

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



September 3/2015

Leinen los!



www.ketteagentur.de

Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.



WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

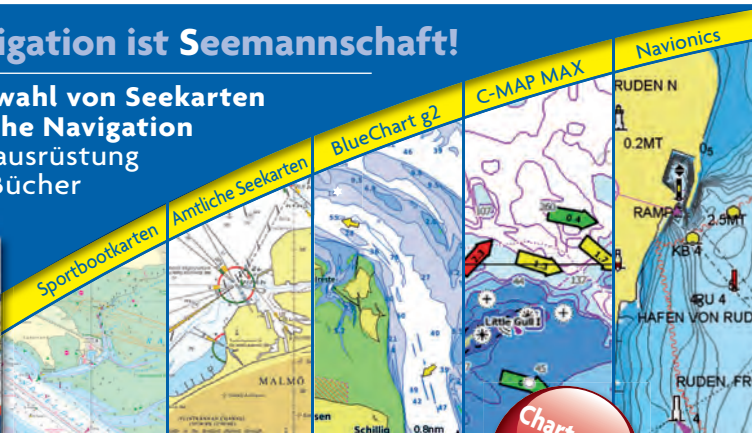
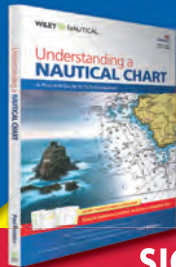
Johannes-Brahms-Platz 1
D-20355 Hamburg

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

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

Gute Navigation ist Seemannschaft!

- Große Auswahl von Seekarten
- elektronische Navigation
- Sicherheitsausrüstung
- Nautische Bücher



SICHER AUF ALLEN KURSEN !

Chart agent
since
1920



HanseNautic

HanseNautic GmbH
Herrengaben 31
20459 Hamburg
040-374842-0

www.HanseNautic.de



Editorial	Seite 4
Plastic Ocean – Plastikinseln im Meer	Seite 5
Aktion „Mitglieder werben Mitglieder 2015“	Seite 17
KYCD-Workshop: Vom Cockpit auf die Brücke! Praktische Übungen im Schiffsführungssimulator	Seite 21
Medizinseminar im Schleihafen Kopperby	Seite 22
Mecklenburg-Vorpommern verplant das Küstenmeer	Seite 23
Praxisseminar: Motor und Elektrik Angstfrei schrauben am „lebenden Objekt“	Seite 28
Personalien	Seite 29
Törnplanung I: Welcome Anchorages	Seite 29
Sicherheitsseminar des KYCD in Neustadt / Holstein	Seite 30
Impressum	Seite 31
Törnplanung II: The Norwegian Pilot Guide	Seite 31
Nautische Neuveröffentlichung: Dansk Fyrliste 2015	Seite 32
Bücher: Strandfunde bestimmen	Seite 32
KYCD-Shop	Seite 33

Titelfoto: St. Tropez





Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

viele Clubmitglieder blicken bereits auf ihren Sommertörn zurück, wenn diese Ausgabe des Club-Magazins vor ihnen liegt. Nicht alle Reisen, von denen uns berichtet wurde, verliefen in diesem Sommer wunschgemäß. Manchem machte das unstete Wetter im Norden einen Strich durch die Rechnung. Wohl durchdachte Pläne wurden durch Improvisation ersetzt, und einmal mehr wurde vor Augen geführt, dass wir als Fahrtenwassersportler keinen Pauschalurlaub mit Rundumversorgung und Schönwettergarantie buchen. Uns auf die natürlichen Gegebenheiten, die wir auf See vorfinden, einlassen zu müssen, macht ja gerade einen der Reize unseres Sports aus.

Ganz negative Reize gehen hingegen vom Hauptthema dieses Heftes aus: Müll in den Meeren. Lange sind die Zeiten vorbei, in denen von Yachten unbedacht Abfälle außenbords gingen und jede leere Bierdose für eine Relingslogge herhalten musste. Wir achten heute auf einen verträglichen Umgang mit der Meeresumwelt. Umso mehr Ärger kommt auf, wenn man auf hoher See hinter dem Heck eines davonziehenden Kreuzfahrers in einen driftenden Müllteppich segelt oder wenn man die Informationen der folgenden Seiten aufnimmt. Das gehört – anders als das Wetter – zu den Dingen auf See, die nicht hinzunehmen sind.

Mast- und Schotbruch

Ihr KYCD-Vorstand



Fotos: www.plasticoceans.net

Plastic Ocean – Plastikinseln im Meer

Von Ariane Kujau / RESET.org

Täglich produzieren wir gewaltige Mengen an Müll, ein großer Teil davon besteht aus Plastik. Dieses sehr langlebige Material landet in unseren Meeren und sammelt sich dort zu Plastikinseln von enormen Ausmaßen. Das ist nicht folgenlos für unsere Ozeane und seine Bewohner.

Die Ozeane werden als Müllkippe missbraucht. Die Meeresschutzorganisation Oceana (www.oceana.org) nimmt an, dass weltweit stündlich 675 Tonnen Müll direkt ins Meer geworfen werden,

wovon die Hälfte aus Plastik besteht. Aber nicht nur die direkte Verwendung der Ozeane als Müllablageplatz ist ein Problem. Jeglicher Plastikmüll kann auf seinem langen Lebensweg irgendwann im Meer enden.

Plastik, vor allem in Form von Tüten, Kanistern und PET-Flaschen, macht einer Studie des United Nations Environmental Programme (UNEP) zufolge bis zu 80% der gesamten Abfälle in den Ozeanen aus. Schon jetzt schwimmt in den Meeren sechsmal mehr Plastik als Plankton.



Aus den Plastikmassen bilden sich durch die Meeresströmungen Inseln, die Plastic Islands, die aus großen Plastikteilen bis hin zu kleinsten Plastikpartikeln bestehen und riesige Flächen der Ozeane einnehmen. Sie sind das Ergebnis einer jahrzehntelangen unbedarften Produktion von Plastik und ein sehr deutliches Zeichen unserer Wegwerfkultur.

Ich schmeiß' meinen Müll doch nicht ins Meer?!

Laut eines Berichts von Greenpeace („Plastic Debris in the World's Oceans“) stammen 80% des Mülls im Meer von Quellen an Land. Doch sind nicht Strandurlauber dafür verantwortlich: Weil Plastik so haltbar ist und bis zu 500 Jahre erhalten bleiben kann, hat es große Chancen,

über Flüsse und den Wind irgendwann im Meer zu landen. Und das auch, wenn es ursprünglich auf einer Müllhalde weit weg vom Meer gelagert wurde.

Dazu kommt: Auch dann, wenn man es gar nicht vermutet, produziert man Plastikmüll. Bis zu 2.000 Kunstfasern aus Fleece-Kleidungsstücken, die meist aus Polyester oder Polyacryl bestehen, gelangen pro Waschgang ins Abwasser und somit irgendwann ins Meer, weil sie in den Klärwerken nicht zurückgehalten werden können.

