

# Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Club-Magazin 1/2021

# Leinen los!



www.bebsegeln.de



Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.



## WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH  
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

Kurze Mühren 6  
D-20095 Hamburg

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

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

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



Elvstrøm Sailpoint

Becker Segel | Mehbydiek 42 | 24376 Kappeln | Tel. 04642-92 54 00  
Fax 04642-925 40 25 | E-Mail info@b-segeln.de | www.b-segeln.de

# b'segeln

Becker | Segelmacher in Kappeln 04642-92 54 00



MARINA WIEK/RÜGEN

54° 37, 128°N / 013° 17, 232°E

Sicher vor Anker gehen

Am Hafen, 18556 Wiek

Tel.: 038391 - 76 97 22

Fax: 76 97 23

www.marinawiek-ruegen.de

# PROYACHT

THE YACHTING COMPANY

Praxiserprobtes Zubehör

LED-Handfackel rot  
Antifouling mit Ultraschall  
Sturmfock um die Rollgenua

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



Inhalt

Editorial	Seite 4
Segeln in Pandemiezeiten	Seite 5
Broschüre: Sicherheit auf dem Wasser	Seite 9
Broschüre: Elektronische Navigationssysteme	Seite 9
Segeln im Gezeitenstrom	Seite 10
Eingeschränktes Sicherheitstraining in Neustadt	Seite 12
Personalien: Unsere Crew in der Geschäftsstelle	Seite 13
Törnberatung 2021	Seite 15
Nautische Törnhinweise „Straße von Gibraltar“	Seite 19
Einsatz der Seenotretter im Jahr 2020	Seite 28
Keine Abgaben für Sportboote auf dem Nord-Ostseekanal	Seite 29
Buchtipp: Sehnsuchtsrevier Ostsee	Seite 30
Impressum	Seite 30
Anmeldung zur Mitgliedschaft	Seite 31
Der KYCD-Shop	Seite 33

Titelfoto: Privat



Foto: Privat



## Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

die meisten von Ihnen werden das Spiel mit dem Gänseblümchen kennen: „Sie liebt mich, sie liebt mich nicht...“ Das Auszupfen der Blütenblätter könnte heute, der Zeit angepasst, ein brauchbares Verfahren sein, um für beabsichtigte Veranstaltungen vorherzusagen: „Sie findet statt, sie tut es nicht...“

Wir werden weiterhin bei den Seminaren, Workshops und Trainings mit den Unwägbarkeiten zurechtkommen müssen – und wir werden uns wohl langfristig mit virtuellen Angeboten zu beschäftigen haben, die die Präsenz des KYCD aufrechterhalten und stärken. Ein erster Schritt in diese Richtung ist getan. Der Club verfügt jetzt über eine leistungsfähige Software, mit der virtuelle Seminare und Workshops möglich werden und mit deren Hilfe aktive Mitglieder kommunizieren und zusammenarbeiten können. Verfolgen Sie bitte in den Medien des Clubs die weitere Umsetzung dieser Empfehlung der Mitgliederversammlung 2020.

In diesem Club-Magazin wird das Thema im Artikel „Segeln im Gezeitenstrom“ nochmals gestreift. Im Artikel umreißen wir ein Seminar, dessen Entwicklung noch nicht ganz abgeschlossen ist. Es geht in ihm um die vielfältigen Aspekte des Fahrtenwassersports in Tidengewässern. Eine – eventuell auch virtuelle – Erweiterung unseres Angebots um diese Inhalte wurde ebenfalls von den Teilnehmern der letzten Mitgliederversammlung gewünscht. Das Seminarteam freut sich, wenn Sie die Vorbereitung durch Anregungen und Kommentare unterstützen.

Zu den positiven Entwicklungen der letzten Monate gehört auch, dass bei der Reorganisation unserer Geschäftsstelle ebenfalls ein großer Schritt nach vorne getan werden konnte. Wir stellen die jetzt für Sie in Hamburg tätige Crew auf den Seiten 13 und 14 vor.

Während der vor uns liegenden Monate wünschen wir uns unterwegs viele Gelegenheiten zu Begegnung und Gespräch mit Clubmitgliedern. Für welche Seegebiete und Reviere der Club schon vorweg die Reiseplanung mit Törnhinweisen unterstützen kann, zeigt Ihnen die aktuelle „Beratungsampel“ ab Seite 15.

Wie sie auch immer werden wird: Starten Sie gut in die Saison 2021 – und bleiben Sie gesund!

Mast- und Schotbruch  
Ihr  
Bernhard Gierds



## Segeln in Pandemiezeiten

# Oder: Der Versuch, der ganzen Situation etwas Positives abzugewinnen

In den „Mitteilungen im Magazin segeln“ hat der Club in den letzten Ausgaben versucht, sowohl einen Rückblick, als auch einen Ausblick auf Kommendes zu wagen.

Das Ganze mit mehr oder weniger hoher bis gar keiner „Trefferquote“, denn die Pandemie – oder konkreter das Covid-19-Virus – lässt sich nicht gern in die Karten schauen. Das, was gestern gültig war oder sich als halbwegs treffsichere Prognose deuten ließ, ist heute bereits Geschichte.

Nach wie vor sieht es aufgrund der aus dem europäischen Ausland kommenden Nachrichten – aber auch die weltweite Betrachtung ist entsprechend – nicht so aus, als wären in Kürze längere Urlaubsstörns mit grenzüberschreitender Route

möglich. Zu viele Länder haben aktuell „die Schotten dicht gemacht“, die Prognosen sehen auch nicht so aus, als würde sich das bis Mitte des Jahres ändern.

Beliebte Törns der Fahrtenseglergemeinschaft rund England, in der dänischen Südsee, Ostsee rund oder „Teilrund“, nach Norwegen und Schweden oder in den Niederlanden, dürften bis auf Weiteres genauso unmöglich sein, wie die Flucht in weit oder weiter entfernte Charterdestinationen.

Was ist also zu tun? Erste Anregungen hat der Club bereits in der segeln-Ausgabe 3-2021 gegeben. Jetzt wollen wir nachlegen und für den Kurzstörn oder verschiedene Tagestörns im Heimatrevier einige Anregungen geben, die



über die Flucht auf das Wasser und den Abstand von den Abstandsregeln hinausgehen.

Training ohne Druck soll hierbei das Stichwort sein. Verschiedene Routinen überprüfen und gegebenenfalls verbessern, Fertigkeiten ausbauen – schlicht und ergreifend: Etwas mehr Inhalt in die Sache, als nur mit dem Pott Kaffee in der Hand im Heimatrevier herumdümpeln. Zum Beispiel:

### Das Mann-über-Bord-Manöver

Trainieren Sie doch einfach mal mit dem berühmten „Fender-über Bord“ die



Es ist nicht ratsam „am lebenden Objekt“ zu trainieren – ein Fender reicht allemal.

Abläufe. Wann haben sie zuletzt dieses gerne auch mal als „Überraschungseffekt“ auf längeren Törns angewendete Manöver mit der Ehefrau, dem Crewmitglied geübt? Wahrscheinlich schon länger nicht mehr. Also wird es Zeit: Umgebung prüfen, damit beim Manöver nicht ein echter Notfall eintritt, und dann den Fender über Bord und wieder einfangen. Das klassische Manöver kann sogar wechselseitig einen riesen Spaß machen, wenn daraus eine Bord-Challenge wird. Und ganz nebenbei wird das Manöver trainiert – für den hoffentlich nie eintretenden Notfall.

### Segeltrimm

Speziell auf dem Urlaubstörn wird dieses Thema gerne ausgeblendet – man ist ja im Urlaub und möchte nicht arbeiten, sich nicht übermäßig anstrengen. Die häufig in einer normalen Saison – natürlich nur auf den anderen Booten – zu sehenden „flatternden Teile“ sprechen eine deutliche Sprache. Hier ist Luft nach oben. Deshalb gönnen Sie sich den Spaß und segeln als Skipper oder Skipperin eine Regatta gegen sich selbst und arbeiten am Segeltrimm, experimentieren auch mal. Das Ergebnis wird sein, dass Sie



dann, wenn es einmal darauf ankommt, den „Kollegen mit seinem Schiff“ nicht nur ein- sondern auch zu überholen, ganz weit vorne sind. Ein tolles Gefühl.

### An- und Ablegen

Die Zeit, wo wir mit vielen Leuten an Bord unterwegs sein werden, könnte noch etwas dauern. Deshalb doch ruhig mal das An- und Ablegen zu zweit trainieren – oder sogar alleine. Selbst wenn es dann im Hafen die berühmten fragenden Gesichtsausdrücke mit leichtem Kopfschütteln der Stegnachbarn gibt.

Sie können ja immer noch darauf ver-

weisen, dass Sie aus Langeweile ja irgendetwas tun müssen. Hinterher funktioniert aber alles problemlos.

