

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Mai 2/2014

Leinen los!



www.leinenagentur.de

Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.



WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

Johannes-Brahms-Platz 1
D-20355 Hamburg

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

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

Skippersicherheitstraining

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

Alles in Praxis
Direkt an Bord
Direkt auf See

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



www.well-sailing.de

Foto: Himerk Weiler



Editorial	Seite 4
Bericht über die Mitgliederversammlung 2014	Seite 5
Personalien	Seite 11
Bundesgebührengesetz und Sportbootpauschale	Seite 12
Warum eine Yacht-Kasko-Versicherung so wichtig ist	Seite 17
Die Lebensretter: Rettungswesten	Seite 18
Nachrichten	
EU-Sportbootrichtlinie	Seite 24
Jugendförderung	Seite 24
Vereine sind willkommen	Seite 25
Bücher und mehr	
Grosser Spass mit kleinen Booten	Seite 27
An Norwegens Küste ...	Seite 28
Dehler – Yachtbau aus Leidenschaft	Seite 29
Impressum	Seite 29
KYCD-Sicherheitsseminar	Seite 30
KYCD-Shop	Seite 31
Anmeldung zur Mitgliedschaft	Seite 33
SEPA Lastschriftmandat	Seite 34

Titelfoto: Ibiza





Editorial

Liebe Leser,

das vor Ihnen liegende Heft enthält eine schlechte Nachricht. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird von Sportbooten ab spätestens 2018 Gebühren für die Nutzung der Bundeswasserstraßen erheben. Während unserer Mitgliederversammlung war berichtet worden, dass dieses Thema in den kommenden Monaten auf uns zukommen werde. Wir erwarteten, dass über die Einführung einer Maut oder von Vignetten verhandelt werden könne. Schneller als vorhergesehen, wurden wir und andere im Wassersportbereich tätige Sport- und Wirtschaftsverbände nun vor vollendete Tatsachen gestellt. Auf der Grundlage des im August 2013 vom Bundestag beschlossenen Bundesgebührengesetzes wird das BMVI eine Verordnung erlassen. Verhandelbar ist nicht mehr die Einführung von Gebühren, sondern nur noch ihre Höhe und die Gestaltung des Gebührensystems. Von der immer wieder vollmundig angekündigten Förderung des Wassersports durch den Staat wird damit um einen weiteren Schritt abgegangen.

Wie der KYCD seine Arbeit für die Fahrtenwassersportler unter Segel und Motor in den kommenden Monaten angehen wird, lesen Sie im Bericht über die Mitgliederversammlung 2014. In ihm erfahren Sie auch, welche Veranstaltungen unseren Mitgliedern und anderen Interessenten demnächst angeboten werden und mit welchen Schritten wir dem „KYCD der Zukunft“ näher kommen wollen.

Auf der Tagesordnung der Mitgliederversammlung stand in diesem Jahr die Vorstandswahl. Alle Mitglieder des bisherigen Vorstands kandidierten erneut. Das Team hatte schon frühzeitig seine Bereitschaft signalisiert, den KYCD auch in den nächsten drei Jahren zu leiten, wenn die Mitglieder es wünschen. Die Versammlung wählte alle Vorstandsmitglieder nahezu einstimmig wieder und bestätigte mit diesem deutlichen Ergebnis den eingeschlagenen Kurs. Alle Vorstandsmitglieder bedanken sich an dieser Stelle noch einmal für das ihnen bewiesene Vertrauen. Wir wünschen uns auch weiterhin Ihre Anregungen und Kritik. Nur wenn der Gedankenaustausch zwischen Mitgliedern und Vorstand gut funktioniert, kann unser Club im Ganzen gut funktionieren.

Mast- und Schotbruch

Ihr KYCD-Vorstand

Bericht über die Mitgliederversammlung 2014

Nachdem unsere Mitglieder durch ihre Beschlüsse im Vorjahr für die Zukunftsfähigkeit des Clubs die Voraussetzungen geschaffen hatten, war klar, dass mit Spannung erwartet werden würde, was inzwischen unternommen war, um den KYCD der Zukunft zu realisieren. In ihren Berichten über das abgelaufene Geschäftsjahr stellten Bernhard Gierds und Dr. Brigitte Clasen die ersten Ergebnisse dar.

Die neue Satzung wurde vom Registergericht erst Ende August eingetragen. Da sie bis dahin noch nicht wirksam war, konnte der Vorstand nicht alle Aktivitäten so schnell aufnehmen, wie er es sich gewünscht hatte. Besonders der Ausbau der Kontakte zu anderen Vereinen verzögerte sich, da die alte Satzung die Perspektive auf deren Mitgliedschaft im KYCD ja nicht zuließ. Ebenso konnte Unternehmen die Mitgliedschaft noch nicht offeriert werden.

Der langsame Start schuf aber den nötigen Raum, um die innere Organisation des KYCD weiter zu effektivieren. Die Arbeit an Sachfragen konnte durch die Bildung thematisch ausgerichteter Arbeitskreise auf eine breitere Basis gestellt werden. Mit der Aufgabe, die von uns vertretenen Inhalte weiter auszuarbeiten und ihre praktische Umsetzung zu fördern, nahmen bis zum Ende des Jahres folgende Arbeitskreise ihre Tätigkeit auf:

- Der AK Bordmedizin

Die schon länger bestehende Arbeitsgruppe mit Teilnehmern aus Norddeutschland und dem Stuttgarter Raum wird intensiver zusammenarbeiten, um zwei Ziele zu erreichen. Unser vorhandenes Medizinseminar soll an weiteren Orten, besonders auch in Nordrhein-Westfalen, durchgeführt werden. Und es soll ein weiterführendes Angebot entwickelt werden, um die Anforderungen von z. B. Hochsee- und Langfahrtsegeln besser abdecken zu können.

Die Weiterentwicklung unseres Angebots ist auch nötig geworden, weil unser Medizinseminar inzwischen die Vorlage für die Veranstaltungen anderer Anbieter geworden ist. Um den Beteiligten eine kontinuierliche Arbeit zu ermöglichen,



werden für den AK die nötigen elektronischen Kommunikationsmittel bereitgestellt. Die sonst erforderlichen Treffen wären wegen der damit verbundenen Reisen weder zeitlich noch finanziell möglich.

Im abgelaufenen Jahr wurden vom AK schließlich noch die neuen „Empfehlungen für die medizinische Ausrüstung seegehender Yachten“ herausgegeben.



- Arbeitskreis Sicherheit auf See



Der AK analysiert und bewertet sicherheitsrelevante Entwicklungen in unseren Revieren. Der AK begleitet außerdem die Sicherheitstrainings im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine in Neustadt und unsere Veranstaltung „Aus der Sicht des Kapitäns“ im Schiffsführungssimulator des Maritimen Zentrums der FH Flensburg.

- Arbeitskreis Yachtcharter

Der ganz frisch gebildete AK soll ausgehend von der von ihm überarbeiteten Charterbroschüre eine Veranstaltung entwickeln, die wenig erfahrenen Interessenten den Einstieg in das Chartern erleichtert.

- Arbeitskreis IT und Infrastruktur

Die gesamte Tätigkeit des KYCD wird mit zwei IT-Systemen unterstützt. Für die Finanzverwaltung verwendet der Club DATEV und für die Mitglieder- und Seminarverwaltung sowie die Vorstandsunterstützung das „KYCD Informationssystem“, kurz KIS genannt. KIS ist eine auf dem Datenbanksystem Access basierende Eigenentwicklung. Unter der Federführung von Bernhard Meier haben

IT-Fachleute, die dem KYCD angehören, KIS nach professionellen Maßstäben entworfen und eingeführt. Neben der Pflege und Weiterentwicklung unserer zentralen IT befasst sich der AK mit der Bereitstellung der elektronischen Kommunikationsmittel, die trotz räumlicher Distanz in Vorstand und Arbeitskreisen eine intensivere Zusammenarbeit möglich machen sollen.

In der Geschäftsstelle des KYCD fand Mitte des Jahres ein Personalwechsel statt. Unsere langjährige Mitarbeiterin Frau Persson schied aus dem KYCD aus, und Frau Hatje, die uns aus ehrenamtlicher Tätigkeit und als Urlaubsvertretung bereits bekannt war, nahm ihre Arbeit auf. Der Wechsel wurde für die Straffung und teilweise Neugestaltung von Arbeitsabläufen in unserer Geschäftsstelle genutzt.