Der Plastikmüll wird dabei hauptsächlich in Industrienationen produziert. Müll aus weniger entwickelten Ländern ist weit weniger schädlich, weil er oft aus natürlichen Materialien besteht, die sich schnell zersetzen und dem Meeresökosystem



Fotos: www.plasticoceans.net

keinen Schaden zufügen. Die Produktion von Plastikmüll wird in diesen Ländern in Zukunft allerdings ansteigen, je mehr sich der Lebensstil der Bevölkerung dem der Industrieländer angleicht.

Schuld an der Verschmutzung der Meere haben damit weder nur Länder mit unmittelbarem Zugang zum Meer noch ausschließlich die Schiffe, die ihren Müll im Meer verklappen. Jeder, der Plastik – in welcher Form auch immer – konsumiert, ist ein potenzieller Verschmutzer der Meere.

Der Exekutivdirektor des UNEP, Achim Steiner, spricht von einem „breiten Problem“, für das der marine Müll nur ein Symptom sei, „nämlich für den verschwenderischen Gebrauch und das anhaltend schlechte Management natürlicher Ressourcen.“

Statt immer neuen Müll zu produzieren sollten Plastiktüten, Flaschen und anderer Müll durch Recycling, Müllvermeidung und Abfallmanagement drastisch reduziert werden. „Bei manchem Abfall wie Frischhaltefolie und Einweg-Plastiktüten, die das marine Leben ersticken, sollte die Herstellung verboten werden oder zügig auslaufen. Es gibt einfach keinerlei Rechtfertigung mehr, sie irgendwo noch zu produzieren“, so Steiner.



Fotos: www.plasticoceans.net

Was ist Plastik eigentlich?

Plastik ist der umgangssprachliche Sammelbegriff für verschiedenste Kunststoffe, also für synthetisch hergestellte Stoffe, deren Basis Erdöl, Kohle oder Erdgas ist. Die aus diesen Grundstoffen synthetisierten Kohlenstoffverbindungen, auch synthetische Polymere genannt, werden zu Kunststoffen verarbeitet, wobei verschiedenste Zusatzstoffe hinzugegeben werden, je nach den gewünschten Eigenschaften des Endprodukts.

Viele Alltagsgegenstände bestehen zumindest zum Teil aus Plastik. Der am



äufigsten verwendete Grundstoff ist Polyethylen. Die besondere Haltbarkeit und Formbarkeit des Plastikmaterials ist der Grund dafür, warum es so gerne genutzt und in so vielfältiger Form eingesetzt wird, bevor es, oft nach nur einmaliger Nutzung, zu Abfall wird. Der Film Plastic Planet (siehe im Internet unter www.plastic-planet.de) führt einem das ganze Ausmaß des Problems Plastik vor Augen und dessen Allgegenwärtigkeit in unserem Alltag.

Plastik ist hoch resistent gegenüber der natürlichen Zersetzung, weshalb es an Land und im Meer immer mehr davon gibt. Nur sehr langsam zerbrechen große Plastikteile zu immer kleineren Partikeln.

Das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven erforscht die Verbreitung dieser



Fotos: P. Bosse / pixelio.de

Mikroplastikpartikel im Sediment und innerhalb von Planktonpopulationen.

Nahezu überall lässt sich Plastik finden. Unter dem Einfluss von Reibung, Sonneneinstrahlung (Photodegradation) und Salz lösen sich aus dem Plastik im Meer Zusatzstoffe wie Bisphenol A (BPA) und Oligomere, die so in die Nahrungskette gelangen und toxisch wirken können.

RESET.org ist eine Informations- und Aktionsplattform für Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit im deutschsprachigen Raum. RESET informiert täglich über innovative Lösungen im Bereich der nachhaltigen Entwicklung, vermittelt Hintergrundwissen und unterstützt Projekte, die mit neuen Technologien einen positiven Wandel vorantreiben. Hierfür diesen Beitrag wurde die 2007 ins Leben gerufene gemeinnützige Stiftungsgesellschaft RESET bereits drei Mal in Folge von der UNESCO sowie von der Bundesregierung und der deutschen Wirtschaft ausgezeichnet.

Spendenkonto: GLS Bank, BLZ 430 609 67, Konto 4020955400

RESET – Smart Approaches to Sustainability

RESET gGmbH
Van-der-Smissen-Straße 9
22767 Hamburg

Berlin Office
Straßburger Straße 41
10405 Berlin

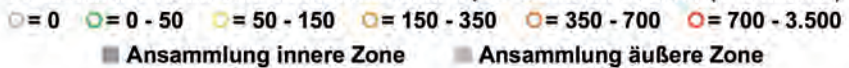
Internet: <http://reset.org>

Inseln aus Müll – Plastic Islands

Der Plastikmüll verschmutzt als Treibgut die Strände, treibt im Meer und sammelt sich in Form riesiger Inseln an bestimmten Stellen an. Das passiert deshalb, weil der Ozean ein weltumspannendes System an Strömungen aufweist, die dem Wärmeaustausch zwischen den Ozeanregionen dienen. Diese Strömungen formen natürlicherweise an bestimmten Stellen riesige Oberflächenstrudel. Wenn das Plastik dort hinein gerät ist es im Strudel gefangen und bildet Plastikinseln.



Gemessene Anzahl von Kunststoffteilchen pro Quadratkilometer (in Tausend)



Die genaue Größe dieser Plastikinseln lässt sich schwer abschätzen. Je näher man dem Zentrum der Inseln kommt, desto höher ist die Dichte an Plastikmüll und -partikeln. Weil viele der Plastikpartikel sehr klein sind und ein großer

Anteil der Inseln unter der Wasseroberfläche treibt, sind sie unsichtbar für Flugzeuge oder Satelliten. Stattdessen lässt sich die ungefähre Größe durch die Entnahme von Proben abschätzen.



Man geht davon aus, dass sich weltweit fünf dieser riesigen Plastikinseln geformt haben: Im Nord- und Südpazifik, im Nord- und Südatlantik und im Indischen Ozean. Eine gute Übersicht bietet die englischsprachige Homepage der Non-Profit-Organisation 5Gyres (www.5gyres.org). Drei dieser Plastikinseln sind bisher wissenschaftlich belegt: Im Nord- und Südpazifik und Nordatlantik.

Für die Plastikinsel im Nordpazifik, die bisher am besten erforscht ist, wird eine Größe von 700.000 bis mehr als 15.000.000 km² angenommen. Zum Vergleich: Europa hat eine Fläche von 10.180.000 km². Die Plastikinsel im Nordpazifik weist außerdem weltweit

eine der größten Dichten an Plastikpartikeln im Mikroformat auf: etwa 1 Million Partikel pro km². Für Europäische Gewässer liegt der höchste Wert bei 690.000 Partikeln pro km².

Auch am Boden der Ozeane lagert sich immer mehr Plastikmüll ab. Innerhalb von nur 10 Jahren hat sich zum Beispiel der Plastikmüll am Meeresboden der Arktis verdoppelt.

