilen von den großen Abenteuerreisen der Entdecker und Eroberer der „Neuen Welt“ früherer Jahrhunderte, die auf all die heutigen Techniken, Erfahrungen und Hilfsmittel nicht zurückgreifen konnten.

Im Folgenden wollen wir mit unseren Gedanken in diese früheren Zeiten zurückschweifen und uns ein wenig aus der Geschichte dieser Abenteuer vor Augen führen.

Abb. Hendrik Cornelisz Vroom (1562/1563–1640): „A Dutch Ship and a Kaag in a Fresh Breeze“



Das Wichtigste und Erste war schon immer die Ausrüstung der Schiffe. Kaum ein Aufwand schien zu groß gewesen zu sein. Der Kapitän ließ sein Schiff oder seine Flotte möglichst nach den neuesten Erkenntnissen und mit den besten Geräten ausstatten. Da er oft selbst kaum die nötigen Mittel aufzubringen vermochte, wandte er sich an einen Herrscher, wenn das Unternehmen nicht ohnehin von diesem initiiert wurde, oder an einen anderen finanzmächtigen Mäzen, der dann nach der Reise Rechenschaft verlangte, zumindest in Form eines ausführlichen Reiseberichts. Zur Vorbereitung zählten vor allem die Berichte und, wenn vorhanden, das Kartenmaterial, das frühere Reisende mit nach Hause gebracht hatten.

Wenn die Expedition in eine noch weitgehend unbekannte Welt gehen sollte, konnte der Kapitän nur auf sehr unzulängliches Material zurückgreifen. Es lag also schon in seinem eigenen Interesse, wenn er alle Ergebnisse, Erlebnisse und Besonderheiten seiner Unternehmung aufzeichnete, sollte er oder einer seiner Nachfolger später noch einmal eine solche Expedition planen. Aus diesen ab 1285 überlieferten, „Portolan“ genannten nautischen Berichten oder Protokollen gingen schließlich sowohl das Logbuch, das Seetagebuch, als auch das Seehandbuch hervor. Ergänzt und „illustriert“ wurden die Potola-

ne durch Seekarten, die in den Anfängen neben den bekannten Küsten oft auch nur vermutete Länder und Inseln verzeichneten. Solche „ungenauen“ Karten nennt man „Portolankarte“; in ihrer Begriffsklärung heißt es: sie „können auch Illustrationen, Kommentare, Widmungen, wie sie heutige Karten normalerweise nicht mehr aufweisen“¹, enthalten.

Damit rücken die PortolanKarten und überhaupt alle frühen Seekarten ganz in die Nähe der Logbücher, sie dürfen durchaus als deren „Anhänge“ oder „Beilagen“ betrachtet werden.



Abb.: Portolankarte des Andrea Beninchasa, 1508

Die frühesten Reiseberichte und auch die ersten „Portolane“ und „Portolankarten“ finden wir bereits in der Antike:

¹ Donald Widal, Historische Seekarten 1290 – 1699. New York 2000, S. 256.

➤ Die Pharaonin Hatschepsut hatte im 15. Jahrhundert v.u.Z. eine Expedition mit einer aus Papyrus gebauten Flotte durch das Rote Meer ausgeschiedt, um das weit südlich von Ägypten liegende Land Punt zu entdecken und zu erkunden. Der Bericht über diese Reise ist in dem berühmten Totentempel der Königin in Deir el-Bahari ausführlich beschrieben und mit eindrucksvollen Bildern illustriert erhalten ².

➤ Über die Irrfahrten des Odysseus muss es mehr als nur einen im Nachhinein verfassten Bericht gegeben haben. Die einzelnen Etappen seiner Fahrt sind von Homer so detailliert und exakt wiedergegeben, dass man sogar die jeweiligen Wetterverhältnisse, die Fahrtgeschwindigkeiten und die Entfernungen ziemlich sicher rekonstruieren kann. Dem Dichter müssen tagebuchähnliche Berichte zur Verfügung gestanden haben ³.

➤ Auch können wir solche Berichte über die erste Afrikaumsegelung vermuten, von der der Geschichtsschreiber und Geograph Herodot schreibt. Sie wurde im Auftrag des Pharaos Necho II. zwischen 596 und 594 v.u.Z. von phönizischen Seefahrern unternommen, die aus dem Roten Meer nach Süden fuhren und von Westen durch die Säulen des Herakles, die Meerenge

von Gibraltar, zurückkehrten ⁴.

Eine der ältesten kartographischen Darstellungen stammt von dem griechischen Geographen und Geschichtsschreiber Hekataios aus Milet aus der Zeit um 500 v.u.Z..



Abb.: Rekonstruktion der Weltkarte des Hekataios

Es handelt sich um eine „Weltkarte“ mit nur zwei Kontinenten: Europa im Norden und Asien im Süden. Die Welt erscheint als Scheibe, an deren Rand der Ozean, das alle Länder umfassende Weltmeer, zu sehen ist. Im Zentrum der Karte befindet sich das Mittelmeer, dessen Küsten, Inseln und Länder als weitgehend bekannt zu erkennen sind. Alles andere lag offensichtlich weit außerhalb der Vorstellung Hekataios, es lag ganz und gar in der Phantasie der damaligen Zeit.

² Vgl. Peter H. Schulze, Herrin beider Länder Hatschepsut, Frau, Gott und Pharaos, Bergisch Gladbach 1987, S. 147ff.

³ Vgl. Armin und Hans-Helmut Wolf, Die wirkliche Reise des Odysseus, Zur Rekonstruktion des Homerischen Weltbildes, München Wien 1983, vor allem Kapitel IV, S. 95ff.

⁴ Herodot, Historien, Deutsche Gesamtausgabe, Stuttgart 1971, IV. Buch, 42. Kapitel, (S. 267).



Die Seeleute der Antike fuhren zumeist in Sichtweite der Küsten, und nur dann wagten sie eine Fahrt über offenes Meer, wenn sie sicher waren, dass ihr Ziel in abgemessener Zeit jenseits der sichtbaren Wasserfläche erreicht werden würde. Das traf für das Mittelmeer zu. Durch die Säulen des Herakles wagten sie im Allgemeinen noch nicht zu segeln. Es fanden in der frühen Antike allerdings Erkundungsfahrten, besonders der Phönizier, durch die Meerenge von Gibraltar auf den Atlantik und vor allem nach Norden bis nach Britannien statt. Die Erkundung und teilweise Eroberung Nordeuropas blieb jedoch zunächst den Römern auf ihren Märschen über die Alpen nach Gallien und Germanien vorbehalten. Uns geht es um die Seefahrt⁵.

Die Seefahrt wurde stets aus zwei menschlichen und gesellschaftlichen „Grundeigenschaften“ oder „Grundbedürfnissen“ besonders gefördert: dem Handel und dem Krieg.

Schiffe für den Handel mussten naturgemäß anders funktionieren und ausgerüstet sein als die für den Krieg. Der Handel erweckte immer größere Begierden nach immer mehr und neuen Gütern, die zu erwerben den Herrschern – hier den Schiffsausrüstern – oft und schließ-

lich nur noch mit Gewalt, also mit Krieg, möglich schien. Daher wurden nicht nur die Schiffe, sondern auch die Ziele der Seefahrer diesem Verlangen immer weiter angepasst. Aus den Entdeckern wurden Eroberer und Kolonisten, aus den Kapitänen wurden Admirale, Generale, Vizekönige. Und das wirkte sich selbstverständlich auch auf die Forderung nach den Logbüchern und deren Gestaltung und vor allem nach immer exakteren Seekarten aus. Die auf den Reisen entstandenen „Kartenskizzen“ wurden alsbald nach der Rückkunft kunstvoll ausgearbeitet, gestochen und gedruckt⁶.