Selbst das Rückwärtsanlegen („römisch-katholisch“), welches häufig im Mittelmeerraum üblich ist, kann am heimischen Liegeplatz simuliert und trainiert werden. Vielleicht steht ja doch einmal ein Törn im Mittelmeer auf der Wunschliste. Es gibt zwar im Heimathafen in der Regel keine (vordere) Mooring, aber es geht als „halbtrockene“ Übung auch ohne. Und wenn dann der Chartersörn im Mittelmeer Realität wird – wenn es dann endlich wieder möglich ist –, hat Mann oder Frau die Sache im Griff.



Im Mittelmeerraum üblich: Das Rückwärtsanlegen am Steg. Und wenn keine Mooring vorhanden ist, auch gerne mit Buganker. Kann Mann oder Frau auch im Norden trainieren ...

### Ankermanöver

Es gilt das Gerücht, dass nicht unbedingt viele Skipper und Skipperinnen mit diesem schweren Teil vertraut sind (betrifft aber grundsätzlich die anderen) oder eine adäquate Symbiose eingehen, wenn es nötig wird, zu ankern. Deshalb einfach mal Ankermanöver fahren – allein, zu zweit – es vertreibt die Lan-

geweile beim Kurtörn im Heimatrevier und schafft Sicherheit bei späterer Notwendigkeit.

Wenn es die Umstände erlauben (Verkehr, Revier, Umgebung), sollte auch das Notankern geübt werden. Häufig genug – z.B. beim Ausfall der Maschine – gibt es dann doch deutlich Stress. Also vorher mal trainieren.



## Bordelektronik

Wem das alles zu schweißstreibend ist, hat nun vielleicht die Muße, alle Handbücher und Gebrauchsanleitungen der diversen elektronischen Geräte, die sich im Verlauf vieler Segelsommer an Bord eingefunden haben, zusammenzutragen.

Vielleicht wird dann endlich herausgefunden, weshalb NMEA 0183 noch immer bockt, wenn es mit NMEA 2000 zusammenarbeiten soll, oder was die verborgenen Geheimnisse der unter diesem und jenem Namen von Geräteherstellern an den Normen vorbeientwickelten Netzwerkprotokolle sind. Es soll auch sehr befriedigend sein, wenn man weiß, wie

der Kartenplotter bei Maßstabwechsell dazu zu bewegen ist, die auf unterschiedlichen Ebenen abgelegten Informationen in der Vektorkarte wieder zu dem Bild zusammensetzen, das man sich wünscht. Kein Schiff, bei dem es in diesem Bereich nicht noch Potential gäbe.

Unabhängig davon gibt es aber trotzdem immer noch den absolut wichtigen Grund, um auszulaufen und im Heimatrevier herumzuschippern – vielleicht auch vom großen Törn zu träumen: Die Seele, den Geist und die Beine baumeln lassen.

Gute Reise also auch in Pandemiezeiten!





## Sicherheit auf dem Wasser

### Wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat seine Broschüre mit den geltenden Vorschriften für Wassersportler, den wichtigsten Sicherheitsregeln, den Verkehrsregeln im Binnen- und Seebereich und den Tipps und Hinweisen für eine sinnvolle Sicherheitsausrüstung neu aufgelegt.

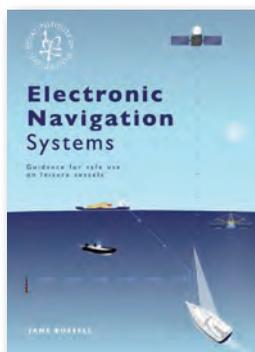
Nicht nur Einsteiger sondern auch „alte Seebären“ finden hier wertvolle Informationen u.a. zu Seemannschaft, Führerscheinen, Funkzeugnissen oder Charterbescheinigungen.

Auch das Boot kommt nicht zu kurz: Ausrüstung, Elektronik und vieles mehr wird behandelt. Weitere Kapitel widmen sich z.B. der Reiseplanung, der Einweisung der Crew, dem Verhalten an Bord, dem Brandschutz, dem Verhalten im Notfall oder dem Wetter.

Die Broschüre kann im Internet heruntergeladen werden unter [www.bsh.de](http://www.bsh.de) (Rubrik „Publikationen“).

## Elektronische Navigationssysteme

Eine 104 Seiten umfassende Broschüre über elektronische Navigationssysteme hat das Londoner Royal Institute of Navigation, veröffentlicht. Die als „Anleitung für den sicheren Einsatz auf Freizeitschiffen“ bezeichnete Druckschrift (in Englisch) behandelt u.a. die Themenbereiche Elektronische Seekarten, Darstellung der Karten, Radar und AIS sowie den möglichen Schutz vor Ausfällen der Elektronik an Bord.



Der Leitfaden kann im Internet unter <https://rin.org.uk/page/ENav> heruntergeladen werden.

Im Internet des KYCD ([www.kycd.de](http://www.kycd.de)) ist in der Rubrik „Download“ für beide Broschüren ein Direktlink geschaltet.



Quelle: Gabriele Planthaber / pixelio.de

## Segeln im Gezeitenstrom

Im Programm des KYCD gibt es eine neue Veranstaltung. In der zweiten Jahreshälfte bieten wir zum ersten Mal ein Seminar zum Segeln in Tidengewässern an. Augenblicklich ist noch offen, ob wir den Kurs als Präsenzwochenende oder als mehrtägige virtuelle Abendveranstaltung durchführen werden. Die Teilnehmer erwartet in jedem Fall viel mehr als die wenigen Hinweise und Aufgaben zur Gezeitenkunde, an die sich die meisten wohl aus ihren Führerscheinkursen erinnern.

Wir vermitteln einen Einblick in die Vielfalt der Tidengewässer, indem wir uns mit den besonderen Verhältnissen einiger Seegebiete beschäftigen. Das Wattenmeer, die englische Südküste, die normannischen Kanalinseln, Flüsse wie Elbe und Weser – jedes dieser Reviere stellt andere Anforderungen.

Diese zu verstehen und praktisch berücksichtigen zu können, erhöht das Vergnügen, im Gezeitenstrom unterwegs zu sein. Es hilft zugleich, für Crew und Schiff Risiken zu verringern. Mit spezifischen Risiken wartet fast jedes Tidenrevier auf. Manche von ihnen scheinen auf den ersten Blick zufällig zu sein. Wir werden einen zweiten Blick auf sie werfen, um Gesetzmäßigkeiten zu erkennen. Dabei wird auch deutlich, dass es auf See eine ganze Reihe von Orten gibt, an denen sich eine Yacht zu bestimmten Zeiten besser nicht befindet.

Ein Beispiel hierfür sind in den Gewässern der Kanalinseln die Durchfahrten im Westen und Osten von Alderney. Östlich der Insel bildet sich das Alderney Race. Es entsteht am nördlichen Ende der Passage de la Déroute, die unter der normannischen Küste in den Golf von Saint-Malo führt.



Seegebiet „The Swinge“, Foto: Yachting Monthly

Nördlich und südlich der Enge zwischen Alderney und dem Cap de la Hague auf der normannischen Cotentin-Halbinsel treten tidenabhängig unterschiedliche Wasserstände auf, die in der Folge zu einem Ausgleichsstrom führen. Zur Springzeit bilden sich dann bei Wind gegen Strom, selbst bei wenig Wind, Seen, die extrem kurz und steil sind. Sie erreichen schon bei mittleren Windstärken Höhen von bis zu 4 Metern. Das Gebiet ist dann allenfalls unter Inkaufnahme großer Gefahr besegelbar. Ähnliches gilt im Westen Alderneys für The Swinge. Die Passage zwischen Alderney und der kleinen Insel Burhou wird nur zur Nippzeit bei Stillwasser empfohlen. Wie leicht Schiffe hier in Schwierigkeiten kommen können, zeigt das Foto oben. Auf ihm ist eine circa 12 Meter lange Yacht zu erkennen, die sich mit rauem Wind durch The Swinge kämpft. Die Seen werden bei nurmäßigem Wind dadurch hervorgerufen, dass Wind und Strom gegenläufig sind.

Wir werden uns nicht nur mit Risiken und ihrer Vermeidung befassen, sondern ebenso intensiv mit Möglichkeiten, dank der geschickten Nutzung der Tiden schnelle Reisen zu unternehmen

oder bleibende Natureindrücke auf den Sänden des Wattenmeers zu erleben.

Für schnelle Reisen dank guter Zeitplanung ist der Englische Kanal ein Musterbeispiel. Unter der britischen Südküste kann der Wechsel der Stromrichtung so genutzt werden, dass zwei aufeinanderfolgende Tiden die Yacht in die gewünschte Richtung tragen.