Mit der Filmreihe „TOXIC: Toxic Garbage Island I-III“ des Vice Magazins www.vice.com kann man sich das Problem vom Wasser aus anschauen.



Fotos: C. Falk / pixelio.de

Plastic Beaches

Ganze Strände – auch auf unbewohnten, weit von jeder Zivilisation entfernten Inseln – werden schon als Plastic Beaches bezeichnet, weil sich dort aufgrund der Strömungsverhältnisse riesige Mengen an Plastikmüll ansammeln. Einer dieser Strände liegt an der Kanapou Bay/Hawaii und wird mit Plastikmüll aus dem Pazifik überschwemmt.



Fotos: IESM / pixelio.de

Entlang der Wattenmeerküste in Deutschland und den Niederlanden machten Plastik und Styropor zwischen 2000 und 2006 über 75% des angespülten Abfalls aus („Marine Beach Litter Monitoring“ des internationalen Meeresschutzabkommens OSPAR, www.ospar.org).

An Stränden, die touristisch genutzt werden, ist der Müll nicht nur ein Umweltproblem, sondern auch ein ästhetisches.

Welcher Tourist legt sich schon gerne mit seinem Strandhandtuch neben einen Haufen Plastikmüll?

Die australische Initiative „Take 3“ ruft dazu auf, bei jedem Strandbesuch drei Teile Müll mitzunehmen.

Info: www.take3.org.au

Die Broschüre
der OSPAR
Commission
„Marine Litter
Regional Action
Plan“
gibt es unter
www.ospar.org



Hohe Kosten fallen hier für die Reinigung der Touristenstrände an.

Beispielsweise müssen auf der deutschen Nordseeinsel Norderney mit Beginn der Saison die Strände kontinuierlich mit einem speziellen Fahrzeug oder per Hand gereinigt werden.



Tödliche Gefahr

Der Plastikmüll aus den Ozeanen landet leider allzu oft im Magen von Meerestieren, die das Plastik mit Essbarem verwechseln.

Sie verenden dann entweder an der Verstopfung ihres Verdauungstrakts durch Plastikteile oder an Unterernährung, weil sie neben dem Plastik zu wenig Nahrhaftes aufnehmen.

Studien haben gezeigt, dass 50 bis 80% der Schildkröten innerhalb einer Population, egal welcher Art, Plastikmüll aufgenommen haben. Bei Seevögeln waren 111 von 312 untersuchten Arten und 50 bis 70% einer Population betroffen.

Die Strangulation durch Plastikseile und Schlaufen oder das sich darin Verfangen sind weitere häufige Todesursachen für Meerestiere und Seevögel. Insbesondere Robben und Seelöwen scheinen hiervon betroffen zu sein, vermutlich weil sie ihre Umgebung besonders neugierig inspizieren. Innerhalb einer Population sterben daran etwa 8% der Tiere.

Auch Wale, Delphine, Schildkröten, Seekühe und Seevögel sterben regelmäßig an der Strangulation durch Plastikschlingen oder herrenlos herumtreibende Fischernetze aus Plastikseil,



Fotos: wobigrafie / pixelio.de

sogenannte Geisternetze. Diese Netze fangen weiter, auch wenn sie nicht mehr eingeholt werden.

Aber nicht nur das Plastik selbst stellt ein Problem für die Meere dar. Die sich aus dem Plastik herauslösenden Zusatzstoffe wirken toxisch auf die Flora und Fauna der Meere, die durch die Gifte empfindlich gestört werden.

Es wurde bereits nachgewiesen, dass Fische, die im Zentrum der Plastikinseln leben, zunehmend unfruchtbar werden.

Der Filmtrailer zum Film „Midway – Message from the Gyre“ von Chris Jordan (www.midwayfilm.com) zeigt in eindringlichen Bildern, wie ein abgelegenes Idyll und dessen Albatross-Brutpopulation vom Zivilisationsmüll überschwemmt wird.

Plastik im Essen = Plastik im Körper

Die Zusatzstoffe im Plastik, wie zum Beispiel Phthalate, auch unter dem Namen Weichmacher bekannt, bestimmen die Eigenschaften der Plastikprodukte und können toxisch wirken. Sie lassen sich im Blut fast jedes Menschen nachweisen. Niedermolekulare Phthalate wirken ähnlich wie Hormone, weshalb sie das Hormonsystem empfindlich stören können.

Besonders für Kinder ist das eine bisher nicht vollständig einzuschätzende Gefahr, die sich auf die Entwicklung auswirken kann. Krebserkrankungen und Unfruchtbarkeit bei Männern werden inzwischen mit Schadstoffen aus Plastik in Verbindung gebracht. In harten Plastikschaalen, Zahnfüllungen und Dosen findet sich der hormonähnliche Stoff Bisphenol A (BPA), der Herzkrankheiten auslösen kann und das Immunsystem schädigt.

Auch wenn viele der nachweislich gesundheitsschädlichen Stoffe mittlerweile in der EU verboten sind, enthalten eingeführte Produkte oft immer noch giftige Stoffe.

Viele langlebige Giftstoffe bleiben in den Meeren erhalten und landen mit dem Fisch auf unserem Teller.

Was tut die Politik?

Das Problem der Plastikinseln ist, dass sie sich in internationalen Gewässern befinden und sich so keine Regierung direkt für deren Beseitigung zuständig fühlt. Auch war der Druck auf die Politik vermutlich bisher nicht stark genug, so dass es zu internationalen Abkommen zur Beseitigung der Inseln gekommen wäre.

Das in den 1980er Jahren getroffene MARPOL-Abkommen sollte die Entsorgung von Plastik in die Ozeane reglementieren. Bisher kann von einer Reduktion des Plastikmülls allerdings nicht die Rede sein.

Eine Broschüre zum Thema bietet der BUND im Internet zum Download www.bund.net



Auf dem Grund der Nordsee sollen 2012 rund 600.000 m³ Plastikmüll gelegen haben.

Quelle: Annett Stein: Plastikmüll vergiftet Schlüsselspezies der Nordsee, Die Welt, 7.12.2013

Die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie der EU (www.bfn.de/17087.html)



fordert von den Mitgliedstaaten, das Müllvorkommen in den europäischen Meeresregionen zu bewerten, zu überwachen und die Einträge so zu regulieren, dass bis 2020 keine Abfälle mehr schädliche Effekte auf Meeresbewohner ausüben.

Das Umweltbundesamt (www.umweltbundesamt.de, Rubrik Müll im Meer) bildet gemeinsam mit dem „Joint Research Center“ der Europäischen Kommission und dem französischen Forschungsinstitut „Ifremer“ die entsprechende EU-Arbeitsgruppe.

In Anbetracht unseres gewaltigen Problems mit dem Plastikmüll wirken diese Maßnahmen wie ein Tropfen auf den heißen Stein. Hoffnungsvoller stimmen andere Ideen zur Beseitigung des Plastiks in den Meeren.