Schon auf den ersten Kreuzzügen hatten die Europäer erkannt, welchen lukrativen Zwischenhandel die Araber mit den überall auch bei ihnen begehrten Waren, wie Gewürze, Seide, Porzellan, Reis und vor allem Gold betrieben. Sie glaubten, dass sie diesen arabischen Zwischenhandel ausschalten und die Waren in ihren Ursprungsländern China und Indien direkt kaufen könnten. Dazu müssten sie nur den Weg nach Indien und China finden.

Der erste, der sich auf die Reise dorthin machte, war der venezianische Kaufmann Marco Polo. Von 1271 bis 1295 war er unterwegs, teils zu Land, teils mit dem Schiff. Seine Reiseberichte schrieb er gleichsam als Memoiren 1298/99; sie liegen nicht mehr im

⁵ Die frühe nordeuropäische Seefahrt hat eine eigene Geschichte, die im Mittelmeerraum fast gar nicht bekannt war. Selbst über die Seefahrten der Wikinger, vor allem von Erik dem Roten und seinem Sohn Leif Eriksson nach Grönland und Nordamerika um 1000 u.Z. hatte man im Mittelalter, nach dem Untergang der Wikingersiedlungen auf Grönland, kaum Kenntnisse; daher lassen wir sie hier unberücksichtigt.

⁶ Vgl. Vidal, a.a.O. Kap. I u. II ; und Georg Forster, Geschichte der Reisen, die seit Cook an der Nordwest- und Nordost-Küste von Amerika ... unternommen worden sind. Drei Bände, 1. Band, Berlin 1791, S.110ff.

Original vor, aber die frühesten Abschriften und Übersetzungen stammen als Kopien aus dem 14. Jahrhundert ⁷.

Marco Polos Reiseberichte hatten zunächst erstaunlicherweise wenig Einfluss auf das Kartenwesen. Elise Guignard, aus deren Marco-Polo-Ausgabe wir hier zitieren, schreibt dazu: „Zu Marco Polos Zeiten waren die christlichen – nicht die arabischen – Erdkarten scheiben- oder radförmig mit Jerusalem im Zentrum; außerhalb war die terra incognita, die terra arenosa, lagen unbekannte Gebiete, Sandwüsten oder das Barbarenland, das biblische Gog und Magog ⁸.“

Das galt weitestgehend bis ins 15. Jahrhundert, bis zu den großen Entdeckungsfahrten im Auftrage des später Heinrich der Seefahrer genannten Infanten Dom Henrique ⁹. Demgegenüber stützte sich Marco Polo in seinen Reiseberichten bei seekartographischen Angaben auf arabische und auf chinesische Quellen, für die die Erde schon seit der Antike eine Kugelform hatte ¹⁰.

⁷ Vgl. Elise Guignard, Marco Polo, Il Milione, Die Wunder der Welt. Übersetzung aus altfranzösischen und lateinischen Quellen. Zürich 1983, S. 439ff.

⁸ Ebenda S. 443. [Gog und Magog sind nach der Offenbarung des Johannes zwei Völker, die am Jüngsten Tag vom Satan befreit werden. Terra incognita = unbekanntes Land, terra arenosa = wüstes Land, eigentlich „Sandboden“.]

⁹ Der Name „Heinrich der Seefahrer“ kam zuerst im Titel eines Buches vor, das der Hamburger Geograph Johann Eduard Wappäus 1842 in Göttingen veröffentlichte, über England verbreitete er sich nach Portugal.

¹⁰ Elise Guignard, a.a.O., S. 443.gf.

Die wichtigste Erkenntnis, die Marco Polo aus Fernost nach Europa mitbrachte, war, dass auf dem Landweg der arabische Zwischenhandel nicht ausgeschaltet oder umgangen werden konnte. Daher sann man, wie man auf dem Seeweg nach China oder zumindest nach Indien gelangen könnte. Zunächst versuchten spanische und vor allem portugiesische Seeleute den Weg um Afrika zu finden. Aber schon im 14. Jahrhundert setzte sich auch die von der katholischen Kirche verbotene Vorstellung, dass die Erde eine Kugel sei, mehr und mehr durch, und dass man dann auch immer nach Westen segeln könnte, um an die Ostküste Indiens zu gelangen.

Die „christlichen Seefahrer“ aus Portugal, Spanien oder Italien hielten lange an dem Weltbild der Erde als Scheibe fest, obwohl die Araber, mit denen sie sich im östlichen Mittelmeerraum auseinandersetzten, die Kenntnis von der Kugelform schon seit der Antike verbreiteten; und obwohl es in einem der im Mittelalter meist gelesenen Bücher der römischen Antike, in Ovids Metamorphosen, gleich zu Anfang heißt: *„Als so der Gott, wer immer es war, die Materie geordnet, / So sie zerteilt und die Teile zu wirklichen Gliedern gestaltet, / Ballte er gleich zu Beginn die Erde, damit sie auf jeder / Seite sich gänzlich gleiche, zur Form einer riesigen Kugel“* ¹¹.

¹¹ Publius Ovidius Naso, Metamorphosen, hrsg. u. übers. von H. Breitenbach, Zürich 1958, Erstes Buch, Vers 32 – 35, (S. 5).



THE PSALTER MAP. RECTO:
LONDON, B.L.MS ADDITIONAL 28681, FOL. 9V: C.1260-65



Abb.: „Mappa Mundi“, Weltkarte mit Jerusalem als Mittelpunkt 13. Jhd., die sogenannte Londoner Psalterkarte (aus: Widal, a.a.O., S. 10)

Durch die Kreuzzüge und vor allem nach der Reise Marco Polos begann sich allerdings das christlich mittelalterliche Weltbild allmählich zu wandeln: die geistige Enge weitete sich, zuerst in der Kunst und bald auch in allen Wissenschaften durch die „Wiederentdeckung“, die „Renaissance“ der antiken Bildung. Dabei spielten vor allem Araber und Juden eine wichtige Rolle.

Als Araber war es unter anderen schon im 12. Jahrhundert der moslemische Philosoph und Arzt Averroës¹² aus dem maurischen Córdoba, der den antiken

Philosophen Aristoteles durch seine Übersetzung und seine Kommentare im Abendland bekannt machte; und für die Seefahrt waren es vor allem die jüdischen Kartographen und Kompassmacher Abraham Cresques (um 1325 – um 1387) und sein Sohn Jehuda (1350 – um 1427) von der Insel Mallorca, die mit ihrem „Katalanischen Weltatlas“ erstmals die Erkenntnisse der Reisen Marco Polos verarbeiteten.

Jehuda Cresques arbeitete unter den Namen Jacomé Ribas oder Jacomé de Maiorca seit den 20er Jahren des 15. Jahrhunderts im Kreis der von Dom Henrique nach Sagres gerufenen Seefahrer und Gelehrten.

Prinz Heinrich, der als drittgeborener Sohn des portugiesischen Königspaares João I. und Philippa of Lancaster wenig bis keine Chance auf die Thronfolge hatte, machte sich zu dem wichtigsten Initiator und Förderer der Erforschung des Seewegs um Afrika nach Indien. Dazu zog er in seiner Residenz in Sagres an der äußersten Südwestspitze Portugals ab etwa 1416 Praktiker und Theoretiker der Seefahrt zusammen. Er sammelte dort die Logbücher und Portolankarten von überall her, um sie für die Verbesserung der Kenntnisse seiner Kapitäne zu nutzen¹³.

¹² Averroës, arabisch Ibn Rušd (1126 – 1198).

¹³ In der älteren Literatur heißt es, Heinrich habe eine „Seefahrtsschule“ gegründet. Vgl. z.B. Hermann Wagner, Die Entwicklung der Nautik von ihren Anfängen bis ins 19. Jahrhundert, Berlin 1918, Reprint in: Historische Schifffahrt, Band 192, Bremen 2010. Diese Annahme wird heute von der Forschung nicht mehr für richtig gehalten.