Dank des Ausbaus der IT-Unterstützung sowie durch die Verlagerung der Buchhaltung in den ehrenamtlichen Bereich konnte die für den Betrieb der Geschäftsstelle erforderliche Arbeitszeit gesenkt werden. Welche zukünftigen Änderungen wachsende Aktivitäten des KYCD mit sich bringen, bleibt abzuwarten. Die jetzigen Änderungen wären ohne das Engagement Bernhard Meiers und des AK IT und Infrastruktur nicht möglich gewesen. Sie wären ebenso wenig ohne die Bereitschaft unseres Mitglieds Inge Clasen möglich geworden, die ihre berufliche Qualifikation ehrenamtlich für die Buchhaltung des KYCD zur Verfügung stellt.

Organisatorisch ist der KYCD somit gut

aufgestellt, um seine Arbeit auf mehr Schultern zu verteilen und um mit seinen Angeboten in der Fläche präsenter zu werden.

Die Ausbreitung der Aktivitäten des KYCD in der Fläche bleibt auch in Anbetracht der Mitgliederentwicklung die vordringliche organisatorische Aufgabe. Unsere Mitgliederzahl ist aus Altersgründen ein wenig gesunken. Der Rückgang ist aber geringer als es die 2012 vorgelegte Altersstatistik erwarten ließ. Wie in den Vorjahren haben wir relative Zuwächse im Südwesten und in Nordrhein-Westfalen zu verzeichnen. Die Mitgliederentwicklung im Osten stagniert. Im Ganzen gesehen, haben wir 2013 weniger Mitglieder verloren als im Vorjahr, es sind aber auch weniger Neumitglieder eingetreten.

Leider müssen wir feststellen, dass die Werbung neuer Mitglieder am Steg in den vergangenen Jahren beständig abgenommen hat. Der Eifer unserer Mitglieder, durch die unmittelbare Ansprache Nachbarn für den KYCD zu gewinnen, scheint erlahmt zu sein. Wer in den KYCD eintritt, findet den Weg zu uns fast immer über Trainings und Seminare.

Wenn wir die weitere Mitgliederentwicklung ins Auge fassen, muss uns klar sein, dass es nicht nur das „Problem der demographischen Entwicklung“ gibt, sondern dass wir auch damit zu kämpfen haben, dass Wassersport gegenwärtig nicht mehr im Trend liegt.

Die Attraktivität des Wassersports wie-

der zu erhöhen, gehört zu den Erfordernissen für eine sichere Zukunft – nicht nur für den KYCD, sondern für die Möglichkeit, unseren Sport unter zufriedenstellenden Bedingungen zu treiben.

Im Weiteren gingen der Vorsitzende und die stellvertretende Vorsitzende auf die Interessenvertretung durch den KYCD und auf das Ausbildungsangebot des Clubs ein.

Bernhard Gierds stellte dar, dass von den drei Themen der Vorjahre:

- Offshore Windparks in unseren Revieren,
- die drohende Zerschlagung des Wasserstraßennetzes,
- die Folgen der Neuorganisation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

keines erledigt sei.



Der Schwerpunkt unseres Engagements habe 2013 auf der Windparkthematik gelegen, und es deute sich an, dass sich die Wassersportler im Jahr 2014 erneut mit dem Thema Maut befassen müssten.



Es wurde berichtet, dass der KYCD im März von der Werft Henningsen & Steckmest eingeladen war, während des „Scalar-Treffens 2013“ in Kappeln die OWP-Problematik vorzustellen. Auf der von circa 100 Personen besuchten Veranstaltung löste die Darstellung der Planungen und ihrer möglichen Konsequenzen Überraschung und intensive Nachfragen aus.

Weniger erfolgreich war die Präsentation desselben Themas während der vom KYCD veranstalteten Podiumsdiskussion „Windpark voraus – segeln in einer maritimen Industrielandschaft“ im November auf der „hanseboot“. Das Messeambiente mit seinem ständigen Kommen und Gehen ist augenscheinlich nicht für ein Thema mit so geringem Unterhaltungswert geeignet.

Den aktuellen Stand der Planungen und ihre Fragwürdigkeiten stellte Bernhard Gierds der Mitgliederversammlung dann in einem gaffernten Vortrag vor. Dabei betonte er die Schwierigkeit, mit allen Beteiligten überhaupt noch Gespräche zu führen, da die Betreiberseite hierzu keine Bereitschaft mehr zeige, seit auch

im Verkehrsministerium die Sichtweise Raum gewinne, welche die OWP-Gebiete nicht als „Verkehrsflächen“, sondern als „Betriebsgelände“ betrachtet. Erschwerend komme hinzu, dass die Wassersportorganisationen nicht gemeinsam auftreten, dass vielmehr besonders der DSV aus Eigeninteresse bemüht sei, die Beteiligung des KYCD zu erschweren.

Die grundsätzliche Position des KYCD fasste Bernhard Gierds noch einmal in zwei Forderungen zusammen:

„In Seegebieten mit OWP muss die sichere Passage für Kleinfahrzeuge möglich sein!“

„Befahrensregelungen dürfen keine zusätzlichen Risiken schaffen!“

Eine lebhaftete Diskussion der anwesenden Mitglieder schloss sich an. Sie hatte zum Ergebnis, dass das Engagement in dieser Sache nicht aufgegeben werden dürfe, auch wenn das Thema wegen der langen Zeiten bis zur Realisierung der OWP-Planungen vielen Wassersportlern nicht leicht zu vermitteln sei. Nach der Realisierung sei es jedenfalls zu spät für notwendige Korrekturen. Die Versammlung bat Bernhard Gierds, auf der Grundlage seiner Ausführungen einen in der Öffentlichkeitsarbeit des KYCD verwendbaren Text zu verfassen.

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

Der KYCD hatte 2013 und 2014 auf der

„Boatfit“ in Bremen einen Stand. (Vgl. Heft 1/2014) Dort war besonders der Mini-Simulator der FH Flensburg, auf dem wir Teile unseres Seminars „Aus der Sicht des Kapitäns“ darboten, ständig von Besuchern aller Altersgruppen umlagert.

Einen kurzen Auftritt hatte der KYCD auch im Februar 2013 auf der Tourismus- und Reisemesse „f.re.e“ in München. Dort waren wir eingeladen, beim Mittelmeerskipptreffen des ADAC einen Vortrag zum Thema „Sicherheit auf See“ zu halten.

Hinsichtlich unseres Auftritts auf der „hanseboot“ (vgl. ebenfalls Heft 1/2014) musste die Mitgliederversammlung über den Versuch informiert werden, den KYCD vom Gemeinschaftsstand „Hier segelt der Norden“ zu verdrängen und ihn dort durch die Kreuzer-Abteilung des DSV zu ersetzen. Erst das an die Hamburg Messe und Congress GmbH unter Setzung einer Erklärungsfrist gerichtete Verlangen, die Einhaltung des mit dem KYCD geschlossenen Vertrags zu bestätigen, stoppte das Manöver des Vorsitzenden des Clubs der Kreuzer-Abteilung.

Dr. Brigitte Clasen ging dann auf die Seminare und Trainings des KYCD ein. Den Kern unserer Ausbildungstätigkeit bilden nach wie vor drei Veranstaltungen:

- Die Sicherheitstrainings im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine in Neustadt.
- „Aus der Sicht des Kapitäns“ im Schiffsführungssimulator des Maritimen Zentrums der FH Flensburg.

- Das Seminar mit Übungen zur medizinischen Versorgung auf See.

In unserem weiteren Ausbildungsprogramm gibt es 2013 und 2014 Einschränkungen. Da uns die SY „Charly“ wegen ihres Atlantiktörns nicht zur Verfügung steht, können nicht alle Trainings stattfinden. Es wurden seit Juni 2013 keine Bergungsübungen, keine Nachtfahrten, keine Tidennavigation und keine Hafenanöver mehr angeboten.



Der KYCD hat für diese Veranstaltungen keinen personellen Engpass. Uns fehlt auf der Elbe ein Ersatz für die „Charly“, und es fehlt uns eine weitere Yacht, um Trainings auf der Ostsee anbieten zu können. Diese missliche Situation kann nur behoben werden, wenn Mitglieder dem Club mit ihren Schiffen helfen.

Der von Dr. Joachim Heße geskippte Atlantiktörn der „Charly“ hat einerseits gezeigt, welch großes Interesse am Hochseesegeln besteht. Das „Logbuch“ auf unserer Internetseite wird beständig von rund 800 Lesern mitverfolgt. Wir haben aber andererseits auch die Erfahrung gemacht, wie groß der Aufwand ist, damit eine letztlich sehr kleine An-



zahl interessierter Segler an einer Ausbildungsetappe teilnehmen können.