Einer im Dezember 2014 im Fachmagazin „Plos One“ veröffentlichten Studie zufolge, treiben rund 269.000 Tonnen Plastikmüll in den Weltmeeren!

Weg mit den Plastikinseln!

Der 19-jährige Niederländer Boyan Slat hat ein Projekt zur Reinigung der Ozeane erdacht, „The Ocean Cleanup Project“. Eine Armada aus schwimmenden Sieben soll nach dieser Idee das Plastik zusammentreiben und es sammeln.

Anschließend soll es recycelt werden. Eventuell könnten Schiffe mit einem Fil-

tersystem ausgestattet werden, das in die schon bestehenden Spülsysteme integriert werden könnte. Die Hauptschiffahrtsstraßen sind schließlich auch die Regionen der Meere, in denen besonders viel Müll direkt eingetragen wird.

Der Meeresbiologe Tracy Mincer entdeckte 2011, dass es Mikroben gibt, die im Meer Plastikabfall zerkleinern. Er versucht nun herauszufinden, welche Abbauprodukte ihr Stoffwechsel bei der Zersetzung von Plastik produziert. Ob diese Mikroben mithelfen, das Plastikproblem zu beseitigen oder ob sie eher noch dazu beitragen, Giftstoffe aus dem Plastik freizusetzen, kann derzeit nicht gesagt werden.

Fischerboote finden häufig Müll in ihren Netzen, ihr Beifang besteht oft zu 10 bis 30% aus Plastikmüll. Weil aber der Platz an Bord fehlt und die Müllabgabe an Häfen herkömmlicherweise kostenpflichtig ist, wird er allzu oft wieder ins Meer zurückgeworfen. Das in Deutschland 2011 durch den NABU (www.nabu.de) gestartete Projekt „Fishing for Litter“ bietet eine kostenlose Müllabgabe für Fischerboote an Häfen an. Die Umweltorganisation KIMO (www.kimointernational.org) betreibt dieses Projekt bereits seit 2003 erfolgreich EU-weit.

Aufräumen an den Stränden

Strände immer wieder vom Plastikmüll zu reinigen, mag wie eine Sisyphusarbeit wirken, aber jeder Einsatz zählt.

Das gesammelte Plastik muss dann einem sinnvollen Recycling zugeführt

Fotos: V. Berger / commonswiki



werden. Wenn der Strom an neu hinzukommendem Plastik weniger würde, wäre der Effekt der Aufräumaktionen natürlich noch erfreulicher.

In Form des International Coastal Cleanup (ICC), koordiniert vom Ocean Conservancy (OC), werden seit 1986 Aufräumaktionen an Stränden und in Küstenregionen über und unter Wasser durchgeführt.



Der Report mit den Details und Daten vom „International Coastal Cleanup 2014“, bei dem mehr als 560.000 Freiwillige in 91 Ländern mehr als 16 Millionen Pfund Müll eingesammelt wurden, steht zum Download bereit unter www.oceanconservancy.org

Mit Hilfe von Organisationen und Freiwilligen wird so regelmäßig weltweit in 132 Ländern Müll gesammelt. Über die Plattform www.saubere-meere.de können Müllfunde und geplante Aufräumaktionen eingetragen werden.

Das einfachste und effektivste Mittel gegen die Plastikschwemme ist es und wird es auch in Zukunft bleiben: den Plastikmüll erst gar nicht entstehen zu lassen!

Quellen und weitere Informationen

➤ Das United Nations Environment Programme (UNEP) hat die Broschüre „Marine Litter: A Global Challenge“ herausgegeben, die heruntergeladen werden kann unter www.unep.org.



Sie informiert unter anderem über regionale Ausmaße der Verschmutzung.

➤ Außerdem verfügbar ist dort der Report „Plastic Debris in the World’s Oceans“ von Greenpeace.



➤ Nationaler Leitfaden zur Umsetzung der Meeresstrategierahmenrichtlinie vom BfN Download: www.bfn.e/17091.html



➤ Bundesverband Meeressmüll, Netzwerk an Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden und Privatpersonen. www.bundesverband-meeresmuell.de



Marine Anthropogenic Litter

Von
Melanie Bergmann,
Lars Gutow und
Michael Klages

Wer ganz genau wissen möchte, was es mit der immer größer werdenden Müllmenge in den Ozeanen auf sich hat, kann den aktuellen Wissensstand bei der Lektüre dieses Buchs kennenlernen. Wie sehr viele wissenschaftliche Werke, ist es allerdings englisch geschrieben.

Die Herausgeber Melanie Bergmann und Lars Gutow vom Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung, sowie Michael Klages vom Sven Löven Center for Marine Sciences der Universität Göteborg haben Experten aus aller Welt zusammengeführt.

Thematisch sind die Beiträge des Werks weit gefächert. Abschätzungen von Mülleinbringungen in die Weltmeere gehören ebenso dazu wie die Verbreitung des Mülls im Wasser und seine Auswirkungen auf Menschen und Tiere. Sie gehen weit darüber hinaus, dass Seevögel an Plastik verenden und Meeressäuger oder Schildkröten in Netzen ertrinken oder von Langleinen stranguliert werden. Kaum ist bislang



bewusst, dass Bewohner des Meeresbodens Schaden nehmen oder dass Mikroplastik in Nahrungsketten aufgenommen und weitergegeben wird. Die möglichen Folgen dieses globalen Umweltproblems für die menschliche Gesundheit werden noch weitgehend ausgeblendet.

Auch auf die Frage, wie noch mehr Müll in den Meeren vermieden werden kann, werden in dem Buch Antworten gesucht. Dabei fällt auf, dass es für die Autoren überraschend war, wie viele Initiativen und Vorschriften es weltweit bereits gibt. Regeln scheinen aber höchstens regional zu greifen, während global keine Wirkung festzustellen ist: Die Vermüllung der Meere geht ungebrems weiter.

Verlag:
Springer International Publishing,
Ausgabe 2015, 447 Seiten, gebunden,
englisch, ISBN 978-3-319-16509-7
Preis: 53,49 € (Druckausgabe)

Um einer interessierten Öffentlichkeit die umfassenden Informationen zugänglich zu machen, haben die Herausgeber und Autoren das Buch als Open-Access-Publikation frei im Internet zur Verfügung gestellt:

Digital Object Identifier:
10.1007/978-3-319-16510-3

www.springer.com

Aktion „Mitglieder werben Mitglieder 2015“

Wer selbst überzeugt ist, kann andere überzeugen. Als Mitglied kennen Sie die Vorteile des Clubs am besten.

Gewinnen Sie auch andere dafür.

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler





Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Ganz gleich, ob Sie in Neustadt während eines Sicherheitstrainings das richtige Verhalten im Notfall üben, ob Sie sich in Stuttgart mit der medizinischen



Versorgung an Bord vertraut machen oder ob sie in Flensburg im Schiffsführungssimulator auf der Brücke eines Frachters die Perspektive des Kapitäns einnahmen, am Ende eines KYCD-Seminars haben Sie immer Erfahrungen hinzugewonnen, dank der Sie sicherer auf dem Wasser unterwegs sind.