Immerhin hat diese „Ursprungsstätte“ Prinz Heinrich den Beinamen „der Seefahrer“, eingetragen, „obwohl er persönlich nicht an den seinen Ruhm begründenden portugiesischen Pionierfahrten entlang der westafrikanischen Küste“ teilgenommen hat ¹⁴.

Die ersten Reisen, die in seinem Auftrag unternommen wurden, hatten die genauere Erkundung und Umsegelung des Kaps Bojador an der westafrikanischen Küste zum Ziel ¹⁵.

Dieses galt bislang als nahezu unüberwindliche Barriere. Die meisten Seefahrer nämlich „getrauten sich nicht, dieses Vorgebirge zu umsegeln, theils weil es sich gegen 40 Seemeilen westlicher hinaus erstreckte als die Küsten, die sie bisher befahren hatten, theils weil von dem Vorgebirge ein Riff über sechs Meilen in das Meer hinausläuft, auf welchem die Brandung so stark ging, dass es ihnen Schrecken verursachte.“ ¹⁶ Außerdem navigierten sie immer noch mehr nach Landsicht als mit Hilfe eines Kompasses ¹⁷.

Auch die beiden ersten Kapitäne im Dienst Heinrichs kamen unverrichteter Dinge zurück, obwohl sie besser vorbereitet und ausgerüstet als früher und mit dem begrenzten Auftrag,

nur das Kap Bojador zu umsegeln, abgereist waren. Ehe sie ihr Ziel überhaupt erreicht hatten, wurden sie durch einen Sturm auf die Insel Porto Santo nahe Madeira verschlagen, deren Kenntnis verloren gegangen war. Eine Weiterfahrt nach Süden aus eigener Verantwortung und mit der Ungewissheit, ob sie das Kap so noch finden könnten, wagten sie nicht.

1433 gelang es Gil Eanes in Henriques Auftrag erstmals das Kap Bojador wirklich zu umsegeln. Nachdem er dann die nach Süden verlaufende Westküste Afrikas ein gutes Stück weiter erkundet hatte, kehrte er auftragsgemäß um und erstattete in Sagres seinen ausführlichen Reisebericht.

Von da an schickte Dom Henrique nach und nach immer wieder erfahrene Kapitäne auf die gleiche Route, um jedes Mal bis zu einem weiteren Kap ein weiteres unbekanntes Stück der afrikanischen Küste erforschen zu lassen.

¹⁴ Vidal, a.a.O., S. 40.

¹⁶ Ebenda, S. 4f.

¹⁵ Dietrich Wilhelm Soltau, Geschichte der Entdeckungen und Eroberungen der Portugiesen im Orient, vom Jahr 1415 bis 1539 nach Anleitung der Asia des João de Barros. In fünf Theilen, Braunschweig 1821. Erster Theil, S. 4.

¹⁷ Ebenda: „denn da ihnen sonst auf ihren Reisen ... die Küste statt des Kompasses gedient hatte, so verstanden sie nicht, so weit in die See hinaus zu stechen, dass sie das Riff vermieden hätten.“



Dieses ist unter dem Namen „das Kapspringen der Portugiesen“ in die Geschichte des 15. Jahrhunderts eingegangen.

Wenn auch die Sammlungen an Logbüchern und vor allem an Portolankarten immer umfangreicher wurden, haben diese Reisen nur wenig zu einer verbesserten Technik der Navigation beigetragen. Tagsüber segelten die Kapitäne weiterhin in Sichtweite der Küsten, und ebenso des Nachts, wenn die Lichtverhältnisse es zuließen, sonst gingen sie vor Anker.

Bis dahin kannten sie nämlich nur zwei Instrumente zur Beobachtung der Gestirne, die ihnen zusätzliche Orientierungshilfen bei der Navigation bieten konnten: den Quadranten und das Astrolabium¹⁸.



Abb.: Arabisches Astrolabium von 1309/1310, signiert Husain b. Ali, Whipple Museum

➤ Der Quadrant war schon den Astronomen des Mittelalters seit langem bekannt, für die Seefahrt scheint er aber erst in der Mitte des 15. Jahrhunderts so handlich gebaut worden zu sein, dass er auch bei Seegang benutzt werden konnte. Er wurde bereits im 16. Jahrhundert oft durch den Jakobsstab und im 18. Jahrhundert dann durch den Sextanten ersetzt.

➤ Das seit der Antike bekannte und von den Arabern übernommene Astrolabium soll auf See erstmals 1481 von Diego de Azambuja auf einer Reise an die Guinea-Küste eingesetzt worden sein¹⁹.

¹⁸ Vgl. Hermann Wagner, a.a.O., § 26: „Die älteren Instrumente der astronomischen Nautik“.

¹⁹ Vgl. Hermann Wagner, a.a.O., ebenda.

Noch Vasco da Gama verwendete das Astrolabium auf seiner zweiten Entdeckungsreise um Südafrika 1502 ziemlich unbeholfen und umständlich: Er hatte ab dem Kap Bojador einen südlichen Kurs über das offene Meer gewagt²⁰ und ging in einer Bucht der von ihm dabei entdeckten Insel St. Helena vor Anker, um das Astrolabium zum Einsatz zu bringen. Es heißt, weil seine „Seeleute noch nicht lange mit dem Gebrauche des Astrolabiums bekannt waren, getraute er sich nicht die (Pol-)Höhe am Bord seines kleinen Schiffes zu messen, dessen Rollen und Stoßen die Beobachtungen störte, zumahl mit einem Astrolabium von drey Palmen im Durchmesser, auf einem dreyfüßigen hölzernen Gestell“²¹. Einen Kompass hat Vasco da Gama auf dieser Reise noch nicht benutzt.

Zu den Navigationsinstrumenten der Frühen Neuzeit zählten weiterhin das seit der Antike gebräuchliche Lot (Loth oder Senkblei) zur Messung von Tiefen in Küstennähe²²; die Logge zur Messung der Geschwindigkeit und die Sanduhr, die aus der bereits bei den Pharaonen und im antiken Griechenland bekannten

Wasseruhr entwickelt wurde, weil die Wasseruhr sich für die Seefahrt als ungeeignet erwies, sowie schließlich auch die wenig geliebte „Genueser Nadel“, der magnetische Kompass.

Jedes mit diesen Instrumenten erzielte Ergebnis musste in das Seetagebuch eingetragen werden. Das Seetagebuch war also vornehmlich ein „Loth-“ und „Log-Tagebuch“, daher also die Bezeichnung „Logbuch“.

Es lässt sich nicht genau ermitteln, wann all diese Instrumente auf den Schiffen eingeführt wurden. Das wird nach und nach im 15. und 16. Jahrhundert und teilweise wohl sehr zögerlich, mit vielen Vorbehalten und Vorurteilen gewesen sein. Solange man noch in Sichtweite der Küsten fahren konnte, blieben vermutlich manche von ihnen unbeachtet.

Als Kolumbus unter der Voraussetzung, dass die Erde eine Kugel sei, den Seeweg nach Indien über den Atlantik suchte, rüstete er seine Schiffe immerhin auch mit einem Kompass aus. Da er noch nichts von dem Unterschied zwischen geographischen und magnetischen Nordpol wusste, schrieb er am 13. September 1492 in sein Tagebuch:

„Ich stehe einem Rätsel gegenüber, auf das vor mir wohl noch kein Seefahrer gestoßen ist. Ich glaubte zu träumen. Ich schloß die Augen und öffnete sie wieder. Aber es half nichts. Die Magnethadel wies, anstatt auf den Nordpol zu zeigen, ungefähr einen halben Strich nordwestlich. Eine

²⁰ Vgl. Widal, a.a.O., S. 87.

²¹ Soltau, a.a.O., S. 96; [3 Palmen = 66 cm.]