Die Ausbreitung der Tiden um die britischen Inseln und in der Nordsee  
Abb.: G. Sager, Gezeiten und Schifffahrt, Leipzig 1959

Die Ursache für diese „Umsteigegelegenheit“ zwischen Flut- und Ebbstrom ist das Aufeinandertreffen zweier Tiden-systeme. Im Kanal begegnen sich Atlantik- und Nordseetide. Gesteuert werden beide von amphidromischen Punkten. Amphidromische Punkte gibt es in allen Ozeanen. Es sind Punkte ohne Tidenhub, um die die Gezeitenwelle zirkuliert. Das hört sich zunächst kompliziert an, ist aber mit ein wenig Theorie sehr plausibel.



Während der Veranstaltung vermitteln wir die für das Verständnis der Gezeiten erforderliche Theorie vor dem Hintergrund der bei Reisen in Tidengewässern beobachtbaren und erlebbaren Erscheinungen. Dabei geht es zum einen um die Erklärung der tatsächlichen Ausbreitung der Gezeiten in den Meeren und zum anderen um die astronomischen Kräfte, von denen Ebbe und Flut regelmäßig hervorgerufen werden.

Für die einen als Auffrischung, für die anderen als neues Wissen, lösen wir schließlich auch noch zeichnerisch und rechnerisch Gezeitenaufgaben mit verschiedenen Verfahren. Der Gebrauch der dafür geeigneten Hilfsmittel wird

vorgestellt und ihre Genauigkeit diskutiert. Wir üben in diesem Teil mit Stromatlanten, Seekarten, Gezeitentafeln und Apps.

Parallel zur Vorbereitung des Kurses arbeitet der Club an einer Publikation zu den während der Veranstaltung angesprochenen Themen. Alle Teilnehmer des Kurses werden das Buch gratis erhalten.

Die Informationen über den genauen Ablauf sowie Termine, Gebühren und eventuell Orte der Präsenzveranstaltungen können Sie ab dem 15. Mai 2021 von der Geschäftsstelle des Clubs erhalten.

### + + **Eingeschränktes Sicherheitstraining** + +



Der KYCD kündigte in den „Offiziellen Mitteilungen“ in der März-Ausgabe der „segeln“ zwei Sicherheitstrainings im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine in Neustadt/Holstein an. Die für den 29./30. Oktober und den 10./11. Dezember 2021 geplanten Veranstaltungen können wir zu unserem Bedauern nur mit Einschränkungen durchführen.

Nach den Ausfällen wegen der Corona-Seuche können wir nun die Schwimmhalle der Marine nicht nutzen, weil sie zwischen Juni 2021 und Februar 2022 für eine Instandsetzung geschlossen wird.

Nach dem jetzigen Stand der Dinge werden wir das nächste als Sea Survival Course gemäß den World Sailing Offshore Special Regulations anerkannte Sicherheitstraining erst im April 2022 in Neustadt durchführen können.

Der KYCD arbeitet daran, seinen Mitgliedern und anderen interessierten Wassersportlern trotzdem eine Sicherheitsausbildung anbieten zu können, bei der Brandbekämpfung, Lecksicherung und die richtige Benutzung pyrotechnischer Signalmittel trainiert werden. Aktuelle Informationen hierzu in Kürze im Internet des KYCD ([www.kycd.de](http://www.kycd.de)) und auf unseren Seiten in der „segeln“.

## Personalien

# Unsere Crew in der Geschäftsstelle

Wer die Mitgliederversammlungen der beiden letzten Jahre besuchte oder im Club-Magazin die Berichterstattung über sie mitverfolgte, weiß, dass der Vorstand des Clubs manche Arbeitsprozesse neu strukturieren wollte. Die langanhaltenden Einschränkungen unserer Aktivitäten, die die Corona-Seuche mit sich bringt, haben zwar dazu geführt, dass einige Pläne zunächst auf Eis gelegt wurden, aber allmählich kommen die Dinge wieder in Fluss.

Nach der Auslagerung der Buchhaltung wurden inzwischen die Arbeitspakete der Geschäftsstelle neu geschnürt. Um die vielfältigen Aufgaben in Zukunft gut erledigen zu können, haben wir sie entzerrt und auf mehrere in Teilzeit tätige Personen verteilt.

Im März 2020 beendete Selina Hatje, die bisherige Stimme am Telefon der Geschäftsstelle, ihre Arbeit für den Club. In der zweiten Junihälfte nahm dann Marion Köhnmann ihre Tätigkeit als Assistentin des Vorstands auf und arbeitete sich in die Leitung der Geschäftsstelle ein. Im Februar 2021 gelang es uns, das Team zu verstärken. Innes Lütt-Becher wird sich vor allem um die Mitgliederbetreuung kümmern, während Nick Nagel unsere Initiativen zur Jugendförderung und Nachwuchsgewinnung weiterentwickelt. Vorgesehen ist, eine weitere Mitarbeiterin für das Veranstaltungsmarketing zu beschäftigen, sobald

absehbar ist, ab wann es mit unseren Trainings, Seminaren und Workshops weiter gehen wird.



**Marion Köhnmann**

Marion Köhnmann ist für den Club eine „alte Bekannte“. Von 2006 bis 2015 leitete sie die Geschäftsstelle der Vereinigung Deutscher Yacht-Charterunternehmen (VDC). Während dieser Zeit wurde der VDC von ihr bei vielen Gelegenheiten gegenüber Ministerien und Behörden vertreten. Mit dem KYCD gab es dabei verschiedentlich eine gute Zusammenarbeit, so zum Beispiel bei der Erarbeitung der neuen Fragenkataloge für die Sportbootführerscheine.

Auf Frau Köhnmann geht auch der „Runde Tisch“ zurück, ein Treffen, bei dem während der „hanseboot“ alljährlich Behörden-, Branchen- und Sportvertreter Informationen und Meinungen zu aktuellen Entwicklungen austauschten. Der Ausbau von Kontakten und die Unterstützung unseres Vorstands bei der Interessenvertretung sind zwei wesentliche Arbeitsfelder.



Innes Lütt-Becher

Innes Lütt-Becher kommt vom Hamburger Verlag Gruner + Jahr zu uns, wo sie über viele Jahre als Bibliotheksleiterin tätig war.

Im KYCD übernimmt sie administrative Aufgaben und wird sich besonders um die Betreuung der Mitglieder kümmern sowie Arbeitskreise und Projektarbeit des Clubs unterstützen. Dank Frau Lütt-Becher erhöht sich die Ansprechbarkeit der Geschäftsstelle beträchtlich, so dass auf Wünsche, Anregungen und Kritiken unserer Mitglieder schneller und besser reagiert werden kann.



Nick Nagel

Nick Nagel studiert nach einer sozialpädagogischen Ausbildung an der Universität Hamburg. Er ist mit Projektarbeit vertraut und wird im Rahmen der Nachwuchsförderung nach der Zwangspause des letzten Jahres konzeptionell und praktisch die künftigen Aktivitäten des Clubs auf den Weg bringen. Er wird dabei an die zurückliegenden Förderprogramme anknüpfen und ebenso an das „Come together“ der Jugendboote auf Fehmarn im Sommer 2018. Eine wichtige Aufgabe besteht für Herrn Nagel in der Vernetzung des seglerischen Nachwuchses.



Der Vorstand freut sich auf die weitere Zusammenarbeit mit einer engagiert und selbständig tätigen Geschäftsstellencrew.

Wir wünschen allen dreien Spaß bei ihrer Arbeit für die Mitglieder des Clubs und den Fahrtenwassersport.



Aus dem Verein

## Törnberatung 2021

Die individuelle Törnberatung von Mitgliedern ging auch im zurückliegenden Jahr weiter. Das allerdings recht holprig. Leider gab es nicht auf jede gestellte Frage die erwünschte Antwort. Unter dem Einfluss der Corona-Seuche änderten sich die Vorschriften und Reisemöglichkeiten in praktisch allen Gebieten so schnell, dass wir nicht mehr überall auf dem Stand bleiben konnten. Aus einigen besonders betroffenen Regionen war es nicht möglich, überhaupt aktuelle Informationen zu erhalten. Dass zum Beispiel keine Auskünfte über die Erhaltungsbaggerungen und Wassertiefen in den Kanälen der Lagune von Venedig zur Verfügung standen, bedurfte angesichts der medizinischen Katastrophe in Italien keiner Erklärung.

Inzwischen sind die Entwicklungen zumindest soweit überschaubar, dass wir nun – mit allen Vorbehalten und Fragezeichen versehen – für die Saison 2021 eine aktualisierte „Beratungsampel“ veröffentlichen. Einige See- und Küstengebiete stehen neu oder noch immer „auf Rot“. Das sind diejenigen Gebiete, für die es hin und wieder aus der Mitgliedschaft Beratungsanfragen gibt, die wir gerne beantworten möchten, aber nicht beantworten können, weil das erforderliche Know-how fehlt.