Ganz gleich, ob es um Funkzeugnisse oder Führerscheine geht, um die Verhinderung von Vignetten und Registrierungszwang oder um den Erhalt unserer Reviere für den Wassersport, der KYCD setzt sich zuverlässig gegen bürokratische Hürden und für Ihre Interessen als Fahrtenwassersportler ein.

Damit das auch in Zukunft so bleibt, muss der KYCD nicht nur so groß bleiben wie er heute ist, sondern er muss wachsen.

Um unser Angebot an Aktivitäten zu verbessern und um den Fahrtenwassersportlern in der Öffentlichkeit eine deutlicher hörbare Stimme zu geben, brauchen wir neue Mitglieder.

Keiner kennt die Tätigkeiten unseres Clubs und die Vorteile einer Mitgliedschaft besser als unsere Mitglieder. Überzeugen Sie Stegnachbarn, Freunde und Bekannte von Ihrem Club.

Der Ablauf der Aktion

„Mitglieder werben Mitglieder 2015“

ist einfach.

Sie gewinnen Stegnachbarn, Freunde und Bekannte für eine Mitgliedschaft. Dann tragen Sie die Daten des neuen Mitglieds in das Formular auf der nächsten Seite ein, lassen es unterschreiben und senden es an die Geschäftsstelle.

Vergessen Sie bitte nicht, auch Ihren eigenen Namen einzutragen. Jeder, der ein neues Mitglied gewonnen hat, erhält nach Abschluss der Aktion ein kleines Dankeschön und nimmt an einer Verlosung teil. Lassen Sie sich überraschen!

**Unterstützen Sie die Aktion
„Mitglieder werben Mitglieder 2015“
– damit der KYCD
ein starker Club bleibt!**

Weitere Flyer für die Mitgliederwerbung sind von der Geschäftsstelle erhältlich und können im Internet heruntergeladen werden.



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

Werberin/Werber

Vorname, Name und Mitgliedsnummer (falls zur Hand)

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.

Kurzportrait

Der KYCD vertritt seit seiner Gründung im Jahr 1998 die Interessen von Fahrtenwassersportlern unter Segel und Motor unabhängig und innovativ gegenüber Ministerien, Behörden und Politik. Als Partner für sicheren Wassersport bietet er seinen Mitgliedern, Vereinen und anderen Interessenten ein breites Spektrum von Workshops, praktischen Trainings und Seminaren sowie Beratungsleistungen und Informationen. Öffentlichkeit und Mitglieder informiert der KYCD regelmäßig in verschiedenen Publikationen und dem Internet über seine Tätigkeiten.

Der KYCD ist bundesweit tätig. Die Mitgliedschaft steht natürlichen und juristischen Personen offen. Von den circa 3.500 Einzelmitgliedern des Verbandes sind zwei Drittel Eigner seegehender Yachten. Der KYCD ist international durch wechselseitige Mitgliedschaft vor allem mit dem größten dänischen Verband für Fahrtenwassersport, Danske Tursejlere, eng verbunden.

Interessenvertretung

Der KYCD hat seit dem Jahr 2008 als Fachverband die Belange des Fahrtenwassersports in zahlreichen Anhörungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung artikuliert und sich an der Erarbeitung moderner Regelungen für Wassersport und Wassertourismus beteiligt. Unter

anderem geht der modulare Aufbau der Führerscheinprüfungen auf die gemeinsame Initiative von ADAC, Bundesverband Wassersportwirtschaft und KYCD zurück.

Gegenwärtig steht vor dem Hintergrund der Klassifizierung der Bundeswasserstraßen und des Bundesgebührengesetzes die Sorge um die Zukunftsfähigkeit des Wassersports im Mittelpunkt der Interessenvertretung. Der KYCD engagiert sich dafür, dass auch morgen Wassersport in allen Revieren möglich sein wird.

Seminare und Trainings

Sowohl im Binnen- als auch im Seebereich teilt sich die Sportschifffahrt in vielen Revieren die Verkehrsflächen mit anderen Nutzern. Vor allem im Seebereich stellt ein dichter Verkehr mit großen und schnellen Schiffen heute an die Schiffsführer von Yachten vermehrte Anforderungen. Sie werden bei einer weiteren Erhöhung des Verkehrsaufkommens noch wachsen.

Der KYCD bietet deshalb zahlreiche Seminare und Trainings an. Als gemeinnütziger Verein verfolgt der KYCD dabei keine wirtschaftlichen Ziele. Um die hohe Qualität seiner Lehrgänge zu gewährleisten, arbeitet der KYCD unter anderem mit dem Maritimen Zentrum der FH Flensburg und dem „Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr“ der Deutschen Marine zusammen.



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 Handelsschiffe stetig gewachsen sind.

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



Medizin-Seminar im Schleihafen Kopperby am 21. und 22.11.2015



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“ Unterkühler; Versorgung von Wunden; Medikamentenkunde; Zahnversorgung; Funkärztliche Beratung; Bordapotheke und Verbandskasten.

Teilnahmegebühr:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 130,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 180,-

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



Mecklenburg-Vorpommern verplant das Küstenmeer

Die Verwandlung von Nord- und Ostsee in maritime Industrielandschaften ist ein geordneter Vorgang. Ihm liegen Raumordnungs- und Landesentwicklungspläne zu Grunde. Mit ihnen sollen die Ansprüche der verschiedenen Nutzer der Meere langfristig, rechtsverbindlich geregelt werden. Das Meer wird parzelliert, es entstehen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete, in denen nur bestimmte Nutzungsarten ausschließlich oder vorwiegend zulässig sind.

Eine gleichwertige Berücksichtigung aller Interessen ist bei den bestehenden Raumordnungsplänen für die deutsche Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) nicht zu beobachten. Belange der Handelsschifffahrt und erst recht solche

der Sport- und Freizeitschifffahrt drohen zu kurz zu kommen. Besonders bevorzugt werden hingegen die Ansprüche der Offshore-Industrie, vor allem die der Energieerzeuger. Das Ergebnis ist die Ausweisung riesiger Areale für Offshore Windparks (OWP), bekanntlich weit über den Bedarf hinaus und oft auch ohne ausreichende Beachtung der bleibenden Auswirkungen solcher Anlagen auf die Meeresumwelt.

Für die Planungen und Genehmigungen in der AWZ ist der Bund zuständig. Dieser Arbeitsbereich ist inzwischen zu einem der Tätigkeitsschwerpunkte des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geworden.