²² Loth ist mittelhochdeutsch, Lot niederländisch für Blei, Bleiklumpen. Es ist bereits für die Seefahrt in der Antike nachgewiesen: Im NT, Apostelgeschichte Kapitel 27, Vers 27-30 heißt es: „Da wir ... die vierzehnte Nacht ... im Adria-Meer fuhren ... wähten die Schiffsleute, sie kämen etwa an ein Land. ... sie senkten den Bleiwurf ein und sie fanden zwanzig Klafter tief; und über ein wenig davon senkten sie abermals und fanden fünfzehn Klafter...“



Erklärung? Ich weiß keine ²³.“

Da seine Reise mittlerweile länger dauerte, als es sich seine Mannschaft bei der Anheuerung vorgestellt hatte, und da sich der Vorfall mit dem Kompass schnell herumgesprochen hatte, begannen die meisten seiner Seeleute deutlichen Unmut zu zeigen: *„Die Grundgesetze der Natur gelten hier nicht mehr; ... wir sind in eine Welt eingedrungen, in der unbekannte unheimliche Einflüsse regieren und der Kompaß kein Führer mehr zu sein vermag.* ²⁴“

Die Angst der Mannschaft veranlasste Kolumbus, ab sofort seine Ergebnisse in zwei Logbüchern zu notieren, also zwei Berechnungen und Messungen vorzunehmen: *„Die eine, die richtige, werde ich sorgsam verschließen und nur für die Majestäten und mich behalten, die andere wird offen zur Ansicht für jedermann ausliegen. Dass ich hier weniger eintragen werde, versteht sich* ²⁵.“

Und er versprach seinen Seeleuten große Reichtümer. *„Das Gold und die Edelsteine, mit welchen sich ein jeder die Taschen würde füllen können“, verhinderte Schlimmeres* ²⁶.

Wir erwähnten bereits, dass aus den

Entdeckern schon bald Eroberer und Kolonisten wurden, so groß war ihre Gier nach Schätzen, vor allem nach Gold, eine Gier, die bei allen Entbehrungen an Bord immer weiter wuchs:

Unter den Seefahrern gab es zu allen Zeiten Abenteurer, die die zu entdeckenden „Schatzinseln“ für sich allein beanspruchen wollten. Sie machten in ihren Logbüchern falsche Ortsangaben oder verschwiegen einfach einige der von ihnen entdeckten Länder. Dazu mutmaßte noch Ende des 18. Jahrhunderts der bedeutende Naturforscher und Weltumsegler Georg Forster: *„Es kann seyn, daß die damaligen Abentheurer zur See sorglos genug zu Werke gingen, um von ihren Fahrten kein ordentliches Tagebuch zu halten* ²⁷“; und sein Freund, Kapitän George Dixon ²⁸, konstatierte unumwunden über bewusste oder unbewusste Ungenauigkeiten in den Portolanen so mancher europäischer Seeleute, dass über ihre Entdeckungen noch weitere Untersuchungen erfolgen müssten, *„ehe man (deren) herrlicher Nachricht von diesem Orte irgendeinen Grad von Glaubwürdigkeit beilegen kann.“* Denn *einerseits konnten sie „Inseln nicht finden, die doch wirklich vorhanden*

²³ Christoph Columbus, Das Bordbuch, Leben und Fahrten des Entdeckers der Neuen Welt in Dokumenten und Aufzeichnungen. 1492. Hrsg. und bearbeitet von Robert Grün, Tübingen und Basel 1970, S. 83. – Der Eintrag am 14. September begann: „Je weiter wir nach Westen fahren, desto mehr weicht die Nadel ab.“ (ebenda).

²⁴ Ebenda.

²⁵ Ebenda, S. 82.

²⁶ Ebenda.

²⁷ Georg Forster, a.a.O., Erster Band, S.10.

²⁸ Er ging Ende des 18. Jahrhunderts auf Entdeckungsreisen an der Nordwest- und Nordostküste Amerikas. (vgl. ebenda, Zweyter Band).

*sind; so haben sie zu anderer Zeit Land entdeckt, welches, wie sich jetzt zeigt, nur eingebildet ist.“*²⁹ Man könne daher „wohl behaupten ... daß es durchgängig die Absicht ... gewesen ist, künftige Seefahrer vielmehr irre zu führen, als ihnen nützlich zu werden.“³⁰

So war es nicht weit, dass aus einigen der Seeleute Schatzsucher, Hasardeure, Betrüger und Piraten wurden und dass ihnen sogar für die gewinnsüchtigen Herrscher zu Hause, die ihre Abenteuer vorfinanzierten, in der Fremde alle Mittel Recht waren, um an immer mehr Gold zu gelangen. Die letzte Stufe auf dieser Leiter der Gier war der Sklavenhandel.

Die Einträge in die Logbücher bestanden ganz und gar nicht nur aus nüchternen Zahlen, aus trockenen Berichten, über Fahrtgeschwindigkeiten, Stürme oder Flauten oder über den Bordalltag und Ähnliches; wir lesen darin von der Entdeckung der Goldküste, von dem Bau der dortigen Festung Mina im Jahr 1482, dem Beginn des Handels mit Innerafrika, auch dem Beginn des Sklavenhandels; ebenso erfahren wir von der Fahrt Diego Cãos († um 1486) bis zur Mündung des Kongo und seinen Beziehungen mit dem dortigen Herrscher, dem Mani-Kongo; in manchen

Logbüchern gibt es wunderbare Naturbeschreibungen und eindrucksvolle Hinweise auf Flora und Fauna der besuchten Küsten und so weiter³¹.

Die zahlreiche Reiseliteratur seit dem 17. Jahrhundert hat nicht nur die spannendsten und spektakulärsten „Reiseberichte“ aus Tagebüchern der großen Seefahrer veröffentlicht, die Autoren von Länderbeschreibungen, Erdbeschreibungen oder auch von Abenteuerromanen fanden in den Logbüchern und Seekarten die Grundlagen ihres Wissens. Dass dabei auch manche unglaubliche Phantasiegeschichte zutage gefördert wurde, versteht sich von selbst. Davon zeugen unter anderem die seltsamen Beschreibungen des Antonio Pigafetta in seinem „Augenzeugenbericht von der Weltumseglung Magellans 1519 – 1522“³²: von Menschen ohne Kopf, die ihr Gesicht auf der Brust hätten, von Frauen, die allein auf einer Insel lebten und die sich vom Wind mit dem Samen der Männer auf der Nachbarinsel befruchten ließen, oder von Menschen mit nur einem Fuß, der so groß und breit sei, dass sie ihn auf dem Rücken liegend als Schattenspender benutzen könnten. Diese Erzählungen wurden geglaubt und für wahr befunden,

²⁹ George Dixon in: Georg Forster, a.a.O., Zweyter Band 1791, S. VIII.

³⁰ Ebenda.

³¹ Vgl. Fernand Salentiny, Lexikon der Seefahrer und Entdecker, Tübingen und Basel 1974

³² Antonio Pigafetta, Die erste Reise um die Erde, Ein Augenzeugenbericht von der Weltumseglung Magellans 1519-1522. Hrsg. u. übersetzt von Robert Grün, Tübingen und Basel 1968., vgl. S. 194, 198f, 247ff.



beispielsweise sogar von dem großen Humanisten und Kosmographen Sebastian Münster in seiner vierbändigen „Beschreibung der ganzen Welt“³³.

An schönen lauen Sommerabenden, wenn kaum ein Lüftchen weht, hatte die Mannschaft der Segler Zeit, sich mit den nötigen Reparaturarbeiten, die es immer an Bord gibt, zu befassen. Die zerschissenen alten Tampen und Taue lagen bereit, um Leinen und Trosen damit zu bekleeden, zu umwickeln oder zu festigen und so wieder haltbarer zu machen. Als man sich zu diesem „Schiemannsgarndrehen“ versammelt hatte und zu handwerken begann, stimmte einer der Matrosen ein Lied an, und alle sangen mit. Nach einer kurzen Pause fing ein anderer an zu erzählen. Er berichtete von früheren Reisen, von

Stürmen und Seeungeheuern, von 100 Meter langen Riesenkalmarern, von Kraken, die ganze Schiffe verschlangen.