Wenn unsere Geschäftsstelle die Anfrage für eine Törnberatung erhält, wird sie an ein Mitglied des Beratungsteams, das mit dem jeweiligen Revier vertraut ist, weitergegeben. Oft gibt es dann Rückfragen zu den Details der geplanten Reise, denn wir geben keine schematischen Auskünfte. Auf Basis der



Informationen, die Sie uns mitteilen, wird eine individuelle Antwort entworfen. Es findet dann eine Qualitätssicherung im Beratungsteam statt, und erst danach erhält das Mitglied unsere Hinweise und Ratschläge für seinen Törn.

Manche Beratungen umfassen allerdings nautische Hinweise, bei denen die Naturverhältnisse und generelle Sachverhalte eines Reviers im Vordergrund stehen. Solche Hinweise sind wenigen Änderungen unterworfen und können deshalb für sich stehen. Wir werden derartige nautische und navigatorische Revierhinweise zukünftig in lockerer Reihenfolge im Club-Magazin veröffentlichen.

Wie lange es dauert, eine Anfrage zu beantworten, hängt von einer Reihe von Faktoren ab. Beratende Mitglieder haben mal mehr und mal weniger Zeit, sich mit einer Anfrage zu beschäftigen, und zur Qualitätssicherung gehört die Prüfung, ob unsere Revierinformationen aktuell sind. Der Arbeitsaufwand kann hierfür mehr oder weniger umfangreich sein. Wieviel Zeit wir brauchen, hängt auch davon ab, ob Sie vorhaben, ein populäres Revier zu befahren, zu dem viele Informationen vorliegen, oder ob es Sie an eine entlegene Küste zieht. In jedem Fall können Sie sicher sein, dass wir bei unseren Antworten die Sicherheit von Crew und Boot im Blick behalten und dass wir Sie nicht in die Irre schicken werden.

Wenn eine Törnberatung gewünscht wird, benötigen wir für viele Seegebiete etwa drei Wochen Zeit. Bedenken Sie

aber bitte, dass sich von Anfang Mai bis Ende Juli die Anfragen häufen, so dass es dann zu Verzögerungen kommen kann. Eventuell können einzelne Beratungen dann gar nicht durchgeführt werden, weil die Arbeitskapazität der Beteiligten nicht ausreicht. Der KYCD hat keinen Stab hauptamtlich tätiger Mitarbeiter, die für die Beratung der Mitglieder zur Verfügung stehen. Das, was hier geleistet wird, geschieht ohne Ausnahme ehrenamtlich. Die Törnberatung ist ein Service von Mitgliedern für Mitglieder. Allen, die ihr Wissen und ihre Erfahrung mit anderen teilen, sei für ihre Mitarbeit auch an dieser Stelle gedankt.

Wenn Sie in der „Beratungsampel 2021“ Reviere finden, für die Sie sich an der Beratung beteiligen möchten, dann zögern Sie bitte nicht, mit Bernhard Gierds Kontakt aufzunehmen. Die Bitte gilt auch, wenn Sie mit einem Seegebiet vertraut sind, das in der Aufstellung nicht erscheint. Wir stimmen dann ab, was ihr Beratungsgebiet sein wird und mit wie viel Zeit und Arbeit Sie andere Mitglieder unterstützen können.

Sie erreichen den Vorsitzenden unseres Clubs per E-Mail unter der Adresse [bl.gierds@kycd.de](mailto:bl.gierds@kycd.de). Je stärker die gegenseitige Hilfe ist, umso größer ist auch der Nutzen für alle unsere Mitglieder.



## Kreuzer Yacht Club – Törnberatung

### Beratungsstatus Grün

Es ist möglich, jede Anfrage innerhalb von drei Wochen zu beantworten.

### Beratungsstatus Gelb

In Einzelfällen ist die Beantwortung einer Anfrage nicht möglich, dauert länger oder ist inhaltlich eingeschränkt.

### Beratungsstatus Rot

Zurzeit ist eine Beratung nicht möglich.

#### Beratungsgebiet

##### Ostsee und Zugänge:

Norwegische Südost-Küste  
 Oslofjord  
 Schwedische Westküste, nördl. Göteborg  
 Schwedische Westküste, südl Göteborg  
 Dänische Kattegatküste mit Anholt und Læsø  
 Dänische Skagerrakküste  
 Limfjord  
 Dänische Inseln, Belte und Sund  
 Deutsche Ostseeküste  
 Schwedische Südküste mit Hanöbucht  
 Bornholm  
 Schwedische Ostküste, Utklippan bis Mem  
 Schwedische Ostküste, Mem bis Stockholm  
 Schwedische Ostküste, nördl. Stockholm  
 Gotland  
 Ålandinseln  
 Finnische Küste nördl. Turku  
 Finnische Südküste Turku bis Helsinki  
 Finnische Südküste, östl. Helsinki  
 Russische Gewässer  
 Baltikum  
 polnische Küste

##### Atlantik, Nordmeer und Barentssee:

Norwegische Küste Kristiansand bis Bergen  
 Norwegische Küste Bergen bis Trondheim  
 Norwegische Küste nördl. Trondheim  
 Lofoten  
 Spitzbergen  
 Shetlandinseln  
 Färöer

#### Beratungsstatus





**Nordsee:**

Schottische Ostküste und Orkneyinseln  
Englische Ostküste  
Themsemündung und Themse  
Belgische Küste  
Niederländische Küste  
Deutsche Küste  
Elbe, Weser und Nebenflüsse  
Dänische Küste



**Der Kanal:**

Englische Südküste  
Französische Küste östl. Cherbourg  
Kanal-Inseln und St. Brieuc-Bucht  
Bretagne Pampol bis Brest



**Europäische Atlantikküsten:**

Bretagne Brest bis Saint-Nazaire  
Golf von Biskaya  
Galicische Küste  
Portugiesische Westküste  
Tejo (Lissabon)  
Cabo de S<sup>o</sup> Vicente bis Gibraltar  
Straße von Gibraltar



**Mittelmeer:**

Alborán Meer  
Sardinien  
Korsika  
Balearn  
Malta  
Italienische Adria Ravenna bis Triest mit Lagunen  
Östl. Adria  
Griechenland, Ionisches Meer  
Griechenland, Saronikos Kolpos  
Griechenland, östl. Ägäis  
Griechenland, westl. Ägäis  
Türkei, kleinasiatische Küste



**Nordatlantik:**

Kanarische Inseln  
Madeira  
Kap Verde  
Azoren  
Bermuda



**Karibik:**

Bahamas  
Inseln über dem Wind  
Inseln unter dem Wind





Blick vom Mirador del Estrecho auf die afrikanische Küste

Foto: Wikipedia / Cubanito

## Nautische Törnhinweise: „Straße von Gibraltar“

### 1. Verhältnisse im Seegebiet

Die Straße von Gibraltar ist ein nur ein kleines Seegebiet. An ihrer engsten Stelle, zwischen Punta Cires in Marokko und Point Marroqui in Spanien, ist sie gerade 7 sm breit. Auch ihre Ausdehnung von W nach E beträgt wenig mehr als 30 sm. Die Passage der Straße von Gibraltar erfordert trotzdem eine sorgfältige Vorbereitung, denn sie ist ein Gebiet mit starken Strömungen und kräftigen Winden. Die Windstärke liegt oft um 5 Bft. Überwiegend weht der Wind aus Ost (Levante) oder West (Poniente) direkt durch die Meerenge. Die Windrichtung kann innerhalb weniger Stunden umschlagen. Der Levante tritt mit einer Häufigkeit von 40 Prozent bis knapp 50 Prozent auf, der Poniente um 40 Prozent. Durch den Düseneffekt gibt es vom einen Ende der Straße von Gibraltar zum anderen eine Zunahme um gut 2 Windstärken.

Besonders, wenn aus Osten ein kräftiger Levante weht, ist zu überlegen, ob die Passage ins Mittelmeer aufgeschoben und ein Hafen an der Algarve angelaufen werden sollte. Der Levante tritt alle zwei bis drei Wochen auf und dauert bis zu fünf Tagen an. Er kann Staub und Sand mitführen und verursacht besonders in den Sommermonaten häufig Nebel. Nebelbänke liegen dann vor allem vor der spanischen und vor der afrikanischen Küste, während der mittlere Streifen bessere Sicht bietet. Das sollte nicht dazu verleiten, in die Meerenge zu segeln, denn wegen des dortigen Verkehrstrennungsgebiets müssen küstennahe Kurse gewählt werden.

Sehr unangenehm ist auch, dass der Levante oft eine kurze, steile See aufbaut, weil der Oberflächenstrom dann gegen Wind läuft. Durch den Tideneinfluss wird der Effekt verstärkt.



Die Oberflächenströmung in der Straße von Gibraltar setzt, von Neerströmen abgesehen, nach Osten. Weil die große Verdunstungsmenge des Mittelmeers nicht durch die einmündenden Flüsse ausgeglichen wird, liegt sein durchschnittlicher Wasserspiegel etwa 1,4 Meter unter dem des Atlantik. Als Folge gibt es einen Wasserzufluss ins Mittelmeer. Wenn der Wind nicht aus Osten weht, kann die Oberflächenströmung gut für eine schnelle Passage genutzt werden. Sie erreicht meistens ein bis zwei Knoten, manchmal auch drei.