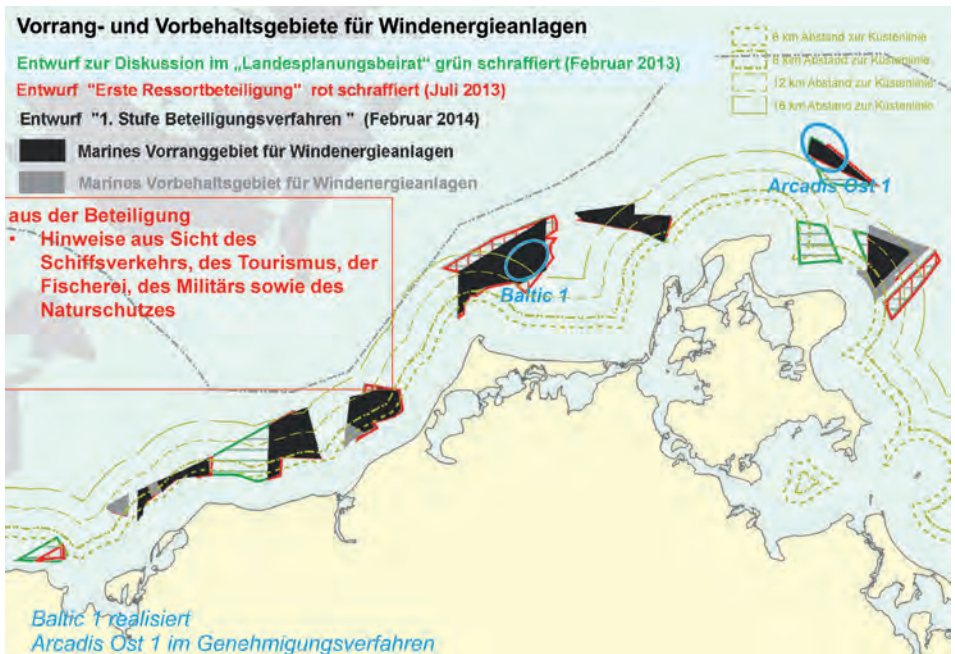
Seit 2012 engagiert sich der KYCD für Befahrensregelungen von OWP, die den sicheren Verkehr von Yachten gewährleisten. In unseren Veröffentlichungen und Veranstaltungen zum Thema OWP ging es dabei weitgehend um die Vorhaben in der AWZ. In der Ostsee vor allem um das Kriegers Flak, das auf dem Weg nach Südschweden liegt, und um den Adlergrund, über den Kurse von der deutschen Küste nach Bornholm führen.

Es ist erfreulich, dass das BSH in diesem Sommer die Genehmigungsverfahren für die Windparks „Strom-Nord/Süd“, „Ostseeperle“, „Ostseeschatz“

und „Baltic Eagle“ mit zusammen 300 Anlagen stoppte.

Zwischen den schon genehmigten OWP „Arcadis Ost 1“ im Westen und „Wikinger“ und „Arkona-Becken Süd-ost“ weiter östlich bleibt nun vermutlich ein beachtliches Areal im Nordosten von Rügen unverbaut und passierbar.

Gebiete für OWP sind aber nicht nur im Zuständigkeitsbereich des Bundes vorgesehen. Zwischen der Küste und der AWZ liegt das Küstenmeer, das zum Hoheitsgebiet der BRD gehört. In der Nordsee beansprucht Deutschland eine 12-Meilen-Zone; in der Ostsee, wo die



Planungsstufe 1

Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

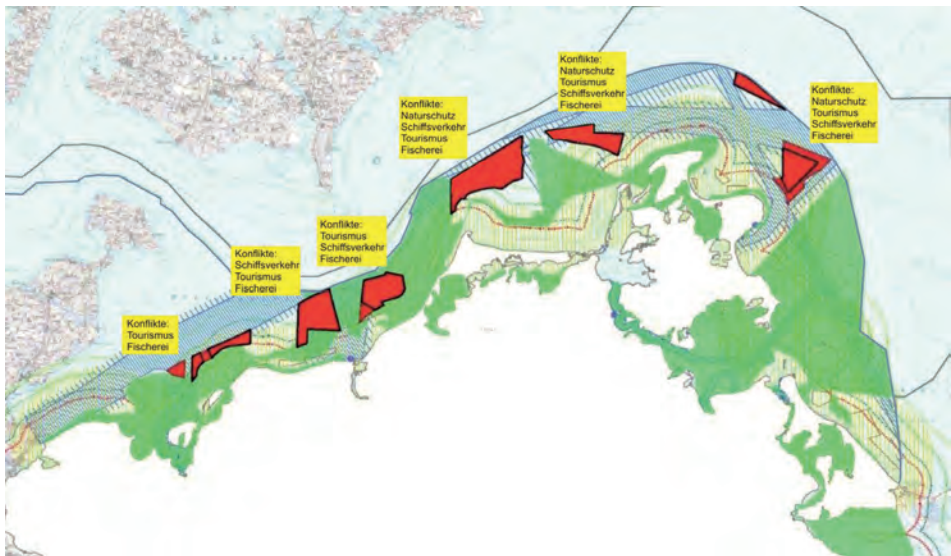
Abstände zu den Nachbarstaaten das nicht überall zulassen, ist seine Grenze mit Koordinaten festgelegt. Im Küstenmeer ist für die Raumplanung jeweils das Bundesland zuständig, vor dessen Küste ein Seegebiet liegt. An der Ostsee sind das Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern.

Im Jahr 2005 wurde von der Regierung in Schwerin ein „Landesraumentwicklungsprogramm“ (LEP) verordnet. In ihm werden die verbindlichen Grundsätze für die Landesplanung einschließlich des Küstenmeeres aufgestellt. Auf dieser Grundlage fanden Planungen für die ausschließliche oder vorrangige Nut-

zung von Gebieten statt. Diese Planungen werden derzeit fortgeschrieben.

Die Fortschreibung des LEP durchläuft mehrere Stufen: Am Anfang stand ein „Vorentwurf“, er wurde im Landesplanungsbeirat beraten. Das Beratungsergebnis wurde anschließend zwischen den Fachministerien des Landes abgestimmt und vom Kabinett beschlossen. Der so zustande gekommene „1. Entwurf“ wurde im Jahr 2014 veröffentlicht und im „1. Beteiligungsverfahren“ konnten Einwände und Stellungnahmen abgegeben werden.

Nach deren Abwägung und der Einbe-



Planungsstufe 2

Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern



ziehung der Umweltprüfung wurde der „2. Entwurf“ erstellt und vom Kabinett beschlossen. Zu diesem Entwurf kann im „2. Beteiligungsverfahren“ erneut Stellung genommen werden. Nach einer abschließenden Überarbeitung wird die Landesregierung schließlich den fortgeschriebenen LEP beschließen und eine entsprechende Verordnung erlassen.

Für das Küstenmeer hatte das Schweriner Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung im „1. Entwurf“ große Pläne. Ausgedehnte Bereiche sollten den Energieerzeugern für den Bau von OWP zur Verfügung gestellt werden. Die Industrie- und Handelskammer zu Rostock stellte dazu kritisch fest: „Es kann nicht sein, dass das Land M-V allein in einem Umfang Windvorranggebiete ausweist, über die der nationale Bedarf bereits weitgehend zu decken wäre.“ (Positionierung der Vollversammlung der IHK zu Rostock zu wesentlichen Punkten des LEP vom 07.07.2014, S. 2).