So verging die Zeit, und aus dem Schiemannsgarn wurde das oft und gern gesponnene Seemannsgarn, in dem sich die Erfahrungen, Ängste und Wünsche der den größer gewordenen Ozean befahrenden Seeleute widerspiegeln.

Wie dem auch sei, schöner als unsere eigenen Logbücher mit ihren lapidaren Feststellungen finden wir die Geschichten und Portolane einer vergangenen Zeit allemal!

³³ Sebastian Münster, *Cosmographia, Das ist Beschreibung der ganzen Welt, ...* (von 1544), gedruckt Basel 1628, Facsimile-Druck, Lindau 1978, Band IV. S. 1585.

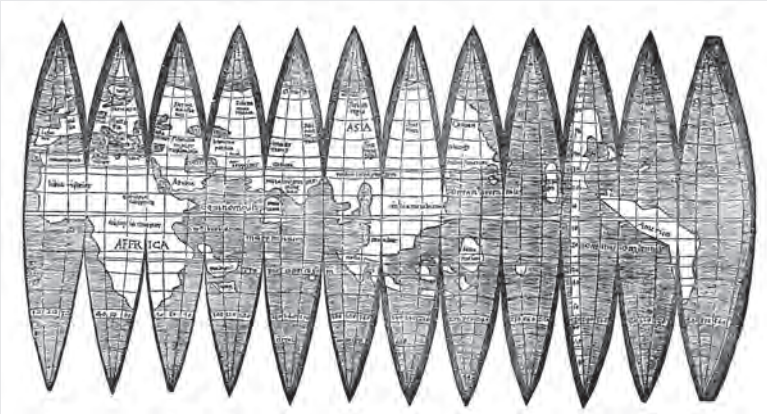
Der Schritt zur modernen Seekarte

Die Seefahrt unter der Voraussetzung, dass die Erde eine Kugel sei, brachte für die Kartographen ein weiteres, lange ungelöstes Problem mit sich, das in der Projektion der Kugelform auf die „Plattkarte“ bestand. Dieses Problem hatte eine lange Geschichte, der wir hier nicht weiter nachgehen wollen. Denn es müsste auch auf die Geschichte der Zahlen, der Algebra und auf das Verhältnis der Christen zu den arabischen Wissenschaften Bezug genommen werden.

Ein wichtiger Schritt in der Entwicklung der abendländischen Kartographie soll aber erwähnt werden: Dem um 1472/1474 in Wolfenweiler bei Freiburg geborenen und 1520 in Saint-Dié-des-Vosges gestorbenen Martin Waldseemüller verdanken wir nicht nur die erstmalige Bezeichnung der im Westen entdeckten Landmasse als Kontinent mit Namen „America“.

In der von ihm und Matthias Ringmann konstruierten Weltkarte von 1507 wurde vor allem auch das Problem mittels einer flächentreuen Kegelprojektion gelöst.

Im gleichen Jahr erschien seine Erdglobus-Segmentkarte.



Erdglobus-Segmentkarte von Martin Waldseemüller 1507, Badische Landesbibliothek



„Waldseemüllerkarte“ von 1507, Library of Congress, Geography and Map Division

Für die Navigation auf See werden jedoch keine flächen- sondern winkeltreue Karten benötigt. Nur auf ihnen ist es möglich, einen Kurs als gerade Linie einzuzichnen. Zwischen 1537 und 1550 erforschte und beschrieb der jüdische Mathematiker und Astronom Pedro Nunes die Loxodrome. Eine für die Seefahrt geeignete Projektion stellte dann Gerhard Mercator 1569 vor. Damit beginnt die Zeit der modernen Seekarten.



Berufsschiffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot!

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



Termin: 13. und 14. November 2015

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

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

Was heißt das nun für den Freizeitskipper?

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

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

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

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

Der KYCD lässt den Freizeitskipper hier nicht im Dunkeln stehen.

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

Teilnahmegebühr:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 290,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 345,-

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

Bericht über die Mitgliederversammlung 2015

Wie von den Mitgliedern im letzten Jahr beschlossen, fand die Mitgliederversammlung 2015 nicht in Hamburg, sondern in Stuttgart statt.

Erstaunlicherweise musste der Vorstand jedoch feststellen, dass, obwohl von den Mitgliedern gewünscht, der Standort Stuttgart wenig Zuspruch fand, sprich: die Resonanz war mäßig, deutlich weniger Mitglieder als von Hamburg gewohnt, nahmen an der Versammlung teil. Die Gründe, weshalb nur wenige Mitglieder der Einladung folgten, waren nicht erkennbar. Nichtsdestotrotz war es eine konstruktive und inhaltlich gute Mitgliederversammlung.



In ihren Berichten über das abgelaufene Geschäftsjahr stellten Bernhard Gierds (Vorsitzender) und Dr. Brigitte Clasen (stellvertretende Vorsitzende) jeweils die Ergebnisse dar.

Die im letzten Jahr durch die Einlassung des Finanzamtes in einem Absatz nötig

gewordene textliche Anpassung der Satzung wurde vom Registergericht inzwischen eingetragen, so dass hier keine weiteren Aktivitäten nötig sind.

Die Schwerpunkte in der Arbeit des Vorstands lagen im zurückliegenden Geschäftsjahr neben der Mitgliederbetreuung und -beratung weiterhin im Bereich der Interessenvertretung.



Die Bereiche „Zerschlagung des Wasserstraßennetzes“, „Nutzungsgebühr (Maut) für die Wasserstraßen“ sowie „Befahrensregelungen der Offshore Windparks“ waren hierbei die Kernthemen.

Vorgestellt wurde hier insbesondere nochmal die Sicht des KYCD. Bei seinen doch recht umfangreichen Veröffentlichungen zu diesen Themen, in Diskussionen und Vorträgen vertrat der KYCD weiterhin die durch die Publikationen im Mitgliedsheft, in der Zeitschrift „segeln“ und im Internet bekannten Positionen. Festzustellen ist hierbei, dass das Interesse bei den Wassersportlern, aber auch den betroffenen Firmen der Branche sowie den nahestehenden

oder involvierten Verbänden, Vereinen und Institutionen hinsichtlich der sich bei diesen Themen ergebenden Problematik nicht besonders ausgeprägt ist. Entweder durchblicken sie die Komplexität und negativen Auswirkungen für den Wassersport nicht oder hoffen, „dass alles noch gut ausgeht“. Der Club kann sich zumindest nicht erklären, woher das Phlegma kommt. Bernhard Gierds stellte klar, dass der Club „an den Themen dran bleiben würde“.

Denn nur weil das Verkehrsministerium verlauten ließ, dass es keine Vignette geben würde, heißt das noch lange nicht, dass die Nutzungsgebühren für Wasserstraßen „vom Tisch sind“.

Auf die Ausführungen zur Interessenvertretung folgte die Darstellung der Messe-Aktivitäten des KYCD.

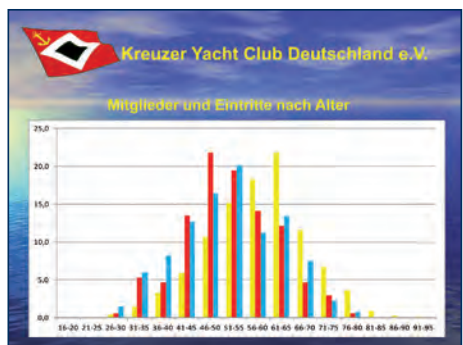
Der KYCD hatte auch im Jahr 2014 wieder auf der „Boatfit“ in Bremen einen Stand. Dort war besonders der Mini-Simulator der FH Flensburg, auf dem wir Teile des Seminars „Praktische Übungen im Schiffsführungssimulator“ darboten, ständig von Besuchern aller Altersgruppen umlagert.