Erfolgversprechender als eigene Hochseetörns anzubieten, scheint darum die Kooperation mit einem etablierten Veranstalter zu sein.

Für die Zukunft streben wir deshalb auf diesem Gebiet eine Zusammenarbeit mit dem Cruising Club der Schweiz an. CCS und KYCD haben in den Anfangsjahren unserer Organisation bereits einmal zusammengearbeitet. Die Zusammenarbeit wiederzubeleben, ist ein Vorhaben, an dem sich unser früherer Vorsitzender Hans-Peter Baum aktiv beteiligt.

Die beiden Schatzmeister des Jahres 2013, Rainer Kugler und Jochen von Marnitz, stellten der Mitgliederversammlung das finanzielle Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres dar. Die Finanzlage des KYCD ist stabil, das Vermögen bleibt auf dem Niveau der Vorjahre. Der von der Mitgliederversammlung 2013 beschlossene Haushalt wurde nicht ganz eingehalten, weil durch den unvorhergesehenen Personalwechsel nicht eingeplante Gehaltskosten entstanden, die durch erhöhte Einnahmen im wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb nicht vollständig aufgefangen werden konnten. Statt des 2013 beschlossenen Minus von 6.500 Euro entstand tatsächlich ein Minus von 8.100 Euro.

Da die Restrukturierung der Geschäftsstelle abgeschlossen ist, die Gehaltskosten im Jahr 2014 geringer sind und die 2013 beschlossene Beitragserhöhung erstmalig greift, sieht der Haushalt für

das jetzige Geschäftsjahr ein positives Ergebnis vor.

Der Haushalt für das Jahr 2014 wurde ohne Gegenstimme angenommen und dem Vorstand auf Antrag der Kassenprüfer ohne Gegenstimme Entlastung erteilt.

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

Die vom Finanzamt geforderte Satzungsänderung (vgl. Heft 1/2014) wurde auf Antrag des Vorstands angenommen.

Anschließend fand die Wahl des neuen Vorstands in getrennten Wahlgängen für jedes Amt statt. Alle Mitglieder des alten Vorstands, kandidierten erneut. Die Abstimmungen fanden offen statt. Bei eigener Enthaltung wurden die Kandidaten mit einer Ausnahme einstimmig gewählt. Lediglich auf Dr. Joachim Heße entfiel eine Gegenstimme.

Dem neuen Vorstand gehören an:

Bernhard Gierds, Vorsitzender
Dr. Joachim Heße, stellv. Vorsitzender
Dr. Brigitte Clasen, stellv. Vorsitzende
Jochen von Marnitz, Schatzmeister
Thorsten Höge, Schriftführer

In diesem Jahr endete auch die Amtszeit der Kassenprüfer. Neugewählt wurde das langjährige KYCD-Mitglied Klaus Fohrmann, wiedergewählt wurde Karl-Heinz Roloff.



Über drei Anträge hatte die Mitgliederversammlung schließlich noch zu befinden:

Sie beschloss auf Antrag des Vorstands, die Beiträge im Jahr 2015 unverändert zu lassen.

Sie ernannte Herta und Peter Steinberg zu Ehrenmitgliedern (siehe unten).

Sie entschied, dass 2015 die Mitgliederversammlung in Stuttgart und im Folgejahr wieder in Hamburg abgehalten wird.

Mit der Entscheidung für Stuttgart als Versammlungsort soll es unseren Mitgliedern, die südlich von Elbe und Weser zu Hause sind, erleichtert werden, an einer Mitgliederversammlung teilzunehmen.

Es wird damit bei der Wahl des Ortes der Tatsache Rechnung getragen, dass der KYCD keine regionale Organisation ist.

Für Stuttgart fiel die Entscheidung auch, weil es dort aktive Mitglieder gibt, die die Organisation vor Ort zugesagt haben.

Personalien: Herta und Peter Steinberg

Am 8. März 2014 hat die Mitgliederversammlung Herta und Peter Steinberg aus Berlin zu Ehrenmitgliedern des KYCD ernannt.

Im letzten Jahrzehnt wurden von den beiden weite Segelreisen in den nord- und nordwesteuropäischen Gewässern unternommen. An Bord ihrer Segelyacht „Wotan“, einer Hanseat Kommodore, führten Törnrs zum Nordkap oder zu den Lofoten, zum Svartisen Gletscher oder nach Trondheim, nach Nord-West-Schottland oder zu den Orkneys, auf die Shetlands oder auf die Føroyar. Diese Reisen von zweieinhalb bis über dreitausend Seemeilen Länge haben Herta und Peter Steinberg in einem Alter unternommen, in dem es andere Segler sehr viel gemächlicher angehen lassen – Peter Steinberg feiert im nächsten Jahr seinen achtzigsten Geburtstag.

Die Reisen der Steinbergs zeichnen sich nicht zuletzt durch die während der Durchführung an den Tag gelegte Sorgfalt aus. Nie haben die beiden aus dem Blick verloren, was ihnen unter den jeweiligen Bedingungen persönlich möglich war. Es wurde deshalb kein sportlich gesegelter Törn zu einem Vabanquespiel. Dank der klugen Einschätzung der Kräfte, einer routinierten Törnplanung und ausgezeichneter Seemannschaft gelangen Reisen noch dann, wenn es nötig wurde, das ursprüngliche Ziel aufzugeben, wie im Jahr 2010 die zum Geirangerfjord.

Die Mitgliederversammlung kann Mitglieder wegen ihrer Verdienste um den KYCD zu Ehrenmitgliedern ernennen. Ziel unseres Clubs ist die Förderung des Fahrtenwassersports. Was könnte dessen Faszination besser vermitteln als das Segeln selbst. Als Würdigung ihrer vorbildlichen seglerischen Gesamtleistung wurden Herta und Peter Steinberg zu Ehrenmitgliedern ernannt.



Bundesgebührengesetz und Sportbootpauschale



Unter diesem Titel lud das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, früher hieß es Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) Sport- und Wirtschaftsverbände am 8. April zu einer Besprechung nach Hamburg ein.

Während des Termins wurde vorgestellt, was Robert Marx, Präsident des Bundesverbands Wassersportwirtschaft (BVWW), schon auf der „hanseboot“ 2013 in unserer Podiumsdiskussion „Wassersport in einer maritimen Industrielandschaft“ erwartete:

**Es wird eine
Gebühr für
Sportboote
kommen.**



Eines der letzten Gesetzgebungsvorhaben des vorigen Bundestags hat dafür die Grundlage geschaffen.

Am 7. August 2013 beschloss der Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates das vom Innenministerium initiierte „Gesetz über Gebühren und Auslagen des Bundes (Bundesgebührengesetz – BGebG)“. Einige wichtige Züge dieses Gesetzes müssen zunächst dargestellt werden, um deutlich zu machen, wie die Rechtsgrundlage beschaffen ist, um die der Wassersport nicht mehr herkommt – es sei denn, das Gesetz würde vom Bundestag geändert.

Mit dem Gesetz soll nach der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 17/10422) das bisher in mehr als 200 Gesetzen und Verordnungen geregelte Verwaltungsgebührenrecht des Bundes transparenter werden und eine nachvollziehbare Grundlage erhalten. Gebühren sollen sich künftig am Kostendeckungsprinzip

und an betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ausrichten. Der Bund verspricht sich von diesen Vorgaben für die Gebührenkalkulation Mehreinnahmen.

§ 1 BGebG enthält die grundsätzliche Gebührennormierungs- und -erhebungspflicht bei Vorliegen einer individuell zurechenbaren öffentlichen Leistung und schafft die zentrale Ermächtigungsgrundlage für die Gebührenerhebung.

§ 2 Abs. 1 BGebG regelt den sachlichen und behördlichen Anwendungsbereich des Bundesgebührengesetzes. Es heißt dort: „Dieses Gesetz gilt für die Gebühren und Auslagen öffentlich-rechtlicher Verwaltungstätigkeit der Behörden des Bundes und der bundesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts, soweit dieses Gesetz oder die Gebührenverordnungen für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen die Erhebung von Gebühren oder die Erstattung von Auslagen vorsehen.“

Mit dem Begriff der „individuell zurechenbaren öffentlichen Leistung“ entfällt nach der Gesetzesbegründung die Abgrenzung von Verwaltungsgebühren zu den bisher nicht übergreifend geltenden Benutzungsgebühren.

§ 3 Abs. 1 BGebG bestimmt den Begriff der öffentlichen Leistung näher. Er umfasst nicht nur Amtshandlungen, sondern ebenso die Zulassung von Nutzungen öffentlicher Einrichtungen, Überwachungsmaßnahmen, Prüfungen und Untersuchungen sowie sonstige Leistungen, die im Rahmen einer öf-

fentlich-rechtlichen Verwaltungstätigkeit durchgeführt werden. Eine Gebührenpflicht ist immer dann begründet, wenn die Tätigkeit eine Außenwirkung hat.