Mit Ausnahme der Offshore- und der Energieindustrie gab es tatsächlich keine Nutzergruppe oder Kommune und keinen Landkreis ohne Einwände. Küstenorte und Landkreise fürchteten das Ausbleiben von Touristen, wenn der Horizont dicht vor der Küste mit Windkraftanlagen zugestellt würde. In einem Bundesland, in dem die Tourismusbranche ein Hauptarbeitgeber ist, ein schwerwiegendes Argument.

Vor der Stadt Rerik auf der Halbinsel Wustrow war zum Beispiel ein Areal mit 30 Kilometern Länge vorgesehen, das

nicht nur den Blick beeinträchtigt, sondern überdies den beabsichtigten Bau eines seeseitigen Hafens für Fischer und Yachten ad absurdum geführt hätte. Denn die Fischgründe wären verschwunden gewesen und Yachten hätten den Hafen von Westen nicht erreichen können.

Belange der Schifffahrt waren auch anderenorts verletzt. Zum Teil waren die Abstände zu Schifffahrtswegen zu gering, darunter auch zur Kadetrinne.

Innerhalb der von der IMO eingerichteten Küstenverkehrszone „Fischland“ waren Windkraftanlagen vorgesehen. Die Rostocker Reede wäre nur noch aus dem Hauptfahrwasser zu erreichen gewesen und die Ankermöglichkeiten wären eingeschränkt worden. Westlich und östlich der Zufahrt nach Rostock wurden OWP vorgesehen, deren Riegelwirkung Frachtern und Fähren das Anlaufen erschwerte hätte.

Die Beispiele ließen sich fortsetzen und so wie Beeinträchtigungen der Schifffahrt beabsichtigt waren, waren es auch Beeinträchtigungen ausgewiesener Naturschutzareale.

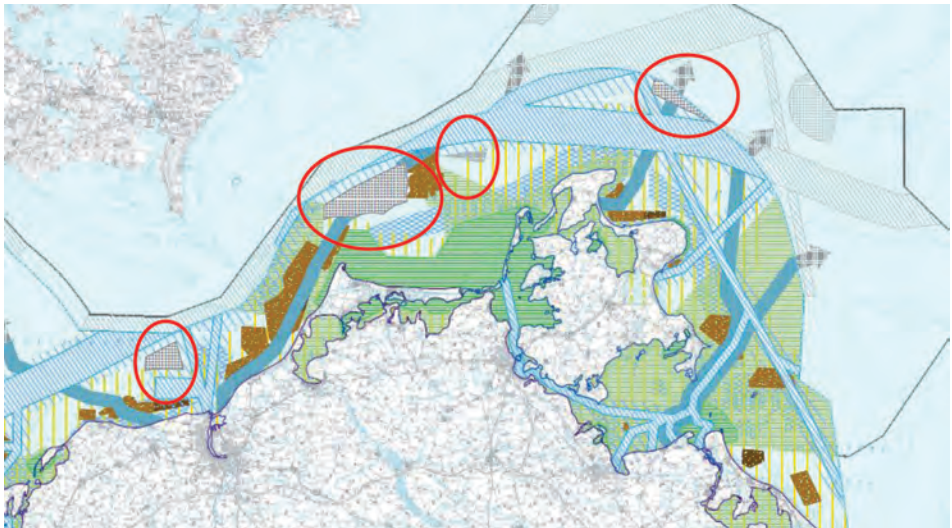
Schließlich verlangte auch die Bundeswehr eine Änderung der Planung wegen der Auswirkungen auf ihre Luftverteidigungsradare in Elmenhorst an der Lübecker Bucht und in Putgarten auf Rügen.

Die Vielzahl der qualifizierten Einwendungen bewirkte deutliche Verbesserungen im „2. Entwurf“.

Er wurde vor einigen Wochen veröffentlicht und bis Ende September läuft das „2. Beteiligungsverfahren“.

Da das Thema OWP erheblich entschärft ist, wird es nun möglich, das Augenmerk stärker auf alle Planungen im Küstenmeer zu richten.

Der Vorstand des KYCD wird die Interessen der Fahrtenwassersportler in einem Positionspapier unseres Clubs gegenüber dem mecklenburg-vorpommerschen Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung formulieren.



Planungsstufe 2

Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Törnberatung – Verstärkung gesucht



Einige Clubmitglieder haben in diesem Sommer vor ihrem Törn auf die Unterstützung unseres Beratungsteams vergebens gewartet. Die personelle Kapazität reichte nicht aus, um Anfragen, in denen es um Reisen in die britischen Gewässer ging, zu bearbeiten. Auch wenn nur einige wenige Mitglieder von diesem Engpass betroffen waren, tut es uns leid, dass wir den Beratungsservice nicht für jeden zufriedenstellend durchführen konnten.

Das Beratungsteam des Clubs würde sich über eine Verstärkung durch Mitglieder, die sich in den britischen Gewässern gut auskennen, freuen.



Praxisseminar: Motor und Elektrik – angstfrei schrauben am „lebenden Objekt“ – 10. und 11. Oktober 2015



Selten ist so viel Platz im Motorraum – üblicherweise ist es deutlich enger ...

Im Schleihafen Kopperby findet dieses Praxisseminar statt, das sich in der Theorie und vor allem in der Praxis mit dem oft vernachlässigten guten Stück in unserem Boot beschäftigt: dem Motor.

Ziel ist es, ein angstfreies Verhältnis zum Flautenschieber und potentiellen Retter in der Not zu bekommen. Wer weiß, was selber zu reparieren ist und sicher einschätzen kann, wann fachkundige Hilfe nötig wird, ist schon ein gutes Stück weiter!

Die Themen:

- Grundsätzlicher Aufbau einer Maschinenantriebsanlage auf Segelbooten
- Motor (Innenborder / Außenborder, Verbrennungs- oder Elektromotor)
- Vortrieb (Welle / Saildrive)
- Steuerung (Zahnriemen, Kette, Stößelstangen)
- Kraftstoffsystem
- Kühlung
- Schmierung
- Getriebe
- Elektrik
- Kraftübertragung (Flexkupplungen, Welle, Buchse, Dichtungen, Propeller)
- Wartung und Pflege (Ölwechsel, Filterpflege, Korrosionsschutz, Konservierung, Frostschutz, Ventil-

spiel, Leitungen und Absperrhähne)
- Problemerkennung und -behandlung
- Überhitzung, Startprobleme, Undichtigkeiten, Laufunruhe, Alterserscheinungen

Dazu viele praktische Übungen (z.B. Filter- und Impellerwechsel, Fehlersuche im Kraftstoffsystem, Fehleranalyse in der Elektrik) und eine „Fragestunde“ am Motor sowie Tipps für die sinnvolle technische Ausrüstung des eigenen Schiffes.