Hinsichtlich des KYCD-Auftritts auf der „hanseboot“ musste festgestellt werden, dass der Standort, den der Club zusammen mit weiteren Vereinen im Obergeschoss der Halle B3 hatte, alles andere als optimal war. Wenige bis gar keine Aktivitäten bei den anderen Ausstellern, führten dazu, dass nicht allzu viele Besucher den Weg in dieses Obergeschoss fanden. Der KYCD war trotzdem relativ

zufrieden mit der Messe (auch hier stand uns der Mini-Simulator der Fachhochschule Flensburg zur Verfügung und es gab verschiedene Vorträge zur Sicherheit an Bord, zu Medizinthemen, usw.). Für kommende Aktivitäten auf der hanseboot ist jedoch zwingend, dass der KYCD einen besseren Standort erhält.



In Anbetracht der Mitgliederentwicklung bleibt die Ausbreitung des Clubs in der Fläche eine vordringliche organisatorische Aufgabe. Wer also daran interessiert ist, den KYCD regional zu unterstützen, ist herzlich willkommen und aufgerufen, sich mit der Geschäftsstelle oder dem Vorstand direkt in Verbindung zu setzen.



Die Mitgliederzahl des KYCD ist hauptsächlich aus Altersgründen ein wenig gesunken. Die Zuwächse durch neue Mitglieder in 2014 konnten den Rückgang nicht ganz auffangen.

Leider musste auch in 2014 wieder festgestellt werden, dass die Werbung neuer Mitglieder weiter abgenommen hat. Der Eifer unserer Mitglieder durch die unmittelbare Ansprache z.B. von Stegnachbarn diese als Neu-Mitglieder für den KYCD zu gewinnen, ist deutlich rückläufig. Wer in den KYCD eintritt, findet den Weg zu uns fast immer über Trainings und Seminare.

Wenn wir die weitere Mitgliederentwicklung ins Auge fassen, muss klar sein, dass es nicht nur das „Problem der demographischen Entwicklung“ gibt, sondern dass wir auch damit zu kämpfen haben, dass Wassersport gegenwärtig nicht mehr im Trend liegt und sich das Freizeitverhalten generell deutlich verändert hat. Die Attraktivität des Wassersports wieder zu erhöhen, gehört zu den Erfordernissen für eine sichere Zukunft – nicht nur für den KYCD, sondern für die Möglichkeit, unseren Sport unter zufriedenstellenden Bedingungen zu treiben.

Frau Dr. Brigitte Clasen ging dann auf die Seminare und Trainings des KYCD ein. Den Kern unserer Ausbildungstätigkeit bilden nach wie vor die Sicherheitstrainings im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine in Neustadt, der Workshop im Schiffsführungssimulator des Maritimen Zentrums der FH Flensburg sowie die Seminare mit

Übungen zur medizinischen Versorgung auf See. Die Resonanz auf die Seminare, sprich Beteiligung, ist als schwankend zu bezeichnen. Der Vorstand würde sich freuen, wenn auch Mitglieder Werbung für die Seminare machen würden (Informationen stellt der Club auf Anforderung gerne zur Verfügung).

Besonders erwähnt in diesem Zusammenhang wurde die Jugendförderung des KYCD: Jungen Skippern und jugendlichen Ausbildern aus den Vereinen DZYC – Yachtclub Godewind, Kiel; MYN – Marine-Yachtclub Neustadt und NSV – Neustädter Seglerverein, wurde die kostenlose Teilnahme an den Seminaren ermöglicht.

Der Schatzmeister Jochen von Marnitz präsentierte der Mitgliederversammlung anschließend das finanzielle Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres:

Auch in 2014 war die Finanzlage des KYCD äußerst stabil, das Vermögen bleibt auf dem Niveau der Vorjahre und das Geschäftsjahr 2014 wurde mit einem Gewinn abgeschlossen.

Nachdem die Kassenprüfer in ihren Bericht die ordnungsgemäße Buch- und Belegführung testiert hatten und ihrem Antrag, den Vorstand zu entlasten, einstimmig entsprochen wurde, stellte der Schatzmeister den Haushaltsplan 2015 vor. Dieser lehnt sich an den 2014er Haushaltplan bzw. Jahresabschluss an und wurde ebenfalls einstimmig durch die Mitgliederversammlung angenommen.



Da keine Anträge zur Änderung des Mitgliedsbeitrages vom Vorstand oder der Mitgliederversammlung gestellt worden sind, bleibt der Mitgliedsbeitrag für 2016 unverändert.

Entsprechend des bereits 2014 erfolgten Beschlusses findet die Mitgliederversammlung 2016 in Hamburg statt.

Der schriftliche Jahresabschluss des Vereins kann von Mitgliedern in der Geschäftsstelle per Brief angefordert werden.

Am Nachmittag kam mit der Atlantikreise der „Charly“ auch die Boatfit 2015 noch einmal zur Sprache. Durch ein sehr großes Publikumsinteresse geprägt war die Podiumsdiskussion des KYCD mit dem Thema: „Sind moderne Yachten zuverlässige Fahrtenschiffe für die Langfahrt? Für welche Belastungen ist die gängige technische Ausrüstung ausgelegt?“



Ausgangspunkt für diese Diskussionsrunde mit Fachleuten aus der Branche war der Hochseetörn von Joachim Heße

mit der Segelyacht „Charly“ von Cuxhaven in die Karibik und zurück, bei dem auch einige Ausbildungsetappen des KYCD durchgeführt wurden.

Dieser 14.176 Seemeilen lange und insgesamt 350 Tage dauernde Törn war nicht nur geprägt durch begeisternde (Segel-) Erlebnisse, sondern auch von einer nicht abreißenden Serie von Schäden an Schiff und Ausrüstung. Der Club ging auf der „Boatfit“ der Frage auf den Grund, woran das lag und ob moderne Fahrtenyachten und ihre Ausrüstung nicht mehr für den „Dauereinsatz“ auf Langfahrt geeignet sind.



Das Fazit der Veranstaltung: Grundsätzlich sind moderne Yachten auch für die anspruchsvolle Langfahrt geeignet.

Die hohe Zahl der Reparaturen unterwegs lag eindeutig an der Qualität der nachträglich ausgeführten Arbeiten (in einem anderen Gewerk nennt man das „Pfusch am Bau“). Wer als Schiffsführer also nicht in der Lage ist, alle von Dritten ausgeführten Arbeiten exakt selber kontrollieren zu können, sollte sich externe Hilfe („Bauaufsicht“) holen!



Medizin-Seminar im Schleihafen Kopperby am 30. und 31.05.2015

Kommen Sie doch mit dem eigenen Schiff!*

Intensivkurs mit praktischen Übungen zum Umgang mit Verletzungen und Erkrankungen an Bord.

Fachärzte und Lehrrettungsassistenten, alle erfahrene Seesegler, werden den Teilnehmern einen Ablaufplan für den Umgang mit Situationen vorstellen, die auf See medizinisches Handeln erfordern. Ausführlich wird dann mit den Teilnehmern die an Bord von Fall zu Fall mögliche Versorgung erarbeitet und geübt.

Das Programm geht von den besonderen Anforderungen auf See aus, es unterscheidet sich deshalb deutlich von einem Erste-Hilfe-Kurs der Hilfsorganisationen und baut auf diesem 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, besser übersteht. Zu den Themen der beiden Tage gehören u.a.: Sinnvolle diagnostische Verfahren und Hilfsmittel; Wiederbelebung; „Rewarming“ Unterkühlter; Versorgung von Wunden; Medikamentenkunde; Zahnversorgung; Funkärztliche Beratung; Bordapotheke und Verbandskasten.

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).