Bei der Planung der Passage müssen die Tiden berücksichtigt werden, auch sie laufen mit bis zu drei Knoten. Obwohl das Seegebiet klein ist, gibt es in ihm drei verschiedene Gezeitenströme, die zeitweilig gegenläufig sind. Vereinfacht kann man sagen: Es gibt einen nördlichen, einen südlichen und einen zentralen Gezeitenstrom. Der zentrale läuft von Hoch- bis Niedrigwasser Gibraltar ostwärts und von Niedrig- bis Hochwasser westwärts. Der südliche läuft ostwärts von 4 Stunden vor bis 2 Stunden nach Hochwasser und kentert dann. Der nördliche läuft ostwärts von halber Tide vor bis halber Tide nach Hochwasser. Der geschickte Wechsel zwischen den Gezeitenströmen führt im günstigsten Fall zu 9 Stunden mitlaufender Tide. Der Tidenhub beträgt an der afrikanischen Küste um 1,5 Meter an der spanischen um 1 Meter. Es wird empfohlen, die Passage nur mit mitlaufender Tide zu unternehmen, denn Gezeiten- und Oberflächenströmung können zusammen bis zu 6 Knoten betragen.

In einigen Bereichen bilden sich, vermehrt bei höheren Windstärken, durch Oberflächen- und Gezeitenstrom sowie die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten *tidal races* mit eventuell gefährlichen Stromkabelungen, brechenden Seen und Strudeln. Wie auch von anderen Seegebieten bekannt, so liegen auch hier viele Gefahrenareale vor Huks und auf Bänken.

#### **Auf der Nordseite:**

- Das Riza del Cabo, es erstreckt sich im SW des Cabo Trafalgar über 1,8 Seemeilen bis Bajo Aceitera. Bei schwerem Wetter und stark laufender Tide kann es bis zur Banco del Hoyo reichen. Das *tidal race* ist bei allen Tideständen vorhanden, es gilt als das stärkste, seine Intensität hängt davon ab, ob Spring- oder Nippzeit ist.

- Während starker Tiden bildet sich ein beachtliches *tidal race* um die Bajo de Los Cabezos (36°01'N, 005°42'W). Bei schwerem Wetter kann es sich über die ganze Meerenge ausbreiten.

- Kleinere *tidal races* gibt es vor der Isla de Tarifa, vor Punta de Cala Arenas (36°03'N, 005°27'W), dicht E von La Perla und bei Europa Point.

#### **Auf der Südseite:**

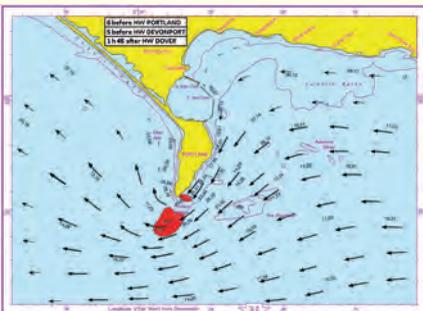
- Bei stark laufender Tide gibt es die schwersten *tidal races* vor der Küste und über den Bänken zwischen Pointe Malabata (35°49'N, 005°45'W) und Hejar Lesfar 3,2 Seemeilen ENE davon.

## Tidal Race

Wir verwenden hier den englischen Begriff *tidal race*, weil es im Deutschen an einem Begriff fehlt, der den maritimen Sachverhalt zutreffend bezeichnet. Anstelle von *tidal race* müssten wir auf Deutsch „Gezeitenströmung“ schreiben. Die angesprochenen Erscheinungen werden tatsächlich von Gezeitenströmungen hervorgerufen, aber nicht jede Gezeitenströmung ist auch ein *tidal race*. Ist von einem solchen die Rede, geht es um Gebiete, in denen brechende Seen, stehende Wellen, Stromkabelungen oder Wirbel auftreten, die so ausgeprägt sind, dass sie stets oder wenigstens zeitweilig eine Gefahr für die Schifffahrt darstellen können. Generell gilt, dass *tidal races* dort auftreten, wo ein gleichmäßiger Gezeitenstrom durch Einengungen, Erhebungen im Seebett oder Unregelmäßigkeiten im Küstenverlauf gestört wird.

Wer sich zum Beispiel mit der Navigation im Englischen Kanal beschäftigt, wird schnell darauf aufmerksam werden, dass es vor fast jeder größeren Huk bei Wind gegen Strom Seegangsverhältnisse gibt, von denen sich eine Yacht besser fernhält.

Notorisch ist zum Beispiel das Portland Race vor Portland Bill, der Südspitze der mit dem Festland verbundenen Insel Portland. Dort befindet sich ein Unterwasserrücken der etwa 1,3 sm in den Englischen Kanal hineinragt. Über ihm gibt es im Schnitt eine Wassertiefe von 10 m, während die Umgebung 20 m bis 40 m tief ist. Dieser Rücken und die Huk verursachen schon bei mittleren Windstärken extreme Seeverhältnisse, deren Ausdehnung und Lage während der zwölf-einhalbstündigen Tide mit dem Gezeitenstand wechseln.



Das Portland Race 6 Stunden vor HW Portland,  
Abb.: Monty Mariner

Ein für *tidal races* berühmt-berüchtigtes Revier sei noch kurz erwähnt: Der Gulf of Corryreckan zwischen den Hebrideninseln Jura und Scarba. Dort bildet sich einer der stärksten bekannten Strudel und am Westeingang in die Meerenge kommen bei kräftig laufender Flut einzelne Seen von bis zu 9 m Höhe vor. Im Seehandbuch der britischen Admiralität für die Westküste Schottlands wird ein Teil des Gebiets als nicht befahrbar klassifiziert. Die Passage, heißt es, solle nur mit Ortskenntnis bei ruhigem Wetter und bei Stillwasser versucht werden.



Strudel im Gulf of Corryreckan bei ruhigem Wetter,  
Quelle: Wikipedia, W. Baxter



- Vor Cap Spartel gibt es ein starkes *tidal race*.
- 4 Seemeilen E von Pointe Judios gibt es ein starkes *tidal race*.
- Stromkabelungen und brechende Seen treten N von Tanger auf (35°47'N, 005°48'W).
- Ein kleineres *tidal race* bildet sich vor Pointe Ciris (35°55'N, 005°29'W).
- Kleinere *tidal races* sind vor allen Huks E von Punta Almina (35°54'N, 005°17'W) zu erwarten.

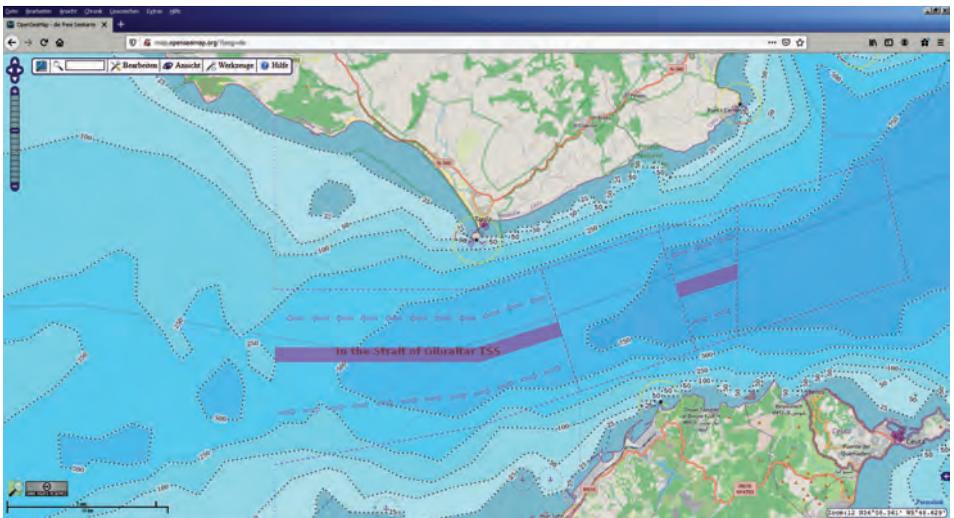
## 2. Verkehr

Bei der Planung der Passage sind die Verkehrstrennungsgebiete zu berücksichtigen, die die nutzbare Fläche sehr

einschränken. Leider machen sie es unmöglich, den mittleren Bereich der Meerenge mit Raumgewinn zu kreuzen. In der Straße von Gibraltar gibt es starken Schiffsverkehr in Längsrichtung, und es queren konventionelle Fähren und schnelle Katamaranfären. Bei der Ansteuerung von W ist bereits ab Cabo de São Vicente große Aufmerksamkeit auf den Schiffsverkehr zu richten.