Als eine der individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen wird „die Ermöglichung der Inanspruchnahme [...] von Bundeswasserstraßen [...], soweit die Ermöglichung der Inanspruchnahme öffentlich-rechtlich geregelt ist“ ausdrücklich genannt (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

Es geht somit nicht mehr um die Erhebung von Schleusengebühren und dergleichen mehr, sondern um

Gebühren für die Nutzung von Bundeswasserstraßen.



Nach der gleichen Logik ließen sich auch Gebühren für die Benutzung von Fuß- und Radwegen begründen.

Bereits in der Debatte um die Neuklassifizierung der Bundeswasserstraßen und die daraus eventuell folgende Zerschlagung des Wasserstraßennetzes haben Organisationen wie zum Beispiel der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB), ADAC und BVWW sowie wir selbst, die Position vertreten, dass die



Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur eine staatliche Aufgabe mit gesamtgesellschaftlicher Bedeutung und gesamtwirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit ist.

Anstatt die Vorteile einer funktionierenden Wasserstraßeninfrastruktur für Wirtschaft und Freizeitverhalten hoch zu gewichten, steht nun die unmittelbare Nutzerfinanzierung der Verkehrswege im Vordergrund.

Die neue Gesetzeslage lässt keinen Zweifel daran zu, dass trotz aller Beschlüsse und Beteuerungen, Wassersport und -tourismus fördern zu wollen, die maut- oder vignettenfreie Ausübung des gemeinnützigen Wassersports politisch nicht mehr gewollt ist.

Bei der Besprechung in Hamburg hat das BMVI klargemacht, dass es bis August 2018 die neuen gesetzlichen Bestimmungen mit einer Gebührenverordnung umsetzen muss und dass es auf Grund des Koalitionsvertrages verpflichtet ist, ein Wassertourismuskonzept vorzulegen.

Während bei allen bisherigen Erörterungen zwischen Verbänden und Bundesministerien die Frage der Nutzerfinanzierung offen blieb, stellten die Ministeriumsvertreter in Hamburg nun alle Teilnehmer vor eine vollendete Tatsache.

Ausgeführt wurde, dass ein Wassertourismuskonzept auf alle Nutzungen mit „touristischem Motiv (Kreuzfahrten, Fahrgastschiffahrt, Bootfahren, etc.)“ ziele. Hauptwasserstraßen würden für

den Güterverkehr sowieso unterhalten, der Wassertourismus stelle hier einen Zusatznutzen dar. Im Fokus eines Wassertourismuskonzeptes müssten die Nebenwasserstraßen liegen, die mit rund 2.800 km Länge etwa ein Drittel des Wasserstraßennetzes ausmachen. Probleme seien ihr Bauzustand, die Überalterung der Schleusen und Wehre, ihre Wirtschaftlichkeit und die Zuweisung vorhandener Ressourcen.

Schwerpunkte für die Tätigkeit bilden wegen ihrer Sicherheitsrelevanz die Schleusen und Wehre an Donau, Main, Mosel und Neckar, ferner der Nord-Ostsee-Kanal und schließlich die nordwestdeutschen Kanäle.

Für den Einsatz der Ressourcen müssten gesamtwirtschaftlich optimierte Schwerpunkte gesetzt werden. Genannt wurden Maßnahmen für den Erhalt und die Qualitätsverbesserung an stark genutzten Netzteilen sowie kleine Investitionen für bessere Leistungen an Staustufen und Bootsgassen sowie der Ersatz von wenig genutzten Schleusen durch Bootsgassen. Die dauerhafte Erhaltung der heutigen Nutzungsmöglichkeiten des Bundeswasserstraßennetzes wird es nicht mehr überall geben.

Vorgesehen ist die organisatorische Trennung von Haupt- und Nebenwasserstraßen. Längerfristig wird die Verlagerung auf alternative Betriebsformen unter Einbeziehung von Ländern und Kommunen mit Kostenteilung zwischen den Beteiligten angestrebt. Die längerfristige Perspektive habe zur Voraussetzung, dass für die einbezogenen Gewässer der

Status der Bundeswasserstraße aufgegeben wird.

Die vom BMVI vorgestellten Überlegungen sind in vielen Teilen nicht neu. Sie wurden so oder so ähnlich bereits in der Diskussion über die Umsetzung der Bundestagsinitiative „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“ formuliert. Neu ist jedoch, dass das Ministerium, geknüpft an die Finanzierungsfrage, jetzt offensichtlich beginnt, seine Absichten hinsichtlich der von der Frachtschiffahrt nicht mehr oder nur wenig genutzten Gewässer umzusetzen.

Hinsichtlich der Finanzierung geht das BMVI von einer Gebührenpflicht der gesamten „Freizeitschiffahrt“, darunter versteht es Eignerboote, Charterboote und die Ausflugsschiffahrt, aus. Lediglich kleine Fahrzeuge ohne Antrieb sollen ausgenommen bleiben. Die eingenommenen Gebühren sollen dem Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen zufließen. Der Finanzierungskreislauf soll noch in dieser Legislaturperiode beginnen, das Gebührensystem bis 2017/2018 eingeführt sein.

Über die Höhe einer zukünftigen Gebühr gibt es bisher keine Angaben. Das Ministerium hat lediglich zusammengestellt, welche Kosten Sportbootfahrern in Frankreich und Belgien entstehen, und es nennt eine Zahl für den hiesigen Gebührenbedarf: 65 Millionen Euro pro Jahr, ohne Berücksichtigung des Nord-Ostsee-Kanals und einiger anderer Wasserstraßen.

Die Obergrenze müsse so bemessen sein, heißt es, dass die Gebühren nicht „prohibitiv“ wirken. Man wolle erforderlichenfalls von der Öffnungsklausel des § 9 BGebG Gebrauch machen, die eine Unterschreitung der vollen Kostendeckung aus öffentlichem Interesse oder Gründen der Billigkeit ermögliche. Erforderlich sei jedenfalls, die den Gebühren zu Grunde liegenden Kosten nachvollziehbar und nutzungsspezifisch zu ermitteln.

Eine ausgefeiltere Vorstellung als bei der Gebührenhöhe wurde vom BMVI hinsichtlich eines neuen Gebührensystems formuliert. Die erste Wahl des Ministeriums wären virtuelle Vignetten, die über das Internet erworben werden.

Voraussetzung für ein solches System ist die Registrierung aller Sportfahrzeuge.



Von der Registrierungs- zur Kennzeichnungspflicht ist es dann nicht mehr weit. Vielleicht sehen unsere Yachten ja dann so aus. Das beim Auto bewährte Kennzeichen ist sicherlich eine Option ...



Von der vor wenigen Jahren in Aussicht gestellten Aufhebung der Registrierungspflicht Binnen ist keine Rede mehr. Vielmehr droht nun auch die Zwangsregistrierung der als Seeschiff eingesetzten Yachten.

Positiv ist, dass das BMVI sein Vorhaben, so früh mitteilt. Dadurch wird es möglich, den vorhandenen Handlungsspielraum kritisch und konstruktiv zu nutzen. Zumal es unzweifelhaft um mehr als die Einführung von Gebühren geht. Die Vignetten sind lediglich ein Element beim Umbau der Rahmenbedingungen, unter denen wir Wassersport treiben.

Für eine positive Entwicklung des Wassersports in einer Zeit leerer Staatssäckel ist seitens des Ministeriums die Offenheit für konsensuelle Lösungen mit den Beteiligten nötig und seitens der Beteiligten die Bereitschaft, Kooperationen zu bilden, die sich konzeptionell mit Wassersport und -tourismus befassen.

Unabhängig davon, wer welche Wassersportdisziplin ausübt, wird es aber auch darum gehen, die Grundvoraussetzungen für eine in Jahrzehnten gewachsene Wassersportlandschaft zu erhalten, d. h. dafür zu sorgen

- dass unsere Reviere befahrbar bleiben,
- dass die vielen Eigenleistungen und Investitionen, die Vereine an allen Wasserstraßen für Stege, Häfen und Clubhäuser erbracht haben, nicht durch Nutzungseinschränkungen ihren praktischen und finanziellen Wert verlieren,
- dass die Investitionen, Unterhaltungsaufwände,

Mieten und Pachten der Vereine in der Kostenrechnung des BMVI voll gegengerechnet werden,

- dass die regionalen Effekte von Wassersport und -tourismus berücksichtigt werden,
- dass der ideelle Nutzen, den der Einzelne und die Gesellschaft aus Fahrten- und Regattasport ziehen, erhalten bleibt,
- dass Entspannung und Freizeit auf dem Wasser jedem Bürger ohne finanzielle Hürde möglich sind.