* Soweit verfügbar wird für die Seminarzeit ein Liegeplatz zur Verfügung gestellt



Brandstiftung in Neustadt

Die Bilder der am 12. November 2014 ausgebrannten Winterlager-Halle der ancora Marina in Neustadt gingen durch die Medien. Inzwischen wurde der Schaden beziffert, Halle und Boote hatten einen Wert von circa 30 Millionen Euro, und die Polizei stellte Brandstiftung als Ursache fest.

Auf Brandstiftung deuteten schon früh die Spuren in einer zweiten Halle der Marina hin, in der in derselben Nacht zwei weitere Yachten durch Feuer zerstört wurden.

Die ancora Marina und Versicherer haben eine Belohnung von 50.000 Euro für Informationen, die zur Ergreifung der Täter führen, ausgesetzt.

Hinweise nimmt die Kriminalpolizei-außenstelle Neustadt, Telefon 04561 615-52 entgegen.

Brandstiftung in Lübeck

Brandstifter waren in der Nacht zum 16. Februar 2015 auch in der Marina Baltica in Lübeck-Travemünde am Werk.

Dort verbrannten zwei Yachten und vier wurden beschädigt. In diesem Fall entstand ein Schaden von 500.000 Euro.

Der Feuerwehr gelang es, eine Ausbreitung des Brandes zu verhindern.



Die „Seemannschaft“ als E-Book

Seit 85 Jahren greifen Wassersportler und unter ihnen besonders die Segler zur „Seemannschaft“, wenn sie einen Ratgeber brauchen.

Auch die neueste Ausgabe des Nachschlagewerks liefert solides nautisches und seemännisches Wissen. Und nach wie vor ist das Buch nicht frei von Kuriositäten. So etwa, wenn im Kapitel „Yachtgebräuche“ das sichtbare Tragen von Hosenträgern problematisiert wird.

Die 30. Auflage der „Seemannschaft“ aus dem Jahr 2013 bietet der Verlag Delius Klasing nicht nur gedruckt für 49,99 Euro an, sondern inzwischen auch für 39,99 Euro digitalisiert als PDF und als E-Book im EPUP-Standard.



Neue Öffnungszeiten der KYCD-Geschäftsstelle

Bitte denken Sie daran, dass die Geschäftsstelle zu bestimmten Zeiten für Sie da ist, wenn Sie uns persönlich oder telefonisch ihre Anregungen, Wünsche und Kritiken mitteilen wollen.

Wir freuen uns, wenn Sie die Geschäftsstelle des Clubs besuchen. Damit wir für ein ungestörtes Gespräch mit Ihnen Zeit haben, bitten wir um eine telefonische Terminabsprache

Hier finden Sie noch die Zeiten, zu denen wir ab dem 1. Mai erreichbar sind:

**Dienstag, Donnerstag und Freitag
von 09:30 bis 13:00 Uhr
sowie Montag und Mittwoch
von 09:30 bis 13:00 Uhr nur telefonisch.**

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

Sie können auch jederzeit eine Nachricht auf dem Anrufbeantworter hinterlassen. Wir rufen Sie sobald wie möglich wieder an.



Fotos: Schleihafen Kopperby

Wer von See kommend die Klappbrücke in Kappeln passiert hat, sieht nach kurzer Zeit an Steuerbord voraus Arnis auftauchen, Deutschlands kleinste Stadt. An Backbord liegt dann am Ufer der Halbinsel Schwansen der Hafen von Kopperby.

Während vieler Jahre hatte der Hafen den zweifelhaften Ruf, an den Stegen eine unzuverlässige Technik und landseitig eine Sammlung unabgeschlossener Bauvorhaben zu bieten. Seit 2013 hat sich das Bild entscheidend geändert. Nach einem Eigentümerwechsel hat sich der Hafen binnen kurzem zu einer attraktiven Anlage gemauert.

Das weitläufige Gelände in einer beschaulichen Landschaft lädt nicht nur zum geruhsamen Ausspannen ein. Zum Angebot gehören auch ein Grillplatz und Leihfahrräder sowie die kosten-

lose Nutzung eines WLAN-Hotspots. Wer Schwierigkeiten mit dem Motor oder der Bootselektrik hat, kann außerdem auf die Dienste des Hafenmeisters zurückgreifen, der auf dem Gelände einen Bootsservice betreibt.

Der Schleihafen Kopperby kann von Yachten bis 2,10 m Tiefgang angelaufen werden. Er bietet für Dauer- und Gastlieger Boxen von 12 m x 3,5 m bis 16 m x 5 m, für Katamarane sogar bis 8 m Breite. Boote mit geringem Tiefgang finden außerdem an einem Schwimmsteg Platz.

Zu den neuen Eigentümern des Hafens, Claudia Jünemann und Marcus Jünemann, hat der KYCD seit Anfang 2014 eine Verbindung. Denn beide sind von Beruf Ärzte und für den KYCD als Referenten bei unseren Medizinseminaren in Norddeutschland tätig.



Claudia Jünemann ist Anästhesistin in einem Hamburger Krankenhaus und Marcus Jünemann niedergelassener Internist in einer Großhansdorfer Gemeinschaftspraxis.

Zum Baubestand des Schleihafens Kopperby gehört ein großer Tagungsraum. Was liegt also näher, als ihn nach seiner Fertigstellung auch für unseren Club zu nutzen? Die erste Veranstaltung in Kopperby ist Ende Mai ein Medizinseminar und noch während des Sommers soll dort ein Kurs zur Motorenkunde stattfinden. Während unsere Seminare, Workshops und Trainings bisher vorwiegend im Winterhalbjahr angeboten wurden, haben wir nun die Möglichkeit während der Saison Veranstaltungen durchzuführen, zu denen die Teilnehmer mit dem eigenen Schiff anreisen können. Segeln sie doch einfach zum Seminar!

Durch die Zusammenarbeit mit dem Schleihafen Kopperby wird der KYCD in einem der landschaftlich schönsten und kulturell interessantesten Wassersportreviere präsent. Entlang des ganzen Fjordes gibt es sowohl vertäumte Ankerplätze als auch eine rege maritime Szene mit Vereinen, privaten und öffent-

lichen Häfen, renommierten Werften und anderen Fachbetrieben. Schleswig lädt mit dem bedeutenden St.-Petri-Dom und den Museen in Schloß Gottorf ein; Haithabu, das rekonstruierte Handelszentrum der Wikinger, zu einem Blick in die nordische Geschichte; und Kappeln kann den letzten, seit mehr als 600 Jahren unterhaltenen Heringszaun der Schlei vorweisen.



Was aus diesem faszinierenden Revier wird, ist allerdings nicht endgültig sicher. In den Planungen des Verkehrsministeriums gehört die Schlei zu den Gewässern, deren Erhalt als Bundeswasserstraße in Frage steht. Schon seit geraumer Zeit engagieren sich deshalb Tourismusorganisationen, Unternehmen, Kommunen, Vereine und Verbände sowie die IHK Flensburg für die Rettung der regionalen Lebensader. Rund 7.000 Bürger unterzeichneten 2014 eine entsprechende Online-Petition und eine etwa gleichgroße Anzahl nahm an einer Postkartenaktion teil. Auch über die Zukunft der Schlei wird das für die Jahresmitte angekündigte „Wassertourismuskonzept“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Auskunft geben.



Erprobt + empfohlen:

Odeo Flare MK3

Während eines halben Jahres haben wir das Odeo Flare unter verschiedenen Bedingungen ausprobiert und dabei festgestellt, dass dieses britische Produkt ein überzeugendes Hilfsmittel für die Alarmierung anderer in Notfällen ist.

21 sehr helle LED erzeugen ein weit sichtbares Signal, das aus allen Richtungen wahrgenommen werden kann. In die obere Halbkugel plus 20 Grad unter der Horizontalen wird abgestrahlt. Der Lichtschein ist besonders auffällig, weil ein sehr schnelles Funkeln und ein deutlich erkennbares SOS einander abwechseln.