Der Verkehr in der Straße von Gibraltar wird von den Verkehrszentralen Tarifa und Tanger überwacht. Alle Schiffe über 300 Tonnen müssen sich dort anmelden. Um ein Bild vom aktuellen Schiffsverkehr zu erhalten, ist es nützlich, auf den ersten Arbeitskanälen mitzuhören.

Im Fall von Manövrierunfähigkeit oder anderen Schwierigkeiten, sich von der Großschifffahrt freizuhalten, müssen



Die Straße von Gibraltar mit dem Verkehrstrennungsgebiet  
Quelle: Screenshot [www.openseamap.org](http://www.openseamap.org)

Fahrzeuge unter 300 Tonnen das einer Verkehrszentrale mitteilen. Das Überwachungsgebiet befindet sich zwischen den Längen 005°15,0'W und 005°58,0'W.

Wir empfehlen die folgende Auswahl:  
- Bloc Marine, Espagne & Portugal,  
aktuelle Ausgabe  
ISBN 978-2-916175-73-7

Tarifa Traffic

Verkehrsinformationen: VHF Channels  
16, 10, 67

Wetterberichte: UTC 0015, 0415, 0815,  
1215, 1615, 2015

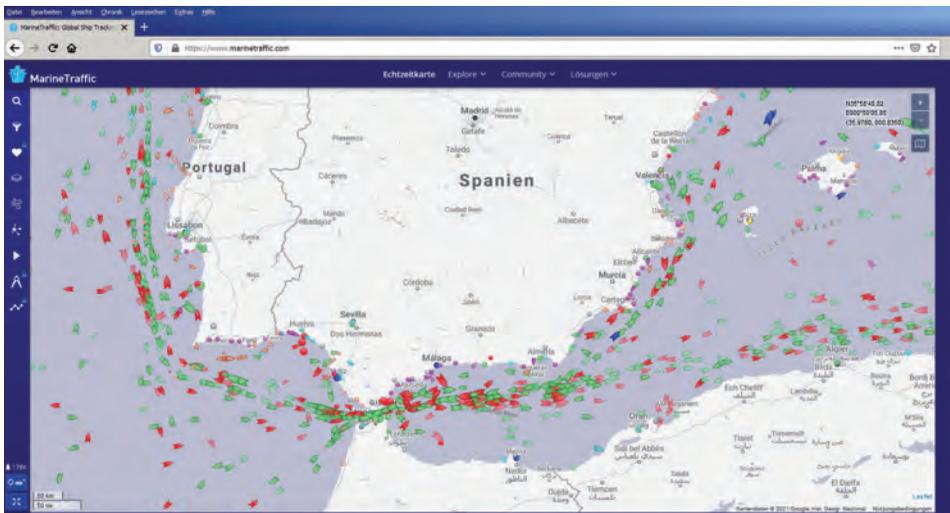
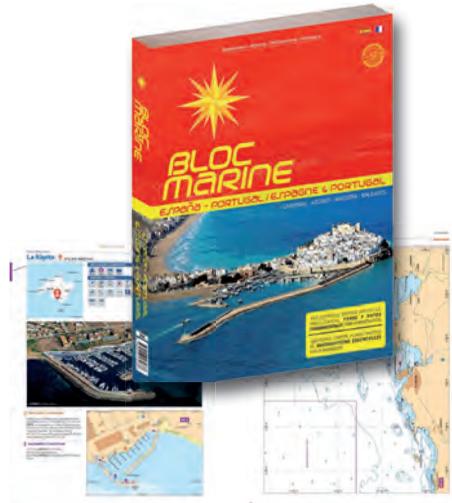
Tangier Traffic

Verkehrsinformationen: VHF Channels  
16, 69, 68

Wetterberichte: UTC 0215, 0615, 1015,  
1415, 1815, 2215

### 3. Nautische Unterlagen

Nautische Unterlagen für die Straße von Gibraltar und die angrenzenden Gewässer sind ausreichend vorhanden.



Verdeutlichung des hohen Verkehrsaufkommens auf der Basis der AIS-Aufzeichnungen  
Quelle: Screenshot: [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com), Februar 2021



Der Band mit aktuellem Informationsstand enthält rund 350 Küstenkarten sowie Pläne und Luftbilder der Häfen an der spanischen und portugiesischen Atlantikküste und der spanischen Mittelmeerküste, mit Einschränkungen auch der Balearen, Kanaren, Madeira und Azoren.

An der afrikanischen Küste sind die Häfen von Ceuta und Melilla dargestellt. Für die Strecke vom Atlantik ins Mittelmeer und ebenso umgekehrt, ist das Werk geeignet, weil alle in Frage kommenden Zwischen- und Ausweichstationen enthalten sind, wenn die Wet-

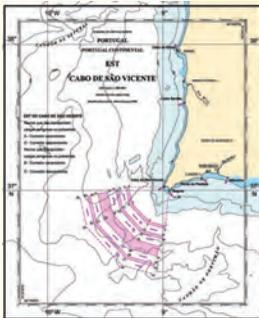
terbedingungen eine sofortige Passage nicht zulassen. Angaben zu Gezeiten und Oberflächenströmungen sind nicht vorhanden. Französische oder spanische Sprachkenntnisse sind für die Benutzung nicht erforderlich, weil der Band fast nur Abbildungen enthält.

- Colin Thomas, The Straits Sailing Handbook 2017, Hercules Sailing, Gibraltar

Dieser englischsprachige Revierführer zeichnet sich dadurch aus, dass viel Lokalkennntnis in ihn eingeflossen ist.

## Verkehrstrennungsgebiete

In der Straße von Gibraltar und den angrenzenden Seegebieten gibt es mehrere Verkehrstrennungsgebiete. Sie führen in der ganzen Zugangsregion zum Mittelmeer zur Herausbildung ausgeprägter, schneller Richtungsverkehre der Großschifffahrt. Yachten sollten das bei ihrer Kurswahl auch in den Gebieten zwischen den VTG beachten.



Im zentralen Bereich vor Tanger wird dem querenden Verkehr und Schiffen, die sich in diesem Gebiet in die VTG einfädeln, besonders Rechnung getragen.

Abb. Karte links: Marinha Portuguesa, Instituto Hidrográfico (IH)

Von W kommend liegt das erste relevante VTG vor dem Cabo de São Vicente. In der Straße von Gibraltar sind dann sowohl VTG als auch Precautionary Areas vorhanden.

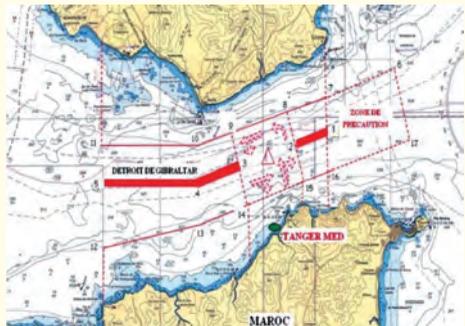


Abb. Karte rechts: Embassy of The Kingdom of Morocco, London



Zwei dicht beieinander liegende Kontinente – links Europa, rechts Afrika.

Quelle: Reliefdarstellung der NASA

In ihm gibt es zuverlässige Karten der Oberflächenströmungen, gute taktische Hinweise für die Passage der Straße von Gibraltar sowie Gezeitentafeln für Gibraltar, Lissabon und Cadix.

Außerdem enthält er Angaben zu den Häfen der Region einschließlich Hafen- und Zollformalitäten sowie ein Verzeichnis landseitiger Service-Unternehmen.

- Seekarte BA142 „Strait of Gibraltar“



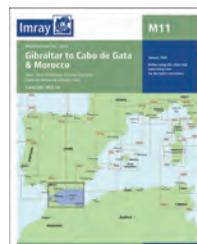
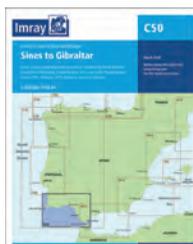
Die britische BA142 im Maßstab 1:100.000 ist die Standardkarte für die Straße von Gibraltar. Sie enthält keine

Hafenpläne. Die Informationen für den Umkreis von Gibraltar, Tanger und Ceuta sind unvollständig, weil es Karten größeren Maßstabs gibt. Hier wären die anderen genannten Unterlagen zu verwenden.

Als Karten mit kleinerem Maßstab für die angrenzenden Seegebiete und als Ergänzung der BA142 raten wir zu den Imray-Karten

- C50 „Sines to Gibraltar“  
(1:350.000) und

- M11 „Gibraltar to Cabo de Gata & Morocco“ (1:440.000).