Als einer der ersten Schritte werden die in Hamburg vorgestellten Absichten des Ministeriums sorgfältig zu prüfen sein, denn es gibt mehr als eine Frage.

Als Beispiele seien genannt:

- das Ermittlungsverfahren für den Gebührenbedarf der 65 Millionen Euro pro Jahr;
- der Maßstab für die Zurechenbarkeit von Kosten zu den verschiedenen Nutzern;
- die Vereinbarkeit von Gebühren mit der Mannheimer Akte, die die Freiheit der Rheinschifffahrt regelt;
- die Zulässigkeit von Gebühren auf den Seeschiffahrtsstraßen gemäß dem Seerechtsübereinkommen.

Eine Fragestellung die eine kurzfristige Lösung verlangt, ist schließlich die Sportbootpauschale. Seit 1977 gelten der DMVY und der DSV die Schleusengebühren der Sportfahrzeuge pauschal mit circa 51.000 Euro pro Jahr ab.

Das BMVI verlangt für die Zeit bis zur Einführung einer neuen Gebührenordnung nun rund 77.000 Euro pro Jahr.

Als die beiden Verbände 1977 mit dem Verkehrsministerium die Pauschalregelung vereinbarten, war die Wassersportwelt kaum differenziert. Das hat sich inzwischen geändert. Die Anzahl der Akteure ist deutlich gestiegen, man denke zum Beispiel an den ADAC, die Vercharterer und auch an den KYCD selbst.

Die Wassersport und -tourismusbände werden deshalb versuchen, für die

nächsten Jahre ein gemeinsames Finanzierungsmodell zu entwickeln und auf seiner Grundlage mit dem BMVI über die Fortsetzung der Sportbootpauschale verhandeln.

Unsere erste Einschätzung des gesamten Komplexes führt dazu, dass der KYCD seine Tätigkeit als Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler bis auf weiteres weitgehend auf zwei Themen konzentrieren muss, nämlich auf die Fortsetzung unseres Engagements bezüglich der Offshore Windparks und auf den hier vorgestellten Zusammenhang.

Warum eine Yacht-Kasko-Versicherung so wichtig ist

Xaver und Christian haben es uns gelehrt: Gut, wenn man als Yachteigner eine Yacht-Kasko-Versicherung hat. Die beiden Stürme richteten schwere Schäden in Nordeuropa an und verschonten auch viele Yachteigner nicht. Häufig wurden an Land stehende Yachten durch umstürzende Boote, einstürzende Hallendächer und entwurzelte Bäume beschädigt.

Aber nicht immer ist ein Dritter für derartige Schäden an der eigenen Yacht haftbar zu halten, auch wenn es auf den ersten Blick so aussieht. Nur dann, wenn schuldhaftes Handeln eines Dritten vorliegt, kann ein geschädigter Eigner Schadenersatz geltend machen. Bei höherer Gewalt ist dies kaum wahrscheinlich. Dann hilft nur die eigene Kasko-Versicherung, die den Schaden am eigenen Schiff zügig und umfassend reguliert.

Um eine Yacht oder ein Sportboot zu versichern gibt es vielfältige Möglichkeiten und Anbieter. Die unterschiedlichen Produkte mit Ihren einzel-

nen Merkmalen zu vergleichen fällt dem Eigner dabei oft nicht leicht. Spezialisierte Anbieter in diesem besonderen Versicherungssegment haben daher Konzepte erarbeitet, die auf die besonderen Bedürfnisse der Yachteigner eingehen und damit Versicherungsschutz auf höchstem Niveau bieten. Eine gute Beratung stellt sicher, dass der Eigner seinen Versicherungsschutz versteht und kennt.

Wehring & Wolfes ist einer der führenden Makler und Spezialist für Yachtversicherungen in Deutschland. Seit Jahrzehnten werden hier Versicherungslösungen für Yachteigner erarbeitet. Man legt Wert auf die Feststellung, dass man sich ausschließlich auf die Versicherung von Yachten und Booten konzentriert. Von der ersten Beratung bis zur kompletten Abwicklung von Schadenfällen betreut Wehring & Wolfes seine Kunden von A bis Z.

Rainer Kugler
Wehring & Wolfes GmbH



Die Lebensretter

Es gibt keinen Ausrüstungsgegenstand an Bord, der sicherer dem Tod durch Ertrinken entgegenwirkt als eine gute Rettungsweste.

Sie hat die Aufgabe, selbst einen ohnmächtig über Bord Gefallenen innerhalb kürzester Zeit in die Rückenlage zu drehen und bis das geschehen ist, wenigstens seine Atemöffnungen auch in Bauchlage über Wasser zu halten. Außerdem hält sie den Körper des über Bord Gefallenen über Wasser und verhindert Kräfte zehrende Schwimmbewegungen.

Im Seegang kann sie allerdings ihre Aufgabe zuverlässig nur in Verbindung mit einem Schrittgurt – verhindert das Hochrutschen der Weste – und dem zeltartigen Spraycap – verhindert das gefährliche Einatmen von Gischt – verrichten. Als positiven Nebeneffekt verzögert sie den Tod durch Unterkühlung bis hin zum Faktor zwanzig!

Um sich aber auf die Wirkung einer Rettungsweste verlassen zu können, muss sie auch getragen werden! Und sie muss regelmäßig, je nach Typ und Ausführung, gewartet oder überprüft werden. Am tiefsten Punkt der Backskiste gelagert, 15 Jahre alt, mit einem Volumen von 10 Litern und ohne Schrittgurt und Spraycap, ist sie nur unnützer Ballast.

Eine ausreichende Anzahl und einsatzfähige Rettungsmittel sind also die Voraussetzung für einen sicheren Törn, ob auf Binnengewässern oder den Meeren und Ozeanen der Welt.

Und ganz wichtig: Jeder an Bord muss mit den Rettungsmitteln vertraut sein, nicht nur ihren Platz sondern insbesondere auch die Handhabung und Funktionsweise kennen!

Welche Rettungswesten sollen nun an Bord sein?

Hier ein Überblick, worauf zu achten ist und was die Besonderheiten sind.

Rettungswesten werden nach zwei Bauartgruppen unterschieden, den Feststoffwesten und den aufblasbaren Westen.

Feststoffwesten

Bei Feststoffwesten – wie der Name schon sagt – handelt es sich um fest ausgebildete Auftriebskörper, die in der Regel aus einem ergonomisch geformten, kein Wasser aufnehmenden Schaumstoffkern mit Stoff- oder Kunststoffgewebeüberzug bestehen. Bei diesem Westentyp ist der Auftrieb permanent vorhanden. Sie sind in verschiedenen, auf die zu tragenden (Körper-) Gewichte abgestimmten Größen und Dimensionen erhältlich und unterscheiden sich herstellerseitig häufig nur durch die Form- und Farbgebung. Modern konzipierte Feststoffwesten bieten einen ausreichenden Tragekomfort und eine brauchbare Bewegungsfreiheit.



Foto: Secumar

Feststoffwesten sind preiswerter als ausblasbare Westen. Sie müssen, zumindest für den Bereich der Sport- und Freizeitschiffahrt, nicht in festgelegten Abständen gewartet, sondern lediglich

auf Beschädigungen (z.B. beschädigte Gurte oder Beschläge, Risse) überprüft werden.

Damit die Funktionsweise gewährleistet ist, sollte auch regelmäßig kontrolliert werden, ob die Passform noch der aktuellen Körperform (z.B. Kinder, Heranwachsende) entspricht.

Auch für Feststoffwesten gilt, dass sie nicht unbegrenzt funktions sicher sind. Für die Sport- und Freizeitschiffahrt ist die maximale Lebensdauer von Feststoffwesten auf 10 Jahre definiert. Auch wenn sie keine Beschädigungen aufweisen, die Nutzung und Lagerung immer ordnungsgemäß war, sollten Feststoffwesten spätestens nach dieser Zeit ausgetauscht werden.

Da Feststoffwesten in der Regel nur bis zu einer Newton-Klasse von 100 angeboten werden, ist hierbei nicht sichergestellt, dass ein über Bord Gefallener innerhalb kürzester Zeit in die notwendige und geforderte Rückenlage gedreht wird.