Maximale Teilnehmerzahl: 12

Veranstaltungsort: Schleihafen Kopperby,
Uferweg 9a, 24376 Kappeln
54°38'15"N / 09°56'40" E

Teilnahmegebühr:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 210,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 260,-

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

Personalien

Jochen von Marnitz

Seit dem Sommer 2013 war Jochen von Marnitz als Schatzmeister für den KYCD tätig, zunächst als kooptiertes Vorstandsmitglied und seit der Mitgliederversammlung 2014 als gewähltes Vorstandsmitglied. Nach zwei Jahren im Amt, schied er im Juni aus dem Vorstand aus.

Mit seiner Arbeit für den Club trug Jochen von Marnitz während seiner Amtszeit stark dazu bei, dass die Finanzen des Vereins unverändert stabil sind. Dank dieser sicheren Grundlage werden wir auch zukünftig die Mittel haben, die Angebote für unsere Mitglieder weiterzuführen und auszubauen sowie öffentlich als unabhängige Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler aufzutreten.

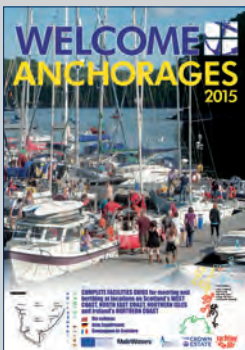
Während der Mitgliederversammlung in Stuttgart stellte Jochen von Marnitz sowohl den von der Mitgliederversammlung dann einstimmig gebilligten Jahres-

abschluss 2014, als auch den ebenfalls einstimmig beschlossenen Haushalt 2015 vor. Diese vom Vorstand eingebrachten Vorlagen entsprachen jedoch nicht in allen Punkten seinen persönlichen Auffassungen.

Nach der Mitgliederversammlung fand deshalb eine Aussprache des Schatzmeisters mit dem Vorsitzenden statt, in deren Verlauf Jochen von Marnitz sich entschied, aus dem Vorstand auszuscheiden, um eine erfolgreiche Weiterarbeit des Vorstands nicht mit einer andauernden Kontroverse über die finanziellen Prioritäten zu belasten.

Der Vorstand bedauert diesen Schritt sehr und hätte sich gewünscht, die unterschiedlichen Ansätze in der weiteren Zusammenarbeit produktiv zusammenzuführen.

Der Vorstand dankt Jochen von Marnitz herzlich für sein Engagement und wünscht ihm und seiner „Herz aus Gold XLII“ stets eine Hand breit Wasser unter dem Kiel.



Törnplanung I

Welcome Anchorages 2015

Für alle Fahrtenskipper, die Schottland, Irland, die Orkney- und Shetland-Inseln erkunden wollen, steht die 2015er Ausgabe des Revierführers „Welcome Anchorages“ als App oder Download-pdf unter www.welcome-anchorages.co.uk (vor Ort natürlich auch in gedruckter Form) bereit.

Im Internet des KYCD (www.kycd.de, Rubrik Törnplanung) ist ein Direktlink geschaltet.



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 Marine in Neustadt/Holstein vom 06. bis 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.

Wassereintrich 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

Club-Magazin des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Herausgeber: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Erscheinungsweise: Quartalsweise, viermal im Jahr

Für Mitglieder ist der Bezug des 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 Club-Magazin berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.



Törnplanung II

The Norwegian Pilot Guide - Sailing Directions -

Die hauptsächlich für die Berufsschiffahrt aufgelegten insgesamt 8 Bände der norwegischen Seehandbücher bieten auch für den Freizeit- und Fahrtenskipper wertvolle Informationen über die gesamte norwegische Küste und Spitzbergen – sowohl für die Törnplanung als auch vor Ort.

So gibt es in den Büchern umfassende Informationen zu den Fahrwassern und den Häfen, Detailkarten, Segelanweisungen, Wetterstatistiken und allgemeine Revierinformationen. Luftaufnahmen unterstützen die Navigation und geben einen guten Überblick über das jeweilige Revier

Die Bücher sind im Mai und Juni 2015 aktualisiert worden und können kostenlos im Internet heruntergeladen werden:

www.kartverket.no/en/
Rubrik: Nautical-Publications

Im Internet des KYCD (www.kycd.de) in der Rubrik Törnplanung ist ein Direktlink geschaltet.



Nautische Neuveröffentlichung **Dansk Fyrliste 2015**



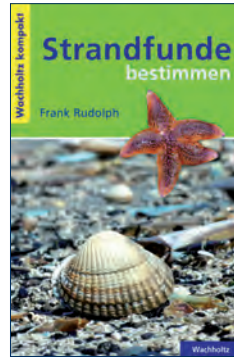
Mitte Juni hat Søfartsstyrelsen eine Neuausgabe des dänischen Leuchtfeuerverzeichnisses veröffentlicht.

In ihm werden die beleuchteten festen und schwimmenden Seezeichen in den Gewässern um Dänemark, die Føroyar und Grönland vollständig dargestellt. Diese Gewässer sind mit insgesamt 2216 Feuern gekennzeichnet.

Ergänzend werden RACON, AIS-Hilfen für die Navigation und Differential-GPS- Stationen sowie Tagsignalstellen aufgeführt.

Das Leuchtfeuerverzeichnis kann kostenlos aus dem Internet heruntergeladen werden:

www.sofartsstyrelsen.dk
(Rubrik > Publikationer > Navigation)



Frank Rudolph **Strandfunde bestimmen**

Wer beim Spaziergang am Strand auf Tiere und Pflanzen oder deren Reste aufmerksam wird, wüsste oft gerne, was er entdeckt hat. Die Frage: „Was ist das?“ lässt sich mit Hilfe dieses Strandführers auch dann gut beantworten, wenn man keine Übung im Bestimmen hat.

Der Biologe Frank Rudolph stellt in seinem Sammel- und Bestimmungsbuch vor, was man an den Küsten von Nord- und Ostsee sowie im Watt entdecken kann. Eine übersichtliche Gliederung und leicht verständliche Beschreibungen führen schnell ans Ziel. Eine Stärke des Buchs sind die Abbildungen. Sie führen Algen und Muscheln, Quallen und Sandwürmer... genau so vor Augen, wie sie am Strand vorgefunden werden. Viele Details zu Größe und typischen Merkmalen, zu Verbreitung und Häufigkeit liefern zudem Wissenswertes über die maritime Flora und Fauna unserer Küsten.

Wachholtz-Verlag,
Ausgabe 2014,
96 Seiten, broschiert,
Preis: 7,90 €
ISBN 978-3-529-05471-6



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 herunterladen, bitte Passwort anfordern.

- Zahlung per Bankeinzug
- Zahlung per Vorkasse nach Erhalt der Auftragsbestätigung/Rechnung (jeweils zzgl. 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.

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: Himmek Weiler

KYCD - Partner

FREIZEITSPORTCLUB
DYNAMO
Windrad KASSEL
WASSERSPORT
WASSERSPORT

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

LED-Handfackel rot
Antifouling mit Ultraschall
Sturmfock um die Rollgenua

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 | Mehilbydiek 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