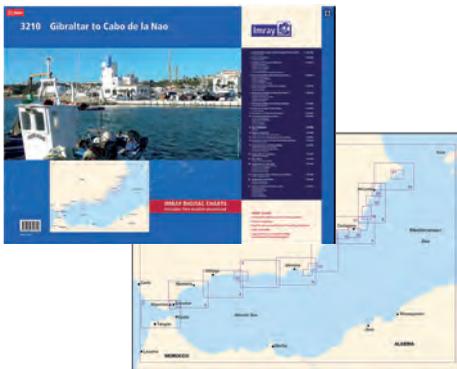




Imray-Karten enthalten Angaben, die bei anderen Anbietern nur in Karten größeren Maßstabs enthalten sind. Da die Karten fein gezeichnet sind, beeinträchtigt die Fülle der Details meistens nicht die Wahrnehmung von Zusammenhängen. Lediglich für Reviere, in denen es auf kleinem Raum navigatorisch besonders anspruchsvolle Aufgaben gibt (z.B. die Channel Islands oder die bretonische Küste), sind sie nicht geeignet, weil sie dort mit Informationen überfrachtet sind. Gewöhnungsbedürftig, aber gestaltpsychologisch einprägsam, ist das Kartenbild, da Land grün, trockenfallende Gebiete gelb, Flachwasser weiß und tiefes Wasser in zwei Blautönen wiedergegeben wird.

Eine gute Ergänzung für Yachten ist der Imray Kartensatz

- 3210 „Gibraltar to Cobo de la Nao“.



Der Satz besteht aus elf Blättern im Format DIN A2. In ihnen wird die spanische Küste bestens dargestellt, dabei auch geeignete Ankerplätze und Informationen für die Routenplanung sowie die Ansteuerungen der Häfen.

Der Satz ist als Loseblattsammlung und als spiralgebundener Atlas erhältlich. Alle Blätter können außerdem als Rasterkarten ohne zusätzliche Kosten bei Imray heruntergeladen werden. Der Vorteil des Satzes gegenüber der Karte M11 sind die vielen Pläne und Karten in Maßstäben von 1:10.000 bis 1:150.000. Von Nachteil ist hingegen, dass die afrikanischen Küstengewässer weitgehend fehlen und dass das gesamte Seegebiet nur mit einem Übersegler im Maßstab 1:1.200.000 abgedeckt wird.

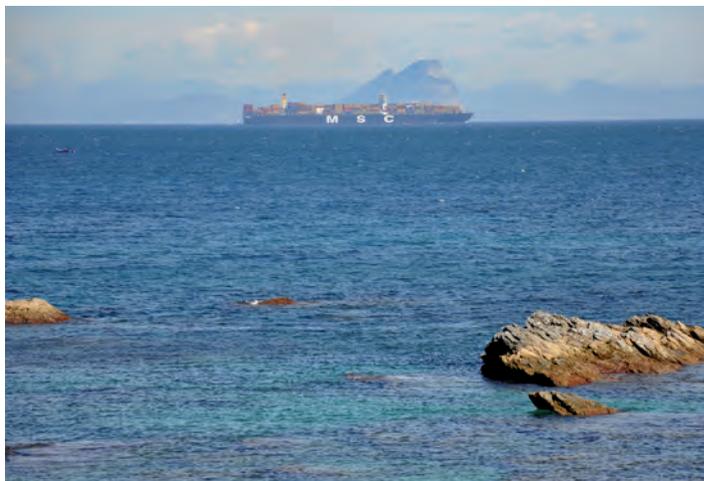
- Elektronische Seekarten

Karten der Straße von Gibraltar und der angrenzenden Seegebiete sind in verschiedenen Formaten von C-Map, Garmin und Navionics als Vektorkarten für Plotter und Laptop erhältlich sowie als Kombipacks Papier- und Rasterkarten von Imray und dem NV-Verlag.

Als zuverlässige elektronische Navigationsgrundlage sind uns von den Vektorkarten die C-Map-Karten vertraut. Das bedeutet nicht, dass das Material anderer Hersteller unzuverlässig wäre.

Wir weisen darauf hin, dass es bei der Verwendung elektronischer Seekarten erforderlich ist, immer die entsprechenden Papierseekarten an Bord zu haben. Der KYCD hält das für geboten, weil es auf Yachten zum einen immer wieder einmal zu Stromausfällen kommt und weil zum anderen die kleinen Monitore nur die Arbeit mit Seekartenausschnitten zulassen, die in navigatorisch anspruchsvollen Revieren unzureichend sein können. Besonders dann, wenn es nötig wird, ein größeres

Seegebiet in den Blick zu nehmen, besteht die Gefahr, dass zur Erfassung der Situation notwendige Beschriftungen nicht angemessen dargestellt werden können. Die Interpretation von Tiefenangaben und Symbole wird dadurch unsicher. Dieses Sicherheitsrisiko wird durch den Rückgriff auf die Papierseekarte vermieden.



Straße von Gibraltar, Blick von Ceuta, Spanien

Quelle: Wikimedia / Xemenendura

#### 4. Ergänzende Hinweise

##### - Kontrollen von Yachten durch Spanien

Die spanischen Behörden kontrollieren auf der Suche nach Drogen und nach Migranten Yachten auf See und in Häfen intensiv. Im August 2020 militarisierte Spanien im Süden Grenzüberwachung und Einreisekontrollen. Unter dem Befehl der Guardia Civil wurde das „Mando de Fronteras y Policía Marítima“ (Borders and Maritime Police Command) aufgebaut.

##### - Aufnahme Gibraltars in den Schengen-Raum

Unklar ist im Frühjahr 2021, welche Änderungen sich bei der Ein- und Ausreise nach Gibraltar aus dem am 31. Dezember 2020 vereinbarten Eintritt des britischen Überseegebiets in den Schengen-Raum ergeben werden.

##### - Thunfischnetze

Netze werden bis etwa 7 Seemeilen Entfernung zur Küste sowohl von spanischen als auch von marokkanischen Fischern ausgelegt. Unter Wasser treibende Netze spanischer Fischer werden folgendermaßen gekennzeichnet:

##### Bei Tag

Eine weiße Flagge mit dem schwarzen Buchstaben A auf Bojen oder auf einem Boot und Bojen in der Mitte und an beiden Enden des Netzes.

##### Bei Nacht

Ein rotes über einem weißen Licht auf einer Boje oder einem Boot an den beiden Enden des Netzes sowie zwei weiße Lichter übereinander auf einem Boot oder einer Boje in der Mitte des Netzes. Die vorgeschriebene Tragweite beträgt 2 Seemeilen.

Stand Februar 2021



Foto: DGzRS 2020 / Flying Focus

## Seenotretter 2020 für fast 3.500 Menschen auf Nord- und Ostsee im Einsatz

Im Jahr 2020 haben die Besatzungen der rund 60 Seenotrettungskreuzer und -boote auf Nord- und Ostsee bei insgesamt 1.720 Einsätzen (2019: 2.140 Einsätze) 3.492 (3.396) Menschen Hilfe geleistet.

Im Einzelnen haben sie

- 40 (81) Menschen aus Seenot gerettet,
- 317 (270) Menschen aus drohender Gefahr befreit,
- 251 (373) Mal erkrankte oder verletzte Menschen von Seeschiffen, Inseln oder Halligen zum Festland transportiert,

- 49 (54) Schiffe und Boote vor dem Totalverlust bewahrt,
- 915 (1.014) Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art erbracht,
- 508 (606) Einsatzanläufe und Sicherungsfahrten absolviert.

In vielen Fällen griffen die Seenotretter frühzeitig ein und begrenzten so Schäden bereits im Vorfeld.

Zudem sind sie 2.686 Mal in ihren Revieren zwischen Borkum im Westen und Ueckermünde im Osten auf Kontrollfahrt gegangen.

In 147 Seenotfällen war die Seenotleitung Bremen (Maritime Rescue Coordination Centre, MRCC Bremen) international im Interesse der deutschen Schifffahrt unterstützend oder initiativ tätig.

## Die Einsatzzahlen nach Region

### Niedersachsen / Nordsee

Die Besatzungen der an der nieder-sächsischen Küste stationierten Seenotrettungskreuzer und -boote haben bei 520 (649) Einsätzen 1.010 (893) Menschen geholfen. Davon wurden 3 (26) Menschen aus Seenot gerettet und 128 (76) weitere aus Gefahrensituationen befreit.

### Schleswig-Holstein / Nordsee

Die Seenotretter an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste waren 145 (212) Mal im Einsatz und halfen 315 (320) Menschen. Davon wurden 9 (3) Menschen aus Seenot gerettet und 19 (33) weitere aus Gefahrensituationen befreit.

### Schleswig-Holstein / Ostsee

An der Ostseeküste Schleswig-Holsteins waren die Seenotretter 607 (756) Mal im Einsatz für 1.109 (1.118) Menschen. Sie retteten 27 (29) Menschen aus Seenot und befreiten weitere 108 (59) aus Gefahrensituationen.

### Mecklenburg-Vorpommern

An der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns waren die Seenotretter zu 448 (523) Einsatzfahrten für 1.058 (1.065) Menschen unterwegs. Sie retteten 1 (23) Menschen aus Seenot und befreiten weitere 62 (102) aus Gefahrensituationen.