Aufblasbare Rettungswesten

Aufblasbare Rettungswesten

Bei diesen Rettungswesten wird der Schwimmkörper erst im Einsatzfall mit Gas gefüllt – entweder von Hand ausgelöst oder automatisch durch einen Auslösemechanismus bei Kontakt mit dem Wasser.



Foto: Kadematic



Für den Fall, dass die automatische Gasfüllung nicht funktioniert, lassen sich diese Westen über einen Ventilschlauch mit dem Mund aufblasen.

Der Vorteil der aufblasbaren Rettungswesten liegt eindeutig im Bereich des Tragekomforts, der Handlichkeit und ihrem hohen Auftrieb.

Die marktseitig angebotenen Westen unterscheiden sich zum einen in ihrer Auftriebsleistung (Newton-Klasse) und zum anderen hinsichtlich der serienmäßigen Ausstattung.

Aufblasbare Rettungswesten unterliegen wie auch die Feststoffwesten dem natürlichen Alterungsprozess. Aufgrund der Konstruktion dieser Westen (u.a. gibt es den aufzublasenden Schwimmkörper und das automatische Aufblasystem) gilt ein besonderes Augenmerk der Sicherstellung der Funktion aller Komponenten.

Für aufblasbare Rettungswesten ist deshalb eine mindestens alle zwei Jahre stattfindende Inspektion durch eine autorisierte Wartungsstation oder den Hersteller vorgeschrieben. Auch bei korrekter Einhaltung dieser Wartungsintervalle ist die Lebensdauer dieser Westen auf 10 Jahre begrenzt.

Die ordnungsgemäße Durchführung dieser Wartung sowie der nächste Termin wird vom Hersteller oder der Wartungsstation an der Weste mit einer Wartungsplakette (ähnlich wie beim Auto die TÜV-Plakette) dokumentiert.



Die meisten aufblasbaren Westen werden in der „150-Newton-Klasse“ angeboten, die Top-Produkte in der „275-Newton-Klasse“. Die 275-Newton Weste hat den Vorteil, auch in Bauchlage die Atemöffnungen über Wasser zu halten.

Und welche Rettungsweste soll ich jetzt nehmen?

Jeder, der sich auf das Wasser begibt, muss selber entscheiden, welche Rettungsweste er oder sie tragen will oder sollte. Zu viele persönliche Befindlichkeiten und Details (Beweglichkeit, Alter, Kondition und Konstitution, Körpergröße, Gewicht, Revier, Bootstyp, usw.), aber auch der Geldbeutel spielen eine so große Rolle, dass allgemein gültige Empfehlungen oder gar die Nennung eines bestimmten Typs bzw. Herstellers nicht geboten sind.

Außer vielleicht dem Hinweis, nicht unbedingt auf billige No-Name-Westen aus dem Internet oder vom Discounter zurückzugreifen. Ihr Leben sollte Ihnen etwas Wert sein.

Entscheidend bei der Wahl zwischen Feststoffweste oder aufblasbarer Weste ist aber das Revier. Und hier trifft letztendlich der benötigte Auftrieb eine (Vor-) Entscheidung. Auf offener See oder Hochsee mit Schwerketterkleidung ist eine Feststoffweste der 100 Newton-Klasse tatsächlich fehl am Platz.

Und es ist wirklich wichtig, dass sie sich „in der Weste wohl fühlen“, d.h. sie sollte bereits vor dem Kauf anprobiert werden. Wenn die Weste unbequem ist, kneift oder sich nicht auf Ihre Körperform und -größe einstellen lässt: Finger weg.

Wenn Sie schon im Laden nicht angenehm zu tragen ist, fassen Sie sie an Bord erst recht nicht an.

Und bevor es auf's Wasser geht, probieren Sie die Weste aus, z.B. im Hafen, am Strand oder bei einem Sicherheitstraining, wie der KYCD es zwei Mal im Jahr anbietet.



Sinnvolles Zubehör

Die Rettungsweste allein – so sie auch getragen wird und nicht in irgendeinem Schapp an Bord ein kümmerliches Dasein führt – ist bereits die halbe Lebensversicherung für über Bord Gefallene.

Die Sicherheit kann aber mit sinnvollem Zubehör noch deutlich gesteigert werden.

Ganz wichtig ist der Schrittgurt, der verhindert, dass Sie nach einem Sprung oder Fall ins Wasser 50 cm unter der geöffneten Rettungsweste hängen, weil Sie herausgerutscht sind!

Die meisten Rettungswesten namhafter Hersteller ohne Schrittgurt können leicht nachgerüstet werden.



Die Weste sollte eine sichere und stabile Vorrichtung zum Einhängen einer Sicherungsleine aufweisen.

Foto: Kadematic



Mit dieser Lifeline (auch Lifebelt oder Harness genannt) wird sich an den entsprechenden Punkten an Bord eingehängt und das über Bord fallen sicher unterbunden.



Foto: Spinlock

Eines der wichtigsten Zubehörteile ist jedoch die Spraycap. Nur sie verhindert sicher, dass der oder die über Bord Gefallene Gischt und Wasser einatmet und somit trotz Kopf über Wasser in schwere Atemnot gerät.

Foto: Secumar



Da nicht bei allen Rettungswesten eine Spraycap nachgerüstet werden kann

(speziell bei Westen für Binnengewässer, z.B. der 100 Newton-Klasse, ist dieses selten möglich), sollte bereits beim Kauf der Weste darauf geachtet werden.

Ein Rettungswestenlicht stellt über viele Stunden sicher, dass Sie auch im Ernstfall bei Dunkelheit gesehen werden. Fast alle Rettungswesten ohne Seenotlicht können einfach nachgerüstet werden.

Normen, Regeln, Kennzeichnung

Für Rettungswesten, die in der Berufsschifffahrt eingesetzt werden, gelten die Regelungen der SOLAS.

Für Rettungswesten zum Einsatz in der Sport- und Freizeitschifffahrt gilt EU-weit seit 2007 die Norm DIN EN ISO12402, die die bisherigen DIN EN 393, 394, 395, 396, und 399 ersetzt.

Als Nachweis, dass die Hersteller diese Norm einhalten und dass die Produkte einem einheitlichen Sicherheitsstandard entsprechen, tragen die Rettungswesten das CE-Zeichen.



Die Norm DIN EN ISO12.402 ist unterteilt in mehrere Untergruppen:

Im Teil 1 werden die Rettungswesten als PSA (persönliche Schutzausrüstung) für seegehende Schiffe gemäß SOLAS geregelt.

Die Teile 2, 3 und 4 legen jeweils die sicherheitstechnischen Anforderungen für 275, 150 und 100 Newton Rettungswesten fest.

Der Teil 5 der Norm befasst sich mit den Vorgaben für die 50 Newton „Schwimmhilfen“.

Werkstoffen und Komponenten (Teil 7), behandeln die Zubehörteile (Teil 8) und die erforderlichen Prüfverfahren (Teil 9).

Die weiteren Teile der Norm befassen sich mit den Vorgaben und Zulassungen für spezielle Einsatzbereiche, wie z.B. Feuerwehr, Katastrophenschutz, etc. (Teil 6), regeln die Vorzertifizierung von

Der Teil 10 ist ausgelegt als Leitfaden zur Anwendung und zur Benutzung von Rettungswesten und Schwimmhilfen.

Was bedeutet die Bezeichnung „Newton-Klasse“?

Rettungsmittel sind in vier Klassen aufgeteilt, definiert sind hierbei die Auftriebsleistung und der Einsatzzweck. Bei der Auftriebsleistung ist ein Träger mit einem Körpergewicht von 70 kg angenommen. In Abhängigkeit des Gewichts des Trägers ist bei gleicher Newton-Klasse die tatsächliche Schwimmfähigkeit der Rettungsweste unterschiedlich.

Für Rettungswesten gelten drei Klassen:



100 Newton- Klasse

Für Rettungswesten in ruhigen Binnengewässern oder im nahen Küstenbereich. Sie halten auch zusammen mit leichtem Ölzeug Mund und Nase über Wasser – nur eingeschränkt ohnmachtssicher.



150 Newton-Klasse

Rettungswesten, die auf allen Gewässern – auch Hochsee – eingesetzt werden können. Für wetterfestes Ölzeug geeignet, allerdings nur eingeschränkt ohnmachtssicher zusammen mit schwerer Kleidung.



275 Newton-Klasse

Rettungswesten, die für extreme Wetter- und Revierbedingungen – zum Beispiel Hochsee – entwickelt wurden. Ohnmachtssicher auch in Verbindung mit Schwerwetterschutzkleidung.