Der Hersteller gibt an, dass das Gerät mit einem Batteriesatz aus drei L91 Lithium-Zellen (Größe AA) 5 Stunden arbeite. Während unserer Erprobung wurde diese Zeit sowohl bei niedrigen Temperaturen als auch bei mehr als 30° Celsius klar überschritten. Um 5 Stunden lang mit pyrotechnischen Signalmitteln auf sich aufmerksam zu machen, müsste man rund 450 Handfackeln abbrennen.

Gegenüber dem üblichen Bordvorrat ergibt sich also eine wesentlich längere Zeitspanne, in der die Chance besteht, Hilfe zu erhalten.

Im Vergleich mit Handfackeln schneidet das Odeo Flare noch in anderer Hinsicht gut ab: Da es keine offene Flamme und Hitzeentwicklung gibt, bestehen weder für den Anwender eine Verletzungsgefahr noch das Risiko, dass die Rettungsweste oder -insel beschädigt und unbrauchbar wird. Im Unterschied zur Handfackel entsteht natürlich keine ausgedehnte Lichterscheinung, ein LED-Licht ist eine punktförmige Lichtquelle. Die lange Leuchtdauer macht diesen kleinen Nachteil nach unserer Ansicht jedoch mehr als wett, zumal das Odeo Flare mit einem Peilkompaß präzise zu erfassen ist.



Von Vorteil ist auch, dass der Signalgeber an Bord einer Yacht im Rigg gehängt werden kann, wodurch Sichtbarkeit und Aufmerksamkeitswert steigen.

Das Odeo Flare ist wasserdicht und schwimmfähig. Wir haben es 48 Stunden ohne Schaden im Wasser schwimmen lassen. Nach einem Batteriewechsel war es sofort wieder einsatzfähig. Das Batteriefach ist mit zwei Dichtungen gesichert. Laut Herstellerangaben hält das Gerät selbst in einem Meter Tiefe dem Wasserdruck 30 Minuten stand.

Die Schwimmelage des Odeo Flare ist allerdings nicht zufriedenstellend. Der Signalgeber richtet sich im Wasser nicht ausreichend auf, deshalb erfolgt nicht mehr in alle Richtungen eine Abstrahlung. Eine andere Gewichtsverteilung durch z.B. ein kleines Kontergewicht könnte leicht Abhilfe schaffen. Der Nutzen für eine im Wasser treibende Person stiege dadurch.

Ein zweiter Kritikpunkt, der noch leichter zu beheben wäre, ist die Qualität der Handschlaufe. Das vorhandene Bändsel ist zu dünn und zu glatt. Von einer Person mit nassen, ausgekühlten Händen lässt es sich nicht mehr sicher greifen. Eine Schlaufe aus Gurtband wäre von Vorteil.

Im ganzen ist die Bauqualität des Odeo Flare jedoch vorzüglich. Es ist deshalb nicht überraschend, dass der Hersteller eine Bauartzulassung nach SOLAS beantragt hat.

Der Signalgeber ist nicht nur für Yachteigner eine sinnvolle Ergänzung der Notausrüstung, sondern er bietet auch Charterern die Möglichkeit, ein zuverlässiges Gerät mit allen Verkehrsmitteln mitzunehmen.

Das Odeo Flare wird in Deutschland von PROYACHT für 159,95 EURO angeboten. Der Preis ist nicht niedrig, aber angemessen.

AK Sicherheit auf See



Wenn Sie jetzt insgeheim mindestens einmal „ja“ gedacht haben, dann sind Sie richtig beim Sicherheitsseminar des KYCD im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine in Neustadt/Holstein vom 06. - 07.11.2015.

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.

Wassereinbruch im Schiff – was tun?

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

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

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

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

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,
IBAN DE48 2007 0024 0080 0607 00
BIC DEUTDE33HAN

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:

Bernhard Gierds (Vorsitzender)

Dr. Joachim Heße (Stellv. Vorsitzender)

Dr. Brigitte Clasen (Stellv. Vorsitzende)

Redaktion

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

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



Senden Sie uns Ihre Revierinfo

Für eine neu zu schaffende Rubrik im Internet des KYCD ruft der Club alle Mitglieder zur Mithilfe auf!

Wenn Sie auf Ihrem Törn feststellen, dass es wichtige oder neue Revier- oder Hafeninfo gibt, und der Meinung sind, dass das die Mitglieder des Clubs wissen sollten, dann teilen Sie uns dieses bitte per Mail (info@kycd.de) mit. Der Club wird es dann im Internet veröffentlichen.

Machen Sie doch Werbung für den KYCD

Wenn Sie für Freunde oder Mitsegler Informationen, z.B. Folder oder Werbezettel zu den Seminaren des KYCD benötigen oder etwas für das „schwarze Brett“ haben wollen, schreiben Sie uns oder rufen Sie uns an.

Wir senden Ihnen die Unterlagen gerne zu!



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

Mein Heimathafen

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





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 mm x 25 mm	2,00 €	Anzahl.....
KYCD-Cap	100% Baumwolle, Universalgröße, blau mit Druckverschluß, gestickte Flagge des KYCD	15,00 €	Anzahl.....
KYCD-Mütze	60% Baumwolle, 40% Polyacryl, Universalgröße, blau mit gestickter Flagge des KYCD	15,00 €	Anzahl.....

Astronomische Navigation – ... nicht nur zum Ankommen

2. überarbeitete Auflage



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

Anzahl

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

Mit diesem Bestellschein verlieren alle vorhergegangenen ihre Gültigkeit!



Info-Broschüren

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

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

Alle genannten Preise ggf. inklusive MwSt. zzgl. Versandkosten. Wir wählen generell die günstigste Variante für den Versand (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: DE7710000000397156, Mandatsreferenz: WIRD SEPARAT MITGETEILT

SEPA-Lastschriftmandat

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

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

Vorname, Name (Kontoinhaber)

Kreditinstitut (Name und BIC)

_____|_____|_____|_____|_____|_____|_____|_____|_____
IBAN

Ort, Datum Unterschrift

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.

Gute Navigation ist Seemannschaft!

Seekarten klassisch + digital · elektronische Navigation

Sicherheitsausrüstung

Nautische Bücher

Viele weitere Produkte finden Sie in unserem neuen Webshop!



KATEGORIEN GEMÄSS ISAF - OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS UND SICHERHEITSRICHTLINIEN DER KREUZER-ABTEILUNG



aktuelle Seekarten

Alle für das Fahrtgebiet erforderlichen Seekarten sind bei uns am Lager. **OSR 12.3.1**



VIKING Rettungsinsel

Ultimative Rettungsinsel für Komfort und Sicherheit. Automatische Selbstaufrichtung - nach ISAF und ISO 9650-1 zertifiziert. **OSR 12.4.1**



AIS - Notfallsender

Mit automatischer Auslösung bei MOB ermöglicht es die Peilung der Person vom Bord aus mit Hilfe des AIS-Gerätes. **OSR 12.3.4 b)**



Rettungsweste KADEMATIC

Neu entwickelte Rettungsweste Kadematic 275 SC, mit hohem Tragekomfort und vorbereitet für den Einbau von persönlichen Seenotsendern. **OSR 12.1**

OSR-KATEGORIE 0 1 2 3 4

OSR-KATEGORIE 0 1 2 0

OSR-KATEGORIE 0 1 2 3 4 5

OSR-KATEGORIE 0 1 2 3 4 5

SICHER AUF ALLEN KURSEN !



HanseNautic

HanseNautic GmbH
Herrengraben 31
20459 Hamburg
040-374842-0

www.HanseNautic.de

KYCD - Partner



Segel- + Motorbootausbildung, 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

LED-Handfackel rot
Antifouling mit Ultraschall
Sturmfock um die Rollgenau

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

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

Elvstrøm Sailpoint



Becker Segel | Mehlbydiek 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

Ihr Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
sie Ihre Spende.



www.seenotretter.de