Info: [www.seenotretter.de](http://www.seenotretter.de)

## Keine Abgaben für Sportboote auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Die NOK-Befahrungsabgabenverordnung (NOKBefAbgV) ist zur finanziellen Entlastung der Schifffahrt bis 31.12.2021 ausgesetzt und das Befahren daher auch für Sportboote kostenlos.

Durch das fortgesetzte Aussetzen der NOKBefAbgV gilt für Bootseigner, die bereits für das Jahr 2020 eine Jahreskarte erworben hatten, diese als anteiliger Zahlungsnachweis für die Pauschale des Jahres 2022 bis zum 31.05.2022. Es ist darauf zu achten, dass in diesem Falle rechtzeitig vor Ende des Monats Mai 2022 die Pauschale für den Rest des Jahres 2022 in anteiliger Höhe von 58 % zu bezahlen ist.

Die jeweiligen Pauschalbeträge für Sportboote sind unter den Nummern 3.1 bis 3.3 der Anlage zu § 1 NOK-BefAbgV aufgeführt. Weitere Informationen hierzu gibt es im Internet unter [www.gdws.wsv.bund.de](http://www.gdws.wsv.bund.de).

Im Internet des KYCD ([www.kycd.de](http://www.kycd.de)) ist in der Rubrik „News“ ein Direktlink zur aktuellen Meldung geschaltet. In der Rubrik „Download“ gibt es Direktlinks zu den Informationen für die Sportschifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal.



## Leinen los! Die schönsten Segeltörns für den Ostsee-Urlaub

Die aktuelle Covid-19-Lage dürfte den großen Sommertörn vermutlich etwas einschränken. Umso besser, wenn mit der Ostsee – zumindest für die „Nordlichter“ – eines der interessantesten Reviere Europas quasi vor der Haustür liegt.

Dieser Revierführer enthält ausführliche und überraschende Törnberichte, Revierinformationen, Insidertipps und weiterführende Literaturhinweise für eine noch effektivere Törnplanung nach dem Motto „Segeln auf der Ostsee neu entdecken“.

Erleben Sie die ganze Vielfalt der Ostsee und setzen Sie die Segel zu Ihrem Traumtörn!

Verlag Delius Klasing, 240 Seiten,  
274 Fotos und Abbildungen,  
Preis: € 24,90

### Impressum

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

Herausgeber: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Erscheinungsweise: Quartalsweise, viermal im Jahr

Für Mitglieder ist der Bezug des Club-Magazins im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Geschäftsstelle: Neumühlen 21, 22763 Hamburg,  
Tel.: 040 74134100  
info@kycd.de, www.kycd.de

Bankverbindung: Deutsche Bank AG,  
IBAN DE48 2007 0024 0080 0607 00  
BIC DEUTDE33HAN

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:

Bernhard Gierds (Vorsitzender)

Claas Wollschläger (Stellv. Vorsitzender)

Kai Köckeritz (Stellv. Vorsitzender)

Redaktion

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

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



# Anmeldung zur Mitgliedschaft

Herr  Frau Titel: ..... Name .....

Vorname ..... Geb.-Datum .....

Straße ..... PLZ, Ort .....

Telefon ..... Mobil .....

E-Mail .....

Webadresse .....

- 64,00 € Jahresbeitrag
- 52,00 € Jahresbeitrag für Mitglieder eines Vereins, der im KYCD e.V. Mitglied ist
- 36,00 € Jahresbeitrag für Jugendliche
- 28,00 € Jahresbeitrag für Partnermitglieder

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

**Bitte füllen Sie auch die Rückseite aus, damit wir Ihre Anmeldung bearbeiten können!**

# Anmeldung zur Mitgliedschaft

Name ..... Vorname .....

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

Der KYCD speichert die in diesem Mitgliedsantrag gemachten personenbezogenen Daten in einer verschlüsselten und passwortgeschützten Datenbank, zu der nur einzeln berechnigte Personen aus Vorstand, Geschäftsstelle und IT-Administration Zugang haben.

Die Daten werden zur Mitgliederverwaltung eingesetzt. Hierzu gehören das Rechnungs- und Mahnwesen, die Lohn- und Finanzbuchhaltung, der Zahlungsverkehr, der allgemeine, dem Vereinszweck dienende Schriftverkehr, der Versand der Zeitschrift „segeln“ und des Club-Magazins.

Alle im Zusammenhang mit der Mitgliederverwaltung anfallenden Tätigkeiten erfolgen in Eigenregie durch Vorstandsmitglieder oder Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle sowie über externe Dienstleister auf Grundlage der gesetzlich vorgeschriebenen Datenschutzvereinbarungen.

Alle Daten werden unbegrenzt für die Dauer der Mitgliedschaft und darüber hinaus entsprechend der gesetzlichen Aufbewahrungsfristen gespeichert oder archiviert, z.B. Schriftverkehr zum Geschäftsvorgang: 6 Jahre, Buchungsbelege und Rechnungen: 10 Jahre.

Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung der personenbezogenen Daten erfolgt auf freiwilliger Basis. Auf Antrag hat ein Mitglied (Anmelder/Anmelderin) das unentgeltliche Recht, eine Auskunft zu den über das Mitglied beim KYCD gespeicherten personenbezogenen Daten zu erhalten. Das Mitglied hat zudem das Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung der Daten, sofern gesetzliche Vorgaben (z.B. gesetzliche Aufbewahrungsfristen) dem nicht entgegenstehen.

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

Einwilligungserklärung des Antragstellers / der Antragstellerin:

Ich willige ein, dass der Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. meine personenbezogenen Daten gemäß den vorgenannten Erklärungen und unter Beachtung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) speichern und verwenden darf.

---

Ort, Datum

Unterschrift

**Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.**  
Neumühlen 21 - 22763 Hamburg - Telefon 040 741 341 00  
E-Mail: [info@kycd.de](mailto:info@kycd.de) - Internet: [www.kycd.de](http://www.kycd.de)



<b>Flaggen</b>	<b>Größe 1</b> ca. 35 cm x 22 cm	8,00 €	Anzahl.....
	<b>Größe 2</b> ca. 45 cm x 30 cm	9,50 €	Anzahl.....
<b>Anstecknadel</b>	Flagge des KYCD, feinvergoldet, als Nadel	12,50 €	Anzahl.....
<b>Clubkrawatte</b>	in dunkelblau mit der Flagge des KYCD als Muster, aus reiner Seide	24,00 €	Anzahl.....
<b>Stoff-Aufnäher (Flagge)</b>	farbig, 50 mm x 25 mm	2,00 €	Anzahl.....
<b>KYCD-Cap</b>	100% Baumwolle, Universalgröße, blau mit Druckverschluß, gestickte Flagge des KYCD	15,00 €	Anzahl.....
<b>KYCD-Mütze</b>	60% Baumwolle, 40% Polyacryl, Universalgröße, blau mit gestickter Flagge des KYCD	15,00 €	Anzahl.....



### **Astronomische Navigation** ... nicht nur zum Ankommen

Autor: F. Mestemacher  
 Hrsg.: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.  
 330 Seiten, 53 Abbildungen  
 durchgehend 4-farbig

29,80 € Anzahl .....

### **Info-Broschüren**

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

Mitglieder können die Broschüren im Internet kostenlos herunterladen, bitte Passwort anfordern.  
 5,00 € kostet ein gedrucktes Exemplar für Mitglieder und 10,00 € für Nichtmitglieder.

Vorname, Name \_\_\_\_\_ Mitgliedsnummer \_\_\_\_\_

Straße, Hausnummer \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

Alle Artikel können Sie telefonisch, per Brief oder online im Internet ([www.kycd.de](http://www.kycd.de), Rubrik Shop) bestellen. Alle genannten Preise ggf. inklusive MwSt. zzgl. Versandkosten. Wir wählen generell die günstigste Variante für den Versand (Brief, Paket, Päckchen).

Mit diesem Bestellschein verlieren alle vorhergegangenen ihre Gültigkeit!



**SVB**<sup>®</sup>  
1989

Alles, was das  
Wassersportler-  
herz begehrt



**GARMIN**

GPSMAP 1222 PLUS

**1.799,95 €**

Art. 93794



GPSMAP 1222 PLUS  
+ AIS Camino 108S  
+ NMEA 2000 Starter Kit

**2.499,95 €**

Art. 93891

GPSMAP 1222 PLUS  
+ Radarantenne GMR18 HD+

**2.999,95 €**

Art. 93888

Der neue Katalog ist da und  
so umfangreich wie nie zuvor!  
Jetzt kostenlos bestellen:



**SVB.DE**



Spende und werde ein Teil von uns.  
[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)

OHNE  
DEINE  
SPENDE  
GEHT'S  
NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und  
Geschichten von der rauen See erleben:

    [#teamseenotretter](https://www.instagram.com/teamseenotretter)



Spendenfinanziert