50 Newton-Klasse

Diese Klasse definiert „Schwimmhilfen“, die z.B. beim Wasserski, beim Kanu- oder Kajakfahren in geschützten Gewässern und in Strandnähe getragen werden. Es sind keine Rettungswesten, Schwimmhilfen sind nicht ohnmachtssicher! An Bord von Yachten haben sie nichts zu suchen!



Nachrichten

EU-Sportbootrichtlinie

Die EU hat im November 2013 eine neue Richtlinie für Sportboote und Wassermotorräder erlassen. Durch sie werden die aus dem Jahr 1994 stammenden Regelungen für CE-Kennzeichnung und Konformitäts-erklärung abgelöst. Die neue EU-Richtlinie soll nun in deutsches Recht umgesetzt werden.

Das Bundeswirtschaftsministerium (BMW) hat zur Vorbereitung den Beraterkreis Sportboote einberufen. Der KYCD nimmt teil.

Die neue Richtlinie enthält eine Reihe von Verbesserungen für den Bootskäufer. Unter anderem wird bei den Entwurfskategorien A bis D nur noch auf Windstärke und signifikante Wellenhöhe Bezug genommen. Es entfallen hier die verwirrenden Beschreibungen der alten Vorschrift, die in der Vergangenheit immer wieder zu Risikosituationen führten, weil z.B. die Elbmündung bei Wind gegen Strom von unerfahrenen Skippern mit ungeeigneten Fahrzeugen der Kategorie C („Ausgelegt für Fahrten in küstennahen Gewässern, großen Buchten, Flussmündungen...“) befahren wurde.

Ein Komplex, auf den auch der KYCD sein Augenmerk richten wird, ist der Import von Yachten aus Staaten, die nicht der EU angehören. Da, anders als bisher, künftig Privatimporte geregelt werden, um die unter diesem Etikett stattfindende kommerzielle Einfuhr von nicht zertifizierten Yachten zu unterbinden, muss



gewährleistet bleiben, dass echte Privatimporte weiterhin möglich bleiben.

Jugendförderung

Nachdem der KYCD mehrere Jahre lang keine Jugendarbeit mehr betrieb, hat er in diesem Jahr das in der alten wie in der neuen Satzung genannte Tätigkeitsfeld neu belebt.

Unsere Zielgruppe sind vor allem junge Menschen, die in Vereinen Jugendboote skippeln oder sonst aktiv Jugendliche ausbilden. Besonders kleinere Vereine, die oft trotz begrenzter Mittel eine gute Jugendarbeit leisten, möchten wir hierbei unterstützen, indem wir zur Weiterqualifizierung beitragen.

Der KYCD hat deshalb in diesem Frühjahr junge Mitglieder des Marine-Yachtclub Neustadt und des Kieler Yacht Club Gode Wind zu seinem Sicherheitstraining im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine in Neustadt und zu einem in Kooperation mit dem Segel-Club Oevelgönne von 1901 in Wedel durchgeführten Medizinseminar eingeladen.

Vereine sind willkommen



Werden Sie als Verein Mitglied im Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. und bieten Sie dadurch auch Ihren Mitgliedern eine Vielzahl von Vorteilen und Optionen ...



► Binden Sie Ihren Verein in die erfolgreiche Lobbyarbeit des KYCD ein. Nur durch eine Mitgliedschaft beim KYCD bekommt auch Ihr Verein „eine Stimme“ in der Öffentlichkeit.

► Bieten Sie Ihren Mitgliedern die Möglichkeit, die Broschüren und Infoschriften des KYCD zum Sonderpreis zu erwerben.

► Bieten Sie Ihren Mitgliedern die Möglichkeit, an den Seminaren, Fortbildungsangeboten und Praxistrainings des KYCD zum Sonderpreis teilnehmen zu können.

► Als Mitgliedsverein erhalten Sie selbstverständlich auch das KYCD Mitgliedsheft und die „Offiziellen Mitteilungen des KYCD“ im Magazin „segeln“.

Als Verein haben Sie darüber hinaus die Option, ortsungebundene Seminare und Fortbildungsangebote des KYCD (z.B. Medizin, Rettungsmittel) auch in Ihren Vereinsräumen anzubieten.

► Und Ihre Mitglieder können zum reduzierten Mitgliedsbeitrag ebenfalls Mitglied im KYCD werden und weitere Vorteile genießen (z.B. im Bereich der Yachtversicherungen, Magazin „segeln“).



► Als Mitgliedsverein können Sie sich auf Veranstaltungen und Messen, auf denen



der KYCD als Aussteller vertreten ist, ebenfalls dem Publikum präsentieren.



... und das sind die Rahmenbedingungen:

Vereine, die sich dem KYCD anschließen wollen, werden gemäß Satzung ordentliche Mitglieder. Die Höhe des Jahresbeitrags ist bei Vereinen von der Größe abhängig:

<u>Vereinsgröße</u>	<u>Beitrag in Euro</u>
Unter 200 Mitgliedern	96,-
Unter 400 Mitgliedern	192,-
Ab 400 Mitgliedern	384,-

Mitgliedsantrag

Vereinsname

Registernummer

Anschrift

Telefon Telefax

Internet E-Mail

Vertretungsberechtigter

Anzahl Mitglieder

Ort / Datum Unterschrift

SEPA Lastschriftmandat

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE771000000397156

Mandatsreferenz: WIRD SEPARAT MITGETEILT

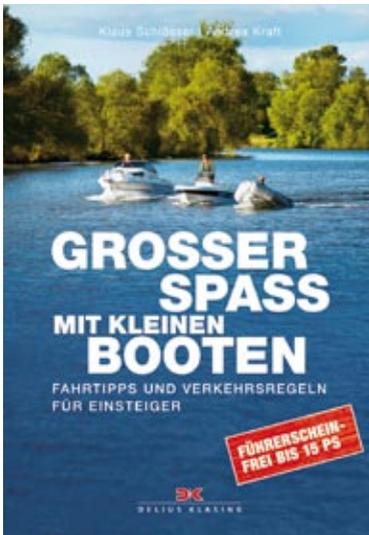
Ich ermächtigen wir den Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V., Zahlungen von unserem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weisen wir unser Kreditinstitut an, die von dem Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. auf unserem Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Wir können innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit unserem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Vorname, Name (Kontoinhaber)

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ort, Datum Unterschrift



Grosser Spass mit kleinen Booten

Fahrtipps und Verkehrsregeln für Einsteiger

Als die Führerscheinfreiheit für Boote mit Motoren bis 15 PS beschlossen wurde, sahen viele eine Welle von Unfällen und Kollisionen kommen. Tatsächlich haben sich sehr viele der führerscheinfrei fahrenden Wassersportler ebenso geschickt oder ungeschickt verhalten, wie es andere Einsteiger auch tun. Zwar wird sich erst in den nächsten Jahren, wenn Hersteller und Vercharterer ein größeres Angebot in diesem Marktsegment anbieten, zeigen, ob diese Beobachtung Bestand hat, aber bis jetzt spricht einiges dafür, dass viele Neulinge auf dem Wasser ihre Fähigkeiten nicht überschätzen. Mehr als einmal haben wir gehört, dass beabsichtigte Fahrten nicht stur fortgesetzt wurden, wenn sich bei Skipper oder Crew ein mulmiges Gefühl einstellte. Gesunder Menschenverstand hängt offenbar nicht vom Besitz eines Führerscheins ab.

Nach wie vor kann man skeptisch sein, ob von der Berufsschiffahrt vielbefahrene Reviere, zum Beispiel die Unterelbe, nicht besser von der 15-PS-Regelung ausgenommen würden, wie es das der Rhein von vornherein war. Aber ungeachtet dieser Vermutung wird es umso wichtiger, den Einsteigern Hilfen an die Hand zu geben, je häufiger das Angebot, ohne Führerschein unterwegs zu sein, genutzt wird.

Anders als in Großbritannien oder auch in Dänemark gibt es bei uns kaum Literatur, die losgelöst von der Führerscheinausbildung den Einstieg in den Wassersport erleichtert. Der Bremer Segellehrer Klaus Schlösser und seine Coautorin Andrea Kraft nehmen sich mit ihrem Buch genau das vor. Zwischen dem vereinfachenden Slogan „einfach einsteigen und losfahren“ und der verborgenen Aufforderung, besser doch erst eine Führerscheinprüfung abzulegen, gelingt ihnen der Mittelweg.

In den Kapiteln „Grundlagen“, „Vorbereitung“, „Unterwegs“ und „Weiterführende Informationen“ wird eine Auswahl grundlegender Erläuterungen gegeben. Ergänzt wird das ganze mit einem Glossar und einem Stichwortverzeichnis.

Der Leser bekommt zunächst einige Hinweise auf unterschiedliche für die Fahrt ohne Führerschein in Frage kommende Bootstypen, er erfährt etwas über Antriebsarten, Trailern und Slippen. Erläuternder Text, übersichtliche Tabellen und Checklisten sowie Infoboxen mit Zusammenfassungen von Regeln oder mit praktischen Tipps, wie etwas gemacht wird, wechseln sich ab. In diesem Stil geht es in dem anschaulich illustrierten Buch auch weiter.

Wenn der Leser nach rund einhundert Seiten seine Lektüre beendet, hat er elementare Informationen über Boot und Ausrüstung,



Törnplanung und Seemannschaft, Wetter, Manöver und Kommunikation, Schallsignale und Schifffahrtszeichen erhalten. Ihm sind die gebräuchlichen Knoten ebenso bekannt wie die Rettungswestenklassen oder Schleusenmanöver. Auch ein „Ökologischer Verhaltenskodex“ fehlt nicht.

Selbstverständlich können in einem solchen Buch die Themen nur angerissen werden. Das geschieht jedoch auf eine Art, die Orientierung schafft. Dem Leser bleibt stets deutlich, dass er hier nicht mehr als die Grundlagen vermittelt bekommt, die für einen ersten Urlaub in Revieren mit moderaten Anforderungen gebraucht werden.

Dass man mit mehr Wissen und Fertigkeiten auf dem Wasser größere Möglichkeiten hat, wird unaufdringlich nahegelegt und so nutzt vielleicht der eine oder andere die Hinweise auf Führerscheine und Links zu Organisationen, um sich nach einem ersten gelungenen Ausflug auf das Wasser auf größere Törns vorzubereiten.

Autoren: Klaus Schlösser,
Andrea Kraft
Format 14,8 x 21 cm, kartoniert,
Delius Klasing Verlag
Preis: EUR 14,90

An Norwegens Küste ...



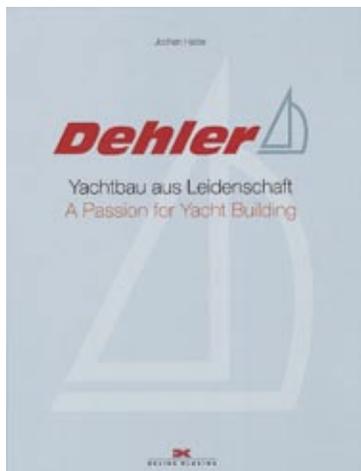
Die hauptsächlich für die Berufsschifffahrt aufgelegten insgesamt 8 Bände der norwegischen Seehandbücher „Den norske los“ bieten auch für den Freizeit- und Fahrtenskipper wertvolle Informationen über die gesamte norwegische Küste und Spitzbergen – sowohl für die Törnplanung als auch vor Ort.

So gibt es in den kostenlos im Internet herunterzuladenden 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

Detailinfo und Downloads:

<http://kartverket.no/en/Kart/Nautical-Publications/The-Norwegian-Pilot-Guide/>

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



50 Jahre Dehler

Yachtbau aus Leidenschaft

Dehler hat in 50 Jahren – einem Zeitraum, der mehr als ein halbes Menschenleben umspannt – über 60 Segelschiffstypen entwickelt und über 21.000 Boote gebaut und auch verkauft. Mit einem äußerst innovativen Modell, der Varianta, ist es Dehler seinerzeit gelungen, viele Menschen für das Segeln zu begeistern und aufs Wasser zu bringen. Das Buch erzählt die großartige Erfolgsgeschichte des Unternehmens und der Marke Dehler; es zeichnet die Chronologie einer einzigartigen Yachtbaugeschichte nach – und erlaubt auch Blicke hinter die Kulissen. Zudem überrascht es mit fantastischen, bislang noch nicht gezeigten Archivfotos.

Autor: Jochen Halbe,
Format 24,9 x 30,7 cm, gebunden,
Verlag Delius Klasing
Preis: EUR 29,90

Impressum

Mitgliedsheft des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Herausgeber: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Erscheinungsweise: Quartalsweise, viermal im Jahr

Für Mitglieder ist der Bezug des Mitgliedsheftes im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Geschäftsstelle: Neumühlen 21, 22763 Hamburg,

Tel.: 040 741 341 00, Fax: 040 741 341 01

E-Mail: info@kycd.de, Internet: www.kycd.de

Bankverbindung: Deutsche Bank AG,

BLZ 200 700 24, Konto 0 800 607

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:

Bernhard Gierds (Vorsitzender)

Dr. Joachim Heße (Stellvertreter)

Dr. Brigitte Clasen (Stellvertreterin)

Redaktion

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

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

Gerichtsstand ist Hamburg.



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

Wenn Sie jetzt insgeheim mindestens einmal „ja“ gedacht haben, dann sind Sie richtig beim Sicherheitsseminar des KYCD im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Deutschen Marine in Neustadt/Holstein vom 07. - 08. 11. 2014.

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

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

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

Wassereinbruch im Schiff – was tun?

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

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

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

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

Gäste sind herzlich willkommen.

Kostenbeitrag:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 290,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 345,-

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



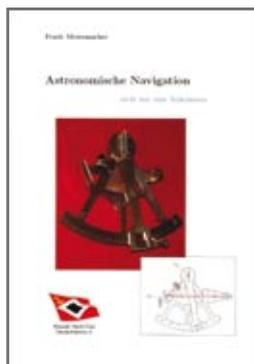
Flagge	22 cm x 35 cm	€ 8,00	Anzahl.....
	30 cm x 45 cm	€ 9,50	Anzahl.....

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

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

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

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



Astronomische Navigation – ... nicht nur zum Ankommen

2. überarbeitete Auflage

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

Anzahl

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

Mit diesem Bestellschein verlieren alle vorhergegangenen ihre Gültigkeit!



Info-Broschüren

- Seewetter Anzahl.....
- Yachtcharter: Die Einsteigerfibel Anzahl.....
- 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 inkl. MwSt. zuz. Versandkosten. Wir wählen generell die günstigste Variante (Brief, Paket, Päckchen). Mitglieder können die Info-Broschüren im Internet kostenlos heruntergeladen, bitte Passwort anfordern.

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE771000000397156, Mandatsreferenz: WIRD SEPARAT MITGETEILT

SEPA-Lastschriftmandat

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

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

Vorname, Name (Kontoinhaber)

Kreditinstitut (Name und BIC)

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

Ort, Datum Unterschrift

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

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





Anmeldung zur Mitgliedschaft

Herr Frau Titel: Name

Vorname Geb.-Datum

Straße PLZ, Ort

Telefon Fax

Mobil E-Mail

Webadresse

48,00 Jahresbeitrag

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

24,00 Jahresbeitrag Für Jugendliche

Mein Fahrtgebiet: Ostsee Nordsee Mittelmeer Hochsee Bodensee Binnen

Ich bin: Yachteigner Motor Segel Mitsegler Charterer Nicht aktiv

Ort, Datum

Unterschrift

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE771000000397156, Mandatsreferenz: WIRD SEPARAT MITGETEILT

SEPA-Lastschriftmandat

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

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

Vorname, Name (Kontoinhaber)

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ort, Datum

Unterschrift

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



Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.



SEPA-Lastschriftmandat

Gläubiger-Identifikationsnummer DE771000000397156
Mandatsreferenz WIRD SEPARAT MITGETEILT

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 und Name (Kontoinhaber)

Straße und Hausnummer

Postleitzahl und Ort

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Datum, Ort und Unterschrift

Bitte einsenden an:

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg

Seekarten klassisch + digital · elektronische Navigation
Nautische Bücher + Publikationen

NEU! Ab jetzt auch bei uns:

MOB

Man **O**ver **B**oard-
Plattform

- einfacher Einstieg
- kenersicher
- nur 15 kg

automatisch
in 5 Sekunden!



Karte: © BSH

SICHER AUF ALLEN KURSEN !

Chart agent
since
1920



member of
GLOBAL
NAVIGATION
SOLUTIONS



HanseNautic

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

DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER

Sei dabei! Als Förderer und Spender



Bild: www.yacprotection.de | USHH-11.D

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

KYCD - Partner

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

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



Elvstrøm Sailpoint

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

b'segeln

Becker | Segelmacher in Kappeln 04642-92 54 00

FREIZEITSPORTCLUB
DYNAMO
Windrad KASSEL
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



Captain Reents®

Yachtpflegeprodukte

- von Yachteignern für Yachteigner entwickelt -

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

PROYACHT
THE YACHTING COMPANY

Praxiserprobtes Zubehör

ODEO Flare: Laser-Handfackel rot

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

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